



03.06.2014

Kokousaika 03.06.2014 15:30 - 18:03

Kokouspaikka Lautakunnan sali, Kansakoulukatu 3

Läsnä

Jäsenet

Rautava, Risto puheenjohtaja
Andersson, Hennariikka
Loukoila, Eija
Lovén, Jape
Moisio, Elina
Niiranen, Matti
Välimäki, Heta
Särelä, Mikko varajäsen

Muut

Penttilä, Hannu apulaiskaupunginjohtaja
läsnä 168 §-174 §
Taipale, Kaarin kaupunginhallituksen varaedustaja
Aho, Mikko virastopäällikkö
Karsimus, Outi hallintopäällikkö
Lehmuskoski, Ville liikennesuunnittelupäällikkö
Manninen, Rikhard yleiskaavapäällikkö
Lindroos, Annukka vs. asemakaavapäällikkö
Uro, Mikko tiedottaja
Mattsson, Anne suunnittelija
Tähtinen, Kaisu lakimies
Kostio, Harri it-tukihenkilö
Hantula, Susanna insinööri
läsnä 174 §
Heikkilä, Sonja liikenneinsinööri
läsnä 180 §
Heinonen, Valtteri arkkitehti
läsnä 171 §, 172 §
Hietanen, Juha liikenneinsinööri
läsnä 176 §, 177 §, 178 §
Huhtaniemi, Jari arkkitehti
läsnä 174 §
Juvonen, Mikko diplomi-insinööri
läsnä 171 §, 172 §, 174 §
Kaalikoski, Mika liikenneinsinööri



03.06.2014

Kaijansinkko, Matti	läsnä 170 § projektipäällikkö
Kangas, Lauri	läsnä 174 § liikenneinsinööri
Kasanen, Arja	läsnä 169 §, 179 § arkkitehti
Kuutti, Anu	läsnä 171 §, 172 § projektipäällikkö
Makkonen, Leena	läsnä 170 §, 171 §, 172 § arkkitehti
Nervola, Anna	läsnä 170 §, 174 § liikenneinsinööri
Palo, Niko	läsnä 174 § liikenneinsinööri
Piimies, Kari	läsnä 181 § toimistopäällikkö
Rantama, Kirsi	läsnä 173 § arkkitehti
Sohn, Anna-Maija	läsnä 174 § arkkitehti
Soini, Mari	läsnä 175 § maisema-arkkitehti
Verkamo, Harri	läsnä 174 § liikenneinsinööri
Setälä, Niko	läsnä 175 § liikenneinsinööri
Tikkanen, Jari	läsnä 169 § liikenneinsinööri
	läsnä 176 §, 177 §, 178 §
Puheenjohtaja	
Risto Rautava	168-184 §
Esittelijät	
Mikko Aho	virastopäällikkö 168-169 §
Annukka Lindroos	vs. asemakaavapäällikkö 170-175 §, 182 §
Ville Lehmuskoski	liikennesuunnittelupäällikkö 176-181 §, 183 §
Risto Rautava	184 §
Pöytäkirjanpitäjä	
Kaisu Tähtinen	lakimies



03.06.2014

168-184 §



03.06.2014

§	Asia	
168	Vp/1	Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta
169	Vp/2	Ilmoitusasiat
170	Akp/1	Meilahden huvila-alueen suunnitteluperiaatteet
171	Akp/2	Kaupunkisuunnittelulautakunnan esitys Kuusisaaren Saudi-Arabian lähetystötontin (Krogiuksentie 7 - 9) 30080/10 asemakaavan muutokseksi (nro 12268)
172	Akp/3	Kaupunkisuunnittelulautakunnan esitys Kuusisaaren Saudi-Arabian suurlähettilään virka-asuntotontin (Hirvilahdenkuja 4) 30074/8 asemakaavaksi ja asemakaavan muutokseksi nro 12260
173	Akp/4	Kaupunkisuunnittelulautakunnan esitys Kulosaaren korttelitalon tontin ympäristöineen asemakaavan muuttamiseksi (nro 12285)
174	Akp/5	Jätkäsaari, matkustajasatama asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnos
175	Akp/6	Postipuiston pohjoisosa, Oulunkylä ja Pasila, maaliikennekeskuksen alue, suunnitteluperiaatteet
176	Lsp/1	Pysäköintipolitiikan asukaspysäköinnin hintaa koskevat päätökset sekä kaikkien vyöhykkeiden yrityspysäköintitunnuksen käyttöönotto
177	Lsp/2	Asukaspysäköintilaitostunnuksen käyttöönotto
178	Lsp/3	Asukas- ja yrityspysäköinnin laajentaminen uusille alueille
179	Lsp/4	Vastineet Liikkumisen kehittämisohjelman luonnoksen lausuntoihin ja muihin kannanottoihin
180	Lsp/5	Liikkuminen palveluna -konseptin toteuttaminen Helsingissä
181	Lsp/6	Mannerheimintien liikennesuunnitelma välillä Reijolankatu Nordenskiöldinkatu
182	Akp/7	Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuustoaloitteesta, joka koskee kaupungin omistamien arvorakennusten säilyttämistä
183	Lsp/7	Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle toivomusponsista, jotka koskevat jalkakäytävien rakentamista Rintamasotilaantielle ja Salotielle



03.06.2014

184 Pj/1 Kaupungin viranomaisten päätösten seuraaminen



03.06.2014

Vp/1

§ 168

Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti todeta kokouksen lailliseksi ja päätösvaltaiseksi sekä valita jäsenet Andersson (varalla Niiranen) ja Loukoila (varalla Lovèn) tarkastamaan tämän kokouksen pöytäkirjan.

Esittelijä

virastopäällikkö
Mikko Aho

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

virastopäällikkö
Mikko Aho



03.06.2014

Vp/2

§ 169

Ilmoitusasiat

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunnan esille ottamat asiat.

Esittelijä

virastopäällikkö
Mikko Aho

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

virastopäällikkö
Mikko Aho



03.06.2014

Akp/1

§ 170

Meilahden huvila-alueen suunnitteluperiaatteet

HEL 2012-007286 T 10 03 03

Ksv 3341_1, karttaruutu F4/G4/G3

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti hyväksyä Meilahden huvila-alueelle laadittavan asemakaavan muutoksen pohjaksi 3.6.2014 päivätyt Meilahden huvila-alueen suunnitteluperiaatteet (Liite 2). Suunnitteluperiaatteiden lähtökohtana on turvata alueen virkistyskäyttö, merkittävät luontoarvot sekä huvila-alueen kulttuurihistorialliset arvot ja ottaa ne huomioon alueen kehittämisessä. Alueelle suunnitellaan vähäistä lisärakentamista edellä mainitut arvot huomioon ottaen. Uudisrakentamismahdollisuuksia Paciuksenkadun varrella tutkitaan.

Samalla lautakunta päätti antaa vuorovaikutusraportin mukaiset vastineet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja suunnitteluperiaatteista esitettyihin kannanottoihin ja mielipiteisiin.

Suunnitteluperiaatteet koskevat Meilahden huvila-aluetta eli Paciuksenkadun lounaispuolista aluetta, joka rajautuu luoteessa Pikku Huopalahteen, lounaassa mereen ja kaakossa Merikannontien pohjoispäähän. Tällä päätöksellä ei rajoiteta käynnissä olevan yleiskaavatyön mahdollisuuksia suunnitella alueen käyttöä.

Käsittely

Mikko Särelä teki Elina Moisioin kannattamana seuraavan vastaehdotuksen: Kohtaan (3) lisätään teksti: Tällä päätöksellä ei rajoiteta käynnissä olevan yleiskaavatyön mahdollisuuksia suunnitella alueen käyttöä.

Esittelijä muutti esitystään Särelän tekemän vastaehdotuksen mukaiseksi.

Lautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä esityksen esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan.

Esittelijä

vs. asemakaavapäällikkö
Annukka Lindroos

Lisätiedot

Leena Makkonen, arkkitehti, puhelin: 310 37262
leena.makkonen(a)hel.fi
Mika Kaalikoski, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37433



mika.kaalikoski(a)hel.fi
Anu Kuutti, projektipäällikkö, puhelin: 310 37154
anu.kuutti(a)hel.fi
Niina Strengell, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 37458
niina.strengell(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Ilmakuva
- 2 Meilahden huvila-alueen suunnitteluperiaatteet 3.6.2014
- 3 Meilahden huvila-alue. Muinaisjäännökset, RKY
- 4 Meilahden huvila-alueen Helsingin luontotietojärjestelmän luontokohteet
- 5 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 1136-00/14
- 6 Vuorovaikutusraportti 20.5.2014
- 7 Mieli-pidekirjeen lähettäneet -luettelo
- 8 Mieli-pidekirjeet
- 9 Osa päätöshistoriaa

Otteet

Ote

Ne mielipiteensä esittäneet,
jotka ovat ilmoittaneet
osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu
Liite 2
Liite 6

Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää hyväksyä Meilahden huvila-alueelle laadittavan asemakaavan muutoksen pohjaksi 3.6.2014 päivätyt Meilahden huvila-alueen suunnitteluperiaatteet (Liite 2). Suunnitteluperiaatteiden lähtökohtana on turvata alueen virkistyskäyttö, merkittävät luontoarvot sekä huvila-alueen kulttuurihistorialliset arvot ja ottaa ne huomioon alueen kehittämisessä. Alueelle suunnitellaan vähäistä lisärakentamista edellä mainitut arvot huomioon ottaen. Uudisrakentamismahdollisuuksia Paciuksenkadun varrella tutkitaan.

Samalla lautakunta päättää antaa vuorovaikutusraportin mukaiset vastineet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja suunnitteluperiaatteista esitettyihin kannanottoihin ja mielipiteisiin.

Suunnitteluperiaatteet koskevat Meilahden huvila-aluetta eli Paciuksenkadun lounaispuolista aluetta, joka rajautuu luoteessa Pikku Huopalahteen, lounaassa mereen ja kaakossa Merikannontien pohjoispäähän.

Tiivistelmä

Huvila-alueen kulttuurihistorialliset arvot ja merkittävät luontoarvot säilytetään ja otetaan huomioon alueen kehittämisessä. Alueen



virikistyskäyttöä aktivoidaan, erityisesti ranta-alueiden käyttömahdollisuuksia selvitetään, kävely- ja pyöräily-yhteyksiä parannetaan.

Rakennuksille merkitään käyttötarkoitus ja kerrosala, määräalojen muuttamista tonteiksi tutkitaan. Selvitetään mahdollisia paikkoja siirrettäville huviloille ja kartoitetaan tarpeet talousrakennusten rakentamiseen. Tutkitaan Paciuksenkadun varren uudisrakentamismahdollisuuksia. Taidemuseon tontti lähiympäristöineen varataan kulttuuritoimintoja tai muuta alueelle soveltuvaa, ensisijaisesti yleishyödyllistä käyttöä varten.

Esittelijän perustelut

Alueen sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Paciuksenkadun lounaispuolella rajautuen luoteessa Pikku Huopalahteen, lounaassa mereen ja kaakossa Merikannontien pohjoispäähän.

Lähtökohdat

Kaavoitustilanne ja maanomistus

Suurinta osaa suunnittelualueesta koskee asemakaava (v. 1985), jossa pääosa alueesta on merkitty kulttuurihistorialliseksi suojelualueeksi, jossa suojelumerkinnöin osoitetut rakennukset ja rakennelmat sekä luonnonympäristö muodostavat arvokkaan kokonaisuuden. Muut alueen osat on tässä kaavassa osoitettu lähivirkistystä, urheilu- ja virkistyspalveluja sekä palstaviljelyä varten.

Lisäksi alueella ovat voimassa muun muassa valtion asuin-, hallinto- ja edustustiloja, sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevia rakennuksia sekä liikuntapuistoa koskevat asemakaavat.

Yleiskaava 2002:ssa alue on pääosin virkistysaluetta. Huvilavyöhyke sekä arboretum on osoitettu kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi, jota kehitetään siten että alueen arvot ja ominaisuudet säilyvät.

Alueen yleiskuvaus



Lukuun ottamatta liikuntapuistoa, Iho- ja allergiasairaalan tonttia sekä vyöhykettä Paciuksenkadun varrella suunnittelualue on luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY 2009, Meilahden huvila-alue).

Rakennukset

Meilahden kylän historia ulottuu 1400-luvulle, jolloin alueella harjoitettiin maanviljelyä, karjanhoitoa ja kalastusta. Tuonaikaisen kylän jäänteet ovat tuhoutuneet Meilahden taidemuseon rakentamisen yhteydessä. Säilyneistä rakennuksista vanhimpien arvellaan olevan Meilahden tilan 1800-luvun alun vaiheilta. Huvila-asutuksen synty sijoittuu 1870-luvulle, jolloin kaupunki osti Meilahden tilan ja palstoitti sen vaiheittain. Kaupungin pyrkimyksenä oli luoda Meilahdesta arvokas, vanhaan kartanomiljööseen sopiva kokonaisuus. Huvila-alue rakentui pääpiirteittäin nykyiseen asuunsa 1800- ja 1900-luvun taitteessa.

Nykyisellään huvilapihapiirejä on noin kolmekymmentä, ne ovat pääosin asuinkäytössä. Alueella on 128 asukasta (v. 2013). Suurinta osaa aluetta koskevan asemakaavan vahvistumisen jälkeen (v. 1985) sinne on siirretty kaikkiaan 8 huvilaa ja 3 talousrakennusta. Uudisrakennuksia, joista valtaosa talousrakennuksia, on kaavan vahvistumisen jälkeen rakennettu 16. Pääosa huviloista on yksityisomistuksessa. Kaupunki omistaa 11 rakennusta, joista 5 on tällä hetkellä tyhjillään tai tyhjentyneissä. Kaupungin pyrkimyksenä on myydä omistamansa rakennukset.

Suunnittelualueella sijaitsee myös Suomen valtion hallintoon liittyviä rakennuksia kuten tasavallan presidentin virka-asunto Mäntyniemi (1993 Raili ja Reima Pietilä), pääministerin virka-asunto Kesäranta (1873 F.L. Calenius) sekä Urho Kekkosen museo (1904 Sigurd Frosterus, Gustav Strengell). Sen naapurina on tällä hetkellä tyhjillään oleva Meilahden taidemuseo (1976 Tero Aaltonen). Iho- ja allergiasairaala (1962 Erkki Linnasalmi, 1991 Mikael Paatela) sijaitsee korkealla mäellä. Sen kaakkoispuolella on Meilahden liikuntapuisto, jossa on tenniskeskus (2002 Mikko Hormia) sekä kolme kesäisin purettavaa ylipainehallia. Liikuntapuiston kaakkoispuolella sijaitsevat Ronald McDonald Lastensäätiön talot (2002 Jukka Kokko).

Paciuksenkadun varressa on kaksi asuinkerrostaloryhmää 1980-luvulta ja 2000-luvun alusta (Kirsti ja Erkki Helamaa sekä arkkitehtitoimisto Gullichsen Vormala).

Meilahden sairaalan voimakeskus sijaitsee Paciuksenkadun varressa lähellä Seurasaarentien liittymää (1960 Veli ja Jaakko Paatela). Arboretumin pohjoispuolella on Helsingin Energian



muuntamorakennus, jonka kautta kulkee alueen halkaiseva voimansiirtolinja.

Maisema ja luonto

Meilahden maiseman muodot ovat hyvin vaihtelevat. Luoteis-kaakkosuuntaiset kallioselänteet ovat reunoiltaan jyrkkiä, korkein kallio nousee +27 metriin meren pinnasta. Rannat ovat pääosin matalia. Jyrkkiä rantaosuuksia ovat Humallahdenpuiston graniittikallio kaakossa, eteläinen huvilaranta sekä Tamminiemen pieni rantakallio.

Metsäisten kallioselänteiden väliin jäävät laaksot ovat olleet viljelyksessä vuosisatoja, minkä ansiosta maisema on ollut hyvin avoin. Viljely jatkui aina 1950-luvulle asti. Maiseman nykyinen ilme on seurausta 1950-luvun jälkeisestä umpeenkasvusta ja metsittymisestä. Lehtipuiden osuus on kasvanut. Myös rannat ovat muuttuneet tuntuvasti Meilahden tilan ajoilta, jolloin kasvillisuus pysyi laiduntamisen johdosta lyhyenä.

Suunnittelualueella on kaksi laajahkoa lepakkokohdetta. Koko Seurasaarentien pohjoispuolinen alue lukuun ottamatta Paciuksenkadun varren vyöhykettä on linnustollisesti arvokasta. Arvokasta kasvillisuusaluetta on Paciuksenkadun varressa Tukholmankadun risteyksestä kaakkoon päin. Lisäksi alueella on useampia luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita metsäalueita sekä luonnonmuistomeriksi luokiteltuja tammia Seurasaarentien ja Tamminiementien varressa.

Suunnittelualueelta ja sen välittömästä läheisyydestä löydettiin keväällä 2014 tehdyssä Länsi-Helsingin liito-oravainventoinnissa kaksi liito-oravan elinpiiriä. Ympäristökeskuksen käsityksen mukaan ne ovat uusia. Liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on luonnonsuojelulla kielletty, mutta koska kaava-alueelle ei suunnitella mittavaa rakentamista, liito-oravat kyetään ottamaan suunnittelussa huomioon. Kaavan laadinnan yhteydessä asiasta neuvotellaan ympäristökeskuksen ja ELY-keskuksen kanssa.

Muinaisjäännökset

Tuhoutuneen Hindernäs Mejlans -kylänpaikan lisäksi alueella on merkittäviä säilyneitä muinaisjäännöksiä. Näitä ovat viisi ensimmäisen maailmansodan aikaista varastoluolaa Seurasaarentien varressa sekä kolme pronssikautista hautaröykkiötä. Humallahdenpuiston avokalliolla oleva hauta kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin muinaisjäännöksiin. Muut kaksi sijaitsevat Meilahden urheilukentän länsipuolella olevalla kalliolla ja kerrostalon pihapiirissä lähellä Tukholmankadun ja Paciuksenkadun risteystä.



Virkistyskäyttö

Meilahti on ollut helsinkiläisten suosima virkistysalue ja suosittu huviretkien kohde jo paljon ennen kuin kaupungista tuli maanomistaja. Liikuntapuistoineen, kävely- ja pyöräilyteineen sekä rantareitteineen se on edelleen hyvin tärkeä virkistyskohde paitsi meilahtelaisille, myös lähikaupunginosien asukkaille ja kauempaa tuleville. Myös alueen museot ja kahvilat tuovat kävijöitä Meilahteen ja Seurasaari lähes miljoonan vuosittaisen kävijän myötä lisää huomattavasti Meilahden merkitystä.

Aluetta koskevat selvitykset ja suunnitelmat

Vuonna 2014 on valmistunut julkaisu Meilahden huvila-alue. Ympäristöhistoriallinen selvitys (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2014:1).

Aikaisemmin on laadittu selvitys Meilahden huvila-alue (Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto, yleiskaavaosasto, julkaisu YB: 20/76, 1977) sekä Meilahden huvilat. Rakennusten suojeluohjeet ja lähiympäristön hoito-ohjeet, osa 1 ja 2 (Kaupunginmuseo, Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto, 1988).

Rakennusvirastossa on piakkoin valmistumassa Vähä-Meilahden hoito- ja kehittämissuunnitelma.

Suunnitteluperiaatteet

Asemakaavan muutoksessa turvataan rakennetun ympäristön kulttuurihistorialliset arvot. Huviloita ja ympäristöä koskevat suojelumerkinnot säilyvät.

Nykyisten vuokrattujen määräalojen muuttamista tonteiksi tutkitaan niiden rajoja mahdollisesti tarkistaen. Voimassa olevassa asemakaavassa ei ole määritelty rakennusten käyttötarkoitusta eikä kerrosalaa, nämä merkitään tulevaan kaavaan. Siihen merkitään myös nykyisen asemakaavan voimaantulon jälkeen rakennetut uudisrakennukset ja paikalle siirretyt huvilat tarvittavine suojelumerkintöineen.

Lisärakentaminen tulee olemaan vähäistä. Uudisrakentaminen keskitetään Paciuksenkadun varteen tavoitteena alueen pääosan säilyttäminen huvilaympäristönä. Osoitetaan muutamia paikkoja muualta siirrettäviä huviloita varten paikoille, joissa on ennen ollut rakennuksia. Selvitetään tarpeet ja mahdollisuudet talousrakennusten rakentamiseen huviloiden pihapiiriin. Asukkaiden esittämät yksittäiset



rakentamistarpeet tutkitaan suhteuttaen ne koko alueella sallittaviin toimenpiteisiin ja pihapiirien historiaan.

Entisen taidemuseon ja kartanon ympäristö varataan yleisölle avointa kulttuuritoimintaa tai muuta alueelle soveltuvaa, ensisijaisesti yleishyödyllistä käyttöä varten. Liikuntapuiston lisärakentamistarpeet otetaan ympäristön asettamien reunaehtojen puitteissa huomioon.

Asemakaavan muutoksessa otetaan huomioon merkittävät luontoarvot. Alueen osittain kadonneita maisemallisia ominaispiirteitä ja puutarhakulttuuria palautetaan mahdollisuuksien mukaan.

Alueen virkistyskäyttöä aktivoidaan. Kävely- ja pyöräilyreittejä lisätään, varataan yhteys baanalle. Avataan yhteyksiä rantaan ja mahdollistetaan ranta-alueiden nykyistä aktiivisempi käyttö. Maila Talvion puistoa laajennetaan.

Seurasaaren sillan edustan aukion kaupunkikuvallista ja toiminnallista laatua parannetaan, aukiolla sijaitseville pysäköintipaikoille osoitetaan korvaava paikka lähialueilta. Loiventamalla Seurasaarentien jyrkkää mutkaa saadaan tilaa yhtenäisenä jatkuvalla ulkoilureitille.

Iho- ja allergiasairaalan liikenneyhteyksien parantamista sekä liikuntapuiston pysäköintitarpeita selvitetään.

Asemakaavan tueksi laaditaan huviloiden korjaustapaohjeet ja kunnostusohje puutarhojen hoitoa varten, jotka korvaavat 1988 laaditun "Rakennusten suojeluohjeet ja lähiympäristön hoito-ohjeet", osa 1 ja 2.

Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Kaavoitustyö on käynnistetty kaupungin aloitteesta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä suunnitteluperiaatteet olivat nähtävänä 13.1.–7.2.2014. Aukastilaisuus pidettiin 20.1.2014. Lisäksi verkkosivuilla oli 13.1.–7.2.2014 verkkokeskustelu "Kerro mielipiteesi Meilahden huvila-alueen kehittämisestä".

Suunnitteluperiaatteiden valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteistyötä ELY-keskuksen, Museoviraston sekä asianomaisten hallintokuntien kanssa. Suunnitteluperiaatteista on neuvoteltu myös Senaatti-kiinteistöjen, HUS-tilakeskuksen sekä Iho- ja allergiasairaalan edustajien kanssa.

Saapuneet mielipidekirjeet (21 kirjettä) ja viranomaiskannanotot ovat

liitteenä. Niiden lisäksi osalliset ovat toimittaneet kannanottojaan sähköpostitse, puhelimitse ja tapaamisten yhteydessä.



Liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa esitetään tiivistetysti viranomaiskannanottojen ja saatujen mielipiteiden sisältö sekä vastineet niihin. Myös yhteenveto asukastilaisuudesta on vuorovaikutusraportissa.

Saadun palautteen perusteella nähtävänä olleisiin suunnitteluperiaatteisiin tehdyt muutokset

Vuorovaikutuksessa saadun palautteen perusteella on tarkistettu uusien ulkoilupolkujen sijaintia ja määrää, luovuttu uusien viljelypalstojen perustamisajatkuksesta, lisätty yksi mahdollinen uusi siirrettävän huvilan sijaintipaikka sekä poistettu toinen esitetyistä uusista pysäköintipaikoista.

Jatkosuunnittelu

Tavoitteena on asettaa asemakaavan muutosluonnos nähtäville vuoden 2014 lopussa. Saadun palautteen perusteella laaditaan kaavaehdotus, joka on tarkoitus esitellä kaupunkisuunnittelulautakunnalle vuonna 2016. Tavoitteena on saattaa kaavaehdotus kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi vuonna 2016.

Esittelijä

vs. asemakaavapäällikkö
Annukka Lindroos

Lisätiedot

Leena Makkonen, arkkitehti, puhelin: 310 37262
leena.makkonen(a)hel.fi
Mika Kaalikoski, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37433
mika.kaalikoski(a)hel.fi
Anu Kuutti, projektipäällikkö, puhelin: 310 37154
anu.kuutti(a)hel.fi
Niina Strengell, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 37458
niina.strengell(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Ilmakuva
- 2 Meilahden huvila-alueen suunnitteluperiaatteet 3.6.2014
- 3 Meilahden huvila-alue. Muinaisjäännökset, RKY
- 4 Meilahden huvila-alueen Helsingin luontotietojärjestelmän luontokohteet
- 5 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 1136-00/14
- 6 Vuorovaikutusraportti 20.5.2014
- 7 Mielipidekirjeen lähettäneet -luettelo
- 8 Mielipidekirjeet
- 9 Osa päätöshistoriaa



03.06.2014

Akp/1

Otteet

Ote

Ne mielipiteensä esittäneet,
jotka ovat ilmoittaneet
osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu
Liite 6

Päätöshistoria

Kaupunkisuunnittelulautakunta 20.05.2014 § 156

HEL 2012-007286 T 10 03 03

Ksv 3341_1, karttaruutu F4/G4/G3

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti panna asian kahdeksi viikoksi pöydälle.

Käsittely

20.05.2014 Pöydälle

Annukka Lindroos: Liitteen 2 (Meilahden huvila-alueen suunnitteluperiaatteet) toiseksi viimeinen kappale muutetaan muotoon: Selvitetään tarpeet ja mahdollisuudet talousrakennusten rakentamiseen huviloiden pihapiiriin. Asukkaiden esittämät muutkin yksittäiset rakentamistarpeet tutkitaan suhteuttaen ne koko alueella sallittaviin toimenpiteisiin ja pihapiirien historiaan.

Pöydällepanoehdotus:

Pekka Buttler: Pyydän asian pöydälle.

Esittelijä

asemakaava-arkkitehti
Annukka Lindroos

Lisätiedot

Leena Makkonen, arkkitehti, puhelin: 310 37262
leena.makkonen(a)hel.fi
Mika Kaalikoski, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37433
mika.kaalikoski(a)hel.fi
Anu Kuutti, projektipäällikkö, puhelin: 310 37154
anu.kuutti(a)hel.fi
Niina Strengell, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 37458
niina.strengell(a)hel.fi



Kaupunginmuseo Kulttuuriympäristöyksikkö 4.2.2014

HEL 2012-007286 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluviraston lausuntopyyntö 10.1.2014

Helsingin kaupunginmuseo on tutustunut Meilahden huvila-alueen asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja suunnitteluperiaatteisiin (13.1.2014) ja lausuu niistä kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta seuraavan.

Asemakaavan muutos koskee aluetta, joka rajautuu Paciuksenkadun lounaispuolelle ja rajautuu luoteessa Pikku Huopalahteen, lounaassa mereen ja kaakossa Merikannontien pohjoispäähän. Meilahden huvila-alue on luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY 2009). Alueella sijaitsevat myös tasavallan presidentin nykyinen virka-asunto Mäntyniemi, Urho Kekkosen museo Tamminiemi ja pääministerin virka-asunto Kesäranta.

Asemakaavan tavoitteena on turvata huvila-alueen kulttuurihistorialliset arvot, säilyttää nykyisen asemakaavan suojelumerkinnot ja päivittää suojelumääräykset sekä säilyttää alueen luontoarvot. Samalla halutaan aktivoida alueen virkistyskäyttöä ja tutkia uusien yhteyksien avaamista merenrantaan. Kaavatyön aikana tutkitaan mahdollisuuksia asuin- ja/tai toimitilarakentamiseen Paciuksenkadun varteen Meilahdentien liittymän luoteispuolelle.

Kaava-alue on suurelta osin luokiteltu arvokkaan huvilaperinteensä perusteella valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY 2009). Alueella on myös merkittäviä muinaisjäänneksiä. Yleiskaava 2002:ssa huvila-alue on osoitettu kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi, jota kehitetään siten että sen arvot ja ominaisuudet säilyvät. Huvilat ympäristöineen ovat voimassa olevassa asemakaavassa (1985) suojeltu.

Kaava-alue on yleiskaavassa pääosin virkistysaluetta. Presidentin sekä pääministerin virka-asunnon tontit sekä iho- ja allergiasairaalan alue on merkitty hallinnon ja julkisten palvelujen alueeksi ja kapea vyöhyke Paciuksenkadun varressa on kerrostalovaltaista aluetta.

Suunnitteluperiaatteiden mukaan kaavamuutoksen yhteydessä alueen merkittävät kulttuurihistorialliset arvot turvataan. Huviloita ja ympäristöä koskevat suojelumerkinnot säilyvät, mutta määräystekstit ajanmukaistetaan. Kaupunginmuseo katsoo, että kaavamääräystekstien sisältöä tulee arvioida yhdessä museoviranomaisen kanssa. Kaavassa osoitetaan myös arvokkaat,



säilyneet puutarhat. Alueen osittain kadonneita ominaisuuksia, kuten maisemallisia ominaispiirteitä ja puutarhakulttuuria, pyritään palauttamaan. Rakennusten ja ympäristön suojelu määritellään keväällä 2014 valmistuvaan Meilahden huvila-alueen ympäristöhistorialliseen selvitykseen perustuen. Lisäksi tavoitteena on laatia kaavan tueksi huviloiden korjaustapaohjeet ja kunnostusohje puutarhojen hoitoa varten, joka korvaa 1988 laaditun "Rakennusten suojeluohjeet ja lähiympäristön hoito-ohjeet", osa 1 ja 2.

Voimassa olevassa asemakaavassa ei ole merkitty rakennusten käyttötarkoitusta eikä kerrosalaa, ja ne tullaan määrittämään kaavamuutoksen yhteydessä. Kaavassa esitetään myös ohjeelliset tontit nykyisten vuokrattujen määräalojen sijaan niitä mahdollisesti pienentäen. Kaupunginmuseo katsoo, että tonttien tarkistamisessa tulee hyödyntää tehtyä ympäristöhistoriallista selvitystä. Asemakaavaan merkitään nykyisen asemakaavan voimaan tulon jälkeen rakennetut uudisrakennukset ja paikalle siirretyt huvilat asianmukaisine suojelumerkintöineen. Kaavassa pyritään osoittamaan myös joitakin uusia paikkoja muualta siirrettäviä huviloita varten pääasiassa paikoille, joissa aiemmin on ollut rakennuksia. Lisäksi selvitetään tarpeet ja mahdollisuudet talousrakennusten rakentamiseen huviloiden yhteyteen.

Museo katsoo, että kaavatyön taustaselvityksenä valmistumassa oleva, konsultin laatima Meilahden huvila-alueen ympäristöhistoriallinen selvitys (luonnos 2013) antaa hyvän lähtökohdan asemakaavan suojelumääräysten ajanmukaistamiseen ja maisemallisten ja rakennettujen puutarhojen ominaispiirteiden suojeluun.

Myös muinaismuistolailla suojellut kohteet alueella tulee kaavatyön yhteydessä tarkistaa ja merkitä asemakaavaan asianmukaisesti. Tässä tulee olla yhteydessä kaupunginmuseon arkeologiin.

Kaupunginmuseolla ei ole OASista huomautettavaa.

Lisätiedot

Johanna Björkman, tutkija, puhelin: +358 9 310 36473
johanna.bjorkman(a)hel.fi

Rakennusvirasto 27.1.2014

HEL 2012-007286 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirasto pyytää rakennusviraston kannanottoa Meilahden huvila-alueen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (1136-00/14) 7.2.2014 mennessä.



Asemakaavan muutos koskee Paciuksenkadun lounaispuolista aluetta, joka rajautuu luoteessa Pikku Huopalahteen, lounaassa mereen ja kaakossa Merikannontien pohjoispäähän.

Alue on tärkeä virkistyskohde paitsi paikallisille asukkaille, myös turisteille, ja siellä on merkittäviä luontoarvoja. Kaava-alue on suurimmaksi osaksi valtakunnallisesti merkittävää huvila-aluetta.

Asemakaavan muutoksessa turvataan huvila-alueen merkittävät kulttuurihistorialliset arvot. Voimassa olevan asemakaavan rakennuksia ja ympäristöä koskevat suojelumerkinnot säilyvät, mutta määräysteksti ajanmukaistetaan. Merkittävät luontoarvot säilytetään ja otetaan huomioon alueen kehittämisessä.

Asemakaavan muutoksessa tutkitaan uusien yhteyksien avaamista rantamaisemaan ja mm. uima- ja venepaikkojen sijoittamista ranta-alueille. Kävely- ja pyöräreittejä lisätään muun muassa varaamalla yhteys myös tulevalle pyöräilyn Baana-reitille. Tavoitteena on myös lisätä viljelypalstoja.

Asemakaavan muutoksessa tutkitaan Paciuksenkadun varren täydennysrakentamismahdollisuuksia sekä selvitetään, onko mahdollista varata joitakin rakennuspaikkoja muualta siirrettäviä huviloita varten.

Rakennusvirastolla ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Rakennusviraston yhdyshenkilöinä toimivat lisätiedonantajat.

Lisätiedot

Jere Saarikko, aluesuunnittelija, puhelin: 310 39857
jere.saarikko(a)hel.fi

Marko Jylhänlehto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38237
marko.jylhanlehto(a)hel.fi

Markus Holstein, metsäsuunnittelija, puhelin: 310 64829
markus.holstein(a)hel.fi



03.06.2014

Akp/2

§ 171

Kaupunkisuunnittelulautakunnan esitys Kuusisaaren Saudi-Arabian lähetystötontin (Krogiuksentie 7 - 9) 30080/10 asemakaavan muutokseksi (nro 12268)

HEL 2012-008529 T 10 03 03

Ksv 0740_27, Krogiuksentie 7 - 9

Esitys

Kaupunkisuunnittelulautakunta esitti kaupunginhallitukselle

- 3.6.2014 päivätyn 30. kaupunginosan (Munkkiniemi) korttelin 30080 tontin 10 asemakaavan muutosehdotuksen nro 12268 hyväksymistä
- asemakaavan muutosehdotuksen asettamista nähtäville 30 päiväksi maankäyttö- ja rakennusasetuksen 27 §:n mukaisesti.

Samalla lautakunta päätti

- antaa vuorovaikutusraportin mukaiset vastineet esitettyihin mielipiteisiin
- että kaupunkisuunnitteluvirasto pyytää ehdotuksesta tarvittavat lausunnot
- valtuuttaa kaupunkisuunnitteluviraston tekemään ehdotukseen vähäisiä muutoksia ja tarkistuksia, jotka eivät olennaisesti muuta ehdotuksen sisältöä
- kehottaa kaupunkisuunnitteluvirastoa perimään hakijalta Kustannukset-liitteen mukaiset asemakaavan laatimis- ja käsittelykustannukset asemakaavan hyväksymisen jälkeen.

Esittelijä

vs. asemakaavapäällikkö
Annukka Lindroos

Lisätiedot

Arja Kasanen, arkkitehti, puhelin: 310 37400

arja.kasanen(a)hel.fi

Olga Bernitz, liikenneinsinööri, liikennesuunnittelu, puhelin: 310 37280

olga.bernitz(a)hel.fi

Valtteri Heinonen, arkkitehti, puhelin: 310 64795

valtteri.heinonen(a)hel.fi

Mikko Juvonen, diplomi-insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37252

mikko.juvonen(a)hel.fi

Liitteet

1 Sijaintikartta



2	Ilmakuva
3	Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12268 kartta, päivätty 3.6.2014
4	Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12268 selostus, päivätty 3.6.2014
5	Havainnekuva 3.6.2014
6	Tilastotiedot
7	Kustannukset
8	Vuorovaikutusraportti 3.6.2014
9	Mielipidekirjeen lähettäneet -luettelo
10	Mielipidekirjeet
11	Osa päätöshistoriaa
12	Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12268 selostus, päivätty 3.6.2014, päivitetty Kslk:n 3.6.2014 päätöksen mukaiseksi

Otteet

Ote

Hakija

Ne mielipiteensä esittäneet,
jotka ovat ilmoittaneet
osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti

Hallintovalitus, tavallinen
tiedoksianto

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Liite 6

Liite 7

Liite 8

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Liite 6

Liite 8

Esitysehdotus

Esitys on ehdotuksen mukainen.

Tiivistelmä

Asemakaavan muutos mahdollistaa lähetystörakennuksen ja henkilökunnan asuntojen rakentamisen tontille, joka on aiemmin osoitettu pientalorakentamista varten. Tontin rakennusoikeus kasvaa 2 205 k-m² (1 695 k-m²:stä 3 900 k-m²:iin).

Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt 10.3.2005 Kuusisaaren asemakaavan muutosperiaatteet, joiden tavoite on ohjata Kuusisaaren tehtäviä yksittäisiä asemakaavan muutoksia. Muutosperiaatteilla on haluttu varmistaa yksittäisten muutosten yhtenäinen linja ja tontinomistajien mahdollisimman oikeudenmukainen kohtelu.

Laadittu asemakaavan muutos noudattaa Kuusisaaren asemakaavan muutosperiaatteiden yleisiä linjauksia käyttötarkoituksen suhteen,



mutta poikkeaa muutosperiaatteista tonttitehokkuuden osalta. Kuusisaaren asemakaavan muutosperiaatteiden mukaan Kuusisaarentiehen rajoittuvien tonttien korkein mahdollinen tehokkuus on $e=0,32$. Nyt laaditussa asemakaavamuutoksessa tonttitehokkuudeksi tulee $e=0,74$. Tontin lähetystökäyttö on erityisluonteista toimintaa, joka poikkeaa normaaliasumisesta tai toimitilarakentamisesta. Kuusisaaren asemakaavan muutosperiaatteiden mukaan tontteja voidaan tarvittaessa osoittaa lähetystökäyttöön. Asemakaavan muutos on laadittu tontin omistajan teettämän viitesuunnitelman pohjalta.

Esittelijän perustelut

Alueen sijainti

Tontti sijaitsee Kuusisaaren keskiosassa, osoitteessa Krogiuksentie 7–9.

Lähtökohdat

Helsingin yleiskaava 2002:ssa alue on pientalovaltaista asuinaluetta, jota kehitetään asumisen, virkistyksen, kaupan ja julkisten palvelujen käyttöön sekä ympäristöhaittoja aiheuttamattomaan toimitilakäyttöön ja alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.

Tontilla voimassa oleva asemakaava on tullut voimaan vuonna 2008. Kaavan mukaan tontti on asuinpienalojen korttelialuetta (AP), jonka tonttitehokkuus on $e=0,32$ (rakennusoikeus 1 695 k-m²). Tontin lounaiskulmassa on kaupunkikuvallisesti arvokkaita puita, jotka on määrätty säilytettäväksi.

Tontti on yksityisomistuksessa (Saudi-Arabian kuningaskunta).

Kuusisaari on arvostettu asuinalue, jonka rakennuskanta suurelta osin koostuu kookkaista erillistaloista. Kuusisaarella on tällä hetkellä yhteensä 9 lähetystä tai niiden residenssiä. Tontille on laadittu useita käyttötarkoituksia eri aikoina. Ennen nykyistä käyttötarkoitusta tontti oli hallinto- ja virastorakennusten korttelialuetta (YH) ja tontille oli osoitettu rakennusoikeutta 2 200 k-m², joka vastaa tonttitehokkuutta $e=0,42$. Tontti on rakentamaton.

Asemakaavan muutoksen sisältö

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa tontin omistajan esittämän suurlähetystöhankkeen toteuttava, Kuusisaaren muun rakennuskannan yhteyteen sopiva korkeatasoinen rakentaminen. Yhtenäisiä piirteitä alueen rakennuksilla ovat kivimateriaalin käyttö



julkisivuissa ja erillisten asuinrakennusten suurehko koko. Rakennukset ovat yleensä melko matalia ja tasakattoisia.

Kuusisaaren asemakaavan muutosperiaatteiden mukaan tontteja voidaan tarvittaessa osoittaa lähetystökäyttöön. Lähetystörakennusten suunnittelusta on järjestetty arkkitehtuurikilpailu hakijan toimesta. Kilpailun pohjalta on laadittu viitesuunnitelma, joka on ollut asemakaavan muutoksen lähtökohtana. Laadittu asemakaavan muutos poikkeaa Kuusisaaren asemakaavan muutosperiaatteista tonttitehokkuuden osalta. Tontin tehokkuus on suurempi kuin ympäröivillä tonteilla. Lähetystörakentaminen on kuitenkin luonteeltaan muuhun asuin- ja toimitilarakentamiseen verrattuna poikkeavaa. Tontin sijainnista, ilmansuunnista ja topografiasta johtuen, tontille suunniteltu ympäristöä tehokkaampi rakentaminen on saatu sijoitettua niin, ettei se estä ympäröivien tonttien näkymiä tai varjosta niitä.

Tontin käyttötarkoitus muuttuu asuinpientalojen korttelialueesta (AP) hallinto- ja virastorakennusten korttelialueeksi (YH). Tontille saa rakentaa vieraan valtion edustamiseen tarkoitettuja rakennuksia sekä tarpeellisia virka-asuntoja. Rakennusoikeus on 3 900 k-m².

Asemakaavaan on sisällytetty rakentamista koskevia määräyksiä, joilla rakentaminen sovitetaan ympäristöön ja alueen rakennustapaan. Tällaisia ovat mm. rakennusten korkeutta, etäisyyttä tontin rajoista ja julkisivuja koskevat määräykset sekä tonttia koskevat istutusmääräykset. Rakennuksissa saa olla enintään 2 maanpäällistä kerrosta. Rakennusten julkisivumateriaalin tulee olla pääosin vaaleaa tai vihertävää kiviainesta tai keraamista materiaalia. Maan alle saa rakentaa autopaikkoja, asumista palvelevia aputiloja sekä varasto-, huolto- ja teknisiä tiloja. Tontin saa aidata aidalla tai muurilla. Tontin rajojen läheisyyteen on merkitty istutettavat alueen osat, joilla on oltava puita ja pensaita.

Tontille on merkitty kolme ajoyhteyttä, joista kaksi on Krogiuksentien puolelta. Kuusisaarentien puolelta tontille on merkitty ajoyhteys, jota on tarkoitus käyttää vain erikoistapauksissa.

Kaava-alue on liitettävissä olemassa olevaan teknisen huollon verkostoon. Tontille varataan rakennusala muuntamorakennusta varten Kuusisaarentien läheisyyteen.

Asemakaavamuutoksen vaikutukset

Kaavan toteuttaminen tiivistää Kuusisaaren kaupunkirakennetta. Laadittu asemakaavan muutos noudattaa Kuusisaaren asemakaavan muutosperiaatteiden yleisiä linjauksia käyttötarkoituksen suhteen, mutta poikkeaa muutosperiaatteista tonttitehokkuuden osalta.



Asemakaavan muutos vahvistaa entisestään Kuusisaaren asemaa lähetystöalueena. Asemakaavan myötä alueelle syntyy korkeatasoista arkkitehtuuria, joka vahvistaa alueen imagoa arvoalueena. Kuusisaarentien ja Krogiuksentien varren kaupunkikuva tontin kohdalla muuttuu tiiviimmäksi ja rakennetummaksi. Tontin sijainnista, ilmansuunnista ja topografiasta johtuen, tontille suunniteltu ympäristöä tehokkaampi rakentaminen on saatu sijoitettua niin, ettei se estä ympäröivien tonttien näkymiä tai varjosta niitä. Kuusisaarelle luonteenomainen alueen vehreys jonkin verran kärsii täydennysrakentamisen yhteydessä. Tontin lounaiskulmassa olevat aiemmin säilytettäväksi määrätyt puut eivät säily. Maisemallisia arvoja on turvattu istutuksia ja puita koskevilla määräyksillä erityisesti tontin rajojen läheisyydessä. Kaavan toteuttaminen ei aiheuta kaupungille kustannuksia. Kaavaehdotus luo edellytykset turvallisen ja terveellisen ympäristön jatkosuunnittelulle. Kaavalla ei ole merkittävää vaikutusta alueen liikennemääriin.

Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Tontin 30080/10 omistaja on 15.10.2013 hakenut asemakaavan muuttamista siten, että tontille voidaan rakentaa suurlähetystörakennus ja henkilökunnan asuntoja.

Vireilletulosta on ilmoitettu osallisille kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston kirjeellä, jonka mukana lähetettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma (päiväty 24.2.2014). Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti.

Viranomaisyhteistyö

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteistyötä asianomaisten hallintokuntien ja liikelaitosten kanssa. Viranomaisten kannanotoissa ei ollut huomautettavaa.

Viranomaisten kannanotot ja lausunnot ovat liitteenä.

Esitetyt mielipiteet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse 8 mielipidettä, jotka ovat liitteenä.

Mielipiteet kohdistuivat erityisesti tontin rakennusoikeuden määrään ja sen vaikutukseen alueen rakennusoikeuksiin jatkossa sekä rakennusten sijoittumiseen tontilla, rakennusalan kokoon, rakennusten korkeuteen ja rakentamisen soveltuvuuteen muuhun rakennuskantaan



ja maisemaan, liikenteen ja pysäköinnin järjestämiseen sekä vihersuunnitteluun.

Mielipiteet on kaavoitustyössä otettu huomioon siten, että asemakaavaan on sisällytetty rakentamista koskevia määräyksiä, joilla rakentaminen sovitetaan ympäristöön ja alueen rakennustapaan. Tällaisia ovat mm. rakennusten korkeutta, etäisyyttä tontin rajoista ja julkisivuja koskevat määräykset sekä tonttia koskevat istutusmääräykset.

Liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa esitetään tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja mielipiteistä sekä niiden vastineet laajemmin.

Jatkotoimenpiteet

Ehdotus koskee valtion ylläpitämään kiinteistörekisteriin kuuluvaa aluetta.

Kaupunkisuunnitteluvirasto pyytää ehdotuksesta Helsingin Energia liikelaitoksen ja Helen Sähköverkko Oy:n, HSY:n vesihuollon, kiinteistölautakunnan/kiinteistöviraston, yleisten töiden lautakunnan/rakennusviraston, pelastuslautakunnan, rakennuslautakunnan/rakennusvalvontaviraston ja ympäristölautakunnan/ympäristökeskuksen sekä muut mahdollisesti tarvittavat lausunnot.

Kiinteistövirasto käynnistää yksityisten maanomistajien kanssa kaupunginhallituksen edellyttämät maapoliittiset neuvottelut.

Asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymisestä päättää kaupunginvaltuusto.

Esittelijä

vs. asemakaavapäällikkö
Annukka Lindroos

Lisätiedot

Arja Kasanen, arkkitehti, puhelin: 310 37400

arja.kasanen(a)hel.fi

Olga Bernitz, liikenneinsinööri, liikennesuunnittelu, puhelin: 310 37280

olga.bernitz(a)hel.fi

Valtteri Heinonen, arkkitehti, puhelin: 310 64795

valtteri.heinonen(a)hel.fi

Mikko Juvonen, diplomi-insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37252

mikko.juvonen(a)hel.fi

Liitteet

1 Sijaintikartta



2	Ilmakuva
3	Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12268 kartta, päivätty 3.6.2014
4	Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12268 selostus, päivätty 3.6.2014
5	Havainnekuva 3.6.2014
6	Tilastotiedot
7	Kustannukset
8	Vuorovaikutusraportti 3.6.2014
9	Mielipidekirjeen lähettäneet -luettelo
10	Mielipidekirjeet
11	Osa päätöshistoriaa

Otteet

Ote

Hakija

Ne mielipiteensä esittäneet,
jotka ovat ilmoittaneet
osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti

Hallintovalitus, tavallinen
tiedoksianto

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Liite 6

Liite 7

Liite 8

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Liite 6

Liite 8

Tiedoksi

Kaupunginhallitus
Kaupunginkanslia/Suvi Rämö, Kirsi Hakola
Kaupunkisuunnitteluvirasto/Koski

Päätöshistoria

Rakennusvirasto 26.3.2014

HEL 2012-008529 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirasto pyytää rakennusviraston kannanottoa Munkkiniemen, Kuusisaaren, Krogiuksentie 7-9 (Saudi-Arabian suurlähetystö) osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja kaavaluonnoksesta 28.3.2014 mennessä.

Asemakaavan muutos kohdistuu tyhjälle tontille, jonka käyttötarkoitus muutetaan hallinto- ja viristorakennusten korttelialueesta (YH) lähetystörakennusten korttelialueeksi (YH).



Kaavamuutos mahdollistaa lähetystörakennuksen ja henkilökunnan asuntojen rakentamisen. Tontin rakennusoikeus nousee noin 2000 k-m². Tontin asemakaavan muutos tehdään Saudi-Arabian kuningaskunnan teettämän suunnitelmaratkaisun pohjalta. Rakennuksissa saa olla enintään kaksi kerrosta.

Rakennusvirastolla ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta eikä asemakaavaluonnoksesta.

Rakennusviraston yhdyshenkilöinä toimivat lisätiedonantajat.

Lisätiedot

Jere Saarikko, aluesuunnittelija, puhelin: 310 39857
jere.saarikko(a)hel.fi

Marko Jylhänlehto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38237
marko.jylhanlehto(a)hel.fi

Kaupunginmuseo Kulttuuriympäristöyksikkö 21.3.2014

HEL 2012-008529 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluviraston lausuntopyyntö 4.3.2014

Kaupunginmuseo tarkastelee kaavahanketta kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta ja on päättänyt antaa seuraavan lausunnon.

Asemakaavan muutos kohdistuu tyhjälle tontille, joka on voimassa olevassa kaavassa osoitettu pientalorakentamista varten. Ennen nykyistä asuinpienalojen käyttötarkoitusta tontti oli hallinto- ja virastorakennusten korttelialuetta (YH), jolloin alueelle sai sijoittaa lähetystö- ja vastaavia edustustiloja sekä virka-asuntoja. Nyt palautetaan tontille lähetystökäyttö.

Kaavamuutos mahdollistaa lähetystörakennuksen ja henkilökunnan asuntojen rakentamisen, jolloin tontin rakennusoikeus nousee noin 2000 k-m². Tontin asemakaavan muutos tehdään Saudi-Arabian kuningaskunnan teettämän suunnitelmaratkaisun pohjalta. Rakennuksissa saa olla enintään kaksi kerrosta.

Kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa asemakaavaluonnoksesta.

Lisätiedot

Sari Saresto, tutkija, puhelin: +358 9 310 36483
sari.saresto(a)hel.fi



§ 172

Kaupunkisuunnittelulautakunnan esitys Kuusisaaren Saudi-Arabian suurlähettilään virka-asuntotontin (Hirvilahdenkuja 4) 30074/8 asemakaavaksi ja asemakaavan muutokseksi nro 12260

HEL 2013-013266 T 10 03 03

Ksv 0740_28, Hirvilahdenkuja 4

Esitys

Kaupunkisuunnittelulautakunta esitti kaupunginhallitukselle

- 3.6.2014 päivätyn 30. kaupunginosan (Munkkiniemi) vesialueen asemakaava- ja korttelin 30074 tontin 8 asemakaavan muutosehdotuksen nro 12260 hyväksymistä
- asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen asettamista nähtäville 30 päiväksi maankäyttö- ja rakennusasetuksen 27 §:n mukaisesti.

Samalla lautakunta päätti

- antaa vuorovaikutusraportin mukaiset vastineet esitettyihin mielipiteisiin
- että kaupunkisuunnitteluvirasto pyytää ehdotuksesta tarvittavat lausunnot
- valtuuttaa kaupunkisuunnitteluviraston tekemään ehdotukseen vähäisiä muutoksia ja tarkistuksia, jotka eivät olennaisesti muuta ehdotuksen sisältöä
- kehottaa kaupunkisuunnitteluvirastoa perimään hakijalta Kustannukset-liitteen mukaiset asemakaavan laatimis- ja käsittelykustannukset asemakaavan hyväksymisen jälkeen.

Esittelijä

vs. asemakaavapäällikkö
Annukka Lindroos

Lisätiedot

Arja Kasanen, arkkitehti, puhelin: 310 37400

arja.kasanen(a)hel.fi

Olga Bernitz, liikenneinsinööri, liikennesuunnittelu, puhelin: 310 37280

olga.bernitz(a)hel.fi

Valtteri Heinonen, arkkitehti, puhelin: 310 64795

valtteri.heinonen(a)hel.fi

Mikko Juvonen, diplomi-insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37252

mikko.juvonen(a)hel.fi

Liitteet

Postiosoite

PL 2100, (Kansakoulukatu 3)
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite

Kansakoulukatu 3
Helsinki 10
www.hel.fi/kaupunkisuunnittelu

Puhelin

Faksi
+358 9 310 37409

Y-tunnus

Tilinro

F10680001200062637
Alvnro



1	Sijaintikartta
2	Ilmakuva
3	Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12260 kartta, päivätty 3.6.2014
4	Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12260 selostus, päivätty 3.6.2014
5	Havainnekuva 3.6.2014
6	Tilastotiedot
7	Kustannukset
8	Vuorovaikutusraportti 3.6.2014
9	Mielipidekirjeen lähettäneet -luettelo
10	Mielipidekirjeet
11	Osa päätöshistoriaa
12	Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12260 selostus, päivätty 3.6.2014, päivitetty Kslk:n 3.6.2014 päätöksen mukaiseksi

Otteet

Ote

Hakija

Ne mielipiteensä esittäneet,
jotka ovat ilmoittaneet
osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti

Hallintovalitus, tavallinen
tiedoksianto

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Liite 6

Liite 7

Liite 8

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Liite 6

Liite 8

Esitysehdotus

Esitys on ehdotuksen mukainen.

Tiivistelmä

Asemakaavan muutos mahdollistaa lähetystörakennuksen rakentamisen tontille, joka on aiemmin osoitettu pientalorakentamista varten. Tontin rakennusoikeus kasvaa 161 k-m² (709 k-m²:stä 870 k-m²:iin). Tontin rajaa muutetaan siten, että rannassa aiemmin tehty täyttö (194 m²) liitetään tonttiin.

Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt 10.3.2005 Kuusisaaren asemakaavan muutosperiaatteet, joiden tavoite on ohjata Kuusisaareen tehtäviä yksittäisiä asemakaavan muutoksia. Muutosperiaatteilla on haluttu varmistaa yksittäisten muutosten yhtenäinen linja ja tontinomistajien mahdollisimman oikeudenmukainen kohtelu.

Postiosoite

PL 2100, (Kansakoulukatu 3)
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite

Kansakoulukatu 3
Helsinki 10
www.hel.fi/kaupunkisuunnittelu

Puhelin

Faksi

+358 9 310 37409

Y-tunnus

Tilinro

F10680001200062637

Alvnro



Laadittu asemakaavan muutos noudattaa Kuusisaaren asemakaavan muutosperiaatteiden yleisiä linjauksia käyttötarkoituksen suhteen, mutta poikkeaa muutosperiaatteista tonttitehokkuuden osalta. Kuusisaaren asemakaavan muutosperiaatteiden mukaan kaikilla rantaan rajoittuvilla tonteille korkein mahdollinen tehokkuus on $e=0,22-0,28$. Nyt laaditussa asemakaavamuutoksessa tonttitehokkuudeksi tulee $e=0,32$. Tontin lähetystökäyttö on erityisluonteista toimintaa, joka poikkeaa normaaliasumisesta ja toimitilarakentamisesta. Kuusisaaren asemakaavan muutosperiaatteiden mukaan tontteja voidaan tarvittaessa osoittaa lähetystökäyttöön. Asemakaavan muutos on laadittu tontin omistajan teettämän viitesuunnitelman pohjalta.

Esittelijän perustelut

Alueen sijainti

Tontti sijaitsee Kuusisaaren koillisosassa Hirvilahdenkujan lounaispuolella, osoitteessa Hirvilahdenkuja 4.

Lähtökohdat

Tontilla voimassa oleva asemakaava on tullut voimaan vuonna 2006. Kaavan mukaan tontti on erillispientalojen korttelialuetta (AO). Rakennusoikeus on 709 k-m², joka tonttitehokkuutena tarkoittaa $e=0,28$.

Tontti on yksityisomistuksessa (Saudi-Arabian kuningaskunta).

Kuusisaari on arvostettu asuinalue, jonka rakennuskanta suurelta osin koostuu kookkaista erillistaloista. Kuusisaarella on tällä hetkellä yhteensä 9 lähetystöä tai niiden residenssiä. Tontilla sijaitsee 1950-luvulla valmistuneet arkkitehti Einari Teräsvirran suunnittelema kaksikerroksinen asuinrakennus ja rannan tuntumassa saunarakennus, jotka on tarkoitus purkaa.

Asemakaavan muutoksen sisältö

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa tontin omistajan esittämän lähetystöhankkeen toteuttava, Kuusisaaren muun rakennuskannan yhteyteen sopiva korkeatasoinen rakentaminen. Yhtenäisiä piirteitä alueen rakennuksilla ovat kivimateriaalin käyttö julkisivuissa ja erillisten asuinrakennusten suurehko koko. Rakennukset ovat yleensä melko matalia ja tasakattoisia.

Kuusisaaren asemakaavan muutosperiaatteiden mukaan tontteja voidaan tarvittaessa osoittaa lähetystökäyttöön. Suurlähettilään virka-asunnon suunnittelusta on järjestetty arkkitehtuurikilpailu hakijan



toimesta. Kilpailun pohjalta on laadittu viitesuunnitelma, joka on ollut asemakaavan muutoksen lähtökohtana. Laadittu asemakaavan muutos poikkeaa Kuusisaaren asemakaavan muutosperiaatteista tonttitehokkuuden osalta. Tontin tehokkuus on suurempi kuin ympäröivillä tonteilla. Lähetystörakentaminen on luonteeltaan muuhun asuin- ja toimitilarakentamiseen verrattuna poikkeavaa.

Tontin käyttötarkoitus muuttuu erillispientalojen korttelialueesta (AO) lähetystörakennusten korttelialueeksi (YA). Tontille saa rakentaa vieraan valtion edustamisen kannalta tarpeellisia virka-asuntoja. Rakennusoikeus on 870 k-m². Asemakaavaan merkityn kerrosalan lisäksi tontille saa rakentaa talousrakennuksen. Rakennuksissa saa olla enintään 2 maanpäällistä kerrosta. Rakennuksen julkisivumateriaalin tulee olla pääosin vaaleaa kiviainesta. Maan alle saa rakentaa autopaikkoja, asumista palvelevia aputiloja sekä varasto-, huolto- ja teknisiä tiloja. Tontin saa aidata aidalla tai muurilla. Tontin reunoilla on oltava puita ja pensaita. Tontilla olevat kaupunkikuvallisesti merkittävät puut tulee säilyttää. Tontin rajaa muutetaan siten, että rannassa aiemmin tehty täyttö (194 m²) liitetään tonttiin.

Kaava-alue on liitettävissä olemassa olevaan teknisen huollon verkostoon.

Asemakaavamuutoksen vaikutukset

Asemakaavan muutoksen mukainen rakentaminen tiivistää jossain määrin Hirvilahdenkujan alueen kaupunkikuvaa. Laadittu asemakaavan muutos noudattaa Kuusisaaren asemakaavan muutosperiaatteiden yleisiä linjauksia käyttötarkoituksen suhteen, mutta poikkeaa muutosperiaatteista tonttitehokkuuden osalta. Nykyisten rakennusten purkamisen myötä kadotetaan osa alueen ajallisesta kerroksellisuudesta. Uusi rakentaminen tuo alueelle 2010-luvun arvovakentamista ja nostaa Kuusisaaren imagoa. Kuusisaarelle luonteenomainen alueen vehreys jonkin verran kärsii täydennysrakentamisen yhteydessä. Rantaan asti ulottuva rakentaminen näkyy Laajalahdelle ja vaikuttaa siten maisemakuvaan. Maisemallisia arvoja on turvattu tontin istutuksia ja puita koskevilla määräyksillä sekä rajoittamalla aidan umpinaisen osan korkeutta tontin etelärajalla. Kaavan toteuttaminen ei aiheuta kaupungille kustannuksia. Kaava luo edellytykset terveellisen ja turvallisen asuinympäristön jatkosuunnittelulle. Kaavalla ei ole merkittävää vaikutusta alueen liikennemääriin.

Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus



Tontin 30074/8 omistaja on 16.10.2013 hakenut asemakaavan muuttamista siten, että tontille voidaan rakentaa Saudi-Arabian Suomen suurlähettilään residenssi.

Vireilletulosta on ilmoitettu osallisille kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston kirjeellä, jonka mukana lähetettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma (päiväty 25.2.2014). Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti.

Viranomaisyhteistyö

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteistyötä asianomaisten hallintokuntien kanssa. Kaupunginmuseo pitää valitettavana, että hyväkuntoiset rakennukset joudutaan purkamaan uudisrakentamisen tieltä. Kaupunginmuseo ei arvottanut eikä esittänyt suojelutavoitteita rakennukselle inventoinnin yhteydessä vuonna 2004. Muissa viranomaisten kannanotoissa ei ollut huomautettavaa.

Viranomaisten kannanotot ja lausunnot ovat liitteenä.

Esitetyt mielipiteet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse 3 mielipidettä, jotka ovat liitteenä.

Mielipiteet kohdistuivat erityisesti tontin rakennusoikeuden määrään ja sen vaikutukseen alueen rakennusoikeuksiin jatkossa sekä rakennuksen sijoittumiseen tontilla, rakennusalan kokoon, rakennuksen korkeuteen ja rakentamisen soveltuvuuteen muuhun rakennuskantaan ja maisemaan, puiden säilyttämiseen, näkymien turvaamiseen ja rakentamisesta aiheutuviin häiriöihin liikenteelle ja pohjavedelle.

Mielipiteet on kaavoitustyössä otettu huomioon siten, että aidan sijaintia on siirretty kauemmas naapurin rajasta, aidan umpinaisen osan korkeutta on rajoitettu ja pohjaveden turvaamista koskeva määräys on lisätty kaavaan. Asemakaavaan on sisällytetty rakentamista koskevia määräyksiä, joilla rakentaminen sovitetaan ympäristöön ja alueen rakennustapaan. Tällaisia ovat mm. rakennusten korkeutta, etäisyyttä tontin rajoista ja julkisivuja koskevat määräykset sekä tonttia koskevat istutusmääräykset.

Liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa esitetään tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja mielipiteistä sekä niiden vastineet laajemmin.

Jatkotoimenpiteet

Postiosoite
PL 2100, (Kansakoulukatu 3)
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite
Kansakoulukatu 3
Helsinki 10
www.hel.fi/kaupunkisuunnittelu

Puhelin

Faksi
+358 9 310 37409

Y-tunnus

Tilinro
FI0680001200062637
Alvno



Ehdotus koskee valtion ylläpitämään kiinteistörekisteriin kuuluvaa aluetta.

Kaupunkisuunnitteluvirasto pyytää ehdotuksesta Helsingin Energia liikelaitoksen ja Helen Sähköverkko Oy:n, HSY:n vesihuollon, kiinteistölautakunnan/kiinteistöviraston, yleisten töiden lautakunnan/rakennusviraston, pelastuslautakunnan, rakennuslautakunnan/rakennusvalvontaviraston, ympäristölautakunnan/ympäristökeskuksen, kaupunginmuseon sekä muut mahdollisesti tarvittavat lausunnot.

Kiinteistövirasto käynnistää yksityisten maanomistajien kanssa kaupunginhallituksen edellyttämät maapoliittiset neuvottelut.

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymisestä päättää kaupunginvaltuusto.

Esittelijä

vs. asemakaavapäällikkö
Annukka Lindroos

Lisätiedot

Arja Kasanen, arkkitehti, puhelin: 310 37400
arja.kasanen(a)hel.fi
Olga Bernitz, liikenneinsinööri, liikennesuunnittelu, puhelin: 310 37280
olga.bernitz(a)hel.fi
Valtteri Heinonen, arkkitehti, puhelin: 310 64795
valtteri.heinonen(a)hel.fi
Mikko Juvonen, diplomi-insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37252
mikko.juvonen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12260 kartta, päivätty 3.6.2014
- 4 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12260 selostus, päivätty 3.6.2014
- 5 Havainnekuva 3.6.2014
- 6 Tilastotiedot
- 7 Kustannukset
- 8 Vuorovaikutusraportti 3.6.2014
- 9 Mielipidekirjeen lähettäneet -luettelo
- 10 Mielipidekirjeet
- 11 Osa päätöshistoriaa

Otteet

Ote
Hakija

Otteen liitteet
Esitysteksti
Hallintovalitus, tavallinen



03.06.2014

Akp/3

Ne mielipiteensä esittäneet,
jotka ovat ilmoittaneet
osoitteensa

tiedoksianto
Muutoksenhakukielto, valmistelu
Liite 6
Liite 7
Liite 8
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu
Liite 6
Liite 8

Päätöshistoria

Rakennusvirasto 26.3.2014

HEL 2013-013266 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirasto pyytää rakennusviraston kannanottoa Saudi-Arabian suurlähetystön (Hirvilahdenkuja 4, Munkkiniemi 30.ko) asemakaavan muutokseen 28.3.2014 mennessä.

Asemakaavan muutos koskee Kuusisaaren koillisosassa sijaitsevaa tonttia osoitteessa Hirvilahdenkuja 4. Tontilla sijaitsee 1950-luvulta peräisin olevat kaksikerroksinen asuinrakennus ja rannan tuntumassa saunarakennus.

Tontin asemakaavan muutos tehdään Saudi-Arabian kuningaskunnan teettämän suunnitelmaratkaisun pohjalta. Suunnitelman mukaan rakennus on kaksikerroksinen ja sen laajuus on noin 900 k-m². Lisäksi tehdään maanalainen pysäköintitila. Tontilla nykyisin olevat rakennukset puretaan.

Tontin käyttötarkoitus muuttuu erillispientalojen korttelialueesta (AO) lähetystö rakennusten korttelialueeksi (YA). Tontille saa rakentaa vieraan valtion edustamisen kannalta tarpeellisia virka-asuntoja. Lisäksi tontille saa rakentaa talousrakennuksen ja maan alle autopaikkoja ja teknisiä tiloja. Rakennuksen eri osissa saa olla 1-2 kerrosta.

Rakennusvirastolla ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta eikä asemakaavaluonnoksesta.

Rakennusviraston yhdyshenkilöinä toimivat lisätiedonantajat.

Lisätiedot

Jere Saarikko, aluesuunnittelija, puhelin: 310 39857
jere.saarikko(a)hel.fi

Marko Jylhänlehto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38237
marko.jylhanlehto(a)hel.fi



Kaupunginmuseo Kulttuuriympäristöyksikkö 21.3.2014

HEL 2013-013266 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluviraston lausuntopyyntö 4.3.2014

Kaupunginmuseo tarkastelee kaavahanketta kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta ja on päättänyt antaa seuraavan lausunnon.

Asemakaavan muutos koskee Kuusisaaren koillisosassa sijaitsevaa tonttia osoitteessa Hirvilahdenkuja 4. Tontilla sijaitsee 1950-luvulta peräisin olevat kaksikerroksinen asuinrakennus (arkkitehti Einari Teräsvirta) ja rannan tuntumassa saunarakennus.

Merenrantatontille on suunnitteilla Saudi-Arabian kuningaskunnan suurlähettilään virka-asunto. Tontin asemakaavan muutos tehdään Saudi-Arabian kuningaskunnan teettämän suunnitelmaratkaisun pohjalta. Suunnitelman mukaan rakennus on kaksikerroksinen ja sen laajuus on noin 900 k-m². Lisäksi tehdään maanalainen pysäköintitila. Kaavamuutos edellyttää tontilla nykyisin olevien rakennusten purkamista.

Kaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa hankeen toteuttava Kuusisaaren muun rakennuskannan yhteyteen sopiva korkeatasoinen rakentaminen.

Tontilla sijaitsee arkkitehti Einari Teräsvirran suunnittelema kaksikerroksinen asuinrakennus ja rannan tuntumassa saunarakennus. Kaavamuutosalueen naapuritontilla 30074/1 on vuonna 1955 valmistunut kaksikerroksinen rapattu asuinrakennus, joka on suojeltu. Hirvilahdenkujan varrella on lisäksi mm. arkkitehti Aarne Ervin omaan käyttöön suunnittelema asuintalo (1950) ja toimistotalo (1961) sekä Hirvilahdenkujan päässä vuonna 1981 valmistunut arkkitehtien Timo Penttilä ja Heikki Saarela suunnittelema marmorilla verhoitu rivitaloyhtiö.

Tontin käyttötarkoitus muuttuu erillispientalojen korttelialueesta (AO) lähetystörakennusten korttelialueeksi (YA). Tontille saa rakentaa vieraan valtion edustamisen kannalta tarpeellisia virka-asuntoja. Lisäksi tontille saa rakentaa talousrakennuksen ja maan alle autopaikkoja ja teknisiä tiloja. Rakennuksen eri osissa saa olla 1-2 kerrosta. Asemakaavan muutoksen mukainen rakentaminen tiivistää Hirvilahdenkujan alueen kaupunkikuvaa. Tontin istutettavasta alueesta ja säilytettävistä puista on kaavassa määräyksensä.



Kaupunginmuseon vuonna 2004 teettämän Munkkiniemen rakennusinventoinnin mukaan kaksikerroksisen pientalon suunnittelu käynnistyi vuonna 1957 ja se valmistui vuonna 1959. Rakennuttajana oli professori Jorma Serlachius. Suunnittelijana toimi arkkitehti Einari Teräsvirta. 1990-luvun lopulla rakennukseen on tehty laajennus ja muutoksia, mm. ikkunoita suurennettiin. Vaikka kaupunginmuseo ei arvottanut eikä esittänyt suojelutavoitteita rakennukselle inventoinnin yhteydessä, on rakennuksella kuitenkin merkitystä osana Kuusisaaren 1950-luvulla syntynyttä rakennuskantaa, Hirvilahdenkujan kaupunkikuvaa ja Laajalahden merellistä maisemaa. Kaupunginmuseo pitää valitettavana, että hyväkuntoiset rakennukset joudutaan purkamaan uudisrakentamisen tieltä.

Lisätiedot

Sari Saresto, tutkija, puhelin: +358 9 310 36483
sari.saresto(a)hel.fi



03.06.2014

Akp/4

§ 173

Kaupunkisuunnittelulautakunnan esitys Kulosaaren korttelitalon tontin ympäristöineen asemakaavan muuttamiseksi (nro 12285)

HEL 2013-010540 T 10 03 03

Ksv 0785_7, Kyösti Kallion tie, karttaruutu J4/P1

Esitys

Kaupunkisuunnittelulautakunta esitti kaupunginhallitukselle

- 3.6.2014 päivätyn 42. kaupunginosan (Kulosaari) korttelin 42047 tonttien 8 ja 31 sekä tontin 7 osan ja puistoalueiden asemakaavan muutosehdotuksen nro 12285 hyväksymistä
- asemakaavan muutosehdotuksen asettamista nähtäville 30 päiväksi maankäyttö- ja rakennusasetuksen 27 §:n mukaisesti.

Samalla lautakunta päätti

- antaa vuorovaikutusraportin mukaiset vastineet esitettyihin mielipiteisiin
- että kaupunkisuunnitteluvirasto pyytää ehdotuksesta tarvittavat lausunnot
- valtuuttaa kaupunkisuunnitteluviraston tekemään ehdotukseen vähäisiä muutoksia ja tarkistuksia, jotka eivät olennaisesti muuta ehdotuksen sisältöä.

Esittelijä

vs. asemakaavapäällikkö
Annukka Lindroos

Lisätiedot

Kari Piimies, toimistopäällikkö, puhelin: 310 37327
kari.piimies(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12285 kartta, päivätty 3.6.2014
- 4 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12285 selostus, päivätty 3.6.2014
- 5 Havainnekuva, 3.6.2014
- 6 Tilastotiedot
- 7 Vuorovaikutusraportti 3.6.2014
- 8 Mielipidekirjeen lähettäneet -luettelo



9	Mielipidekirjeet
10	Osa päätöshistoriaa
11	Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12285 selostus, päivätty 3.6.2014, päivitetty Kslk:n 3.6.2014 päätöksen mukaiseksi

Otteet

Ote

Ne mielipiteensä esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu
Liite 6
Liite 7

Esitysehdotus

Esitys on ehdotuksen mukainen.

Tiivistelmä

Asemakaavan muutoksessa Kulosaaren korttelitalon tontti rajataan vastaamaan rakenteilla olevan korttelitaloa ja sen pihaa. Tontin käyttötarkoitus säilyy julkisten palvelurakennusten korttelialueena (YL), rakennusoikeus (5 000 k-m²) vastaa hankkeen tarpeita. Korttelitalon itä- ja eteläpuolelle, pääosin nykyiselle korttelitalon tontille, on osoitettu kaksi uutta asuinkerrostalotonttia (AK). Tonteille voi rakentaa yhteensä seitsemän III–IV-kerroksista kaupunkivillaa, joitten rakennusoikeus on yhteensä 6 130 kerrosneliötä (arviolta 150 asukasta). Nykyisen kaavan pysäköinti- ja kulkujärjestelyjä muutetaan. Uusi katuyhteys asuinkortteleihin ja viereiselle kirkkotontille sijoittuu korttelitalon tontin itäreunaan.

Esittelijän perustelut

Lähtötiedot

Alue sijaitsee Kulosaaren keskustassa kirkon ja ostoskeskuksen välissä kävelyetäisyydellä metroasemalta.

Valmistumassa oleva korttelitalo rakennetaan nykyisen asemakaavan perusteella. Kaavassa vuodelta 1999 tontti on julkisten lähipalvelurakennusten korttelialuetta (YL), ja rakennusoikeus on ilmaistu tonttitehokkuutena 0,50 (vastaa 10 641 k-m²). Samassa kaavassa on kirkkotontti, josta pieni kulma on kaava-alueella, puistoalue korttelitalosta itään sekä Kyösti Kallion tien varressa oleva autopaikkatontti kirkon ja koulun autopaikoille. Kaava-alueen luoteisosan puisto on vuoden 1966 asemakaavassa.

Kaupunki omistaa kaava-alueen lukuun ottamatta kirkkotontin osaa, jonka omistaa Helsingin ev.-lut. seurakuntayhtymä.



Alue rajautuu etelässä Kulosaaren huvila-alueeseen ja kaakossa kirkon tonttiin. Lännessä ja pohjoisessa alue rajautuu 1960-luvulla rakennettuun, yhtenäiseen kerrostaloalueeseen, jolla talotyyppi on pääosin lamellitalo ja kerrosluku kolme–viisi. Korttelitalon tontilta äskettäin puretut koulu- ym. rakennukset oli rakennettu osana tätä kerrostaloaluetta.

Idässä alue rajoittuu kallioiseen puistoon, lounaisreunassa on pieni mäntyjä kasvava avokallioalue. Kaakkoispuolella kirkon tontti ja puisto edustavat hoidettua puistoympäristöä. Alueen luoteisreunassa on Presidentinpolun jatkeena kävelytie koulun länsipuolitse huvila-alueen ja ostoskeskuksen ja metroaseman välillä. Alueen itäosassa puistoalueella on kävely- ja ajoyhteys kirkolle.

Kirkon tontti, puiston eteläinen osa ja merkittävä osa huvila-aluetta kuuluvat valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (Kulosaaren huvilakaupunki RKY 2009). Kaava-alueen pieni kulma kuuluu tähän rajaukseen. Kulosaaren huvila-alueella, myös muualla kuin RKY-alueella, on voimassa suojeluasemakaava, siis mm. kaava-alueen eteläpuolisissa kortteleissa.

Asemakaavan muutoksen sisältö

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on uusien asuntojen rakentaminen keskeisellä paikalla Kulosaarissa hyvien palvelujen ja liikenneyhteyksien alueella. Suunnittelun lähtökohtana on ollut sovittaa uusi rakentaminen saaren kaupunkirakenteeseen ja arvokkaaseen kulttuuriympäristöön.

Asemakaavan muutoksessa on Kulosaaren korttelitalon itä- ja eteläpuolelle osoitettu korttelialueet (AK) pääosin neljä-, osin kolmikerroksisia asuinpistetaloja, "kaupunkivilloja", varten. Uudet asuinkorttelit koostuvat pääosin nykyisestä YL-korttelialueesta ja osin puistosta ja pysäköintitontista. Uusi katuyhteys korttelitalonpäiväkodille, uusille asunnoille ja kirkolle sijoittuu heti korttelitalon itäpuolelle.

Ratkaisu perustuu asemakaavan pohjaksi laadittuun viitesuunnitelmaan. Uudet asuintalot on sijoitettu ja mitoitettu siten, että ne eivät rajaa näkyviä korttelitalon tontille/tontilta, että kirkon kellotapulin kaupunkikuvallinen asema säilyy ja että huvila-alueen pohjoisreunan rajaus säilyy väljänä.

Asuinkerrostalojen korttelialueet (AK) käsittävät kaksi tonttia, joilla on kolmen ja neljän pistetalon rakennusalat. Kaupunkikuvallisista syistä rakennukset AK-tonteilla määrätään valkoisiksi ja rapattaviksi. Merkittävät avokalliot ja puusto määrätään säilytettäväksi



mahdollisuuksien mukaan. Itäinen uusi korttelimaa ulottuu jonkin verran nykyiseen puistoon, muuten rakentaminen sijoittuu pääosin nykyiselle korttelialueelle.

Julkisten lähipalvelurakennusten korttelialueella (YL) kaava perustuu valmistumassa olevan korttelitalon suunnitelmiin. Kerrosala on vain hieman nykyistä hanketta suurempi, rakennuksen enimmäiskorkeus on hankkeen mukainen.

Asuntojen autopaikat on sijoitettu asuintonteille. Eteläisen tontin kautta on yleisen jalankulun sallittu kulkea esim. kouluun ja kirkkoon. Uusi LPA-tontti sijoittuu kirkkotontin kulmalle, ja sille siirretään Kyösti Kallion tien tuntumassa nyt olevat kirkkotontin autopaikat. LPA-alueen kautta on myös kulkuyhteys kirkkotontille ja kävelymahdollisuus viereiseen puistoon.

Werner Wirénin tie on uusi katu koululle, päiväkodille, asuintonteille ja kirkolle. Presidentinpolku on muutettu katualueeksi myös korttelitalon tontin kohdalla ja Lempi Alangon kallio -puistossa.

Olemassa olevan tiedon mukaan aluetta ei ole käytetty sellaiseen toimintaan, josta olisi aiheutunut maaperän pilaantuneisuutta.

Muutosalueen pinta-ala on 2,76 ha. Asuinkerrostalojen korttelialueiden rakennusoikeus on yhteensä 6 130 k-m² ja pinta-ala yhteensä 1,05 ha. Vastaavat luvut julkisten lähipalvelurakennusten korttelialueella ovat 5 000 k-m² ja 1,10 ha. Asuintonttien tonttitehokkuudet ovat 0,79 ja 0,48 ja kaikkien tonttien keskimäärin 0,52. (Tonttitehokkuudet lähimmillä viidellä kerrostalotontilla ovat 0,57... 1,3, huvila-alueella 0,30 ja nykyisen asemakaavan YL-tontilla 0,50.) Uusia asukkaita tulee suuruusluokaltaan 150 henkeä.

Asemakaavamuutoksen vaikutukset

Kaavan toteuttaminen lisää asuntokantaa seudun keskeisissä osissa. Kaupunkikuvassa asuintalot pihoineen muodostavat hoidetun ympäristön ja tuovat kirkon ja koulun miljööseen tarpeellista tasokkuutta.

RKY-alueen arvot on otettu huomioon niin, että uusi rakentaminen on pienimittakaavaista ja jättää sille tarpeellisen tilan. Kirkon itsenäinen asema säilyy. Kellotapulin asema kaupunkikuvassa muuttuu niin, että se ei enää näy Kyösti Kallion tieltä kirkon pysäköintialueen yli, puistoalueen yli kylläkin.

Uudet asukkaat, arviolta 150 henkeä, saavat asunnon palvelujen, miljöö ja liikenneyhteyksien kannalta hyvin toimivalta alueelta.



Näkymät naapuritonteilta ja -taloista muuttuvat uusien talojen vuoksi, vaikka uudet talot pistetaloina sallivat näkymät toistensa lomasta. Puiston pinta-ala supistuu 0,24 ha.

Kaava-alue liittyy helposti oleviin liikenteen ja yhdyskuntateknisen huollon verkkoihin. Presidentinpolun yhteys katuverkossa selkeytyy, kun siitä tulee katua koko mitaltaan, ja kulku kirkkotontille helpottuu, kun yhteys muuttuu kulkemaan kadulle ja kun velvoiteautopaikat siirtyvät aivan tontin nurkalle. Luvaton pysäköinti Lempi Alangon kallio -puistossa loppuu.

Asemakaavan toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia ilman arvonlisäveroa kadun ja pysäköintialueiden rakentamisesta 270 000 euroa.

Vuorovaikutus

Kaavoitustyö on tullut vireille kaupungin aloitteesta. Vireilletulosta on ilmoitettu osallisille asemakaavaosaston kirjeellä, jossa mukana oli osallistumis- ja arviointisuunnitelma (päiväty 5.8.2013). Kaava-alueen raja- os poikkeaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta niin, että huvila- alueen tontti osoitteessa Kulosaarentie 32 ei ole kaavamutoksessa mukana, koska mm. osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta esitetyn mielipiteen perusteella pitää huvila-alueen tonttien lähetystökäytöstä tehdä laajempi selvitys ennen kaavamutosta, ja niin, että kaava- alueeseen on lisätty pieni alue kirkkotontin pohjoiskulmasta (osa uutta LPA-korttelialuetta).

Viranomaisyhteistyötä on tehty asianomaisten virastojen, liikelaitosten ja kuntayhtymien sekä Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa. Rakennusvirasto arvioi kannanotossaan, että Presidentinpolun jatketta ei saada täysin esteettömäksi. Kiinteistöviraston tilakeskus muistuttaa korttelitalon toimintojen tarpeista ja liikenneturvallisuudesta. HSY-vesi edellyttää, että arvioidaan myös uuden vesihuollon tarve ja kustannukset. Kaupunginmuseo esittää reunaehdoja uudelle rakentamiselle sekä vehreän väljyyden, huvila-alueen puoleisen reunavyöhykkeen ja länsireunan avokallio-puusto-alueen säilyttämistä. Opetusvirastolla ja varhaiskasvatusvirastolla ei ole ollut asiasta lausuttavaa.

Esitetyistä mielipiteistä kaksi oli osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja neljä asemakaavan muutosluonnoksesta. Mielipiteitä on esitetty myös keskustelutilaisuuksissa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet koskivat mm. korttelitaloon sijoitettavien palveluiden riittävyttä, sitä, että osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ei ollut liitetty hahmotelmia



kaavamuutoksen sisällöstä, huvila-alueen kulttuuriympäristön huomioonottamista, aikaisempien koulurakennusten aiheuttamaa mahdollista maaperän pilaantuneisuutta sekä lähetystökäytössä olevien tonttien kaavoitusta. Luonnoksesta esitetyt mielipiteet käsittelivät pääosin samoja asioita, erityisesti liian lähelle RKY-alueetta, kirkkoa ja huvila-alueetta rakentamista. Myös kaava-aineiston todenperäisyyttä epäiltiin. Kirkolle haluttiin enemmän autopaikkoja.

Vastineiden keskeinen asia on, että uusi rakentaminen on sovitettu olemassa olevaan ympäristöön väljästi rakennusten koon, rakennustyyppin ja etäisyyksien puolesta. Liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa esitetään tiivistelmät mielipiteistä ja viranomaisten kannanotoista sekä niiden vastineet laajemmin.

Jatkotoimenpiteet

Ehdotus koskee valtion kiinteistörekisteriin kuulumatonta aluetta.

Kaupunkisuunnitteluvirasto pyytää ehdotuksesta Helsingin Energia liikelaitoksen ja Helen Sähköverkko Oy:n, HSY:n vesihuollon, kiinteistölautakunnan / kiinteistöviraston, yleisten töiden lautakunnan/ rakennusviraston, kaupunginmuseon johtokunnan / kaupunginmuseon, pelastuslautakunnan, opetusviraston, varhaiskasvatusviraston ja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä muut mahdollisesti tarvittavat lausunnot.

Asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymisestä päättää kaupunginvaltuusto.

Esittelijä

vs. asemakaava-arkkitehti
Annukka Lindroos

Lisätiedot

Kari Piimies, toimistopäällikkö, puhelin: 310 37327
kari.piimies(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12285 kartta, päivätty 3.6.2014
- 4 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12285 selostus, päivätty 3.6.2014
- 5 Havainnekuva, 3.6.2014
- 6 Tilastotiedot
- 7 Vuorovaikutusraportti 3.6.2014
- 8 Mielipidekirjeen lähettäneet -luettelo
- 9 Mielipidekirjeet
- 10 Osa päätöshistoriaa



03.06.2014

Akp/4

Otteet

Ote

Ne mielipiteensä esittäneet,
jotka ovat ilmoittaneet
osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu
Liite 6
Liite 7

Tiedoksi

Kaupunginhallitus
Kaupunginkanslia/Suvi Rämö
Kaupunginkanslia/Kirsi Hakola

Päätöshistoria

Kaupunginmuseo Kulttuuriympäristöyksikkö 5.9.2013

HEL 2013-010540 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirasto on lähettänyt tiedon Kulosaaren korttelitalon tonttia ja sen lähiympäristöä koskevan asemakaavamuutoksen käynnistymisestä. Kaupunginmuseo tarkastelee hanketta perustehtävänsä mukaisesti kulttuurihistorian ja rakennetun kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta ja esittää kantanaan seuraavaa.

Nyt esillä olevan kaavamuutosalueen keskeisen osan muodostaa Kyösti Kallion tien varren lähipalvelurakennusten korttelialueen tontti. Tontilta on purettu entisen Kulosaaren ala-asteen rakennukset ja sen vieressä sijainnut kirjasto-päiväkotirakennus. Tällä hetkellä tontille on rakenteilla uusi korttelitalo, joka täyttää suunnittelualueen koillisosan. Koulun väliaikaisina tiloina palvelevia väliaikaisia parakkirakennuksia ja pientä varistorakennusta lukuun ottamatta tontti on tällä hetkellä rakentamaton. Suunnittelualueeseen kuuluu myös Kulosaarentie 32:ssa sijaitseva huvila, jonka lähetystökäyttö halutaan ilmeisesti asemakaavamuutoksella virallistaa. Tämä arkkitehti Kalevi Ruokosuo vuosina 1966-1967 suunnittelema, alun perin kahden huoneiston talo edustaa Kulosaaren huvilarakentamisen myöhäisempää vaihetta, samoin kuin pääosa Kulosaarentien pohjoispuolella sijaitsevista rakennuksista. Sen sijaan koulutontin kaakkoispuolella sijaitseva Kulosaaren vuonna 1935 arkkitehti Bertel Jungin suunnitelmien mukaan rakennettu kirkko ja sen koillispuolella sijaitsevat kalliot kuuluvat Kulosaaren huvilakaupungin alueeseen, joka on



Museoviraston inventoinnissa 2009 arvoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY 2009). Kyseinen inventointi on osa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja näin ollen myös se tulee huomioida alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtana tässäkin hankkeessa.

Esillä olevassa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole esitetty minkätyyppistä asuntorakentamista alueelle suunnitellaan. Uusi korttelitalo sijaitsee tontillaan siten, että se muodostaa Kyösti Kallion tietä reunustavan korkeahkon seinämän, mikä on epätyypillinen ratkaisu Kulosaassa. Uudisrakentamisella ei kaupunginmuseon näkemyksen mukaan saa rakentaa tontin koko Kyösti Kallion tien puoleista reunaa umpeen. Kulosaaren pääosin 1960-luvulla rakentuneelle asuinkerrostaloalueelle on ominaista katualueen elävyys, rakennusten ja rakentamattomien vyöhykkeiden, pihojen ja viheralueiden vuorottelu. Tämä ominaisuus tulee säilyä Kyösti Kallion tien varrella tulevaisuudessakin. Muutenkin Kulosaarelle tyypillinen vehreä väljyys tulee säilyttää suunnittelualueella. Kaupunginmuseon näkemyksen mukaan suunnittelualueen länsipuolella sijaitsevien asuinkerrostalojen ja niiden eteläpuolella sijaitsevien huvilatonttien välille on jätetty riittävä rakentamaton vyöhyke, tietynlainen siirtymäalue huvila-alueelta kerrostaloalueelle. Tällainen siirtymäalue ja rakentamaton vihervyöhyke tulee myös uudessa asemakaavassa jättää Kulosaarentien varren huvilakokonaisuuden ja uuden asuinrakentamisen välille. Myös uudisrakentamisen korkeus tulee sovittaa ympäristön rakennuskantaan. Lisäksi kaupunginmuseo esittää, että suunnittelualueen Presidentinpolun puoleisessa kulmassa sijaitsevat avokalliot ja alueen vanhin puusto tulee ottaa suunnittelussa huomioon.

Kaupunginmuseo seuraa kaavoituksen etenemistä.

Lisätiedot

Anne Salminen, tutkija, puhelin: +358931036501
anne.salminen(a)hel.fi

Rakennusvirasto 22.8.2013

HEL 2013-010540 T 10 03 03

Rakennusvirasto lausuu kannanottonaan seuraavaa otsikossa mainitusta asiasta:

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetään esteetöntä kulkuyhteyttä Presidentinpolulta Kyösti Kallion tielle puistikon halki. Kallioinen maasto, Kyösti Kalliontien ja Presidentinpolun välinen suuri korkeusero sekä puistikon pieni koko estävät täysin esteettömän polun



03.06.2014

Akp/4

rakentamisen kauniisti ja kustannustehokkaasti luonnonmukaista, kallioista puistikkoa tuhoamatta.

Lisätietojen antajat osallistuvat rakennusviraston edustajina tähän asemakaavahankkeeseen.

Lisätiedot

Birgitta Rossing, aluesuunnittelija, puhelin: 310 38640
birgitta.rossing(a)hel.fi

Jenna Ikonen, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38939
jenna.i.ikonen(a)hel.fi



03.06.2014

Akp/5

§ 174

Jätkäsaari, matkustajasatama asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnos

HEL 2012-014333 T 10 03 03

Ksv 3141_1, Tyynenmerenkatu 6, 8 ja 10 ympäristöineen, karttaruutu G2

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti panna asian viikoksi pöydälle.

Käsittely

Pöydällepanoehdotus:

Jäsen Elina Moisio ehdotti asian panemista viikoksi pöydälle.

Esittelijä

vs. asemakaavapäällikkö
Annukka Lindroos

Lisätiedot

Jari Huhtaniemi, arkkitehti, puhelin: 310 37197

jari.huhtaniemi(a)hel.fi

Matti Kaijansinkko, projektipäällikkö, puhelin: 310 37195

matti.kaijansinkko(a)hel.fi

Anna Nervola, liikenneinsinööri, liikennesuunnittelu, puhelin: 310 37135

anna.nervola(a)hel.fi

Susanna Hantula, insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37254

susanna.hantula(a)hel.fi

Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää hyväksyä 3.6.2014 päivätyn Jätkäsaari, matkustajasatama asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen laadittavan asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen pohjaksi.

Asemakaavan muutosluonnos koskee:

Helsingin kaupungin 20. kaupunginosan (Länsisatama) korttelin 20262 osaa tonttia 1 ja katu-, satama- ja vesialueita (muodostuvat uudet korttelit 20823–20827 sekä katu-, satama- ja vesialueet)

Asemakaavaluonnos koskee:

Helsingin kaupungin 20. kaupunginosan (Länsisatama) vesialuetta (muodostuu uusi satama-alue).

Tiivistelmä

Postiosoite

PL 2100, (Kansakoulukatu 3)
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite

Kansakoulukatu 3
Helsinki 10
www.hel.fi/kaupunkisuunnittelu

Puhelin

Faksi
+358 9 310 37409

Y-tunnus

Tilinro

F10680001200062637
Alvno



Asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnos mahdollistaa toimitilarakennusten, satama-alueen ja satamatoimintaan liittyvien rakennusten sekä vesialueen sijoittamisen kaava-alueelle. Yhteenlaskettu työpaikka- ja palvelukerrosala on 143 250 k-m², joka vastaa noin 2 900 työpaikkaa.

Esittelijän perustelut

Alueen sijainti

Alue sijaitsee Länsisatamassa Jätkäsaaren kaakkoisosassa. Suunnittelualuetta rajaavat pohjoispuolella Rionkatu, lännessä Jätkäsaaren liikuntapuisto ja Melkinlaituri sekä itä- ja eteläpuolella kaavoittamaton vesialue.

Lähtökohdat

Kaupunginvaltuuston 24.4.2013 hyväksymän Helsingin kaupungin strategiaohjelman 2013–2016 mukaan "Helsingin ulkoinen ja sisäinen saavutettavuus paranee ja metropolialueen merkitys lento-, juna- ja meriliikenteen solmukohtana vahvistuu. Kaupungin sisällä ja seudullisesti keskeisten työpaikka-alueiden saavutettavuus eri liikennemuodoin paranee." Toimenpiteenä strategiassa esitetään, että "Länsisatamaan rakennetaan uusi matkustajaterminaali vastaamaan Itämeren kasvavia matkustajamääriä. Selvitetään vaihtoehdot Länsiterminaalin liikenneyhteyksien sujuvuuden parantamiseksi."

Satamatoiminnot on osoitettu Jätkäsaaren osayleiskaavassa merkitylle satama-alueelle. Asemakaava ja asemakaavan muutos poikkeaa Jätkäsaaren osayleiskaavasta siten, että satama-alueen länsipuolelle on osoitettu toimitilarakentamista osayleiskaavaan merkityn asuntorakentamisen sijaan ja nykyiselle henkilöliikenneterminaalille ei esitetä suojelua. Alueella on voimassa asemakaavat vuodelta 1979 ja 2009. Kaavan mukaan alue on satama-aluetta, satamatoimintaa palvelevien varastorakennusten korttelialuetta ja vesi- ja katualuetta. Helsingin kaupunki omistaa alueen. Maa-ala koostuu meritäytöistä.

Länsisatamassa on toiminut matkustajasatama vuodesta 1995. Satamassa oli vuonna 2013 noin 3 700 aluskäyntiä ja sen kautta kulki 6,1 miljoonaa matkustajaa ja miljoona ajoneuvoa, josta rekka-autojen osuus oli 196 000. Länsiterminaalin ensisijainen ajoyhteys on Mechelininkadulta Jätkäsaarenlaiturin ja Tyynenmerenkadun kautta. Raskas liikenne kiertää väliaikaisesti Välimerenkadun ja rakentamisen aikaisten reittien kautta Länsiväylälle. Länsiterminaalille kulkevat raitiolinjat 9 ja 6T. Länsisataman ympäristövaikutuksia on tarkasteltu useissa Helsingin Sataman sekä kaupunkisuunnitteluviraston teettämässä selvityksissä. Laivojen sekä maaliikenteen aiheuttama



melu ylittää kaava-alueella ohjearvotason. Helsingin Satama on mukana HSY:n jatkuvassa ilmanlaadun mittauksessa. Sataman toimintaa ohjaa ympäristölupa.

Asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen sisältö ja perustelut

Matkustajasataman toiminnallisten vaatimusten ja matkustajaliikenteen kasvu sekä Jätkäsaaren tuleva aluerakentaminen edellyttävät satamatoimintojen ja -liikenteen uudelleenjärjestelyä nykyisellä satama-alueella. Suunnitteluratkaisu perustuu alueen maankäytön ja liikennejärjestelmän tehostamiseen. Uusi henkilöliikenneterminaali ja Tyynenmerenkadun eteläosan kansirakenne mahdollistavat satama- ja katuliikenteen erottamisen toisistaan ja liikenteen sujuvuuden turvaamisen kaava-alueella. Toimitilarakentamisen korttelialueet (KL-1) matkailijavirtojen läheisyydessä ovat houkuttelevia sijainteja hotelli- ja palvelualueiden toimijoille. Satama-alueelle (LS) on osoitettu rakennusoikeutta henkilöliikenneterminaaleille ja pysäköintilaitokselle. Saattoliikenteelle on osoitettu satamatoimintaan liittyvien autopaikkojen korttelialue (LPA). Ahdinaltaan vesialueelle (W) on suunniteltu vesiliikennöintiä palveleva laiturialue. Ahdinallasta reunustavat toimitilakorttelit liiketiloineen. Ahdinkatu muodostaa katuyhteyden kaava-alueen ulkopuolelle suunniteltavaan venesatamaan ja toimii poikkeustilanteessa katuyhteytenä satama-alueelta. Atlantinkatu toteutetaan maanvaraisena Ahdinaltaan ylittävää siltaa lukuun ottamatta. Sataman ympäristövaikutuksille herkkiä toimintoja, kuten asumista, ei ole osoitettu kaava-alueelle. Liiketilän kokonaismäärää tarkennetaan jatkossa. Matkustajasatamaa suunnitellaan matkustajille, helsinkiläisille ja alueen asukkaille avoimena urbaanina satamana, jonka läheisyydessä on virkistäytymiseen houkuttelevia vesialueita ja aukioita kaupallisine palveluineen.

Mitoitus

Asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksessa osoitetaan rakennusoikeutta satamatoiminnoille 55 000 k-m², toimitilarakentamiselle 99 500 k-m² ja muulle rakentamiselle 470 k-m². Liiketilojen osuus edellä mainitusta on vähintään 4 470 k-m². Yhteenlaskettu työpaikka- ja palvelukerrosala on 143 250 k-m², joka vastaa noin 2 900 työpaikkaa. Alueen koko on 30,0 hehtaaria, josta vesialuetta on 0,8 hehtaaria. Aluetehokkuus on $e=0,52$.

Liikenne

Vuonna 2020 Länsisatamassa ennustetaan olevan 4 000 aluskäyntiä ja sen kautta kulkevan noin 8 miljoonaa matkustajaa, 1,2 miljoonaa henkilöautoa ja 240 000 rekka-autoa. Kaava-alueen tuottama liikenne on kokonaisuudessaan noin 11 000 ajoneuvoa vuorokaudessa vuonna



2035. Raskaan liikenteen osuus on tästä noin 15 %. Kaava-alueen liikenne jakautuu Tyynenmerenkadulle, Länsisatamankadulle ja Atlantinkadulle. Sataman liikenteestä noin 80 % arvioidaan kulkevan Tyynenmerenkadun kautta. Rekkaliikenne ohjataan Tyynenmerenkadun kautta Länsiväylälle.

Kaava-alueen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta parannetaan eri liikennemuotojen toiminnallisella erottamisella. Satama-alueelle saa toteuttaa enintään 950 autopaikkaa. Tonttien osalta noudatetaan kaupunkisuunnittelulautakunnan vuonna 1994 hyväksymiä autopaikkamäärien laskentaohjeita. Kaava-alueella tulee liikennöimään kolme raitiolinjaa.

Yhdyskuntatekninen huolto, rakennettavuus ja ympäristöterveys

Alueelle rakennetaan yhdyskuntateknisen huollon verkostot. Rakennukset ja kansirakenteet alueella tulee perustaa paaluilla. Maaperässä esiintyvät haitta-aineet edellyttävät kunnostustoimia ennen alueen ottamista asemakaavan mukaiseen käyttöön. Uudet meritäytöt vaativat sekä pilaantuneiden sedimenttien ruoppausta että puhtaan saven ruoppausta. Ruoppaus ulotetaan noin tasolle -20 - -25. Suunnittelualueen tuulisuusolosuhteet edellyttävät tuulisuuden huomioimista suunnittelussa. Melun ja ilmanlaadun arviota ja huomioon ottamista kaavassa tarkennetaan jatkossa.

Nimistö

Nimistötoimikunta on käsitellyt alueen uusia nimiä 5.6.2013. Alueelle esitetyt uudet nimet ovat Ahdinallas, Ahdinkatu, Ahdinranta sekä Atlantinaukio ja Tyynenmerenaukio.

Asemakaavamuutoksen vaikutukset ja kustannukset

Satama- ja toimitilarakennukset muodostavat kantakaupunkimaisen kokonaisuuden osana Jätkäsaaren rakentuvaa asuinalueetta. Toimitilarakentaminen tiivistää yhdyskuntarakennetta ja Jätkäsaaren työpaikka- ja palvelutarjonta monipuolistuu. Raideliikenteen kattavuus laajentuu ja palvelukyky kasvaa. Lisäksi toteuttaminen yhdistää sataman osaksi kantakaupunkialuetta kiertävää jalankulun ja pyöräilyn rantareittiä. Länsisataman kehittäminen lisää Helsingin vetovoimaisuutta Itämeren matkailukohteena, vahvistaa keskustan matkailupalveluita ja elinkeinoja ja edistää Helsinki - Tallinna - kaksoiskaupunkikehitystä.

Kaupungille asemakaavan toteuttamisesta koituvat kustannukset on arvioitu olevan 120 - 130 milj. euroa, josta Tyynenmerenkadun kansiratkaisun osuus on noin 60 miljoonaa euroa ja jonka



kustannusjaosta sovitaan eri hallintokuntien kesken jatkosuunnittelun yhteydessä.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa valmistellaan uutta yleiskaavaa, jonka yhteydessä tehdään erilaisia liikenteellisiä selvityksiä kantakaupungin lisääntyvän maankäytön vaikutuksista liikennemääriin ja liikenteen sujuvuuteen. Vaihtoehtoisten toimenpiteiden vaikutuksia liikennemääriin ja liikenteen sujuvuuteen selvitetään samassa yhteydessä.

Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Kaavoitustyö on käynnistetty kaupungin aloitteesta.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteistyötä asianomaisten hallintokuntien, liikelaitosten ja kuntayhtymien sekä Tullilaitoksen, Liikenneviraston Meriväylät - yksikön, Uudenmaan liiton sekä Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa. Kannanotot on otettu valmistelussa huomioon.

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse yksi mielipide, joka koski asemakaavan muutosluonnosta. Mielipide on otettu valmistelussa huomioon.

Kannanotot ja mielipidekirje ovat liitteinä. Liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa esitetään tiivistelmät mielipiteestä (1 kpl) ja viranomaiskannanotoista (17 kpl) sekä niiden vastineet laajemmin.

Jatkosuunnittelu

Tavoitteena on, että asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus esitellään kaupunkisuunnittelulautakunnalle vuoden 2014 lopussa.

Esittelijä

vs. asemakaavapäällikkö
Annukka Lindroos

Lisätiedot

Jari Huhtaniemi, arkkitehti, puhelin: 310 37197
jari.huhtaniemi(a)hel.fi
Matti Kaijansinkko, projektipäällikkö, puhelin: 310 37195
matti.kaijansinkko(a)hel.fi
Anna Nervola, liikenneinsinööri, liikennesuunnittelu, puhelin: 310 37135
anna.nervola(a)hel.fi
Susanna Hantula, insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37254
susanna.hantula(a)hel.fi

Liitteet



- 1 Sijaintikartta
- 2 Jätkäsaari, matkustajasatama asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen kartta, päivätty 3.6.2014
- 3 Jätkäsaari, matkustajasatama asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen selostus, päivätty 3.6.2014
- 4 Havainnekuva 3.6.2014
- 5 Viitesuunnitelman havainnekuva ja leikkaus
- 6 Ilmakuva
- 7 Liikennesuunnitelmaluonnos
- 8 Länsisataman laivaväylät
- 9 Vuorovaikutusraportti 3.6.2014 ja asukastilaisuuden muistio 4.12.2012
- 10 Mielipidekirjeiden lähettäjät -luettelo
- 11 Mielipidekirje
- 12 Osa päätöshistoriaa

Otteet

Ote

Ne mielipiteensä esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu
Liite 9

Päätöshistoria

Kaupunginmuseo Kulttuuriympäristöyksikkö 22.4.2014

HEL 2012-014333 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluviraston lausuntopyyntö 4.4.2014

Kaupunginmuseo lausuu asemakaavan muutosluonnoksesta kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta ja on päättänyt antaa seuraavan lausunnon.

Asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa osoitetaan rakennusoikeutta satamatoiminnoille 55 000 k-m², toimitilarakentamiselle 99 500 k-m² ja muulle rakentamiselle 470 k-m². Merialuetta täytetään yleisellä alueella ja toimitilakortteleiden alueella 1,5 hehtaaria. Lisäksi Jätkäsaaren osayleiskaavan mukaisesti satama-alueen eteläosaan on toteutettu ja toteutetaan uusia meritäyttöjä 6,1 hehtaarin alueelle. Aluetehokkuus on $e=0,52$.

Asemakaavan muutoksen taustalla on Länsisataman matkustajamäärän odotettu huomattava kasvu: vuoden 2013 6,1 miljoonasta 8 miljoonaan matkustajaan vuoteen 2020 mennessä. Lisäksi taustalla on liikennejärjestelyjen muuttaminen. Sataman liikennöintialueet ovat pienentyneet Jätkäsaaren aluerakentamisen takia.



Matkustajamäärän ja toiminnallisten vaatimusten kasvuun varaudutaan uusilla jo rakenteilla olevilla laituripaikoilla, tehokkaalla liikenne- ja pysäköintijärjestelmällä sekä uudella terminaalirakennuksella. Nykyisen ja uuden terminaalirakennuksen väliin on kaavailtu toimitilakorttelialuetta. Uudet toimitilarakennukset ovat korkeimmillaan 13-kerroksisia. Satama-alueella sijaitsevaa osayleiskaavassa suojeltavaksi merkittyä rakennusta ei suojella.

Länsiterminaalin suojelukysymys

Asemakaavan muutosluonnoksessa Länsiterminaalin rakennusta ei ole merkitty suojeltavaksi. Se sijaitsee LS-korttelialueella, jolle saa rakentaa sataman tarpeita palvelevia rakenteita ja rakennuksia.

Kaupunginmuseo esitti Länsiterminaalin suojelua Jätkäsaaren osayleiskaavan laatimisen yhteydessä vuonna 2004. Suojelutavoite otettiin osayleiskaavassa huomioon ja rakennus on merkitty siinä suojelluksi rakennukseksi (sr). Suojelutavoitetta kaupunginmuseo perusteli seuraavasti: Länsisataman teräsbetonirakenteinen varasto on erinomainen esimerkki 1930-luvun teollisuusarkkitehtuurista. Kaksikerroksinen rakennus punatiilisine julkisivuineen kuuluu funktionalistisen teollisuusarkkitehtuurin korkealaatuisiin varastorakennuksiin.

Kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin alun perin varastoksi 1938 suunnittelema rakennus L4 on toiminut 1990-luvulta lähtien matkustajaterminaalina. Gunnar Taucher toimi kaupunginarkkitehtinä 1924 -1941 johtaen kaupungin omien rakennusten suunnittelutyötä Helsingin rakennuskonttorin talonrakennusosastolla.

Kaupunginmuseo laati muistion 24.9.2013 liittyen matkustajasataman tuleviin muutoksiin. Siinä kaupunginmuseo totesi mm., että L4-makasiinin sisätilat on muokattu terminaalikäyttöä varten. Rakennuksen sisätilat ovat olleet tarkoitukseen joustavat ja muunneltavat. Kerroskorkeus on suhteellisen matala. Kantavat rakenteet ja pilarit ovat näkyvillä, alkuperäisiä pieniä ikkunoita on säilynyt. Rakennuksen punatiilisiin julkisivuihin on kohdistunut muutoksia. Rakennuksen merenpuoleinen julkisivu on jäänyt matkustajasiltujen ja rakenteiden taakse. Rakennuksen eteen on muodostunut sisäänkäynnin vaatimat rampit ja katosrakennelmat. Pohjoispäädyn peittää uudehko laajennusosa. Eteläpääty on säilynyt lähes ennallaan. Rakennus on hyvässä kunnossa.

Kaupunginmuseo pitää erittäin valitettavana, ettei osayleiskaavan mukaiselle suojelulle ole mahdollisuuksia satama-alueen massiivisen uudisrakentamisen ja kehittämisen yhteydessä. Rakennuksen purkamisella alueella menetetään kerrostuma satamatoimintojen



historiaa ja yksi laadukas esimerkki kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin tuotannosta sekä Helsingin omasta, kunnallisesta suunnittelusta ja rakentamisesta.

Kaupunginmuseolla ei ole muuta huomautettavaa asemakaavasta ja asemakaavan muutosluonnoksesta. Vedenalaisen kulttuuriperinnön osalta lausuntoa tulee pyytää Museovirastolta.

13.12.2012 Lausunto annettu

Lisätiedot

Sari Saresto, tutkija, puhelin: +358 9 310 36483
sari.saresto(a)hel.fi

Helsingin Satama -liikelaitos 22.4.2014

HEL 2012-014333 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluviraston mielipidepyyntö 21.3.2014

Kaupunkisuunnitteluvirastossa on valmisteilla matkustajasataman asemakaavamuutos. Asemakaavan muutosalueella on Länsisataman matkustajaterminaali ja kuusi laivapaikkaa. Lisäksi satamaan suunnitellaan risteily- ja autolauttaliikennettä palvelevia rakennuksia, liikenne- ja pysäköintijärjestelyitä ja liike- ja toimitilaa. Tavoitteena on mahdollistaa matkustaja- ja ajoneuvoliikenteen sujuvuus ja saavutettavuus.

Voimassa olevissa asemakaavoissa alueet on määritelty pääosin satama-, varasto- ja liikennealueiksi. Osa vesialueesta on asemakaavoittamatonta. Jätkäsaaren osayleiskaavassa (2006) kaavamuutosalue on merkitty satama- ja työpaikka-alueeksi (LS/TP), satama- alueeksi (LS) sekä kerrostalovaltaiseksi alueeksi (AK).

Yleiskaava 2002:ssa alue on merkitty satama- alueeksi, jota kehitetään satama-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueena. Alueelle saa rakentaa liikenteen hoidon kannalta tarpeellisia tiloja ja laitteita ja yhdyskuntateknisen huollon tiloja.

Kaupunkisuunnitteluviraston valmistelussa olevasta otsikossa mainitusta asemakaavamuutosehdotuksesta Helsingin Satama lausuu mielipiteenään seuraavaa:

Nähtävillä oleva kaavamuutos pohjautuu Länsisataman kaava-alueesta laadittuun viitesuunnitelmaan, ja on valmisteltu hyvässä yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston ja Helsingin Sataman sekä eräiden muiden kaupungin hallintokuntien kanssa.



Helsingin Satama on Suomen pääsatama, ja se tarjoaa matkustaja- ja yksikköliikenteen palveluja siten että rahtiin painottunut liikenne kulkee Vuosaaren sataman kautta ja autolauttaliikenne keskustan satamien kautta. Länsisatamaa ja sen saavutettavuutta kehitetään niin matkustajaterminalin ja laiturijärjestelyjen kuin liikenneyhteyksien osalta Helsingin kaupungin strategian mukaisesti. Länsisatama on myös tärkeä tekijä EU:n tukeman Helsinki - Tallinna - kaksoiskaupunkihankkeen kehittämisessä sekä ajoneuvo- ja työmatka- että vapaa-ajan liikenteen osalta.

Helsingin Satamalla on suunnitteilla ja osittain käynnissä merkittäviä investointeja Länsisatamaan lähivuosien aikana ja asemakaavaa toteutetaan vaiheittain. Jotta Länsisataman mahdollisuudet saadaan hyödynnetyksi, on katu- ja liikenneverkon sekä joukkoliikenteen läpäisykykyä Jätkäsaarella ja siihen liittyvillä alueilla ja väylillä edistettävä.

Helsingin Satama haluaa korostaa, että matkustajasataman asemakaava-alueen jatko suunnittelussa, investointiaikatauluissa ja toteutuksessa tulee ottaa huomioon satamatoiminnan erityistarpeet, toimintaedellytykset ja vaikutukset lähiympäristöön, sekä varautua satamatoiminnan kehittymiseen myös tulevaisuudessa ja varmistaa asemakaavan muutosalueen ja siihen liittyvien alueiden ja järjestelmien investointien toteuttaminen.

Edellä esitettyyn viitaten Helsingin Satamalla ei ole huomauttamista asemakaavan muutosluonnokseen.

Lisätiedot

Satu Lehtonen, suunnittelupäällikkö, puhelin: +358931033527
satu.lehtonen(a)hel.fi

Rakennusvirasto 22.4.2014

HEL 2012-014333 T 10 03 03

Länsisataman matkustajasataman asemakaava mahdollistaa uuden matkustajaterminalin, hotellin ja toimitilojen rakentamisen Jätkäsaaren Tyynenmeren kadun varteen. Rakennusviraston asiantuntijat ovat kommentoineet asemakaavan taustaksi tehtyä viitesuunnitelmaa "Länsiterminali 2015", (31.01.2014).

Asemakaavaluonnoksessa on paljon mittavia aukiota, joilla ei kuitenkaan ole selvää tarvetta tai toiminnallista tehtävää. Rakennusviraston mielestä aukioden pinta-alaa tulee pienentää ja niille tulee myös osoittaa selvemmin tarve kaupunkirakenteessa.



Lisäksi Ahdinrannan aukiotilat palvelevat erityisesti kiinteistöjä, ja nämä alueet tulee olla kiinteistöjen piha-alueita.

Viitesuunnitelmassa on esitetty jo varsin pitkälle meneviä suunnitelmia katu ympäristöstä. Itse asemakaavaan ei tule merkitä sitovia katualueen ilmeen suunnittelua koskevia määräyksiä. Kaikki istutuksia koskevat kaavamääräykset tulee muuttaa ohjeellisiksi. Pinnoitteita koskevat määräykset on rakennusviraston mielestä esitettävä ohjeellisina tai vaihtoehtoisesti ne voidaan poistaa kokonaan asemakaavasta. Määräys luonnonkivenkäytöstä tulee muutenkin kalliissa hankkeessa tulee olla ohjeellinen tai poistaa. Satama-alueen ilmeeseen sopivat muutkin päällystemateriaalit, kuten betoni eri muodoissaan.

Matkustajasataman liikennejärjestelyt perustuvat mittavaan kansiratkaisuun, jonka alle sataman liikenne ja pysäköinti ohjataan. Kannen päälle rakennetaan katu ja raitiovaunulinja. Satamaliikenteen erottaminen muusta liikenteestä on syntyvän ympäristön laadun kannalta hyvä. Toisaalta kansiratkaisu on erittäin kallis.

On hyvin todennäköistä, että matkustajasataman asemakaavan mahdollistamat rakentamishankkeet toteutetaan vaiheittain. Kaavan vaiheittain toteuttaminen on vaativaa, koska katu, liikennejärjestelyt, toimitilarakennukset ja kansirakenteet ovat tiiviisti yhteydessä toisiinsa. Jatkosuunnittelussa on vaiheittaista toteutusta, tilavarauksia ja investointeja arvioitava tarkemmin hankkeen teknisen toteutettavuuden ja talouden kannalta.

Kaavaluonnoksessa on esitetty seuraavat kustannukset.

Kaupungille asemakaavan toteuttamisesta koituvat kustannukset on arvioitu suuruusluokaltaan seuraaviksi (2013, alv 0 %):

- Nykyisen Valtamerenlaiturin ranta-alue 16 miljoonaa euroa
- Tyynenmerenkadun yläkansi 52 miljoonaa euroa
- Tyynenmerenkadun paalulaatta ja välikansi 8 miljoonaa euroa
- Muut katualueet 31 miljoonaa euroa
- Atlantinkadun silta 14 miljoonaa euroa
- Pilaantuneen maaperän kunnostaminen 2 miljoonaa euroa

Kustannuksiksi on arvioitu yhteensä noin 120 - 130 milj. euroa

Tyynenmerenkadun kansiratkaisun kustannusarvio on noin 60 miljoonaa euroa. Mikäli vaiheittain rakentaminen on mahdollista siten, että kantta ei tarvitse rakentaa alueen muun rakentamisen yhteydessä, on kaava-alueen ensimmäisen vaiheen toteutuskustannus noin 60 - 65 miljoonaa euroa.



Kustannusjaosta sovitaan eri hallintokuntien ja muiden tahojen kesken jatko-suunnittelun yhteydessä.

Kaavaluonnoksen merkintä w-1 Ahdinaltaassa pitäisi todennäköisesti olla w-2.

14.12.2012 Lausunto annettu

Lisätiedot

Anu Kiiskinen, aluesuunnittelija, eteläinen suurpiiri, puhelin: 310 38419
anu.kiiskinen(a)hel.fi
Marko Jylhänlehto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38237
marko.jylhanlehto(a)hel.fi

Kaupunginkirjasto Sisältöpalvelut 14.4.2014

HEL 2012-014333 T 10 03 03

Kulttuuri- ja kirjastolautakunta on ehdottanut kokouksessaan 25.3.2014, että kaupunginkirjaston talonrakennushankkeiden rakentamishjelmaan sisältyy 500 m² kirjastotila Jätkäsaareen, hanke on ajoitettu ohjelmassa vuodelle 2019. Kirjaston kannalta olennaista olisi löytää jostain päin Jätkäsaarta, mukaan lukien nyt käsittelyssä olevan kaavan alue, suunnilleen tuon kokoinen toimitila siihen mennessä kun Jätkäsaari-Ruoholahden alueen väkiluku on noin 30 000 asukasta. Tällöin on tarkoitus lakkauttaa nykyinen Ruoholahden lastenkirjasto. Kirjasto toimisi hyvin myös yhteistiloissa joidenkin muiden kaupungin toimijoiden kanssa.

Lisätiedot

Anna-Maria Soininvaara, kirjastotoimen apulaisjohtaja, puhelin: 310 85400
anna-maria.soininvaara(a)hel.fi

Kulttuurikeskus 18.12.2012

HEL 2012-014333 T 10 03 03

Matkustajasatama-alueelle suunnitellaan risteily- ja autolauttaliikennettä palvelevia rakennuksia, liikenne- ja pysäköintijärjestelyjä ja liike- ja toimitilaa. Tavoitteena on liikenteen sovittaminen suunnittelualueelle siten, että Tyynenmerenkadun varrelle muodostuu viihtyisiä katu- ja aukiotiloja liikennemuodoille ja liiketoiminnalle.

Kaupungin strategiaan sisältyy tavoite matkailun edistämiseen, jossa keskeinen elementti on merellisen Helsingin kokonaisvaltainen kehittäminen. Vaikka kaavamuutosalueella pääpaino on toiminnallisilla



ratkaisuilla, kokonaisuus pyritään toteuttamaan esteettisesti kestävästi ja alueen kokonaisuutena tukevasti.

Kaupunginmuseo on antanut asiantuntijalausunnon koskien terminaalirakennusta.

Kulttuurikeskuksella ei tässä vaiheessa ole lausuttavaa aiheesta.

Lisätiedot

Paiju Tyrväinen, vs. osastopäällikkö, puhelin: 310 29874
paiju.tyrvainen(a)hel.fi

Nuorisoasiainkeskus 14.12.2012

HEL 2012-014333 T 10 03 03

Nuorisoasiainkeskuksella ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Lisätiedot

Harri Taponen, erityissuunnittelija, puhelin: 310 89036
harri.taponen(a)hel.fi

Terveyskeskus 10.12.2012

HEL 2012-014333 T 10 03 03

Matkustajasatama sijaitsee Länsisatamassa Jätkäsaaren eteläosassa. Matkustajasatamaan suunnitellaan risteily- ja autolauttaliikennettä palvelevia rakennuksia, liikenne- ja pysäköintijärjestelyitä ja liike- ja toimitilaa. Tavoitteena on sataman henkilö- ja ajoneuvoliikenteen sovittaminen suunnittelualueelle siten, että Tyynenmerenkadun varrelle muodostuu viihtyisiä katu- ja aukiotiloja eri liikennemuodoille ja kaupallisille palveluille. Osayleiskaavan yhteydessä on arvioitu mm. vaikutuksia terveyteen, sosiaalisiin oloihin, elinoloihin, viihtyisyyteen ja palveluihin. Näitä arviointeja tullaan edelleen tarkentamaan ja syventämään tarvittavilta osin asemakaavasuunnittelun edellyttämällä tarkkuudella.

Terveyskeskus antaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä kaavaluonnoksesta seuraavan lausunnon:

Terveyskeskuksella ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan. Terveyskeskus pitää tärkeänä, että jatkosuunnittelussa varmistetaan turvalliset, johdonmukaiset ja esteettömät kevyenliikenteen reitit sekä liikuntaesteisten pysäköintipaikat lähelle sisäänkäyntejä.



03.06.2014

Akp/5

Lisätiedot

Pirjo Sipiläinen, arkkitehti, puhelin: 310 42256
pirjo.sipilainen(a)hel.fi

Postiosoite

PL 2100, (Kansakoulukatu 3)
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite

Kansakoulukatu 3
Helsinki 10
www.hel.fi/kaupunkisuunnittelu

Puhelin

Faksi
+358 9 310 37409

Y-tunnus

Tilinro

FI0680001200062637
Alvno



§ 175

Postipuiston pohjoisosa, Oulunkylä ja Pasila, maaliikennekeskuksen alue, suunnitteluperiaatteet

HEL 2014-003386 T 10 03 03

Ksv 0874_4, Metsäläntie 2 - 4

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti hyväksyä liitteessä 1 olevat 3.6.2014 päivätyt Metsäläntien eteläpuolella sijaitsevan maaliikennekeskuksen alueen suunnitteluperiaatteet laadittavan asemakaavatyön pohjaksi.

Samalla lautakunta päätti antaa vuorovaikutusraportin mukaiset vastineet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä esillä olleesta valmisteluaineistosta esitettyihin kannanottoihin ja mielipiteisiin.

Esittelijä

vs. asemakaavapäällikkö
Annukka Lindroos

Lisätiedot

Anna-Maija Sohn, arkkitehti, puhelin: 310 37448
anna-maija.sohn(a)hel.fi
Dan Mollgren, projektipäällikkö, puhelin: 310 37326
dan.mollgren(a)hel.fi
Harri Verkamo, liikenneinsinööri, liikennesuunnittelu, puhelin: 310 37127
harri.verkamo(a)hel.fi
Peik Salonen, insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37248
peik.salonen(a)hel.fi
Maija Lounamaa, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 37258
maija.lounamaa(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Suunnitteluperiaatteet 3.6.2014
- 2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 1149-00/14
- 3 Ilmakuva
- 4 Yleiskaavaote
- 5 Postipuiston kaavoitusaikataulu
- 6 Postipuiston kokonaisuuden tavoitteita
- 7 Vuorovaikutusraportti 3.6.2014 liitteineen
- 8 Mielipidekirjeiden lähettäjät -luettelo
- 9 Mielipidekirjeet
- 10 Osa päätöshistoriaa

Otteet

Ote

Otteen liitteet



Ne mielipiteensä esittäneet,
jotka ovat ilmoittaneet
osoitteensa

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu
Liite 7

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Tiivistelmä

Tavoitteena on suunnitella alueelle tiivis keskuspuistoon avautuva asuinalue, jonne kaavoitetaan asuinrakentamista noin 130–150 000 k-m² ja toimistotilaa noin 30 000 k-m².

Asuminen painottuu alueen länsiosaan, lähelle Keskuspuistoa. Toimitilat sijoittuvat alueen itäpäähän ja eteläreunaan, missä ne muodostavat jatkoa Käpylän asemanseudun työpaikka-alueelle.

Suunnittelualue kuuluu Postipuiston nauhamaiseen aluekokonaisuuteen Hakamäentien ja Metsäläntien välissä.

Katuverkko alueella muuttuu niin, että uusi pohjois-eteläsuuntainen katu johdetaan etelästä Metsäläntielle ratapiha-alueen reunaa pitkin ja Postintaival poistuu käytöstä.

Suurjännitejohdon linjausta muutetaan niin, että suoja-alueet eivät rajoittaisi rakentamista kadun varressa. Tavoitteena on Metsäläntien muuttaminen kaupunkimaisemmaksi katu ympäristöksi. Asuinalueelta muodostetaan hyvät yhteydet Keskuspuistoon sekä Käpylän aseman suuntaan.

Nyt hyväksyttävillä suunnitteluperiaatteilla ohjataan suunnittelua, joka koskee mm. alueen eri toimintojen sijoittumista, katuverkon rakennetta, liikenneyhteyksiä, kaupunkikuvaa, yhdyskuntatekniikkaa sekä alueen liittymistä ympäröivään kaupunkirakenteeseen.

Esittelijän perustelut

Alueen sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Metsäläntien eteläpuolella ja Veturitien länsipuolella. Lännessä asemakaavan muutosalue rajoittuu Keskuspuistoon. Etelässä muutosalue rajautuu VR:n ratapiha-alueeseen.

Lähtökohdat

Yleiskaava 2002:ssa alue on reunoiltaan kerrostalovaltaista asumisen ja toimitilan aluetta. Alueen sisäosassa on pientalovaltaisen asumisen



merkintä. Paineet alueen rakentamiseen tehokkaasti ovat kasvaneet vuosien myötä, ja uutta yleiskaavaa valmistellaan alueen osalta kerrostalovaltaisena. Tämänhetkisen arvion mukaan uusi yleiskaavaehdotus on kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyssä vuonna 2015 ja kaupunginhallituksen sekä kaupunginvaltuuston käsittelyssä vuoden 2016 aikana.

Maanalaisessa yleiskaavassa alueen poikki kulkee kaukolämpötunneli. Lisäksi Veturitien pohjoispäädystä on sisäänkäynti kallioresurssiin kadun länsipuolella. Alueella on myös Konala-Hermanni tunneliviemäri.

Voimassa olevassa asemakaavassa vuodelta 1978 alue on merkitty maaliikennekeskusalueeksi. Veturitien reunaan on merkitty luonnontilassa säilytettävä puistoalue. Rakennusalat varasto-, toimisto-, huolto- ja majoitustiloja varten sekä kiinteistön hoidolle välttämättömiä asuntoja varten on merkitty kaavaan. Metsäläntien varteen on merkitty voimansiirtoalue.

Suunnittelualueella toimii tällä hetkellä logistiikkayritys DB Schenker. Alueella sijaitsee neljä terminaalirakennusta, maaliikenteen raskaiden ajoneuvojen pysäköintikenttiä sekä 5- ja 8-kerroksiset toimistorakennukset ja niiden yhteydessä oleva 1-kerroksinen ravintola.

Metsäläntien liikennemäärä oli vuoden 2013 arkivuorokautena 14 200 ajoneuvoa. Risteyslaskennan mukaan Metsäläntien haaralla raskaan liikenteen osuus oli noin 14 % vuonna 2012.

Metsäläntien eteläreunassa kulkee 110 kV:n suurjännitejohto.

Suunnittelualue kuuluu Hakamäentieltä Metsäläntielle ulottuvaan nauhamaiseen Postipuiston aluekokonaisuuteen Keskuspuiston ja ratapihan välissä. Samaan aluekokonaisuuteen kuuluu myös paljon tilaa vaativan erikoiskaupan alue, jonka kaavoitus on vireillä, sekä postinlajittelukeskuksen alue, joka vapautunee vuoteen 2020 mennessä postitoimintojen käytöstä.

Maanomistus

Maaliikennekeskuksen alueen maanomistaja on Helsingin kaupunki. Suunnittelualueen lounaiskulmassa noin 8 000 m² kokoinen alue on Itella Real Estaten omistuksessa.

Suunnitteluperiaatteiden tarkoitus ja ohjausvaikutukset

Suunnitteluperiaatteilla ohjataan alueen asemakaavoitusta. Tavoitteena on urbaani kerrostaloalue, jossa toimintoja on sekoitettu. Asuintalot on tarkoitus tuoda kiinni Metsäläntiehen niin, että kadulle muodostuu selkeä rakennettu reuna. Suunnitteluperiaatteet ohjaavat tiiviin



keskuspuistoon avautuvan asuinalueen tarkempaa suunnittelua sekä alueen luontevaa liittymistä ympäröivään kaupunkiin.

Selvityksiä laaditaan ja täydennetään suunnittelun edetessä tarvittavilta osin. Asuntorakentamisen kerrosalatavoitetta voidaan tarkistaa myöhemmin laadittavien tarkempien viitesuunnitelmien pohjalta.

Suunnitteluperiaatteet

Suunnitteluperiaatteet ovat liitteenä 1.

Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on ollut nähtävillä 25.3.–15.4.2014. Keskustelutilaisuus aiheesta järjestettiin 25.3.2014 Laiturilla. Avoin verkkokeskustelu maaliikennekeskuksen alueen tulevaisuudesta oli auki 25.3. -15.4.2014 osoitteessa www.ksv.hel.fi/keskustelut. Verkkokeskustelusta saadun palautteen johdosta alueen kerrosalatavoitetta on kasvatettu.

Viranomaisyhteistyö

Suunnitteluperiaatteiden valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteistyötä kaupunginkanslian, kiinteistöviraston ja rakennusviraston kanssa.

Liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa esitetään tiivistelmät yleisötilaisuuksista, viranomaiskannanotoista (5 kpl) ja mielipiteistä (kirjeitse 2 kpl) sekä niiden vastineet.

Esittelijä

vs. asemakaavapäällikkö
Annukka Lindroos

Lisätiedot

Anna-Maija Sohn, arkkitehti, puhelin: 310 37448
[anna-maija.sohn\(a\)hel.fi](mailto:anna-maija.sohn(a)hel.fi)
Dan Mollgren, projektipäällikkö, puhelin: 310 37326
[dan.mollgren\(a\)hel.fi](mailto:dan.mollgren(a)hel.fi)
Harri Verkamo, liikenneinsinööri, liikennesuunnittelu, puhelin: 310 37127
[harri.verkamo\(a\)hel.fi](mailto:harri.verkamo(a)hel.fi)
Peik Salonen, insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37248
[peik.salonen\(a\)hel.fi](mailto:peik.salonen(a)hel.fi)
Maija Lounamaa, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 37258
[majja.lounamaa\(a\)hel.fi](mailto:majja.lounamaa(a)hel.fi)

Liitteet

- 1 Suunnitteluperiaatteet 3.6.2014
- 2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 1149-00/14
- 3 Ilmakuva



4	Yleiskaavaote
5	Postipuiston kaavoitusaikataulu
6	Postipuiston kokonaisuuden tavoitteita
7	Vuorovaikutusraportti 3.6.2014 liitteinen
8	Mielipidekirjeiden lähettäjät -luettelo
9	Mielipidekirjeet
10	Osa päätöshistoriaa

Otteet

Ote

Ne mielipiteensä esittäneet,
jotka ovat ilmoittaneet
osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu
Liite 7

Päätöshistoria

Kiinteistövirasto Geotekninen osasto 15.4.2014

HEL 2014-003386 T 10 03 03

Alueella on kaksi kalliotunnelia: Konala-Hermanni viemäritunneli ja Vuosaari-Pasila energiatunneli.

Viemäritunnelin katto on korkeustasolla noin +7. Se tulee huomioida syvien kellareiden suunnittelussa.

Energiatunneli puolestaan on niin syvällä, että se ei käytännössä rajoita syvien kellareiden rakentamismahdollisuutta. Suunnittelualueelle sijoittuu myös kyseisen tunnelin sisäänajo, ns. Metsälän ajotunneli. Ajotunneli rajoittaa yläosastaan syvien kellareiden rakentamista. Lisäksi tulee huomioida, että ajoyhteys maanpinnalla säilyy.

Lisätiedot

Pekka Holopainen, apulaisosastopäällikkö, puhelin: 310 37826
pekka.holopainen(a)hel.fi

Rakennusvirasto 9.4.2014

HEL 2014-003386 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt rakennusvirastolta lausuntoa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 15.4.2014 mennessä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma koskee maaliikennekeskuksen aluetta, joka sijaitsee Metsäläntien eteläpuolella ja Veturitien länsipuolella osoitteessa Metsäläntie 2–4. Lännessä asemakaavan



muutosalue rajoittuu Keskuspuistoon. Etelässä muutosalue rajautuu VR:n ratapiha-alueeseen.

Alueelle suunnitellaan asumista ja toimistoja. Uusia asukkaita alueelle tulee 2500–3000. Asuminen painottuu alueen länsiosaan, lähelle Keskuspuistoa. Toimitilat sijoittuvat alueen itäpäähän ja eteläreunaan, missä ne muodostavat jatkoa Käpylän asemanseudun työpaikka-alueelle.

Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota suunnittelualueeseen rajautuvien alueiden luontoarvojen sekä ekosysteemipalveluiden säilymiseen.

Rakennusvirastolla ei ole tällä hetkellä muuta huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Lisätiedot

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

Helsingin Energia -liikelaitos 7.4.2014

HEL 2014-003386 T 10 03 03

Maanalaisessa yleiskaavassa on määritetty tila erillislämmöntuotannolle. Tämä alue sijoittuu suunnittelualueen itäosan alle. Lämmöntuotannon vaikutukset alueen suunnitellulle on otettava huomioon alueen jatkosuunnittelussa.

Lisätiedot

Jouni Kivirinne, Kehityspäällikkö, puhelin: +358 9 617 2936
jouni.kivirinne(a)helen.fi



§ 176

Pysäköintipolitiikan asukaspysäköinnin hintaa koskevat päätökset sekä kaikkien vyöhykkeiden yrityspysäköintitunnuksen käyttöönotto

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Hankenro 0902_1

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti panna asian viikoksi pöydälle.

Käsittely

Esittelijä muutti esityksen kolmannen kohdan seuraavasti:
- kaupunkisuunnittelulautakunta päättää todeta kaupunginhallitukselle, että muutosten toteuttamisen edellytyksenä on yleisten töiden lautakunnan budjettiraamin korottaminen 2015 ja 2016 irtaimen omaisuuden hankinnan osalta 200 000 eurolla (ei sisällä alv.). Summa tulisi varata rakennusviraston hallinnoimien asukaspysäköintiä koskevien tietotekniikkajärjestelmien kehitystyöhön.

Pöydällepanoehdotus:

Jäsen Matti Niiranen ehdotti asian panemista viikoksi pöydälle.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Juha Hietanen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37120
juha.hietanen(a)hel.fi

Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää

- nostaa asukaspysäköinnin hintaa vuoden 2015 alusta alkaen vuosiksi 2015, 2016 ja 2017. Vuoden 2015 alusta alkaen hinta nykyisillä asukaspysäköintivyöhykkeillä on kuukausitasolla 18 euroa, vuoden 2016 alusta alkaen 20 euroa sekä vuoden 2017 alusta alkaen 22 euroa.
- nostaa vuoden 2016 alusta alkaen samassa osoitteessa asuvien toisen ja sitä seuraavien ajoneuvojen asukaspysäköintitunnuksen hinta 1,5-kertaiseksi kyseisen ajoneuvon normaaliin asukaspysäköintitunnuksen hintaan



verrattuna.

- esittää kaupunginhallitukselle, että yleisten töiden lautakunnan budjettiraamia korotetaan 2015 ja 2016 irtaimen omaisuuden hankinnan osalta 200 000 eurolla (ei sisällä alv.). Summa varataan rakennusviraston hallinnoimien asukaspysäköintiä koskevien tietotekniikkajärjestelmien kehitystyöhön.
- ottaa käyttöön 1.1.2015 alkaen yrityspysäköintitunnuksen kaikille vyöhykkeille hintaan 740 euroa vuositasolla.

Tiivistelmä

Hyväksyessään Helsingin pysäköintipolitiikan 17.2.2014 kaupunginhallitus päätti, että asukaspysäköinnin hintaa korotetaan vaiheittain vuodesta 2015 alkaen vuoteen 2021 niin, että kesä- ja talvipysäköinti ovat samanhintaisia sekä tuleva asukaspysäköinnin hinta on nykyisillä alueilla korkeintaan 360 euroa vuodessa (30 euroa/kk) ja uusilla alueilla korkeintaan 180 euroa vuodessa. Talouden toisen ja sitä seuraavien autojen tunnus on 1,5-kertainen ensimmäisen auton asukastunnukseen verrattuna. Lisäksi kaupunginhallitus päätti, että yrityspysäköinnissä otetaan nykyisen yhden alueen kattavan pysäköintioikeuden rinnalla käyttöön uusi tunnus, joka mahdollistaa pysäköinnin kaikilla vyöhykkeillä.

Asukaspysäköinnin hintaa esitetään korotettavaksi vaiheittain vuosien 2015, 2016 ja 2017 alusta alkaen. Uudet hinnat ovat kuukausitasolla 18, 20 ja 22 euroa. Asukaspysäköinnin hinnan korotus tuo kaupungille lisätuloja, joiden suuruuteen vaikuttaa, vähentääkö hinnan nosto tunnusten kysyntää. Jos oletetaan, että asukaspysäköintitunnuksen hinnan nosto ei vaikuta tunnusten kysyntään, lisätulo vuonna 2015 verrattuna vuoteen 2014 on vuositasolla 2,29 miljoonaa euroa ja vuonna 2021 vuositasolla 5,73 miljoonaa euroa. Jos kysyntä vähenisi niin, että tunnusten määrä olisi enintään 90 prosenttia pysäköintipaikkojen määrästä, lisätulo vuonna 2015 verrattuna vuoteen 2014 olisi vuositasolla 2,01 miljoonaa euroa ja vuonna 2021 vuositasolla 2,49 miljoonaa euroa. Koska yrityspysäköintitunnuksen hinta säilyy nykyisellään, sen käyttäjämääriin ei oleteta muutoksia. Tunnusten hinnat ja kaupungin saamat lisätulot sisältävät arvonlisäveron. Nykyisin asukaspysäköintitunnus maksaa 10 euroa kuukaudessa.

Kaupunginhallituksen päätöksen mukaisesti talouden toisen ja sitä seuraavien autojen tunnus hinnoitellaan 1,5-kertaiseksi ensimmäisen



auton asukastunnukseen verrattuna. Hinnan porrastus esitetään kohdistettavaksi samassa osoitteessa asuviin, koska muuta määrittäytapaa on vaikea toteuttaa. Hinnan porrastuksella halutaan kannustaa vähäautoisuuteen kantakaupungissa ja sen lähialueilla, missä joukkoliikennepalvelut ovat hyvät. Korottaminen edellyttää muutoksia rakennusviraston tietojärjestelmiin.

Asukaspysäköinnin hinnan nostosta sekä toisen ja sitä ja seuraavien ajoneuvojen asukaspysäköinnin hinnan korottamisesta 1,5 -kertaiseksi kaupunki saa vuotuisia lisätuloja. Vastaavasti muutokset edellyttävät sellaisia kertaluonteisia muutoksia rakennusviraston tietojärjestelmiin, joita ei rakennusviraston talousarviota laadittaessa ole ollut mahdollista ottaa huomioon. Koska kertyvät lisätulot ovat jo ensimmäisenä vuonna merkittävästi suuremmat kuin kertaluonteiset kustannukset, on muutokset tarkoituksenmukaista tehdä ensi tilassa. Tästä syystä kaupunginhallitukselle esitetään, että yleisten töiden lautakunnan budjettiraamia korotetaan 2015 ja 2016 irtaimen omaisuuden hankinnan osalta 200 000 eurolla (ei sisällä alv.) käytettäväksi rakennusviraston hallinnoimien asukaspysäköintiä koskevien tietotekniikkajärjestelmien kehitystyöhön. Nämä summat eivät sisällä arvonlisäveroa.

Asukas- ja yrityspysäköintivyöhykkeillä sijaitseville yrityksille esitetään mahdollisuutta ostaa uusi kaikilla vyöhykkeillä voimassa oleva yrityspysäköintitunnus 740 euron vuosihinnalla. Tämä parantaa erityisesti liikkuvaa palvelutyötä tekevien yritysten toimintaedellytyksiä. Tunnuksen käyttöönoton vaikutuksia seurataan.

Esittelijän perustelut

Asukaspysäköintitunnuksen hinnan korottaminen

Asukaspysäköinnin hinnan vaiheittainen korottaminen sisältyy Helsingin pysäköintipolitiikkaan, jonka kaupunginhallitus on hyväksynyt 17.2.2014.

Asukaspysäköinnin hintaa esitetään korotettavaksi vaiheittain liitteen 1 mukaisesti siten, että vuonna 2021 asukaspysäköinti maksaa nykyisillä alueilla 30 euroa kuukaudessa (360 euroa vuodessa).

Yrityspysäköintitunnuksen hinta säilyy nykytasolla 370 euroa vuositasolla. Päätettäväksi esitetään korotukset vuosille 2015, 2016 ja 2017. Alkuvuonna 2017 tehdään välitarkastelu asukaspysäköinnin hinnan korotusten vaikutuksista. Tarkasteltavia asioita ovat ainakin käyttöaste tunnusten ja paikkojen määrän suhteen, järjestelmän toimivuus lähinnä osoitteen seuraavien ajoneuvojen 1,5 -kertaisen hinnan suhteen sekä muutoksesta saatu palaute. Välitarkastelun



tulosten perusteella tehdään päätökset asukaspysäköintitunnusten hinnan korotuksista vuosille 2018 - 2021

Asukaspysäköinnin hinnan korotuksesta tulee kaupungille lisätuloja. Asukaspysäköinnin hinnan korotus voi vaikuttaa asukaspysäköintitunnusten määriin. Asukaspysäköintitunnuksista ja niiden tuotoista nykyisillä vyöhykkeillä on tehty liitteen 2 "Asukaspysäköintitunnukset ja niiden tuotot nykyisillä vyöhykkeillä" mukainen laskelma. Vuoden 2014 alussa asukaspysäköintitunnuksia oli käytössä 23 981 kappaletta ja yrityspysäköintitunnuksia 3 125 kappaletta. Nykyisillä 10 euron ja 31 euron kuukausihinnoilla kaupunki saa tuloja asukas- ja yrityspysäköintitunnuksista vuositasolla noin 4 miljoonaa euroa.

Jos oletetaan, että asukaspysäköinnin hinnan korottaminen ei vaikuta lainkaan asukas- ja yrityspysäköintitunnusten määriin nykyisillä alueilla, kaupunki saa lisätuloja liitteen 1 taulukon 2 mukaisesti. Tällöin vuonna 2015 kaupunki saa lisätuloja vuoden 2014 alun tilanteeseen verrattuna 2,29 miljoonaa euroa vuotuisia lisätuloja ja vuonna 2021 vastaavasti 5,73 miljoonaa euroa vuotuisia lisätuloja.

Asukaspysäköintitunnuksen hinnan nostaminen voi vähentää tunnusten kysyntää. Pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteessä 3 Asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen ja hinnoittelu tavoitteeksi on asetettu, että tunnuksia on käytössä 90 prosenttia asukaspysäköintipaikkojen määrästä. Liitteen 2 taulukossa 3 on laskettu nykyisten alueiden asukaspysäköintitunnusten tuotot oletuksella, että asukaspysäköintitunnusten lukumäärä laskee lineaarisesti vuodesta 2014 vuoteen 2021, jolloin vuonna 2021 tunnusten määrä on 90 % paikkojen määrästä. Lineaarinen lasku koskee vain vyöhykkeitä, joilla tunnusten määrä ylittää 90 % paikkojen määrästä. Näillä oletuksilla vuonna 2015 kaupunki saa vuotuisia lisätuloja vuoden 2014 alun tilanteeseen verrattuna 2,01 miljoonaa euroa ja vuonna 2021 vastaavasti 2,49 miljoonaa euroa.

Yrityspysäköintitunnusten kysynnän ei oleteta muuttuvan, koska sen hintakaan ei muutu. Todennäköisesti asukaspysäköintitunnusten kysyntä ei vähene niin paljoa, että tunnuksia olisi vuonna 2021 käytössä kaikilla vyöhykkeillä enää enintään 90 prosenttia paikkojen määrästä, mutta jokin vaikutus hinnan nostolla on tunnusten kysyntään.

Samassa osoitteessa olevien toisen ja sitä seuraavien ajoneuvojen tunnusten 1,5 -kertainen hinta kyseisen ajoneuvon normaaliin asukaspysäköintitunnuksen hintaan verrattuna

Saman osoitteen toisen ja sitä seuraavien ajoneuvojen asukaspysäköintitunnuksen hintaa esitetään kaupunginhallituksen



17.2.2014 päätöksen mukaisesti korotettavaksi vuoden 2016 alusta alkaen 1,5-kertaiseksi kyseisen ajoneuvon normaaliin asukaspysäköintitunnuksen hintaan verrattuna.

Asukaspysäköintitunnuksen hinnan korottaminen 1,5 -kertaiseksi vaatii valmistelutyötä. Hinnan porrastus esitetään kohdistettavaksi samassa osoitteessa asuviin, koska muuta määritystapaa on vaikea toteuttaa. Toimenpide vaatii muutoksia rakennusviraston tietojärjestelmiin. Esimerkiksi nykyinen talokohtainen osoiteaineisto täytyy muuttaa asuntokohtaiseksi. Uusi tuote lisää työtä asiakaspalvelussa esimerkiksi tunnusten vaihtotilanteiden ja peruutusten yhteydessä sekä laskutuksen osalta. Muutos lisännee myös negatiivisen asiakaspalautteen määrää rakennusviraston asiakaspalvelussa.

Yrityspysäköintitunnus kaikille vyöhykkeille

Hyväksyessään Helsingin pysäköintipolitiikan 17.2.2014 kaupunginhallitus päätti, että yrityspysäköinnissä otetaan nykyisen yhden alueen kattavan pysäköintioikeuden rinnalla käyttöön uusi tunnus, joka mahdollistaa pysäköinnin kaikilla vyöhykkeillä. Muutos palvelee erityisesti niitä yrityksiä, jotka sijaitsevat yrityspysäköintitunnusvyöhykkeellä ja joiden toiminta edellyttää pysäköintiä usealla vyöhykkeellä. Tällaisia yrityksiä ovat esimerkiksi kotitalouksille siivouspalveluita tarjoavat yritykset, joilla pysäköintimaksut voivat muodostaa huomattavan kustannuserän.

Kantakaupungin alueella sijaitsevien liikkuvaa palvelutyötä tekevien yritysten toiminnan helpottamiseksi esitetään, että otetaan käyttöön kaikilla vyöhykkeillä voimassa oleva yrityspysäköintitunnus. Sen hinta on vuositasolla 740 euroa. Voimassaoloaluetta lukuun ottamatta tunnusta koskevat samat ehdot kuin tällä hetkellä käytössä olevaa yhden vyöhykkeen yrityspysäköintitunnusta. Kaikkien vyöhykkeiden yrityspysäköintitunnuksen myöntämisperusteet ovat samat kuin nykyisen yhden vyöhykkeen yrityspysäköintitunnuksen.

Kaikkien vyöhykkeiden yrityspysäköintitunnuksen käyttöönoton vaikutuksia seurataan. Seurattavia asioita ovat tunnuksen myyntimäärät sekä vaikutukset asukas- ja yrityspysäköintialueen paikkojen kysyntään ja tarjontaan. Tunnuksen hinta 740 euroa vuositasolla on varsin edullinen, joten myös hinnan tarkistustarvetta seurataan.

Asukas- ja yrityspysäköintiä koskevien tietotekniikkajärjestelmien kehitystyö

Asukas- ja yrityspysäköintiin esitettävät muutokset vaativat rakennusviraston tietotekniikkajärjestelmien merkittäviä muutostöitä. Lisäksi muutokset aiheuttavat lisätöitä asiakaspalveluun. Kehittämällä



sähköistä asiointia pystytään tarjoamaan asukkaille ja yrityksille helppo tapa hankkia tunnus ja tehdä siihen tarvittavia muutoksia käymättä asiakaspalvelussa. Myös pysäköinninvalvonnan teknisiä ratkaisuja voidaan edelleen kehittää. Sähköisen asioinnin kehittäminen asiakaspalvelussa vähentää asiakaspalvelun työkuormaa ja samalla painetta lisätä henkilöstöä rakennusviraston asiakaspalvelussa.

Rakennusviraston kanssa käytyjen keskustelujen perusteella esitetään kaupunginhallitukselle, että yleisten töiden lautakunnan budjettiraamia korotetaan 2015 ja 2016 irtaimen omaisuuden hankinnan osalta 200 000 eurolla käytettäväksi rakennusviraston hallinnoimien asukaspysäköintiä koskevien tietotekniikkajärjestelmien kehitystyöhön. Nämä summat eivät sisällä arvonlisäveroa. Kaupunki saa lisätuloja asukaspysäköinnin hinnan korotuksesta vuodesta 2015 alkaen runsaat 2 miljoonaa euroa vuositasolla. Lisätulon määrä kasvaa tulevaisuudessa. Edellä mainitut muutokset mahdollistavien varojen osoittaminen tietotekniikkajärjestelmien kehitystyöhön rakennusvirastolle vuosille 2015 - 2016 on perusteltua.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Juha Hietanen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37120
juha.hietanen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Asukaspysäköinnin suunnitellut hinnat 2015-2021
- 2 Asukaspysäköintitunnukset ja niiden tuotot nykyisillä vyöhykkeillä

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 17.02.2014 § 221

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus hyväksyi pysäköintipolitiikan kaupunkisuunnittelulautakunnan tekemän päätöksen mukaisena lukuun ottamatta asukaspysäköinnin hintaa. Asukaspysäköinnin hintaa korotetaan vaiheittain vuodesta 2015 alkaen vuoteen 2021 niin, että kesä- ja talvipysäköinti ovat saman hintaisia sekä tuleva asukaspysäköinnin hinta on nykyisillä alueilla korkeintaan 360 euroa vuodessa ja uusilla alueilla korkeintaan 180 euroa vuodessa. Talouden



toisen ja sitä seuraavien autojen tunnus on 1,5-kertainen ensimmäisen auton asukastunnukseen verrattuna.

Jatkovalmistelu tapahtuu seuraavien suuntaviivojen mukaisesti:

Tehdään selvitys pysäköintipaikkojen monikäyttöisyyteen liittyen pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön esteiden tunnistamiseksi ja poistamiseksi.

Luodaan pelisäännöt autottomien ja vähäautoisten kohteiden toteuttamiselle hallintokuntien yhteistyönä.

Päivitetään työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeet seudullisesti yhteistyössä Espoon, Vantaan ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL:n kanssa.

Laajennetaan asukaspysäköintijärjestelmää uusille alueille. Ensimmäisiä laajennuskohteita ovat Munkkiniemi, Käpylä, Lauttasaari ja Munkkivuori.

Korotetaan asukaspysäköintitunnuksen hintaa vaiheittain niin, että vuonna 2021 hinta olisi 360 euroa nykyisillä asukaspysäköintialueilla ja uusilla alueille korkeintaan 180 euroa vuodessa. Talouden toisen ja sitä seuraavien autojen tunnus on 1,5-kertainen ensimmäisen auton asukastunnukseen verrattuna. Laajennetaan asukaspysäköintialueiden pysäköinnin maksullisuus muille kuin pysäköintitunnukselliselle autoille myös viikonloppuihin ainakin osalle asukaspysäköintitunnusalueista.

Kehitetään yrityspysäköinnin hinnoittelua vaiheittain niin, että vuodesta 2018 lähtien yritys- ja asukaspysäköinnin hinnat vastaavat toisiaan. Yrityspysäköinnissä otetaan nykyisen yhden alueen kattavan pysäköintioikeuden rinnalla käyttöön uusi tunnus, joka mahdollistaa pysäköinnin kaikilla vyöhykkeillä.

Asuntojen ja pysäköintipaikkojen erottamisen läpinäkyvän ja oikeudenmukaisen hinnoittelun ja oikea-aikaisen toteuttamisen vaikeudesta johtuu, että jatkossakin asemakaavassa on tarpeen määrätä tarvittava autopaikkamäärä ja turvata se, että niiden toteuttamiseen sitoudutaan samassa tahdissa rakentamisen kanssa.

Jatkossa uusilla asuntoalueilla ja täydennysrakentamiskohteissa pysäköinti voi perustua myös keskitettyyn pysäköintiin, jolle kehitetään alueellinen toimijamalli. Ratkaistavia asioita ovat eri toimijoiden roolit, rahoitusvastuut ja tehtävät.

Lisätään ja tehostetaan pysäköinninvalvontaa muun muassa lisäämällä tarkastajien määrää, hyödyntämällä teknologiaa sekä esittämällä valtiolle tarvittavia säädösmuutoksia mm. rikemaksujen korotuksista.



Toteutetaan tarvittavat liityntäpysäköintipaikat Helsingin seudun kuntien ja valtion yhteishankkeena.

Laajennetaan puhtaanapitoa helpottavaa kadun varsien talviajan vuoropysäköintiä saatujen kokemusten perusteella.

Siirrytään enenevässä määrin pysäköinnin maksamiseen mobiilipalveluilla.

Pilotoidaan asiakaspysäköinnin progressiivista hinnoittelua kivijalkaliikkeiden edustoilla.

Käsittely

17.02.2014 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Palautusehdotus:

Jussi Halla-aho: Asia palautetaan valmisteltavaksi siten, että asukaspysäköintimaksuihin ei tehdä yleiskorotusta. Hinnoittelussa tulisi ottaa huomioon vyöhykkeiden erot sekä kadunvarsipaikkojen määrässä suhteessa kysyntään että asukkaiden mahdollisuuksissa käyttää kohtuullisella etäisyydellä olevia pysäköintihalleja.

Jäsen Halla-ahon vastaehdotusta ei kannatettu, joten se raukesi.

Vastaehdotus:

Lasse Männistö: muutetaan päätösesitys kuulumaan: Kaupunginhallitus hyväksyy pysäköintipolitiikan kaupunkisuunnittelulautakunnan tekemän päätöksen mukaisena lukuun ottamatta asukaspysäköinnin hintaa. Asukaspysäköinnin hintaa korotetaan vaiheittain vuodesta 2015 alkaen vuoteen 2021 niin, että kesä- ja talvipysäköinti ovat saman hintaisia sekä tuleva asukaspysäköinnin hinta on nykyisillä alueilla korkeintaan 360 euroa vuodessa ja uusilla alueilla korkeintaan 180 euroa vuodessa. Talouden toisen ja sitä seuraavien autojen tunnus on 1,5-kertainen ensimmäisen auton asukastunnukseen verrattuna.

Kannattaja: Hannu Oskala

Vastaehdotus:

Pilvi Torsti: Lisätään päätösesityksen kohtaan asukaspysäköintitunnusten hinnoittelusta loppuun lisäys: "Laajennetaan asukaspysäköintialueiden pysäköinnin maksullisuus



muille kuin pysäköintitunnukselliselle autoille myös viikonloppuihin ainakin osalle asukaspysäköintitunnusalueista."

Kannattaja: Tarja Tenkula

1. äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: muutetaan päätösesitys kuulumaan:

Kaupunginhallitus hyväksyy pysäköintipolitiikan kaupunkisuunnittelulautakunnan tekemän päätöksen mukaisena lukuun ottamatta asukaspysäköinnin hintaa. Asukaspysäköinnin hintaa korotetaan vaiheittain vuodesta 2015 alkaen vuoteen 2021 niin, että kesä- ja talvipysäköinti ovat saman hintaisia sekä tuleva asukaspysäköinnin hinta on nykyisillä alueilla korkeintaan 360 euroa vuodessa ja uusilla alueilla korkeintaan 180 euroa vuodessa. Talouden toisen ja sitä seuraavien autojen tunnus on 1,5-kertainen ensimmäisen auton asukastunnukseen verrattuna.

Jaa-äännet: 0

Ei-äännet: 15

Jussi Halla-aho, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Otso Kivekäs, Tuuli Kousa, Seija Muurinen, Lasse Männistö, Hannu Oskala, Osku Pajamäki, Sirpa Puhakka, Marcus Rantala, Tatu Rauhamäki, Laura Rissanen, Tarja Tenkula, Pilvi Torsti

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Äänin 15 - 0 kaupunginhallitus hyväksyi jäsen Männistön vastaehdotuksen.

2. äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään päätösesityksen kohtaan

asukaspysäköintitunnusten hinnoittelusta loppuun lisäys:

"Laajennetaan asukaspysäköintialueiden pysäköinnin maksullisuus muille kuin pysäköintitunnukselliselle autoille myös viikonloppuihin ainakin osalle asukaspysäköintitunnusalueista."



Jaa-äännet: 3

Arja Karhuvaara, Tuuli Kousa, Hannu Oskala

Ei-äännet: 10

Jussi Halla-aho, Emma Kari, Otso Kivekäs, Osku Pajamäki, Sirpa Puhakka, Marcus Rantala, Tatu Rauhamäki, Laura Rissanen, Tarja Tenkula, Pilvi Torsti

Tyhjä: 2

Seija Muurinen, Lasse Männistö

Poissa: 0

Äänin 10 - 3 (2 tyhjää) kaupunginhallitus hyväksyi jäsen Torstin vastaehdotuksen.

Kahden suoritettua äänestyksen perusteella kaupunginhallitus hyväksyi jäsen Männistön ja jäsen Torstin vastaehdotusten mukaisesti muutettua ehdotuksen.

10.02.2014 Pöydälle

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 12.11.2013 § 362

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti osaltaan hyväksyä muutettua liitteen 2 mukaisen Helsingin pysäköintipolitiikan ehdotuksen sekä esittelyosan muutettuna siten, että esittelyosan kappaleen (5) ensimmäiseksi luetelmaviivaksi lisätään liityntäpysäköinnin kehittäminen ja laajentaminen.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää pysäköintipolitiikkaehdotuksen kaupunginhallitukselle käsiteltäväksi esittäen, että asian valmistelua jatketaan siinä esitettyjen toimenpidelinjausten mukaisesti.



Käsittely

12.11.2013 Ehdotuksen mukaan

Ville Lehmuskoski: Esittelijän muutos:

Lisätään kappaleen (5) viimeiseksi luettelomaviivaksi:

- Liityntäpysäköinnin kehittäminen ja laajentaminen.

Merkittiin, että esittelijä korjasi esitystään siten, että raporttiin lisätään sivulle 63 pyörätie-maininta "pysäköinti jalkakäytävälle tai pyörätielle/pyöräkaistalle 250 euroa " sekä vastaava muutos tehdään myös listatekstiin.

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne osaltaan hyväksyä lausuntoja varten seuraavine muutoksineen liitteenä 2 olevan Helsingin pysäköintipolitiikan ehdotuksen muutettuna seuraavasti:

- asukaspysäköintiä korotetaan vaiheittain vuodesta 2015 alkaen vaiheittain vuoteen 2021 niin, että kesä- ja talvipysäköinti on saman hintainen sekä tulevat asukaspysäköinnin hinta on nykyisillä alueilla korkeintaan 360 euroa vuodessa ja uusilla alueilla korkeintaan 180 euroa vuodessa.
- talouden toisen ja sitä seuraavien autojen tunnus on 1,5-kertainen ensimmäisen auton asukastunnukseen verrattuna

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne lähettää pysäköintipolitiikkaehdotuksen kaupunginhallitukselle käsiteltäväksi esittäen, että asian valmistelua jatketaan siinä esitettyjen toimenpidelinjausten mukaisesti ottaen huomioon lautakunnan tekemä muutos.

Kannattajat: Matti Niiranen

Vastaehdotus:

Jape Lovén: Liite 2:

Raportti Helsingin pysäköintipolitiikka, ehdotus

sivu 47

Kärkitavoitteissa liityntäpysäköinti nostetaan sijalle 9. ja tavoitteet 9.-11 numeroidaan uudelleen 10.-12.



Kannattajat: Heta Välimäki

Vastaehdotus:

Matti Niiranen: Lisätään kappaleen (5) ensimmäiseksi luettelomaviivaksi:
- Liityntäpysäköinnin kehittäminen ja laajentaminen.

Kannattajat: Hennariikka Andersson

Vastaehdotus:

Jape Lovén: Taulukko 3. Esitys asukaspysäköintitunnuksen hinnan korottamiseksi

Nykyiset alueet Uudet alueet

joulu-maaliskuu huhti-marraskuu joulu-maaliskuu huhti-marraskuu
€/vuosi, nykyinen/uusi

vuoden 2015 alusta 30 €/kk 15 €/kk 15 €/kk 7,5 €/kk 240/120€

vuoden 2016 alusta 38 €/kk 19 €/kk 19 €/kk 9,5 €/kk 304/152€

vuoden 2017 alusta 45 €/kk 22,5 €/kk 22,5 €/kk 11,5 €/kk 360/182€

vuoden 2018 alusta 50 €/kk 25 €/kk 25 €/kk 12,5 €/kk 400/200€

vuoden 2019 alusta 55 €/kk 27,5 €/kk 27,5 €/kk 14 €/kk 440/222€

vuoden 2020 alusta 60 €/kk 30 €/kk 30 €/kk 15 €/kk 480/240€

Asukaspysäköintitunnusten hinnan kehityksen suhteen on syytä tehdä välitarkastelu alkuvuonna 2017.

Kannattajat: Heta Välimäki

1 äänestys

JAA-ehdotus Esittelijän muutetun esityksen mukaan

EI-ehdotus: Lisätään kappaleen (5) ensimmäiseksi luettelomaviivaksi:
- Liityntäpysäköinnin kehittäminen ja laajentaminen

Jaa-äännet: Silfverberg, Soininvaara

Ei-äännet: Andersson, Lovén, Niiranen, Nikunlassi, Välimäki, Rautava

Tyhjä: Jaakkola

Tyhjiä 1

Poissa 0

Suoritettussa äänestyksessä jäsen Niirasan vastaehdotus voitti äänin 6-2 (1 tyhjä).

2 äänestys



JAA- ehdotus: Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Ei-ehdotus Jape Lovén: Liite 2:

Raportti Helsingin pysäköintipolitiikka, ehdotus s. 47 Kärkitavoitteissa liityntäpysäköinti nostetaan sijalle 9. ja tavoitteet 9.-11 numeroidaan uudelleen 10.-12.

Jaa-äännet: Jaakkola, Sifverberg, Soininvaara

Ei-äännet: Andersson, Lovén, Niiranen, Nikunlassi, Rautava, Välimäki

Tyhjiä 0

Poissa 0

Suoritettuna äänestyksessä jäsen Lovénin vastaehdotus voitti äänin 6-3.

3 äänestys

JAA-ehdotus Risto Rautava: Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne osaltaan hyväksyä lausuntoja varten seuraavine muutoksineen liitteenä 2 olevan Helsingin pysäköintipolitiikan ehdotuksen muutettuna seuraavasti:

- asukaspysäköintiä korotetaan vaiheittain vuodesta 2015 alkaen vaiheittain vuoteen 2021 niin, että kesä- ja talvipysäköinti on saman hintainen sekä tulevat asukaspysäköinnin hinta on nykyisillä alueilla korkeintaan 360 euroa vuodessa ja uusilla alueilla korkeintaan 180 euroa vuodessa.

- talouden toisen ja sitä seuraavien autojen tunnus on 1,5-ertainen ensimmäisen auton asukastunnukseen verrattuna

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne lähettää pysäköintipolitiikkaehdotuksen kaupunginhallitukselle käsiteltäväksi esittäen, että asian valmistelua jatketaan siinä esitettyjen toimenpidelinjausten mukaisesti ottaen huomioon lautakunnan tekemä muutos.

Ei-ehdotus Vastaehdotus:

Jape Lovén: Taulukko 3. Esitys asukaspysäköintitunnuksen hinnan korottamiseksi

Nykyiset alueet Uudet alueet

joulu-maaliskuu huhti-marraskuu joulu-maaliskuu huhti-marraskuu
€/vuosi, nykyinen/uusi

vuoden 2015 alusta 30 €/kk 15 €/kk 15 €/kk 7,5 €/kk 240/120€

vuoden 2016 alusta 38 €/kk 19 €/kk 19 €/kk 9,5 €/kk 304/152€



vuoden 2017 alusta 45 €/kk 22,5 €/kk 22,5 €/kk 11,5 €/kk 360/182€
vuoden 2018 alusta 50 €/kk 25 €/kk 25 €/kk 12,5 €/kk 400/200€
vuoden 2019 alusta 55 €/kk 27,5 €/kk 27,5 €/kk 14 €/kk 440/222€
vuoden 2020 alusta 60 €/kk 30 €/kk 30 €/kk 15 €/kk 480/240€

Asukaspysäköintitunnusten hinnan kehityksen suhteen on syytä tehdä välitarkastelu alkuvuonna 2017.

Jaa-äännet: Andersson, Niiranen, Nikunlassi, Rautava

Ei-äännet: Jaakkola, Lovén, Silfverberg, Soininvaara, Välimäki.

Tyhjiä 0

Poissa 0

Suoritetussa äänestyksessä jäsen Lovénin vastaehdotus voitti äänin 5-4.

4 äänestys

JAA-ehdotus

Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan.

Ei-ehdotus: Jape Lovén: Taulukko 3. Esitys
asukaspysäköintitunnuksen hinnan korottamiseksi

Nykyiset alueet Uudet alueet

joulu-maaliskuu huhti-marraskuu joulu-maaliskuu huhti-marraskuu
€/vuosi, nykyinen/uusi

vuoden 2015 alusta 30 €/kk 15 €/kk 15 €/kk 7,5 €/kk 240/120€
vuoden 2016 alusta 38 €/kk 19 €/kk 19 €/kk 9,5 €/kk 304/152€
vuoden 2017 alusta 45 €/kk 22,5 €/kk 22,5 €/kk 11,5 €/kk 360/182€
vuoden 2018 alusta 50 €/kk 25 €/kk 25 €/kk 12,5 €/kk 400/200€
vuoden 2019 alusta 55 €/kk 27,5 €/kk 27,5 €/kk 14 €/kk 440/222€
vuoden 2020 alusta 60 €/kk 30 €/kk 30 €/kk 15 €/kk 480/240€

Asukaspysäköintitunnusten hinnan kehityksen suhteen on syytä tehdä välitarkastelu alkuvuonna 2017.

Jaa-äännet: Silfverberg, Soininvaara

Ei-äännet: Andersson, Jaakkola, Lovén, Niiranen, Nikunlassi, Rautava
Välimäki

Tyhjiä 0

Poissa 0



Suoritetussa äänestyksessä jäsen Lovénin vastaehdotus voitti äänin 7-2.

05.11.2013 Pöydälle

09.04.2013 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

26.03.2013 Pöydälle

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Juha Hietanen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37120
juha.hietanen(a)hel.fi

Talous- ja suunnittelukeskus 3.10.2013

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Helsingin pysäköintipolitiikka raporttiluonnoksen tarkoituksena on luoda suuntaviivoja, joilla vastataan asukkaiden ja yritysten tulevaisuuden haasteisiin ja tarpeisiin. Luonnoksessa päätavoitteita ovat asukkaiden elämänlaadun parantaminen ja elinkeinoelämän kilpailukyvyyn edistäminen. Muita tavoitteita on mm. pysäköintiratkaisujen vaikutusten ja kustannusten läpinäkyvyys, käyttäjä maksaa -periaate, taloudellisesti tehokkaat pysäköintiratkaisut ja kohtuuhintainen asuminen. Kantakaupungissa tavoitteita ovat korkealaatuinen pysäköintiympäristö ja kivijalkamyymälöiden elinvoimaisuuden edistäminen parantamalla mahdollisuuksia lyhytaikaiseen pysäköintiin. Raporttiluonnoksessa luodaan suuntaviivoja em. tavoitteille. Luonnoksen mukaan pysäköintipolitiikan tavoitteiden on kannustettava ja ohjattava omalta osaltaan liikkuja kestävien kulkumuotojen valintaan. Palvelulähtöisten pysäköintiratkaisujen on tulevaisuudessa perustuttava enemmän asukkaiden ja yritysten todellisiin tarpeisiin.

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että kaupunginvaltuusto hyväksyi Helsingin pysäköintipolitiikka raporttiluonnoksen jälkeen 24.4.2013 kaupungin strategiaohjelman 2013–2016. Strategiaan sisältyy yhtenä tavoitteena liikennepolitiikan eri osa-alueiden koordinaation parantaminen, jonka toimenpiteenä yhdensuuntaistetaan liikkumista ja liikennettä koskevien eri toimenpidealueiden tavoitteet ja valinnat laatimalla Helsingin kokonaisvaltainen liikenteen kehittämisohjelma (nyk. Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma). Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman tavoitteena on tukea liikennesuunnittelussa tehtäviä valintoja ja ohjata Helsingin liikennepolitiikan suuntaa osana kaupunkisuunnittelua. Kehittämisohjelma vastaa Helsingin kaupungin



strategiaohjelmassa asetettuihin tavoitteisiin ja tukee Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) tavoitteita. Kehittämishojelman on tarkoitus valmistua vuoden 2013 loppuun mennessä.

Talous- ja suunnittelukeskuksen mielestä on tärkeää, että Helsingin pysäköintipolitiikan keskeisimmät osat on tarkasteltu yhtenä kokonaisuutena. Pysäköintipolitiikassa esiin nostetut kokonaisuudet kytkeytyvät liikennepolitiikan ohella kaupungin strategiaan, asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelmaan 2012 sekä elinkeinopolitiikkaan. Pysäköintipolitiikan raporttiluonnoksessa pysäköinnin strategialinjaukset tulee jatkovalmistelussa selkeämmin kytkeä kaupungin strategiaohjelman 2013–2016 tavoitteisiin. Erityisesti tulisi kiinnittää huomiota strategiaohjelman tavoitteeseen ”Helsinki on Suomen yritysmyönteisin kaupunki vuonna 2016”. Helsingin pysäköintipolitiikka on olennainen osa strategiaohjelman pohjalta laadittavaa liikkumisen kehittämissuunnitelmaa, jossa sitä koskevat päälinjaukset tulisi myös määritellä. Pysäköintipolitiikan linjausten tulisi myös tukea enemmän strategiaohjelman ja asumisen ja maankäytön toteuttamissuunnitelman keskeisen täydennysrakentamistavoitteen toteutumista.

Talous- ja suunnittelukeskuksen mielestä raporttiin tulisi lisätä tärkeälle huolto- ja tavaraliikenteen pysäköinnille sekä työmaapysäköinnille oma kärkitoimenpide. Myös muualta Suomesta tulevan henkilöautoliikenteen ja lisääntyvän matkailun pysäköinnin tarpeet tulisi ottaa toimenpiteissä huomioon. Jatkovalmistelua varten talous- ja suunnittelukeskus esittää lisäksi jäljempänä lähinnä elinkeinopolitiikan- ja täydennysrakentamissuunnitelman näkökulmasta näkemyksiään yksityiskohtaisemmin. Osa näistä toimenpiteistä on sellaisia, jotka parantavat esim. täydennysrakentamisen edellytyksiä, jolloin niiden edistäminen on kiireellistä.

Pysäköintipolitiikan kytkeytyminen elinkeinopolitiikkaan

Helsingin kilpailuasema yritysten sijaintipaikkana

Yritykset sijoittuvat nykyisin pääsääntöisesti vuokralle tiloihin, jotka rakennuttaja on toteuttanut yhdessä kiinteistösijoittajan kanssa. Kiinteistösijoittaja toteuttaa yleispätevää tilaa saadakseen tiloille kysyntää ja voidakseen aikanaan myös luopua tiloista. Yritysten, sijoittajien ja kaupungin tontinluovutustavoitteiden yhteensovittaminen on tärkeää, jotta yrityksiä saadaan Helsinkiin. Samalla kun toimitilaa muutetaan asumiseen, on tärkeää osoittaa yrityksille uusia soveltuvia, myös pysäköintitarpeet täyttäviä sijaintipaikkoja muualta Helsingistä.

Helsingin yritysmyönteisyyden kannalta on tärkeää tunnistaa, mitkä seikat nostavat rakentamisen kustannuksia muuta maata korkeamman



maan hinnan lisäksi. Kaupungin päättämällä asemakaavaratkaisuilla ja -määräyksillä, jotka koskevat myös pysäköintiä on olennaista vaikutusta rakentamisen kustannuksiin (esim. pysäköintipaikkojen lukumäärä ja pysäköinnin toteuttaminen maantasoon tai esim. laitokseen). Helsingin hyvästä imagosta huolimatta, yritys voi korkeiden kustannusten vuoksi hakeutua Helsingin ulkopuolelle.

Yritykset valikoivat tontteja entistä tarkemmin, jolloin kohteet, jotka ovat saavutettavissa sekä hyvillä julkisilla liikenneyhteyksillä että henkilöautoliikenneyhteyksillä toimivine pysäköintiratkaisuineen ovat etusijalla. Helsingin seudun kauppakamarin äskettäin 2013 julkaistussa Kuntakyselyssä Helsinki sai kritiikkiä nimenomaan pysäköinnin ja liikenteen järjestelyistä.

Kaavoituksessa uudet toimistokohteet on järkevää osoittaa hyvien joukkoliikenne- ja tieyhteyksien välittömään läheisyyteen kuten strategisessa linjauksessa 1 todetaan. Tällä tuetaan myös joukkoliikenteen käyttöä työmatkaliikenteessä.

Toimitilojen normin ylittävien pysäköintipaikkojen yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointi

Raporttiluonnoksen yhteydessä on laskettu liikennejärjestelmään syntyvät ns. yhteiskuntataloudelliset haitat (s. 40). Selvityksessä todetaan, että nykyisin yritykset vaativat enemmän pysäköintipaikkoja kuin laskentaohje sallisi ja että vaatimukseen suostutaan kaavoituksessa usein elinkeinopoliittisista syistä (s. 40). Tämä menettely kertoo toisaalta joustavuudesta, mutta myös siitä, että työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohje voi olla liian joustamaton. Myös yhteiskuntataloudellisten haittojen laskentamallin luotettavuudesta tulisi saada enemmän tietoa.

Luonnoksessa esitetään, että jatkossa autopaikkamäärien laskentaohjeen enimmäisnormin ylittämistä tulisi maksaa ”haittamaksu”. Toisaalta todetaan, että mikäli hyödyt kuten esimerkiksi yhteisöverotulot ovat haittoja suuremmat, korvausta ei perittäisi. Tällaisen menettelyn soveltaminen ei ole yritysmuoneteistä ja heikentäisi mm. kasvuyrityksien mahdollisuuksia.

Raporttiluonnoksen kehittämistarpeena on esitetty, että ”pysäköinti ei saa heikentää Helsingin kilpailuasemaa asukkaista ja yrityksistä”. Myös kärkitoimenpiteessä 2 todetaan, että Helsingin kilpailuasemaa yritysten sijaintipaikkana ei saa heikentää. Helsingin osuus työpaikoista Uudellamaalla oli vuonna 2011 pudonnut hieman alle 50 prosenttiin, kun se vielä vuonna 1980 oli lähes 60 prosenttia.

Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeiden tarkistaminen



Helsingissä on käytössä vuonna 1994 laadittu työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohje, jossa on määritelty autopaikkojen enimmäisnormi kantakaupunkiin (ydinkeskusta 1 ap/ 500 kem², muualla 1 ap/ 350 kem²), vaihteluväli kantakaupungin pohjoisosiin ja Pitäjänmäelle sekä vähimmäisnormi muualla kaupunkiin (1 ap/ 75 kem² ja 1 ap/ 60 kem²). Vastaavasti naapurikaupunkien toimistokohteissa autopaikkoja pitää toteuttaa vähintään yksi autopaikka 50 kerrosneliometriä kohti. Nykyisellään naapurikaupungeissa sallitaan rakentaa autopaikkoja enemmän kuin Helsingin esikaupunkialueilla ja huomattavasti enemmän kuin Helsingin ydinkeskustassa. Helsingin osuus työpaikoista Uudellamaalla oli vuonna 2011 pudonnut hieman alle 50 prosenttiin, kun se vielä 1980-luvulla oli lähes 60 prosenttia. Tilankäytön tehostumisen myötä nykyisellä laskentatavalla autopaikkojen määrä työntekijää kohti laskee entisestään, koska autopaikkojen määrä kytkeytyy tilojen pinta-alaan.

Raporttiluonnoksessa todetaan, että liikenne- ja ympäristöpoliittiset tavoitteet edellyttävät enimmäisnormin määrittämistä kaupan autopaikoille koko kaupungissa ja toimistokohteiden autopaikoille raidekaupungissa. Lisäksi todetaan, että työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeiden tulee noudattaa samoja periaatteita koko Helsingin seudulla (Kärkitoimenpide 2 b). Pysäköintinormin päivittäminen on välttämätöntä, mutta uuden määrittelyn tulee perustua tilankäytön tehostumiseen ja alueen saavutettavuuteen joukkoliikenteellä. Myös markkinatilanne tulee ottaa huomioon. Jotta toimitilarakentamisen uudet pysäköintipaikkamääräykset vastaisivat myös elinkeinoelämän ja kiinteistömarkkinoiden tarpeisiin, normien uudelleen määrittelyssä tulee kuulla rakennuttajia ja elinkeinoelämän edustajia.

Yritysten toimintaympäristön ja toimintaedellytysten kehittäminen

Selvityksessä on hyvin tunnistettu nykymuotoisen yrityspysäköintijärjestelmän puutteet. Kärkitoimenpiteessä 4 yrityspysäköintijärjestelmää esitetään laajennettavan tuotteella, joka olisi voimassa usealla tai kaikilla vyöhykkeillä. Lisäksi järjestelmän kehittämistä selvitetäisiin laajemminkin yhdessä elinkeinoelämän kanssa. Tätä ehdotusta kannattaa harkita ja selvittää tarkemmin jatkossakin.

Asiointipysäköinnin merkitystä korostetaan selvityksessä monissa kohdin. Asiointipysäköinnin tukemiseksi esitetään progressiivisen hinnoittelun käyttöönottoa (s. 65) ja mm. pitkäaikaisen pysäköinnin siirtämistä pois kadulta esimerkiksi pysäköintilaitoksiin. Molemmat tavoitteet ovat tässä yhteydessä tarkoituksenmukaisia, mutta edellyttävät onnistuakseen asian huolellista valmistelua yhdessä eri



sidosryhmien (asukkaat, yritykset, pysäköinti-operaattorit) kanssa. Kaavoitettaessa kivijalkaliiketilaja ja muita palvelutiloja uusille alueille tulee lisäksi varmistaa, että tilojen läheisyyteen sijoitetaan lyhytkestoista asiointia varten riittävästi pysäköintipaikkoja kaupallisten palvelujen toimintaedellytysten turvaamiseksi. Tältä osin selvitystä tulisi täydentää ao. toimenpiteellä.

Erityisesti kantakaupungissa sijaitsevien liike- ja muiden tilojen tavarantoimituksen edellytykset tulee ottaa suunnittelussa ja toteutuksessa nykyistä paremmin huomioon esimerkiksi varaamalla kadunvarsilta riittävästi paikkoja jakeluliikennettä ja tavarantoimitusta varten silloin kun huoltoa ei ole mahdollista suorittaa esimerkiksi pihan puolelta. Myös sähköisen kaupankäynnin lisääntyminen edellyttää lyhytaikaisten pysäköintipaikkojen varaamista jakeluliikenteelle eri puolilla kaupunkia.

Selvityksessä on jätetty vähälle huomiolle sinänsä kannatettava toimenpide keskustan huoltotunnelin tehokkaammasta hyödyntämisestä (sivu 68). Tätä toimenpidettä, jolla parannettaisiin sekä ydinkeskustan yritysten toimintaedellytyksiä että lisättäisiin toimivuutta ja viihtyisyyttä alueella, tulisi korostaa enemmän.

Helsinkiin tullaan töihin paitsi naapurikaupungeista myös muualta seudulta. Joukkoliikenteen kehittäminen on tärkeää erityisesti Helsingin naapuri- ja kehyskunnissa, jotta niissä joukkoliikenteen osuus työmatkaliikenteessä kasvaisi. Liityntäpysäköinti tulee nähdä aikaisempaa vahvemmin osana seudullisen työmatkaliikenteen matkaketjuja. Liityntäpysäköintipaikkoja tulisi rakentaa riittävästi raideliikenteen asemien yhteyteen seudun muihin kuntiin. Lisäksi tulee kehittää toimintamalleja, joiden avulla varmistetaan se, että liityntäpysäköintialueet Helsingissä ovat pääosin liityntäliikenteen matkustajien käytössä Helsinkiin tullaan asiointi- liikematkoille autolla muualta Suomesta. Elinkeinoelämän turvaamiseksi myös nämä pysäköintitarpeet on otettava huomioon.

Yritysten liikkumissuunnitelmat

Selvityksen kohdassa ”Muita toimenpiteitä” (s. 69) on esitetty, että kaupunki alkaisi vaatia ratikka- ja raidekaupunkiin sijoittuvilta yrityksiltä ns. liikkumissuunnitelmien laatimista. Selvityksessä ei kuitenkaan ole kuvattu, mitä liikkumissuunnitelmalla tarkkaan ottaen tarkoitetaan.

Vaatimukseen liikkumissuunnitelmien laadinnasta liittyy käytännön ongelmia: niissä tapauksissa, joissa yritys sijoittuu vuokralle olemassa olevaan yksityisen tahon omistamaan rakennukseen, kaupungille ei välttämättä välity tietoa yrityksen sijoittumisesta etukäteen. Liikkumissuunnitelmien laadintavelvollisuus asettaisi yritykset



eriarvoiseen asemaan. Suunnitelmien ja hallinnollisten dokumenttien vaatiminen ei ole nykyaikaista hallintoa. Vaatimus liikkumissuunnitelmien laadinnasta tulisi ehdottomasti poistaa raportista.

Yhteenvedona elinkeinopolitiikan näkökulmasta pysäköintipolitiikan keskeiset tavoitteet ovat seuraavat:

- Uudet toimitilat tulisi osoittaa joukkoliikenteellä ja henkilöautolla hyvin saavutettaville paikoille, joissa on otettu huomioon yritysten erilaiset pysäköintitarpeet.
- Toimitilojen pysäköinnin laskentaohjeita uudelleen määriteltäessä tulisi huolehtia siitä, että Helsingin kilpailukykyä yritysten sijaintipaikkana ei heikennettä.
- Asiointipysäköinnin mahdollistamista kantakaupungissa progressiivisen pysäköintimaksun avulla ja uusilla alueilla kaavoittamalla pysäköintipaikkoja kadunvarsiliiketilojen läheisyyteen tulisi tarkemmin selvittää.
- Yrityspysäköintijärjestelmää tulisi kehittää yhdessä elinkeinoelämän kanssa siten, että yritysten käyttöön tuodaan erilaisia yritysten tarpeisiin vastaavia pysäköintitunnuksia ja -palveluja.

Pysäköintipolitiikan kytkeytyminen täydennysrakentamiseen

Pysäköintipolitiikan raporttiluonnoksessa esiin nostetut täydennysrakentamisen pysäköintiin liittyvät haasteet on tunnistettu täydennysrakentamisprojektissa. Erityisesti tonttien lisärakentamisessa vanhojen pysäköintipaikkojen uudelleen sijoittelu ja uusien paikkojen toteuttaminen muodostuvat monesti kynnyskysymyksiksi ja hankkeet pysähtyvät tai kariutuvat kalliiden pysäköintiratkaisujen vuoksi. Täydennysrakentamiskorvauksessa otetaan huomioon kynnysinvestoinnit, joihin luetaan muun muassa pysäköintiratkaisut, tästä huolimatta vanhojen autopaikkojen uudelleen sijoittaminen nähdään monesti liian kalliiksi tai haastavaksi toteuttaa.

Täydennysrakentamisprojekti ja lähiöprojekti ovat yhteistyössä laatimassa konsulttityötä lisä- ja täydennysrakentamisen pysäköintiratkaisuista. Selvityksen tavoitteena on edistää täydennysrakentamisen toteutusedellytyksiä kehittämällä pysäköinnin toiminnallisia, taloudellisia ja hallinnollisia lähtökohtia. Konsulttityön tulokset tulisi hyödyntää pysäköintipolitiikan raporttiluonnoksen jatkovalmistelussa.

Pysäköinnin strategisten linjausten arviointia



Pysäköinti nähdään yhtenä tekijänä eheän ja monimuotoisen kaupunkirakenteen toteuttamisessa. Valmisteilla oleva yleiskaava perustuu ajatukseen verkostokaupungista, jossa vahvistetaan erityisesti yhdyskuntarakenteen solmukohtia. Kaupunkirakenteen monipuolistaminen ja verkostokaupungin tukeminen on tärkeää, mutta sekoittunut rakenne ei voi olla kaikkialla itseisarvo. Alueet täytyy analysoida ja varmistaa, että monipuolisille toiminnoille on todellista kysyntää.

Raporttiluonnoksessa esitetty kaupungin jako ratikka-, raide- ja bussikaupunkiin on perusteltu ja kuvaa yleisrakennetta hyvin. On muistettava, että näiden alueiden sisälle sijoittuu rakenteeltaan ja kehittämisedellytyksiltään hyvin erilaisia alueita ja pysäköintiin liittyviä toimenpiteitä ei voi puhtaasti yhdistää tähän jakoon. Osassa raidekaupunkia sekoittuneen rakenteen toteuttaminen voi olla haastavaa ja tämä tulee ottaa huomioon pysäköintiratkaisuja mietittäessä.

Koska ihmisten liikkumistarve ja toiminnallinen alue ei rajoitu pääkaupunkiseudulla kuntarajoihin, on erittäin tärkeää tehdä seudullista yhteistyötä etenkin liityntäpysäköinnin saralla.

Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteuttamisohjelman täytäntöönpanopäätöksessä talous- ja suunnittelukeskukselle annettiin tehtäväksi laatia yhteistyössä muiden hallintokuntien kanssa esitys, miten asuintalojen autopaikkojen kustannukset voidaan kohdentaa nykyistä paremmin autopaikkojen käyttäjille. Selvitys valmistuu vuoden 2013 loppuun mennessä. Pysäköintipolitiikassa on todettu tämän olevan yksi keino asumiskustannusten kohtuullistamiseen, vaikka toimivan ratkaisun löytäminen on tähän saakka osoittautunut haastavaksi. Toiseksi keinoksi on esitetty vähäautopaikkaisia tai autottomia yhtiöitä, joita on toteutettu uusille projektialueille. Näistä kohteista kootaan kokemuksia ja niiden perusteella kehitetään edelleen vähäautopaikkaisia tai autottomia ratkaisuja. Autopaikkojen kustannusten kohtuullistamisselvityksestä saatavia tuloksia tulisi hyödyntää myös Pysäköintipolitiikka raporttiluonnoksen jatkovalmistelussa.

Kohtuuhintaisen asumisen tukeminen on erittäin tärkeää ja kannatettavaa. Helsingissä alueet ovat hyvin erilaisia ja kaikkialla -käyttäjä maksaa periaate ei toimi. Pysäköintiratkaisujen toteuttamiskelpoisuutta ja kustannuksia tulee miettiä alueittain. Pysäköintiratkaisuilla ei tule nostaa tarpeettomasti kustannuksia tai hankaloittaa alueen asuntorakentamisen toteuttamista. Tämän vuoksi on tärkeää etsiä uudenlaisia pysäköintiratkaisuja sekä teknisiä toteutustapoja.



Kärkitoimenpiteiden arviointia

Vuorottaispysäköinti on kannatettava ajatus etenkin sekoittuneilla alueilla. Vuorottaispysäköinnin käytännön toteutukseen liittyy varsinkin isoissa keskittymissä haasteita. Raporttiluonnoksessa ei oteta kantaa vuorottaispysäköinnin toteutusratkaisuihin, mutta kaupunkitasolla yhteisesti sovituilla toimintatavoilla ja periaatteilla on toteutuksen kannalta suuri merkitys. Vuorottaispysäköinnissä on selkeästi määriteltävä, mitä pysäköintipaikan hinnalla saa ja miten taataan asukkaan oikeus pysäköintipaikkaan. Vuorottaispysäköinnin kehittäminen vaatii linjauksia mm. siitä, mitä laskentaohjeita sovelletaan, kuka yhteiskäytöstä päättää ja miten hankkeet rahoitetaan sekä kuka toteuttamista koordinoi. Käytännön kysymykset tulee ratkaista ennen kuin vuorottaiskäyttö otetaan periaatteeksi.

Pysäköinnin laskentaohjeiden tarkistaminen ja joustavuuden kehittäminen on tärkeää etenkin täydennysrakentamisen kannalta. Täydennysrakentamisessa korostuvat tapauskohtaiset ratkaisut, jolloin laskentaohjeiden tulisi joustaa kohtuuhintaisen asuntorakentamisen toteuttamisedellytysten turvaamiseksi. Laskentaohjeiden tulisi kehittyä niin, että joustoperiaatteet olisivat yhteisesti määriteltynä. Tätä varten tarvitaan koottua tietoa esimerkiksi alueiden pysäköintipaikkojen määrästä ja käyttöasteista.

Keskitettyihin pysäköintiratkaisuihin liittyy haasteita sekä uudisalueilla että täydennysrakentamiskohteissa. Uusilla alueilla pysäköintiratkaisun tulisi olla vaihteittain toteuttavissa. Keskitetyn ratkaisun koko ja toteuttamisessa mukana olevien osapuolien määrä on toteuttamisedellytysten kannalta merkittävä asia. Keskitettyjen ratkaisujen tulee olla taloudellisesti kannattavia ja hallinnollisesti toteuttamiskelpoisia. Lisäksi tulisi löytää ratkaisuja, joissa kaupungille ei koituisi takausvastuita tai muita ylimääräisiä rahallisia panostuksia.

Raporttiluonnoksessa ehdotetaan esimerkiksi Jätkäsaarta pilotiksi pysäköinnin maksamiseen matkapuhelimella. Jätkäsaaren suunnitteluperiaatteet ovat olemassa ja rakentaminen on käynnissä. Alueella on tällä hetkellä tarve kehittää toimiva pysäköintijärjestelmä, joten aikataulullisesti Jätkäsaari ei soveltune mobiilipalvelun kokeilualueeksi.

Lisätiedot

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

Kiinteistölautakunta 19.09.2013 § 486

HEL 2013-004099 T 08 00 00



Päätös

Lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle Helsingin pysäköintipolitiikka -raporttiluonnoksesta seuraavan lausunnon:

Yleistä

Helsingin pysäköintipolitiikka -raporttiluonnos on laaja-alainen selvitys, jossa käsitellään kattavasti sekä asukaspysäköintiä että elinkeinotoimintaan liittyviä pysäköintikysymyksiä. Raportissa esitetään useita pysäköinnin järjestämiseen liittyviä strategisia linjauksia sekä toimenpiteitä niiden toteuttamiseksi. Tätä voidaan kiinteistölautakunnan näkemyksen mukaan pitää positiivisena.

Pysäköinnin järjestäminen ja pysäköintiin liittyvä normisto on nykyisellään yksi keskeisimpiä maakäytöllisiä kysymyksiä, jolla on merkittävä vaikutus mm. ympäristöön, asuinalueiden viihtyisyyteen, maakäytön tehokkuuteen, kaupungin maaomaisuuden arvoon sekä kaupungin mahdollisuuksiin kilpailla uusista asukkaista ja yrityksistä. Tehtävien strategisten linjausten ja valittavien toimenpiteiden tuleekin olla pitkällä tähtäimellä realistisia ja niiden tulee kaikissa tilanteissa huomioida myös kaupungin asema seudullisessa kilpailutilanteessa.

Jäljempänä käsitellään raporttiluonnoksessa ehdotettuja strategisia linjauksia erityisesti kiinteistötoimen tehtävien näkökulmasta. Numerointi on yhdenmukainen raporttiluonnoksessa esitetyn kanssa.

Pysäköintipolitiikan strategisia linjauksia

1

Pysäköinti tukee ekologisesti kestäväää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista

Velvoiteautopaikkojen laskentaohjeet:

Linjauksessa todetaan, että uusilla asuinalueilla ja täydennysrakentamiskohteissa on oltava mahdollista poiketa pysäköinnin laskentaohjeista nykyistä joustavammin. Asetettua linjausta voidaan pitää kannatettavana. Erityisesti rakennettuun kaupunkiympäristöön sijoittuvien täydennysrakentamishankkeiden osalta vanhojen olemassa olevien talojen sekä rakennettavien uudiskohteiden pysäköinnin järjestäminen johtaa hyvin usein erittäin kalliisiin pysäköintiratkaisuihin, jotka tekevät täydennysrakentamisen helposti taloudellisesti kannattamattomaksi. Esimerkiksi hyvien liikenneyhteyksien ääreen sijoittuvia täydennysrakentamiskohteita tulisi pystyä toteuttamaan ns. vähäautoisina tai autottomina hankkeina.



Kaupunki on luovuttanut asuntotontteja autottomia/vähäautoisia asuntohankkeita varten Jätkäsaaresta ja Kalasatamasta. Vastaavan tyyppisiä hankkeita on syytä toteuttaa myös jatkossa, mikäli ensimmäisistä kohteista saatavat kokemukset osoittautuvat positiivisiksi.

Keskitetetyt pysäköintijärjestelyt ja autopaikkojen käytön tehostaminen:

Raportin mukaan alueen pysäköintiä tulee tarkastella kokonaisuutena eikä tonttikohtaisesti. Edelleen raportissa todetaan, että kaavoituksella voidaan vaikuttaa asuntojen ja toimitilojen sijoittumiseen sekä luoda edellytykset vuoroittaispysäköinnin mahdollistavalle toimintojen sekoittamiselle. Pyrkimystä vuoroittaispysäköinnin lisäämiseen voidaan pitää kannatettavana, mutta samalla tulee huomioida asunto- ja toimitilamarkkinoiden eri alueille asettamat rajoitteet. Läheskään kaikilla alueilla ei voimakkaasti sekoittuneelle maankäytölle ole edellytyksiä, sillä nykyisellään suuret toimitilakeskittymät sijoittuvat käytännössä vain hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle ja työpaikka-alueiksi profiloituneille alueille. Pyrkimys vuoroittaispysäköinnin lisäämiseen ja sekoittuneeseen maankäyttöön ei saa ohjata kaavoitusta alueiden rakentumisen kannalta epärealistiseen suuntaan.

Uusille alueille rakennettavien autopaikkojen tehokkaamman käytön mahdollistaminen edellyttää pysäköinnin keskitettyä järjestämistä laitoksiin, mikä on lähes poikkeuksetta maantasoista pysäköintiä merkittävästi kalliimpaa. Kaikilla alueilla keskitettyyn pysäköintiin ei ole taloudellisista syistä edellytyksiä. Yhteispysäköintilaitosten hallinnointia varten tulee yleensä perustaa kaupungin toimesta alueellinen pysäköintiyhtiö. Yksityiset pysäköintialan toimijat eivät kiinteistölautakunnan käsityksen mukaan ole ainakaan nykyisellään kiinnostuneita velvoitepysäköintiin tarkoitettujen pysäköintilaitosten toteuttamisesta ja hallinnoinnista, koska se ei ole tällä hetkellä taloudellisesti kannattavaa liiketoimintaa.

Pysäköintiyhtiöiden perustaminen ja hallinnointi edellyttää mm. hallinnollista, juridista ja taloudellista erityisosaamista ja on usein varsin vaativaa ottaen erityisesti huomioon alueiden rakentumisen pitkä aikajänne. Kaupungilla on pysäköinti- ja vastaavien yhtiöiden perustamisesta kuitenkin jo varsin paljon kokemusta. Kaupungilla ei kuitenkaan ole nimetty vastuullista tahoa, jonka tehtäviin laajat alueelliset yhteisjärjestelyt varsinaisesti kuuluisivat. Tämä ei ole omiaan edistämään saatujen kokemusten ja osaamisen hyödyntämistä. Mikäli alueellisten pysäköintilaitosten määrä tulevaisuudessa lisääntyy, tulee näille hankkeille nimetä vastuutaho ja tälle osoittaa riittävät resurssit. Kiinteistötoimi ei nykyisellään omaa riittäviä resursseja. Selvitettäväksi voisi tulla myös toimintamalli, jossa kaikki eri alueille toteutettavat



pysäköintilaitokset toteutettaisiin yhden, kaupungin perustaman ja hallinnoiman, yhtiön toimesta. Tämä antaisi todennäköisesti hyvät mahdollisuudet tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä ja saattaisi tuoda myös kustannussäästöjä esim. hallinnon ja ylläpidon järjestämisessä. Koko kaupungin alueella toimiva yhtiö voisi ottaa hoidettavakseen myös vapaana olevien autopaikkojen välitystoimintaa, joka osaltaan tehostaisi jo rakennettujen autopaikkojen käyttöä.

Edellä mainitun lisäksi keskitettyjen, yleensä hyvin suurien, pysäköintilaitosten yhdeksi haasteeksi muodostuu pysäköintilaitosten rakentamisen aikataulu suhteessa alueen muun rakentamisen edistymiseen, eli usein hyvin vahvasti etupainotteiset investoinnit. Investointien etupainotteisuus lisää rahoituskuluja ja vaikeuttaa pysäköintiyhtiön taloudenpitoa. Koska yhteispysäköintilaitokset joudutaan toteuttamaan jo alueen rakentamisen alkuvaiheessa, reagointimahdollisuudet vastaisuudessa mahdollisesti tapahtuviin maankäytön muutoksiin ovat vähäiset. Tällöin voidaan joutua esim. tilanteeseen, jossa autopaikkoja on toteutettu yli lopullisen tarpeen. Tämä riski korostuu erityisesti kalliopysäköintiratkaisujen osalta, jotka joudutaan toteuttamaan suurelta osin yhdellä kertaa. Yhteispysäköintilaitosten toteutettavuuden kannalta olisikin erittäin tärkeää löytää rakennusteknisiä ratkaisuja, jotka mahdollistaisivat pysäköintilaitosten vaiheittaisen toteuttamisen alueen muun rakentamisen sekä kulloisenkin kysynnän mukaan.

2

Pysäköinnissä otetaan huomioon kaupungin eri osien erityispiirteet

Raporttiluonnoksen mukaan Helsinki voitaisiin jakaa karkeasti kolmeen luonteeltaan erilaiseen alueeseen, joita ovat ratikkakaupunki, raidekaupunki sekä bussikaupunki. Näiden alueiden ominaisuudet ja pysäköintitarpeet poikkeavat toisistaan ja tämä huomioitaisiin myös alueiden suunnittelun lähtökohdissa. Jaottelua voidaan lautakunnan näkemyksen mukaan pitää onnistuneena lähtökohtana.

Ratikkakaupungissa tavoitteena pidettäisiin katutilan vapauttamista pitkäkestoisesta pysäköinnistä lyhytkestoiseen pysäköintiin sekä asiointipysäköintiin. Tavoite tukee lautakunnan näkemyksen mukaan pienten esim. kivijalkaliiketiloihin sijoittuvien liikkeiden ja yritysten toimintaedellytyksiä ja parantanee myös ympäristön laatua. Tavoitetta voitaisiin edistää esim. luomalla edellytyksiä autohotellitoiminnalle.

Raidekaupungin osalta esitettyä tavoitetta joukkoliikenteeseen tukeutuvasta kantakaupunkimaisesta yhdyskuntarakenteesta voidaan pitää kannatettavana. Raidekaupungin täydennysrakentamisalueilla pysäköintinormeja tulee pystyä soveltamaan erityisen joustavasti.



Raideliikenteen käytön edistämisen kannalta toimivan liityntäpysäköinnin rooli lienee yksi keskeisimmistä.

Bussikaupungin tavoitteeksi otettaisiin muun ohella keskitetyt pysäköintiratkaisut, jotka mahdollistavat autopaikkojen käytön tehostamisen. Vaikka tavoitetta sinällään voidaan pitää kannatettavana, tulee lautakunnan mielestä huomata, ettei kantakaupunkimaisen tehokkaalle ja tästä aiheutuvalle laitospysäköinnille ole monilla esikaupunkialueilla taloudellisia edellytyksiä.

3

Pysäköinti palvelee Helsingin ja koko metropolialueen tulevaisuuden visiota.

Lautakunta pitää tärkeänä raporttiluonnoksessa esitettyä huomiota siitä, ettei Helsinki tee pysäköintipolitiikkaansa yksin, vaan Helsingin tekemillä ratkaisuilla voi olla merkittäviäkin vaikutuksia Helsingin kilpailukykyyn niin toimitila- kuin asuntorakentamisenkin osalta. Lisäksi merkittävät joukkoliikennehankkeet (ja niihin liittyvät liityntäpysäköintikysymykset) edellyttävät kaikissa tilanteissa tiivistä yhteistyötä ja yhteistä näkemystä seudun kaupunkien kesken.

Kiinteistölautakunta pitää Helsingin kilpailukykyyn kannalta erityisen tärkeänä, etteivät tehtävät pysäköintipoliittiset linjaukset ja näiden pohjalta aikanaan tehtävät kaavaratkaisut estä tai vaikeuta jo nykyisellään vähälukuisten uusien toimitilahankkeiden sijoittumista Helsinkiin. Työpaikkojen sijoittaminen Helsinkiin hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle ja lähelle työntekijöitä lienee kiistatta ympäristön kannalta paras mahdollinen vaihtoehto. Mainittuun viitaten lautakunta toteaaakin, että myös toimitilahankkeiden osalta pysäköintinormiston tulee olla riittävän joustava ja mahdollistaa tapauskohtaisten erityispiirteiden huomioimisen kaavaratkaisuissa.

4

Pysäköinti tukee asumiskustannusten kohtuullistamista

Autopaikkojen järjestäminen on usein yksi suurimmista yksittäisistä kustannustekijöistä asuin- ja toimitilahankkeissa. Autopaikkojen toteutuskustannukset vaikuttavat siten rakentamiskustannuksia nostavasti. Sääntelemättömässä omistus- ja vuokra-asuntotuotannossa rakennuskustannusten nousu ei kuitenkaan lähtökohtaisesti yksittäisen hankkeen osalta nosta asuntojen myyntihintaa tai vuokraa, koska ne määräytyvät rakentamiskustannuksista riippumatta markkinaehtoisesti. Korkeat rakentamiskustannukset voivat kuitenkin vaikuttaa hankkeita hidastavasti tai toteutuksen estävästi, mikäli rakennuskustannukset nousevat liian korkeiksi suhteessa ko. alueen asuntojen



markkinahintaan / -vuokraan. Tämä koskee osaltaan myös toimitilahankkeita. Lisäksi korkeat rakentamiskustannukset lisäävät rakentamisen pääomatarvetta, joka puolestaan rajoittaa osaltaan pienempien rakennusalan toimijoiden mahdollisuuksia hankkeiden toteuttamiseen ja heikentää näin rakennusalan kilpailua. Tästä syystä valittavien pysäköintiratkaisujen ja vaadittavien autopaikkojen määrän tulisi olla kohtuullisia.

Helsingin asuntopoliittisten tavoitteiden mukaan 60 prosenttia asuntotuotannosta tulisi olla kohtuuhintaista omakustannusperusteista asuntotuotantoa (esim. Hitas ja ARA-vuokra). Näissä hankkeissa autopaikkojen toteutuskustannukset vaikuttavat suoraan asuntojen myyntihintaan tai perittävään vuokraan. Näin ollen näiden hankkeiden osalta tulisikin autopaikkojen toteutus- ja käyttökustannukset erottaa selvästi asumisen hinnasta ”käyttäjä maksaa” -periaatteen mukaisesti, kuten raporttiluonnoksessa esitetäänkin. Periaatteen toteuttamiseksi tarvittavia mekanismeja on selvitetty useaan otteeseen viimeisten vuosikymmenien aikana, mutta soveltuvaa ja riittävän yksinkertaista mallia ei ole löydetty. Kiinteistölautakunta pitää tärkeänä, että jatkossa selvitetään ja kokeillaan erilaisia malleja käyttäjä maksaa -periaatteen toteutumisen edistämiseksi.

Kiinteistölautakunta pitää kokemukseen perustuen tärkeänä, että alueiden pysäköintitarpeet ratkaistaan tonttien ja alueiden rakentamisen yhteydessä. Alueiden valmistumisen jälkeen ns. 2-vaiheen autopaikat jäävät suurella todennäköisyydellä toteuttamatta. Tämä erityisesti, jos näiden toteuttaminen jätetään yksin taloyhtiöiden harteille, joilla ei ole asiaan kuuluvaa osaamista eikä usein kykyä tarvittavaan päätöksentekoon. Kiinteistölautakunnan näkemyksen mukaan esim. menettelyä, jossa asuntohankkeiden autopaikoista toteutetaan rakentamisen yhteydessä vain rakentamishetken kysyntää vastaava määrä ja myöhemmin autopaikkoja toteutetaan kysynnän niin vaatiessa, ei voida pitää kovinkaan realistisena. Jotta tällainen menettely voisi olla realistinen, tulisi lisää autopaikkojen rakentaminen hoitaa keskitetysti esim. kaupungin toimesta ja tätä varten erikseen osoitetuille autopaikkatonteille. Kustannuksista vastaisivat tällöin luonnollisesti autopaikkojen käyttäjät.

6

Pysäköinnissä otetaan huomioon asukkaiden, yritysten ja muiden käyttäjien erilaiset tarpeet.

Lautakunta pitää myönteisenä tavoitetta, jonka mukaan pysäköinnin ohjaamisessa pyritään siirtymään staattisista ja kategorisesti sovellettavista ohjeista joustavaan, käyttäjien tarpeet huomioivaan normistoon. Esimerkiksi yritysten pysäköintitarpeet vaihtelevat



tapauskohtaisesti mm. toimialan mukaan. Myös yritysten toimitilaratkaisut ovat kehittyneet viime vuosina ja kehittynevät myös tulevaisuudessa. Esimerkiksi viimeisen 20 vuoden aikana toimitilahankkeissa keskimääräinen tilatarve (neliö/henkilö) on pudonnut puoleen ja tämä kehitys tulee todennäköisesti edelleen jatkumaan. Tämä tarkoittaa, että myös toimitilahankkeiden autopaikkatarpeet ovat muuttuneet ja tulevat todennäköisesti muuttumaan edelleen. Lisäksi huomion arvoista on, että myös yksittäisten toimitilahankkeiden autopaikkatarve voi vaihdella voimakkaastikin rakennuksen elinkaaren aikana riippuen rakennuksen käyttäjästä. Mainitun kaltaiset muutokset tulee huomioida myös kaavoituksessa ja autopaikkanormeissa, koska näillä on huomattava vaikutus muun ohella sijoittajakysyntään Helsingin toimitilamarkkinoilla.

Muilta osin voidaan viitata jo lausunnossa edellä esitettyyn.

Toimenpiteistä strategian toteuttamiseksi

Raporttiluonnoksessa on esitetty lukuisia toimenpide-ehdotuksia, ns. kärkitoimenpiteet, esitettyjen strategisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Esitettyjä toimenpiteitä voidaan pitää valtaosin kannatettavina. Kiinteistötoimi osallistuu omalta osaltaan toimenpiteiden valmisteluun ja toteutukseen. Toimenpiteiden osalta huomion arvoista on, että usein kokeiluhankkeista voidaan saada luotettavia tuloksia vasta useiden vuosien kuluttua. Tällöinkin tulosten sovellettavuuteen saattaa liittyä epävarmuustekijöitä, koska alueiden ominaisuudet ja erityispiirteet (esim. sijainti ja alueen asuntojen/toimitilojen markkinavuokrat) vaihtelevat voimakkaasti Helsingissä.

Kiinteistölautakunnan mielestä kaupungin tulisi raporttiluonnoksessa esitetyn lisäksi selvittää ja kokeilla tilaa säästävien automatisoitujen pysäköintilaitosten mahdollisuuksia kiinteistökohtaisten ja keskitettyjen alueellisten pysäköintilaitosten toteuttamisessa. Lisäksi lautakunnan mielestä voitaisiin kaavoituksessa ja tontinluovutuksessa kokeilla normistoa, jossa sekoittuneen maankäytön alueella asuinkiinteistölle sallittaisiin nykyistä normitusta vähemmän autopaikkoja ja toimitiloille nykyistä enemmän autopaikkoja edellyttäen, että toimitilahankkeet tarjoavat autopaikkoja alueen asukkaiden vuokrattaviksi vuoroittaispysäköintiperiaatteen mukaisesti. Tämä voisi parantaa sekä asuin- että toimitilarakentamisen houkuttelevuutta ja edistäisi samalla myös raporttiluonnoksessa esitettyjen tavoitteiden toteutumista.

Lopuksi

Pysäköintipoliittinen strategialuonnos käsittelee kaupungin pysäköintiin liittyviä näkökohtia kiitettävän kokonaisvaltaisesti. Kokonaisvaltainen tarkastelu on tarpeen, koska pysäköintikysymyksen eri osa-alueet



vaikuttavat merkittäväällä tavalla toisiinsa. Esimerkiksi nykyisellään hyvinkin edullinen asukaspysäköinti kadunvarsilla estää käytännössä kaupallisten asukaspysäköintiin keskittyvien pysäköintilaitosten ja ns. autohotellien toteuttamisen, koska halpoja kadunvarsiautopaikkoja on runsaasti saatavilla. Kalliimmille laitospaikoille ei siten ole riittävästi kysyntää.

Pysäköintipoliittisilla linjauksilla sekä niiden pohjalta tehtävillä kaavaratkaisuilla on huomattava merkitys kaupungin asunto- ja toimitilatonttien kysyntään ja tätä kautta myös niiden arvoon ja rakentumisen aikatauluun. Tehtävien strategisten ratkaisujen tulee siten kaikissa tilanteissa olla realistisia ja joustavia siten, että erilaisten toimijoiden tarpeet voidaan kohtuudella huomioida kaavoituksessa ja rakentamisessa. Kiinteistötoimella on mahdollisuus edistää tehtävien ratkaisujen toteutumista tontinluovutuksen keinoin. Kiinteistötoimelle ja muille hallintokunnille tulee osoittaa riittävät resurssit kehittämishankkeiden läpiviemiseksi, seurannan järjestämiseksi ja saatujen tulosten hyödyntämiseksi.

05.09.2013 Pöydälle

Esittelijä

osastopäällikkö
Juhani Tuuttila

Lisätiedot

Sami Haapanen, toimistopäällikkö, puhelin: 310 36437
sami.haapanen(a)hel.fi

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 08.08.2013 § 121

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Päätös

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

HKL pitää myönteisenä sitä, että pysäköintipoliittikka -luonnoksen perustana on autoilijoiden ohjaaminen kestävien liikkumismuotojen, kuten pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttäjiksi.

Liityntäpysäköintiä juna- ja metroasemien yhteydessä on kehitettävä yhtenä kokonaisuutena seudullisen joukkoliikennejärjestelmän kanssa. Näiden pysäköintipaikkojen omistuksen ja hallinnan käytännön järjestelyt vaihtelevat suuresti. HKL järjestää nykyisin liityntäpysäköinnin osalla metroradan varren asemista. HKL esittää, että jatkossa käytäntöjä selkeytetään ja pääkaupunkiseudun



liityntäpysäköinnin kehitykselle, omistukselle ja ylläpidolle luodaan yhtenäiset toimintamallit.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011) on sovittu liityntäpysäköinnin kustannusjaon perustaksi ”hyötyjä maksaa”-periaate. Joukkoliikenteen lipputuloilla ei voida kustantaa liityntäpysäköintiä pysäköintilaitoksissa. HKL esittää, että Helsingin kaupunki nimeää yhden tahon, joka vastaa liityntäpysäköinnin rahoituksesta. HKL on halukas osallistumaan liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman toteutuksen suunnitteluun.

Helsingin pyöräilyn edistämishjelmassa on polkupyörien liityntäpysäköinnin toteuttamiseen ehdotettu panostettavan huomattavasti nykyistä enemmän resursseja ja ohjattavan tähän vuosittain 490 000€. HKL:n tehtävänä ohjelman toteutuksessa on erityisesti metroasemien yhteydessä olevien polkupyörien pysäköintipaikkojen kehittäminen.

HKL toteaa, että kantakaupungin osalta pysäköintipolitiikassa tulee kiinnittää erityistä huomiota Raitioliikenteen sujuvuuteen, rajoittamalla pysäköintiä siellä missä se aiheuttaa häiriöitä raitioliikenteelle. Virhemaksun suuruuden määrittäminen aiheutetun haitan perusteella on askel oikeaan suuntaan. Raitioliikennettä häiritsevälle pysäköinnille on asetettava nykyistä suuremmat sanktiot ja korvausvelvoitteet. Pysäköintipolitiikassa ehdotettu 500€:n virhemaksu joukkoliikennettä haittaavasta pysäköinnistä nähdään HKL:lla tervetulleena.

HKL on neuvotellut rakennusviraston kanssa siitä, että jatkossa HKL voi rakennusviraston kanssa tehdyn toimeksiantosopimuksen perusteella suorittaa ajoneuvojen pikasiirtoja, joiden avulla raitioliikennettä haittaavat ajoneuvot siirretään pois kiskoalueelta ja periä tästä aiheutuvat todelliset kustannukset ajoneuvon omistajalta. Nämä uudet menettelyt on tarkoitus ottaa käyttöön vuoden 2013 aikana.

Käsittely

08.08.2013 Ehdotuksen mukaan

Vastaehdotus:

Kari Kälviä: Lisätään kohtaan 4: HKL:n tehtäviin kuuluu johtosäännön mukaan huolehtia joukkoliikenteen liityntäpysäköintipaikkojen järjestämisestä.

Kannattajat: Ari Lehtinen

1 äänestys



JAA-ehdotus: Esityksen mukaan
Ei-ehdotus: Lisätään kohtaan 4: HKL:n tehtäviin kuuluu johtosäännön mukaan huolehtia joukkoliikenteen liityntäpysäköintipaikkojen järjestämisestä.

Jaa-äännet: 5

Kimmo Kokkila, Sakari Oka, Riina Simonen, Lilja Tamminen, Tuomo Valve

Ei-äännet: 4

Kari Kälviä, Otso Kivekäs, Ari Lehtinen, Jouni Uusikivi

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Ari Lehtinen ja Kari Kälviä:

Helsingin kaupungin liikennelaitos-liikelaitoksen johtosääntö on hyväksytty Helsingin kaupunginvaltuustossa 3 p:nä helmikuussa 2010. Johtosäännön 2 §:n 3 kohdassa on seuraava maininta:
HKL huolehtii joukkoliikenteen liityntäpysäköintipaikkojen järjestämisestä.

HKL:n johtokunnan jäsenet Kälviä ja Lehtinen pitävät tärkeänä, että tämä kirjaus olisi ollut syytä kirjata HKL:n johtokunnan antamaan lausuntoon Helsingin kaupunginhallitukselle.

06.06.2013 Pöydälle

Esittelijä

yksikön johtaja
Juha Saarikoski

Lisätiedot

Artturi Lähdetie, projektipäällikkö, puhelin: 310 35245
artturi.lahdetie(a)hel.fi
Eeva Heckwolf, ympäristöinsinööri, puhelin: 310 34815
eeva.heckwolf(a)hel.fi

Asuntotuotantotoimikunta 26.06.2013 § 119

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Päätös

Asuntotuotantotoimikunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon Helsingin pysäköintipolitiikka -luonnoksesta:



Helsingin pysäköintipolitiikkaluonnos on laaja-alainen selvitys, jossa esitetään uudenlainen, entistä aktiivisempi tapa käsitellä pysäköintiä osana liikennepolitiikkaa ja kaupunkikehitystä. Luonnoksessa tarkastellaan pysäköintiä monesta eri näkökulmasta ja esitetään pysäköinnin monipuoliseksi kehittämiseksi tarvittavat strategiset linjaukset ja niitä tukevat kärkitoimenpiteet. Selvityksen taustaksi on haettu esimerkkejä Euroopan kaupunkien käytännöistä. Luonnoksen tavoitteena on turvallinen, sujuva, viihtyisä ja käytettävä kaupunki.

Pysäköintipolitiikkaluonnoksen keskeiset strategiset linjaukset ovat periaatteellisia valintoja. Tavoitteena on tukea ekologisesti kestävää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista siten, että pysäköintiratkaisuissa otetaan huomioon alueiden erilaisuus. Pysäköintipolitiikan valinnoilla arvioidaan voitavan vaikuttaa Helsingin kaupungin ja koko metropolialueen tulevaisuuden vision toteutumiseen sekä kohtuuhintaisen asumisen toteutumiseen. Keskeisenä periaatteena ovat asukkaiden, yritysten ja muiden käyttäjien erilaiset tarpeet sekä "käyttäjä maksaa" -periaate. Lisäksi Helsingistä halutaan kehittää "pohjoisen pallonpuoliskon paras talvikaupunki".

Pysäköintipolitiikan strategisista linjauksista

Seuraavassa käsitellään pysäköintipolitiikan strategisia linjauksia asuntotuotantotoimikunnan ja asuntotuotantotoimiston tehtävien näkökulmasta. Numerointi on yhdenmukainen luonnoksen kanssa.

1. Pysäköinti tukee ekologisesti kestävää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista

Strategisessa linjauksessa todetaan, että uusilla asuinalueilla ja täydennysrakentamiskohteissa on oltava mahdollista poiketa pysäköinnin laskentaohjeista nykyistä joustavammin. Linjaus on kustannustehokas. Osa hyvien liikenneyhteyksien äärelle toteutettavista asuntokohteista olisi luontevaa suunnata autottomille talouksille.

Asuntotuotantotoimisto on toteuttanut Kalasatamaan autopaikattoman korttelin, johon on valmistunut autopaikaton vuokratalo. Kortteliin on lisäksi rakenteilla autopaikaton omistusasuntokohde. Näiden lisäksi asuntotuotantotoimistolla on rakenteilla Jätkäsaareen kaksi omistusasuntokohdetta, joissa autopaikat on osoitettu joidenkin asuntojen omistukseen. Näissä kohteissa autopaikkojen investointikustannukset ovat osa niiden asuntojen kustannusta, joihin sisältyy autopaikka. Koekohteista saatuja kokemuksia on tarkoitus käyttää hyödyksi uusia mahdollisia autopaikattomia tai vähäautopaikkaisia kohteita suunniteltaessa.



2. Pysäköinnissä otetaan huomioon kaupungin eri osien erityispiirteet

Pysäköintipolitiikkaluonnoksessa Helsinki on jaettu kolmenlaiseen vyöhykkeeseen: 1) ratikkakaupunki, 2) raidekaupunki ja 3) bussikaupunki. Palveluiden näkökulmasta on luontevaa ohjata erilaiset asumistyyliä niille soveltuville alueille ja tukea myös pysäköintiratkaisuilla kullekin alueelle soveltuvaa elämäntapaa. Asuntotuotannon näkökulmasta tämä vaikuttaa mm. sovellettaviin autopaikkainormeihin ja talotyyppeihin.

4. Pysäköinti tukee asumiskustannusten kohtuullistamista

Autottomien kotitalouksien osuus pääkaupunkiseudulla on 38 %. Lähtökohtaisesti autopaikat on toteutettu kerrostaloihin pääsääntöisesti taloyhtiön hallintaan ja osana kaikkien kohteen asuntojen kustannuksia. Investointikustannuksiin ovat osallistuneet kaikki kohteessa asuvat taloudet riippumatta siitä, onko talouden käytössä ollut autopaikkaa vai ei. Käyttökustannukset on lähtökohtaisesti pyritty perimään autopaikkojen käyttökustannuksina.

Pysäköintipolitiikkaluonnoksessa esitetään periaatteellista muutosta kustannusten jakamiseen.

5. Pysäköinnin hinnoittelun läpinäkyvyys ja "käyttäjä maksaa" -periaate

"Käyttäjä maksaa" -periaate on omalla tavallaan selkeä valinta. Myös toisenlainen valinta on mahdollinen ja perusteltu. Pysäköintipolitiikan keskeisenä kustannusten jakoperiaatteena voisi olla "hyötyjä maksaa" -käytäntö. Tiiviin kaupunkirakenteen toteuttamisessa hyötyjiä ovat kaupunki ja alueen asukkaat sekä todennäköisesti myös yritykset. Kaupungin näkökulmasta hyöty syntyy tehokkaammasta maankäytöstä saatavista maan myynti- ja vuokraustuloista sekä erityisesti kantakaupungin alueella helpommin toteutettavasta talvikunnossapidosta. Asukkaiden näkökulmasta tiivis kantakaupunkimainen asuinympäristö tarjoaa enemmän lähipalveluita, joiden myötä arkielämä on helpompaa ja virikkeisempää. Yritysten näkökulmasta lähialueilla tarjoutuvat liiketoimintamahdollisuudet voivat olla paremmat ja palveluiden käyttäjäkunta laajempi.

6. Pysäköintiratkaisut erilaisten tarpeiden mukaan

Pysäköintiratkaisut tulisi perustaa asukkailta ja yrityksiltä selvitettyyn tietoon heidän tarpeistaan. Suunnittelussa voidaan tietoon perustuen toteuttaa erilaisia pysäköintiratkaisuja erilaisiin tarpeisiin. Pitkäaikainen pysäköinti voidaan sijoittaa kauemmaksi asunnoista. Asiointipysäköinnillä tulee turvata elinkeinoelämän tarpeet. Pysäköintiratkaisuilta vaaditaan yhä enemmän joustavuutta ja



esteettömyyttä. Monipuolisilla pysäköintipalveluilla luodaan mahdollisuuksia helppoon jokapäiväiseen elämään.

7. ”Helsinki – pohjoisen pallon puoliskon paras talvikaupunki”

Viime vuosien runsaslumiset talvet voivat olla osoitus sateiden lisääntymisestä. Talviaikainen kaupungin käytettävyyden heikentyminen ja lumenpoistoon joudutaan kiinnittämään entistä enemmän huomiota myös kaupunkisuunnitteluratkaisuja valittaessa. Talvikunnossapito on yksi pysäköintiratkaisujen suunnittelun lähtökohta. Tämä tarkoittaa sitä, että on varauduttava aurasuksiin ja lumen välivarastointiin sekä kaupunkirakenteessa että asuinrakennustonteilla.

Pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteistä

Seuraavassa on käsitelty niitä pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteistä, jotka koskevat asuntotuotantotoimikunnan ja asuntotuotantotoimiston tehtäviä. Numerointi on yhdenmukainen luonnoksen kanssa.

1. Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys

Pysäköintipaikkojen käyttöä voidaan tehostaa vuorottaiskäytöllä. Erityisesti toteutettaessa pysäköintipaikkoja alueellisiin palvelukeskittymiin voitaisiin pysäköintinormissa ottaa huomioon mahdollinen autopaikkojen vuorottaiskäyttö. Palvelun toteuttaminen on helppoa erityisesti silloin, kun alueelle perustetaan pysäköinnin operoinnista huolehtiva yhtiö. Yksittäiselle asuntoyhtiölle toiminnan pyörittäminen voi olla turhan työlästä.

Asuntojen yhteyteen toteutettavien helppokäyttöisten polkupyörien säilytystilojen toteuttaminen on keino edistää pyöräilyä. Asuntotuotantotoimiston autopaikattomaan kortteliin toteutettiin polkupyöräpaikka jokaista asuinhuonetta kohden. Kohteen asukkaille suunnatun kyselyn mukaan 66 % vastaajista oli ennestään aktiivisia pyöräilijöitä, ja 13 vastaajaa 35:stä ilmoitti pyöräilyn lisääntyneen kohteeseen muuton jälkeen. 5 vastaajaa ilmoitti auton käytön vähentyneen, automarketeissa asioinnin loppuneen ja metron käytön sekä kävelyn määrän lisääntyneen. Kyselyn vastusprosentti oli 55,6.

2. Nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen

Nykyiset asuntotuotantoa koskevat autopaikkamäärien laskentaohjeet on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 7.2.2012. Laskentaohjeista on tarvetta poiketa erityisesti hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle ja ahtaille tonteille toteutettavissa täydennysrakennuskohteissa. Täydennysrakennuskohteet ovat usein laajuudeltaan pieniä, mikä jo itsessään voi johtaa tavanomaista



korkeampiin rakentamiskustannuksiin. Lisäksi alueelle kohdistuva asuntojen kysyntä voi olla heikkoa. Asuntojen markkinoitavuuden vuoksi kohtuuhintaisuus olisi tärkeää. Pelkästään kalliit autopaikkakustannukset voivat estää täydennysrakentamisen toteutumisen.

5. Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa

Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö voisi olla ratkaisu asuntokohteiden pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön toteutumiseksi. Yksittäisen asuntoyhtiön voi olla ylitsepääsemätöntä tarjota pysäköintipaikkojaan ulkopuolisille. Toimintaan erikoistuneen toimijan on mahdollista toteuttaa pysäköintipalvelun välittäminen kustannustehokkaasti ja kannattavasti.

6. Asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen toisistaan

Asuntotuotantotoimisto on jo kokeillut erilaisia malleja, joilla asunnon ja pysäköintipaikan hinta erotetaan toisistaan. Näistä saatuja kokemuksia on tarkoitus käyttää myöhemmin toteutettavien kohteiden suunnittelussa. Kiinteistöyhtiössä autopaikattoman hankkeen halvempi investointikustannus tasaantuu kaupungin omistaman kiinteistöyhtiön pääomakustannusten tasausmenettelyssä, ja asukkaan asumisen kustannukset alenevat varsin vähän. Omistustuotannossa kohteen toteuttaminen siten, että autopaikat osoitetaan joidenkin asuntojen yhteyteen, on selkeä ja helposti ymmärrettävä keino. Autopaikkojen myyminen omina osakkeinaan olisi pitkäaikaiskäytössä ehkä joustavampi ratkaisu, mutta se voi monesti johtaa siihen, että rakennuttaja jää vähemmistöosakkaaksi yhtiöön myymättömien autopaikkojen osalta. Myymättä jäävien autopaikkojen riski on todellinen.

7. Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan (keskitetty pysäköinti)

Alueellisia pysäköintiyhtiöitä on Helsingissä perustettu viime vuosina projektialueille. Autopaikkojen kustannukset jakaantuvat kaikkien pysäköintiyhtiöön liittyvien yhtiöiden kesken. Pysäköintiyhtiö voi toimia myös alueellisena palveluyhtiönä, jolloin sen toimialue tuottaa hyödykkeitä myös autottomille talouksille. Näin on tehty esimerkiksi Arabianrannassa, jossa Arabian Palvelu Oy vastaa mm. asuinkortteleiden yhteispihojen huollosta ja kunnossapidosta alueen LPA-tonttien ja autopaikkojen vuokrauksen lisäksi.

Lopuksi



Pysäköintiin on tarpeen luoda siihen keskittyviä toimijoita ja toimintaedellytyksiä kannattavalle toiminnalle. Pysäköintipalvelun kehittämisellä voidaan parantaa kaupungin toimivuutta, ja siihen liittyvillä ratkaisuilla on suuri vaikutus arjen laatuun. Pysäköinnin kustannuksiin on syytä kiinnittää erityistä huomiota ja pohtia siinä yhteydessä "hyötyjä maksaa" -periaatteen soveltamista "käyttäjä maksaa" -periaatteen sijasta tai rinnalla.

Esittelijä

vs. toimitusjohtaja
Risto Mykkänen

Lisätiedot

Ifa Kytösaho, kehittämisspällikkö, puhelin: 310 32293
ifa.kytosaho(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 11.06.2013 § 187

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Päätös

Ympäristölautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle pysäköintipolitiikka -luonnoksesta seuraavan lausunnon.

Helsingin pysäköintipolitiikka -luonnos on erinomainen selvitys, jossa pysäköintipolitiikkaa arvioidaan uudella tavalla käsittelemällä pysäköintiä osana liikennepolitiikkaa ja kaupunkikehitystä. Selvityksen materiaalit ovat erittäin laadukkaita ja avaavat monia eri näkökulmia pysäköintipolitiikan kokonaisuuteen. Esimerkit ja taustaksi laadittu selvitys joidenkin muiden Euroopan kaupunkien käytännöistä osoittavat, että Helsingin pysäköintilinjauksissa ja -käytännöissä on paljon kehitettävää.

Pysäköintipolitiikalla on paljon ympäristöpoliittisia ulottuvuuksia, joihin raportissakin on viitattu. Pysäköintipolitiikka -luonnoksen linjaukset ovat pääpiirteissään ympäristönäkökulmasta positiivisia. Jotkin hinnoittelulinjaukset sisältävät kuitenkin piirteitä, jotka saattavat olla vaikutukseltaan liikennemääriä kasvattavia.

Tehokkaammilla pysäköintijärjestelyillä voidaan parantaa täydennysrakentamisedellytyksiä ja liityntäpysäköinnillä edistää joukkoliikennettä. Esimerkiksi pysäköinnin hintojen erottaminen asuntojen hinnoista ja talvikuukausien pysäköinnin hintojen nostaminen tuovat esiin autoilun kaupunkilaisille ja katujen kunnossapidolle aiheuttamia todellisia kustannuksia.

Pysäköintipolitiikan vaikutukset liikennemääriin ja liikenteen päästöihin



Tieliikenteen päästöt aiheuttavat edelleen EU:n typpidioksidin vuosiraja-arvon ylittymisiä Helsingin kantakaupungin vilkasliikenteisissä katukuiluissa. Helsingin kaupungille on myönnetty lisäaikaa vuoteen 2015 saakka typpidioksidin vuosiraja-arvon alittamiseen. Kantakaupungin liikennemäärien ennustetaan kasvavan uusien asuinalueiden rakentumisen myötä lähivuosina. Jos liikenne kasvaa ennustetulla tavalla, on todennäköistä, että typpidioksidin vuosiraja-arvo ylittyy edelleen vuonna 2015 vilkasliikenteisissä katukuiluissa. Tämän seurauksena EU voi ryhtyä valvontatoimenpiteisiin tai asettaa sakkoja Suomelle, mikäli katsotaan, ettei riittäviin toimiin raja-arvon ylitysten estämiseksi ole ryhdytty.

Helsingin kaupunki on ottanut käyttöön ilmansuojelun toimintaohjelman, jossa on esitetty toimenpiteitä raja-arvoylitysten estämiseksi ja ilmanlaadun parantamiseksi. Kaupunkisuunnitteluvirasto ja ympäristökeskus selvittävät parhaillaan, mitkä lisätoimenpiteet ovat tarpeen, jotta typpidioksidin raja-arvon alle päästäisiin. Yksi selvityksessä tarkasteltava toimenpide on pysäköinnin hinnan nostaminen 50 prosentilla. Pelkästään asukas- ja yrityspysäköintitunnusten hinnan nostaminen ei kuitenkaan luultavasti johda liikennemäärien laskuun.

Pysäköintipolitiikka -luonnoksessa suunniteltujen hintamuutosten vaikutusta liikennemääriin ja liikenteen ympäristöhaittoihin ei ole selvitetty. Ympäristölautakunta huomauttaa, että lyhytaikaisen asiointipysäköinnin helpottaminen saattaa lisätä liikennemääriä ja liikenteen päästöjä Helsingin kantakaupungissa.

Pysäköintipolitiikka -luonnoksen ensimmäiseksi strategiseksi linjaukseksi nostettu tavoite ”pysäköinti tukee ekologisesti kestäväää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista” ei välttämättä edisty, jos hinnoittelulla pysäköinnin painopistettä siirretään pitkäaikaisesta asukaspysäköinnistä lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin.

Paikkavaatimukset, vuorottaiskäyttö ja autottomat kohteet

Autopaikkojen laskentaohjeiden minimipaikkamäärä-vaatimuksesta joustaminen on erittäin tärkeää täydennysrakentamisen mahdollistamiseksi. Erityisesti hyvien raideliikenneyhteyksien äärellä sijaitsevilla kohteilla minimipaikkavaatimusten tiukkaan soveltamiseen ei ole perusteita.

Pysäköintialueiden vuorottaiskäytöllä saavutettava tilansäästö tukee kaupunkirakenteen tiivistämisen tavoitteita. Vuorottaiskäyttö ei kuitenkaan välttämättä vähennä liikennemääriä, vaan saattaa myös kannustaa asukkaita käyttämään autoa päivän aikana, mikäli pysäköinnin hinta muuttuu päiväsaikaan kalliimmaksi.



Ympäristölautakunta kannattaa vähäautoisten ja autottomien asuntokohteiden kehittämistä erityisesti hyvien raideliikenneyhteyksien äärelle.

Vähäpäästöisten ajoneuvojen pysäköintietuus

Kaupunginhallituksen 31.5.2010 päätöksellä vähäpäästöisyyden kriteerit täyttävät henkilöautot saavat 50 % alennuksen pysäköintimaksuista Helsingissä. Alennus myönnetään asukas- ja yrityspysäköintitunnuksista sekä vyöhykepysäköinnistä mikäli maksu suoritetaan Comet-laitteella tai matkapuhelimella. Pysäköintietuudella kaupunki on pyrkinyt edistämään ajoneuvokannan muuttumista vähäpäästöisemmäksi.

Kaupungin myöntämän pysäköintietuuden rahallinen arvo on ollut pieni johtuen erityisesti asukas- ja yrityspysäköintitunnusten alhaisista hinnoista, eikä pysäköintietuuden käyttäjiä ole ollut kovin paljoa. Etuuden hakeminen tuli mahdolliseksi huhtikuussa 2011 ja keväällä 2013 sen oli hakenut noin 450 autoilijaa.

Asukas- ja yrityspysäköintitunnusten hintojen nostaminen lisää vähäpäästöisten henkilöautojen pysäköintialennuksen rahallista arvoa. Näin ollen pysäköintipolitiikka-luonnoksen linjaukset parantavat vähäpäästöisten henkilöautojen pysäköintietuuden vaikuttavuutta ja ohjausarvoa.

Kitkarenkaiden edistäminen pysäköintipolitiikalla

Keväällä 2013 päättyneessä Nasta -tutkimusohjelmassa esitettiin tavoitteeksi nostaa kitkarenkaiden osuus pääkaupunkiseudun talviliikenteessä 50 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Helsingin kaupunginvaltuutetut tekivät keväällä 2012 valtuustoaloitteen, jonka mukaan kaupungin olisi ryhdyttävä toimiin katupölyn vähentämiseksi siirtymällä nastarenkaista kitkarenkaisiin. Kaupunginhallitus teki 12.11.2012 valtuustoaloitteesta päätöksen, jonka mukaan rakennusvirasto, kaupunkisuunnitteluvirasto ja ympäristökeskus valmistelevat kaupunginhallitukselle ehdotuksen toimenpiteistä, joilla kaupunki voisi edistää kitkarenkaiden käyttöä. Esitys toimenpiteistä kitkarenkaiden käytön edistämiseksi on tarkoitus viedä kaupunginhallitukseen syksyllä 2013.

Pysäköintipolitiikan uudistus tarjoaa mahdollisuuksia myös kitkarenkaiden käytön kannusteiden lisäämiseen. Pysäköintipolitiikka -luonnoksessa esitetään pysäköintitunnusten hinnan porrastusta niin, että talvikuukausien asukas- ja yrityspysäköintitunnukset olisivat muita ajanjaksoja kalliimpia. Talvikuukausien pysäköintimaksujen alennukset kitkarenkaita käyttäville autoille olisivat yksi mahdollisuus kannustaa



kaupunkilaisia kitkarenkaiden valintaan ja lisätä kitkarenkaiden osuutta Helsingissä.

Toimenpiteet ja seuranta

Ympäristölautakunta toteaa, että luonnoksessa esitettyjen kärkitoimenpiteiden kehittäminen ja kokeilu on kannatettavaa. Kärkitoimenpiteille on määritelty johdonmukaiset etenemispolut ja vastuutahot. Toimenpiteet on aikataulutettu, millä pyritään varmistamaan laajassa yhteistyössä laadittujen ehdotusten toteutuminen.

Selvityksessä käsitellään myös toimenpiteiden keskeisiä vaikutuksia. Ympäristölautakunnan mielestä vaikutusten arviointia tulisi syventää ja osoittaa, keihin eri vaikutukset kohdistuvat.

Pysäköintipolitiikan toimenpiteiden vaikutuksia tulee seurata. Seuranta palvelee kokonaisvaltaisten linjausten tarkistamista, jota raportissa ehdotetaan tehtäväksi määrävälein.

Esittelijä

ympäristöpäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

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

Yleisten töiden lautakunta 04.06.2013 § 252

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Pysäköintipolitiikan strategisissa linjauksissa on onnistuneella tavalla kuvattu pitkän aikavälin suunta, johon pysäköintiä Helsingissä tulee kehittää. Tunnistettuihin pysäköinnin kehittämistarpeisiin on helppo yhtyä.

Yleisten töiden lautakunta pitää erittäin hyvänä, että Helsingin pysäköintipolitiikkaa on valmisteltu näin laajana virastojen välisenä yhteistyönä. Rakennusvirasto on ollut mukana pysäköintipolitiikkaluonnoksen valmistelussa.



Lautakunta pitää tärkeänä Helsingin pysäköintipolitiikka-luonnoksessa esitettyjen linjausten ja toimenpiteiden toteuttamista kaupungin viihtyisyyden ja toimivuuden varmistamiseksi myös tulevaisuudessa.

Seuraavassa on käsitelty pysäköintipolitiikan otsikon 5 kärkitoimenpiteitä yleisten töiden lautakunnan ja rakennusviraston tehtävien kannalta. Numerointi vastaa luonnoksessa käytettyä.

1 Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys

Rakennusvirasto edistää pyöräpysäköintiä luovuttamalla paikkoja kaupunkipyöräasemia varten. Lisäksi virasto tulee toteuttamaan paikkoja muuhun pyöräpysäköintiin tästä laadittavan suunnitelman mukaisesti.

3 Asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen ja hinnoittelu

Asukaspysäköintitunnuksen voi jo nykyisin hankkia kuukausiperusteisesti. Tästä on ollut seurauksena, että autoilijat hakevat tunnuksia jopa vain yhdeksi kuukaudeksi kerrallaan.

Tämän vuoksi on syytä uudistaa sääntöjä, joilla rakennusvirasto palauttaa pysäköintitunnuksen hinnasta osan asiakkaan halutessa luopua tunnuksesta.

Pysäköintitunnuksen myöntämis- ja käyttöehtoja on uudistettava myös siten, että auton pitkäaikainen säilytys kadulla tehdään mahdolliseksi esimerkiksi asettamalla enimmäisaika, jonka autoa voi pitää kadulla sitä liikuttamatta. Kantakaupungissa aika voisi olla lyhyempi kuin muualla. Samalla tulee luoda uusia vaihtoehtoja autojen säilyttämiseen muualla kuin kadulla.

Lautakunta kannattaa pysäköintitunnusjärjestelmän kehittämistä entistä enemmän sähköiseen asiointiin perustuvaksi, jotta asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen olisi mahdollista.

Rakennusviraston pysäköinninvalvonta valvoo pysäköintitunnusten käyttöä. Tunnuksia tarkastetaan lukemalla ajoneuvon rekisterinumero kämmentietokoneella, jonka avulla luvan voimassaolo tarkistetaan taustajärjestelmästä.

Asukaspysäköintijärjestelmän laajeneminen uusille alueille lisää valvonnan ja valvontaresurssien tarvetta. Rakennusvirasto kehittää valvontaa hankkimalla järjestelmän, jolla pysäköityjen ajoneuvojen rekisteritunnuksia voidaan lukea liikkuvasta autosta siihen asennetun kamerajärjestelmän avulla ja näin tarkastaa paitsi pysäköintitunnuksia myös matkapuhelimella maksettuja pysäköintimaksuja.



Asukaspysäköinnin hinnan määräytyminen vuodenajoittain on lautakunnan mielestä perusteltua. Se tulee ohjaamaan autoilijoita hakemaan vaihtoehtoisia pysäköintimahdollisuuksia talvikaudelle tilanteissa, joissa autoa ei käytetä päivittäin.

Asukaspysäköinnin hintaa voisi porrastaa myös alueittain niin, että kantakaupungissa se olisi muuta kaupunkia kalliimpaa.

4 Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen

Yleisten töiden lautakunta pitää yrityspysäköintijärjestelmän kehittämistä kaupungin elinvoimaisen yritystoiminnan turvaamiseksi tärkeänä.

Rakennusvirasto osallistuu yrityspysäköintijärjestelmän kehittämiseen ja varautuu tästä aiheutuviin muutoksiin pysäköinninvalvonnassa.

5 Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa

Rakennusvirasto myötävaikuttaa uusien toimintamallien kehittämiseen, jolla pysäköintiä voidaan ohjata kaduilta pysäköintilaitoksiin esimerkiksi talvikautena katukunnossapidon helpottamiseksi. Tämä on toteutettava ilman kaupungille koituvia lisäkustannuksia.

8 Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus

Uudet pysäköinnintarkastajan virat on täytetty. Uudet pysäköinnintarkastajat aloittavat koulutuksen jälkeen kenttätyön toukokuussa. Tarkastajia on tällä hetkellä 74.

Rakennusvirasto lisää ja tehostaa pysäköinninvalvontaa uuden teknologian avulla. Taustajärjestelmiin yhteydessä olevat kämmentietokoneet, joilla valvontaa suoritetaan ja tuotetaan virhemaksulomakkeet, on otettu tuotantokäyttöön.

Rakennusvirasto kehittää valvontaa hankkimalla järjestelmän, jolla pysäköityjen ajoneuvojen rekisteritunnuksia voidaan lukea liikkuvasta autosta siihen asennetun kamerajärjestelmän avulla ja näin tarkastaa paitsi pysäköintitunnuksia myös matkapuhelimella maksettuja pysäköintimaksuja.

Vuonna 2014 arvioidaan uudesta teknologiasta saatujen kokemusten perusteella mahdollinen uusien pysäköinnintarkastajien tarve.

Rakennusvirasto on valmis kokeilemaan katuun asennettavia ilmaisimia erityisen kriittisissä paikoissa, esimerkiksi ongelmallisilla asuntokaduilla, joissa väärin pysäköidyt autot aiheuttavat ongelmia



raitiotieliikenteelle. Tunnistimia voisi kokeilla myös 5 metrin suojatiesäännön valvonnassa.

Pysäköintivirhemaksun pitäisi olla yhtä suuri kuin joukkoliikenteen tarkastusmaksu. Maksu tulisi voida lisäksi porrastaa pysäköintivirheen moitittavuuden perusteella. Helsinki on esittänyt lain muuttamista tältä osin tuloksetta.

Toisaalta pysäköintivirhemaksun suuruus pitää suhteuttaa muuhun seuraamusjärjestelmään. Tämän vuoksi ajatukset 500 euron suuruudesta pysäköintivirhemaksusta eivät liene kovin realistisia.

Yleisten töiden lautakunta on 28.5.2013 hyväksynyt rengaslukkotaksan. Se on sidottu ajoneuvon varastosiirrosta perittävän maksun suuruuteen. Rengaslukkojen käyttöönotto edellyttää tietojärjestelmämuutoksia, jotka saadaan tehtyä syksyllä 2013.

9 Autojen talvipysäköintiratkaisut

Rakennusvirasto laatii 2014 ehdotuksen talvisäilytyspaikkojen toteutusperiaatteista Tattarisuolta ja Kalasatamasta saatujen kokemusten perusteella. Tässä yhteydessä selvitetään pysäköintioperaattoreiden mahdollisuudet ja halukkuus tarjota autoilijoille uusia ratkaisuja.

Rakennusvirasto kehittää asukaspysäköintijärjestelmää niin, että jatkossa tunnuksen haltijoille voidaan lähettää esimerkiksi tekstiviestein ajankohtaista tietoa kadun kunnossa- ja puhtaanapidosta.

Yleisten töiden lautakunnan mielestä on tärkeää selvittää mahdollisuudet muuttaa lainsäädäntöä niin, että siirrettävän ajoneuvon omistajalta voitaisiin periä siirtokustannusten lisäksi korvaus siirron aiheuttamista välillisistä kustannuksista eli kunnossapidon viivästymisestä.

Rakennusvirasto valvoo kiinteistöille kuuluvan kadun puhtaanapitovelvoitteiden noudattamista erityisesti talvikunnossapidon ja lumen varastoinnin osalta yleensä, ei vain yhteiskäyttöautoille varattuja pysäköintipaikkoja.

10 Mobiili- ja internetpalvelut

Rakennusvirasto ei tule lisäämään pysäköintilippuautomaattien määrää merkittävästi. Tavoitteena on automaattien määrän kääntäminen laskuun edistämällä mobiilimaksamisjärjestelmiä.



Nykyisten kahden sopimusasiakkaille tarkoitetun mobiilimaksamispalvelun rinnalle rakennusvirasto tuo uuden mobiilimaksutavan satunnaisille pysäköijille.

Lautakunnan mielestä uusien asuntoalueiden maksullinen pysäköinti tulee suunnitella ja toteuttaa lippuautomaattien sijasta mobiilimaksamiseen perustuen. Palveluita tulee kehittää käyttäjä maksaa -periaatteella.

Mobiilimaksamisen yleistyessä on arvioitava ajoneuvokohtaisen maksulaitteen tulevaisuus, koska sen käyttöä ei voida valvoa kämmentietokoneilla tai kameroiden avulla kuten mobiilimaksamista ja pysäköintitunnuksia. Lisäksi on arvioitava ajoneuvokohtaisen pysäköintilaitteen käyttäjille myönnettävän 10 %:n alennuksen tarkoituksenmukaisuus

11 Maksullinen pysäköinti ja progressiivinen hinnoittelu

Lautakunnan mielestä pysäköinnin progressiivinen hinnoittelu on kannatettavaa, koska se helpottaa asiointipysäköintiä ja vähentää pidempiaikaista pysäköintiä. Rakennusvirasto osallistuu progressiivisen hinnoittelun suunnitteluun tähän soveltuvalla alueella.

Maksullista pysäköintiä tulisi selkeyttää vähentämällä maksullisuusvyöhykkeiden ja -aikojen sekä pysäköintiaikojen vaihtoehtoja tavoitteena helposti muistettava ja viestittävä maksullinen pysäköinti. Tämä voitaisiin toteuttaa liittämällä II vyöhyke I vyöhykkeeseen ja muuttamalla sallittu kertapysäköinti 2 tuntiin I vyöhykkeellä ja 4 tuntiin muualla.

12 Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinti on osa joukkoliikennejärjestelmää, minkä vuoksi joukkoliikenteestä vastaavien tahojen tulisi lautakunnan mielestä ottaa kokonaisvastuu liityntäpysäköinnin järjestämisestä ja kehittämisestä.

Muut toimenpiteet

Yleisten töiden lautakunta kannattaa keskustan huoltotunnelin parempaa hyödyntämistä. Nykyisellään esimerkiksi Kluuvikatu täyttyy huoltoliikenteestä, joka voitaisiin hoitaa tunnelin kautta.

Rakennusvirasto luovuttaa paikkoja yhteiskäyttöautoille ja sähköautojen latauspisteille näitä koskevien suunnitelmien mukaisesti.

Pysäköintiin vaikuttava maankäytön suunnittelu



Yleisten töiden lautakunta edellyttää, että pysäköintiin vaikuttavassa maankäytön suunnittelussa otetaan huomioon myös seuraavat näkökulmat:

Pysäköintiä pienillä tonttikaduilla, joissa ajoradan leveys on enimmillään viisi (5) metriä, tulisi rajoittaa ja pysäköintipaikat sijoittaa ensisijaisesti kiinteistöjen alueelle. Kadun varteen pysäköidyt autot hankaloittavat ylläpitoa sekä ajoradan että jalkakäytävän osalta.

LPA-alueet tulee sijoittaa kaavoissa kiinteistöjen alueelle tai kiinteästi niiden välittömään läheisyyteen.

Esteettömyysnäkökulma on ollut hyvin esillä valmistelussa. Liikkumisesteisten autopaikkojen ja saattoliikenteen pysähtymispaikkojen sijoittaminen palvelujen ja toimintojen läheisyyteen ovat ehdoton edellytys niille, joille auto on apuväline ja toimimisessa ja liikkumisessa on esteitä.

Katupuille pitää taata hyvät elinolosuhteet myös pysäköintipaikkojen ja -alueiden lähistöllä. Maankäytön suunnittelussa voidaan harkita tilanteen ja alueen mukaan erillistä riviä katupuille ja pysäköinnille.

Lopuksi

Yleisten töiden lautakunnan mielestä pysäköintipolitiikan toimeenpanon aikataulutus tulee päivittää sen hyväksymisen yhteydessä tiukaksi mutta realistiseksi.

Käsittely

04.06.2013 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Esittelijän muutos: Esittelijä muutti päätösehdotuksen alaotsikon "8 Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus" alla olevan kuudennen kappaleen viimeisen virkkeen kuulumaan seuraavasti: "Helsinki on esittänyt lain muuttamista tältä osin tuloksetta."

Esittelijä

osastopäällikkö
Pekka Henttonen

Lisätiedot

Pekka Henttonen, osastopäällikkö, puhelin: 310 38479
pekka.henttonen(a)hel.fi



03.06.2014

Lsp/2

§ 177

Asukaspysäköintilaitostunnuksen käyttöönotto

HEL 2014-007194 T 08 03 01 01

Hankenro 0902_11

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti panna asian viikoksi pöydälle.

Käsittely

Pöydällepanoehdotus:

Jäsen Mikko Särelä ehdotti asian panemista viikoksi pöydälle.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Juha Hietanen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37120
juha.hietanen(a)hel.fi

Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää

- ottaa käyttöön asukaspysäköintilaitostunnuksen vuoden 2015 alusta alkaen
- esittää kaupunginhallitukselle, että kaupunki varaa asukaspysäköintilaitostunnuksen kustannusten tukeen 600 000 euroa vuodesta 2015 alkaen. Kaupungin tuki on 20 euroa kuukaudessa hankittavaa tunnusta kohden sekä
- esittää kaupunginhallitukselle, että se oikeuttaa rakennusviraston tai kaupunkisuunnitteluviraston tekemään liitteenä 1 olevan sopimuksen ”Helsingin kaupungin ja yksityisten pysäköintioperaattoreiden välinen sopimus kantakaupungin asukkaiden pysäköinnistä pysäköintioperaattoreiden pysäköintilaitoksissa (asukaspysäköintilaitostunnus)” pysäköintioperaattoreiden kanssa ja tekemään sopimukseen vähäisiä tai teknisluonteisia muutoksia.

Tiivistelmä

Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa on kaupunginhallituksen 17.2.2014 hyväksymän pysäköintipolitiikan viidentenä kärkitoimenpiteenä.



Asukaspysäköintilaitostunnuksen käyttöönotto on keskeinen osa toimenpidettä.

Asukaspysäköintilaitostunnuksen tavoitteena on ohjata asukkaiden pysäköintiä katujen varsilta pysäköintilaitoksiin, jotka yöaikaan ovat muuten erittäin vähäisessä käytössä. Ohjaamalla osa asukkaista pysäköimään laitoksiin vapautetaan tilaa kadunvarressa olevilta asukaspysäköintipaikoilta ja siten helpotetaan vallitsevaa pulaa asukaspysäköintipaikoista kantakaupungissa.

Asukaspysäköintilaitostunnuksella tarjotaan asukaspysäköintivyöhykkeellä asuvalle korkealaatuisempi (turvallisuus, paikan saatavuuden varmuus, säänsuoja) pysäköintituote kadunvarsipysäköinnin sijasta. Asukaspysäköintilaitostunnuksen hinta asukkaalle on selvästi kadun varren asukaspysäköintiä suurempi, mutta sen odotetaan kuitenkin houkuttavan asukkaita, joiden palvelutasovaatimus pysäköintiä koskien on korkein.

Yksityisten pysäköintioperaattoreiden kanssa on neuvoteltu sopimus, joka mahdollistaa asukkaan pysäköinnin pysäköintioperaattoreiden pysäköintilaitoksissa matalan kysynnän aikana (arkisin klo 16-09 sekä viikonloppuisin) kohtuulliseen kuukausihintaan. Lisäksi pysäköinti on mahdollista myös arkisin päivällä klo 09-16 asukkaan maksamaa lisäkorvausta vastaan. Sekä yksityiset pysäköintioperaattorit että asukkaat hyötyvät, koska laitosten matalan kysynnän ajankohtien kysyntä kasvaa ja asukkaat saavat käyttöönsä uuden korkealaatuisen pysäköintituotteen.

Vuonna 2015 myönnetään enintään 2 500 samanaikaisesti voimassa olevaa asukaspysäköintilaitostunnusta. Määrä on neuvoteltu yhteistyössä pysäköintioperaattoreiden kanssa. Tunnusten määrää voidaan tarvittaessa muuttaa neuvottelemalla. Kaupungin tuki asukaspysäköintilaitostunnusta kohden on 20 euroa kuukaudessa ilman arvonlisäveroa, mikä vuositasolla johtaisi 600 000 euron kustannukseen, mikäli kaikki paikat olisivat koko vuoden käytössä. Lisäksi kaupungin laskennallinen tulonmenetyksistä olisi 540 000 euroa, mikäli 2500 asukaspysäköintilaitostunnuksen lunastajaa eivät koko vuonna lunastaisi asukaspysäköintitunnusta. Hyvin todennäköistä kuitenkin on, että asukkaat eivät lunasta kaikkia laitostunnuksia ja että lisäksi osa laitostunnuksen lunastajista hankkii myös asukaspysäköintitunnuksen. Taloudellisiin vaikutuksiin liittyen on myös todettava, että kaupunki saa lisätuloja asukaspysäköinnin hinnan korotuksesta vuositasolla minimissään 2,0 - 2,5 miljoonaa euroa sisältäen arvonlisäveron. Varovaisesti arvioiden edellä kuvattujen pysäköintijärjestelyjen vaikutus kaupungin talouteen on vuositasolla kokonaisuutena 0,85 - 1,35 miljoonaa euroa positiivinen.



Asukaspysäköintilaitostunnus myönnetään samoilla perusteilla kuin nykyinen asukaspysäköintitunnus. Asukaspysäköintilaitostunnus on voimassa erikseen sovittavissa pysäköintilaitoksissa arkisin klo 16-09 sekä lauantaisin ja pyhäpäivinä. Arkisin päiväsaikaan asukkaalta veloitetaan arkipäivähinta. Asukaspysäköintilaitostunnuksen arvonlisäverollinen hinta asukkaalle on kaupungin tuki huomioon ottaen 40 euroa kuukaudessa vuonna 2015 ja 80 euroa kuukaudessa vuonna 2021.

Esittelijän perustelut

Asukaspysäköintilaitostunnuksen käyttöönotto

Asukaspysäköintilaitostunnus

Yksityisten pysäköintioperaattoreiden pysäköintilaitoksissa on merkittävästi vapaata tilaa erityisesti iltaisin, öisin ja viikonloppuisin. Osalla asukkaista on tarvetta korkealaatuiseen pysäköintilaitosten huippukysynnän ulkopuolella tapahtuvaan pysäköintiin. Helsingin asukaspysäköintialueilla on osittain merkittäväkin pulaa asukaspysäköintipaikoista ja pysäköintipaikkojen puute on elämänlaatua heikentävä tekijä näille kaupunkilaisille. Pysäköintipaikkojen etsintä kadunvarresta aiheuttaa myös ajoittain merkittävästikin ylimääräistä liikennettä, jolla on vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen, päästöihin ja onnettomuuksiin.

Edellä kuvattua tarvetta varten esitetään otettavaksi käyttöön asukaspysäköintilaitostunnus, joka on uusi tuote nykyisin käytössä olevan asukaspysäköintitunnuksen lisäksi. Palvelu on välimuoto yksityisten pysäköintioperaattoreiden nykyisin tarjoamalle jatkuvasti voimassa olevalle sopimuspysäköinnille ja yöpysäköinnille. Asiakas saa halutessaan käyttöönsä sekä asukas- että asukaspysäköintilaitostunnuksen, mutta molemmista tunnuksista tulee maksaa täysi hinta.

Yksityisten pysäköintioperaattoreiden kanssa on neuvoteltu periaatteet, mallit ja kuukausihinnat pysäköintilaitosten käytöstä asukaspysäköintiin hiljaisen kysynnän aikana (arkisin klo 16-09 sekä viikonloppuisin). Pysäköintioperaattorit ovat kiinnostuneita tehostamaan laitostensa käyttöä erityisesti tänä aikana. Koska asukkailla on kuitenkin tarvetta vähintään satunnaisesti pysäköintiin myös huippukysynnän aikaan arkisin klo 09-16, on tätä tarvetta varten neuvoteltu erillinen arkipäivähinta asukkaille. Sopimus on neuvoteltu pitkäkestoiseksi, koska kaupungin on tarkoituksenmukaista harjoittaa pitkäjänteistä pysäköintipolitiikkaa ja asukkaiden on voitava luottaa palveluiden jatkuvuuteen.



Kaupungille on hyötyä, jos osa asukaspysäköinnistä siirtyy yksityisten pysäköintioperaattoreiden laitoksiin. Jäljelle jäävä asukaspysäköinti ja kantakaupungin kivijalkayrityksille tärkeä asiointipysäköinti kadun varressa helpottuu.

Asukaspysäköintilaitostunnuksen kaltainen palvelu on käytössä esimerkiksi Belgiassa Antwerpenissä, jossa kaupunki maksaa 20 % asukkaan maanalaisesta pysäköinnistä, jos asukas luopuu oikeudestaan pysäköidä kadun varressa asukaspysäköintitunnuksella.

Asukaspysäköintilaitostunnusten lukumäärä

Vuonna 2015 myönnetään enintään 2 500 samanaikaisesti voimassa olevaa asukaspysäköintilaitostunnusta. Tällöin noin 10 % nykyisistä asukaspysäköintitunnusten käyttäjistä käyttäisi asukaspysäköintilaitostunnusta. Määrä on neuvoteltu yhteistyössä pysäköintioperaattoreiden kanssa. Määrällä olisi huomattavaa merkitystä kadunvarsien pysäköintikapasiteetille. Toisaalta kyseinen asukaspysäköintilaitostunnusten määrä sopisi hyvin yksityisten pysäköintilaitosten kapasiteettiin. Tarvittaessa tunnusten määrän lisäämisestä neuvotellaan pysäköintioperaattoreiden kanssa.

Asukaspysäköintilaitostunnusta koskevan sopimuksen sisältö

Asukaspysäköintilaitostunnus otetaan käyttöön 1.1.2015. Sopimus on voimassa seitsemän vuotta 31.12.2021 saakka. Sopimuksen ensimmäinen irtisanomisajankohta on 1.1.2018.

Asukaspysäköintilaitostunnus myönnetään samoilla perusteilla kuin nykyinen asukaspysäköintitunnus. Asukaspysäköintilaitostunnuksella voi pysäköidä tietyssä pysäköintilaitoksessa arkisin klo 16-09 sekä lauantaisin ja pyhäpäivinä. Arkisin päiväsaikaan veloitetaan arkipäivähinta. Tunnuksen voi saada minimissään 3 kuukaudeksi ja pisimmillään 12 kuukaudeksi.

Rakennusvirasto tarkistaa, onko asukaspysäköintilaitostunnusta hakevalla asukkaalla oikeus pysäköidä pysäköintioperaattorin laitoksessa asukaspysäköintilaitostunnuksen mukaisin ehdoin. Saman tiedon rakennusvirasto välittää pysäköintioperaattorille. Tämän jälkeen asukas ja pysäköintioperaattori tekevät vuokrasopimuksen. Asukaspysäköintilaitostunnuksella voi ostaa pysäköintiä aikaa yksityisestä pysäköintilaitoksesta. Asiakas suorittaa kaikki maksut pysäköintioperaattorille. Tunnuksen arvonlisäverollinen perushinta asukkaalle kaupungin tuen kanssa on 40 euroa kuukaudessa vuonna 2015 ja 80 euroa kuukaudessa vuonna 2021. Mahdollinen arkipäiväpysäköinnin hinta tulee tämän lisäksi. Asukkaan maksama hinta nousee vuosittain, kuten Helsingin pysäköintipolitiikan (kaupunginhallitus 17.2.2014) mukaisesti myös



asukaspysäköintitunnuksen hinta. Kaupunki tukee jokaista ostettua asukaspysäköintilaitostunnusta 20 eurolla (alv 0 %) kuukaudessa. Kaupungin maksama tuki ei kasva vuosittain. Kaupunki (rakennusvirasto) tilittää tuen yksityiselle pysäköintioperaattorille jälkikäteen pysäköintioperaattoreiden toimittamaa laskua vastaan, josta selviää, millä tunnuksilla pysäköintiaikaa on ostettu.

Helsingin kaupungin ja yksityisten pysäköintioperaattoreiden välinen sopimus kantakaupungin asukkaiden pysäköinnistä pysäköintioperaattoreiden laitoksissa on liitteenä 1.

Huoltoyöpysäköinti

Huoltoyöpysäköinti on yksityisten pysäköintioperaattoreiden tarjoama palvelu, jossa tietyllä asukaspysäköintitunnuksella saa viedä auton tähän tarkoitukseen osoitettuun pysäköintilaitokseen klo 19 - 09 väliseksi ajaksi erikseen määriteltynä huoltoöinä. Tavoitteena on, että katujen varsilla on mahdollisimman vähän pysäköityjä ajoneuvoja huoltotöiden aikana, jolloin huoltotyöt, kuten perusteellinen kattava lumenpoisto koko alueelta, voidaan hoitaa tehokkaasti. Kaupunki hyötyy huoltoyöpysäköinnistä kunnossapitotöiden tehostumisena. Yksityisille pysäköintioperaattoreille huoltoyöpysäköinti on tilaisuus markkinoida palveluitaan asukkaille.

Huoltoyöpysäköinnistä on tavoitteena tehdä pilotti 1.1.2015 alkaen. Jokainen asukaspysäköintitunnuksen haltija saa yhden pysäköintilipun sekä talveksi 2014 - 2015 että talveksi 2015 - 2016. Pilotin aikana liput tarjotaan asukkaille maksutta. Myöskään kaupungille ei aiheudu huoltoyöpysäköinnistä kustannuksia. Talven 2015 - 2016 jälkeen huoltoyöpysäköinnin jatkamisesta ja ehdoista neuvotellaan kaupungin ja pysäköintioperaattoreiden kesken.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmoskoski

Lisätiedot

Juha Hietanen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37120
juha.hietanen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Helsingin kaupungin ja yksityisten pysäköintioperaattoreiden välinen sopimus kantakaupungin asukkaiden pysäköinnistä pysäköintioperaattoreiden pysäköintilaitoksissa (asukaspysäköintilaitostunnus)



§ 178

Asukas- ja yrityspysäköinnin laajentaminen uusille alueille

HEL 2014-007195 T 08 03 01 01

Hankenro 0902_10

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti panna asian viikoksi pöydälle.

Käsittely

Esittelijä muutti esityksen toisen kohdan seuraavasti:

- kaupunkisuunnittelulautakunta päättää todeta kaupunginhallitukselle, että asukaspysäköinnin laajentamisen mahdollistaminen edellyttää yleisten töiden lautakunnan vuoden 2015 budjettiraamin korottamista käyttötalouden osalta pysyvästi 96 000 eurolla ja irtaimen omaisuuden hankinnan osalta kertaluontoisesti 100 000 eurolla sekä vuoden 2017 budjettiraamin korottamista käyttötalouden osalta pysyvästi 96 000 eurolla. Vuonna 2015 tulisi varata 100 000 euroa pysäköinninvalvonnan kameravalvonnan kehittämiseen ja 96 000 euroa uusien pysäköinnintarkastajien palkkaamiseen. Vuonna 2017 tulisi varata 96 000 euroa uusien pysäköinnintarkastajien palkkaamiseen.

Summat ovat arvonlisäverottomia.

Pöydällepanoehdotus:

Jäsen Matti Niiranen ehdotti asian panemista viikoksi pöydälle.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Juha Hietanen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37120
juha.hietanen(a)hel.fi

Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää

- ottaa käyttöön asukas- ja yrityspysäköintitunnusjärjestelmän Lauttasaassa ja Munkkiniemessä vuoden 2015 aikana, tavoitteena 1.6.2015 sekä vahvistaa asukaspysäköintitunnuksen hinnaksi Lauttasaassa ja Munkkiniemessä 9 euroa kuukaudessa vuonna 2015, 10 euroa kuukaudessa vuonna 2016 ja 11 euroa kuukaudessa vuonna 2017 sekä



yrittäjäpysäköintitunnuksen hinnaksi 370 euroa vuositasolla sekä

- esittää kaupunginhallitukselle, että asukas- ja yrityspysäköinnin laajentamisen mahdollistamiseksi yleisten töiden lautakunnan vuoden 2015 budjettiraamia korotetaan käyttötalouden osalta pysyvästi 96 000 eurolla ja irtaimen omaisuuden hankinnan osalta kertaluontoisesti 100 000 eurolla sekä vuoden 2017 budjettiraamia käyttötalouden osalta pysyvästi 96 000 eurolla. Vuonna 2015 varataan 100 000 euroa pysäköinninvalvonnan kameravalvonnan kehittämiseen ja 96 000 euroa uusien pysäköinnintarkastajien palkkaamiseen. Vuonna 2017 varataan 96 000 euroa uusien pysäköinnintarkastajien palkkaamiseen. Summat ovat arvonlisäverottomia.

Tiivistelmä

Hyväksyessään Helsingin pysäköintipolitiikan 17.2.2014 kaupunginhallitus päätti, että asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmää laajennetaan uusille alueille siten, että ensimmäisiä laajennuskohteita ovat Munkkiniemi, Käpylä, Lauttasaari ja Munkkivuori.

Asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmää laajennetaan ensivaiheessa 1.6.2015 alkaen Lauttasaareen ja Munkkiniemeen sekä 1.6.2017 alkaen Munkkivuoreen, Niemenmäkeen, Kumpulaan, Toukolaan ja Käpylään, mikäli alkuvuodesta 2017 tehtävä välitarkastelu tukee tätä päätöstä. Uusien alueiden asukas- ja yrityspysäköintitunnuksen hinta on puolet nykyisten alueiden hinnasta. Yrittäjäpysäköintitunnuksen hinta sama kuin nykyisillä alueilla eli 370 euroa vuositasolla.

Asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmän käyttöönoton edellyttämistä liikenteenohjausjärjestelyistä (lähinnä pysäköintiä koskevat liikennemerkkit) Lauttasaareen ja Munkkiniemessä valmistuu yksityiskohtainen suunnitelma vuoden 2014 lopulla. Liikenteenohjausjärjestelyjen suunnitteluun sisältyy vuorovaikutus alueen asukkaiden kanssa. Vuorovaikutusta tehdään kohdennetun viestinnän avulla, esimerkiksi postin suorajakelulla, mediatiedotteilla, mahdollisesti sosiaalisella medialla sekä vastaamalla asukkailta tuleviin kysymyksiin.

Uusien alueiden asukas- ja yritystunnuksien määrää on vaikea arvioida. Tällöin myös kaupungille tulevia lisätuloja on vaikea ennakoita. Tunnuksien määrän arvioinnin lähtökohdaksi on otettu nykytilanne olemassa olevilla vyöhykkeillä, joissa yhtä tunnusta kohden on 5,1 asukasta. Tilanne uusilla alueilla ei kuitenkaan ole sama, koska tonttipysäköintiä on enemmän, mutta toisaalta uusien alueiden asukas- ja yrityspysäköintitunnuksen hinta on vain puolet nykyisten alueiden



tunnusten hinnasta. Liitteen 1 Asukas- ja yrityspysäköintitunnusten määrät ja tuotot uusilla alueilla taulukossa 3 on esitetty herkkyytarkastelut uusien alueiden asukas- ja yrityspysäköintitunnusten maksutulolle erilaisilla tunnusmääräoletuksilla. Kaupungin saama lisätulo on vuonna 2015 noin 0,2 - 0,9 miljoonaa euroa vuositasolla ja vuonna 2021 noin 0,8 - 3,2 miljoonaa euroa vuositasolla. Nämä summat sisältävät arvonnalisäveron.

Vuosina 2015 ja 2017 uusien alueiden liikennemerkkien asennukseen ja liikennejärjestelyjen toteutukseen kuluu rahaa kertaluonteisesti noin 500 000 euroa molempina vuosina. Lisäksi pysäköinninvalvonnan kameravalvonnan kehittämiseen varataan 100 000 euroa vuonna 2015. Pysäköinninvalvonnan resurssien lisäämiseen varataan vuodesta 2015 alkaen vuositasolla noin 96 000 euroa ja vuodesta 2017 alkaen edellisen lisäksi noin 96 000 euroa.

Esittelijän perustelut

Asukaspysäköinnin laajentaminen uusille alueille

Asukaspysäköinnin laajentamisen perustelut

Asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen sisältyy kaupunginhallituksessa 17.2.2014 hyväksytyyn Pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteeseen 3 Asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen ja hinnoittelu. Hyväksyessään Helsingin pysäköintipolitiikan kaupunginhallitus päätti, että asukaspysäköintijärjestelmää laajennetaan uusille alueille siten, että ensimmäisiä laajennuskohteita ovat Munkkiniemi, Käpylä, Lauttasaari ja Munkkivuori.

Laajentaminen tehdään hallitusti koskien kadunvarsipysäköintiä ja yleisiä pysäköintialueita. Kaikkia alueen pysäköintipaikkoja ei kuitenkaan välttämättä merkitä asukaspysäköintipaikoiksi, sillä esimerkiksi liiketilojen edustat voi olla järkevää säilyttää pelkkinä asiointipaikkoina ainakin liikkeiden aukioloaikoina.

Pysäköintipolitiikassa asukaspysäköintijärjestelmän laajentamista on perusteltu seuraavien kriteerien avulla:

- paikkoja ei ole riittävästi, ja pysäköintipaikan löytyminen on vaikeaa,
- alueelta itseltään on tullut aloite,
- tarve siirtää etenkin pitkäaikaista auton säilytystä kadunvarsilta tarkoituksenmukaisempiin paikkoihin,
- täydennysrakentamisen yhteydessä tarve osoittaa kadunvarsipaikkoja asukkaiden käyttöön,



- nykyinen pysäköinti vaikeuttaa merkittävästi talvikunnossapitoa sekä
- alueella on runsaasti ulkopuolista pysäköintiä.

Ensimmäisessä vaiheessa 1.6.2015 alkaen asukaspysäköintijärjestelmää esitetään laajennettavaksi Munkkiniemeen ja Lauttasaareen. Toisessa vaiheessa vuoden 2017 kesällä on tavoitteena laajentaa aluetta Kumpulaan, Toukolaan, Käpylään, Niemenmäkeen ja Munkkivuoreen.

Hyvin pitkällä aikavälillä arvioidaan asukaspysäköintijärjestelmän laajentamista kaikkialle, missä kadunvarsipysäköinti on asukkaille sallittua perustuen varsinkin kustannusvastaavaan hinnoitteluun, asukkaiden tasapuoliseen kohteluun kaupungin eri osissa sekä talvikunnossapidon tehostamiseen. Tällä voidaan myös estää asukaspysäköintijärjestelmän piirissä olevilta alueilta pitkäaikaissäilytyksessä olevien autojen siirtyminen esikaupunkialueille.

Liitteessä 1 on esitetty asukaspysäköinnin nykyisten ja uusien alueiden asukaspysäköintitunnusten hinnat. Asukaspysäköinnin hinnat uusilla alueilla päätetään nyt vuosiksi 2015, 2016 ja 2017. Alkuvuonna 2017 tehdään välitarkastelu asukaspysäköinnin hinnan korotusten vaikutuksista. Tarkasteltavia asioita ovat ainakin käyttöaste tunnusten ja paikkojen määrän suhteen, järjestelmän toimivuus lähinnä osoitteen seuraavien ajoneuvojen 1,5 -kertaisen hinnan suhteen sekä muutoksesta saatu palaute. Välitarkastelun tulosten perusteella tehdään päätökset asukaspysäköintitunnusten hinnan korotuksista vuosille 2018 - 2021 sekä uusien alueiden käyttöönotosta. Välitarkastelun yhteydessä tarkastellaan myös asukaspysäköintijärjestelmän toimivuutta uusilla alueilla esimerkiksi kadunvarsipaikkojen kysynnän suhteen sekä uudella alueella että maksuttomilla lähialueilla.

Asukaspysäköinnin laajentamisen käyttöönotto ja vuorovaikutus

Asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmän käyttöönoton edellyttämistä liikenteenohjausjärjestelyistä (lähinnä pysäköintiä koskevat liikennemerkkit) Lauttasaareessa ja Munkkiniemessä valmistuu yksityiskohtainen suunnitelma vuoden 2014 lopulla. Suunnitelmassa esitetään tarkasti alueet, jotka tulevat järjestelmän piiriin sekä tarkat suunnitelmat eri katujen ja kaupungin hallinnoimien alueiden pysäköintiratkaisuista. Samalla tarkistetaan nykyisten vyöhykkeiden muutostarpeet pysäköintiratkaisuissa ja vyöhykerajoissa.

Laajentamiseen liittyvien liikenteenohjausjärjestelyjen vuorovaikutus suunnitellaan yksityiskohtaisesti liikennesuunnitteluosaston ja



kaupunkisuunnitteluviraston viestinnän yhteistyönä. Vuorovaikutuksessa voidaan panostaa kohdennettuun viestintään. Vuorovaikutusta tehdään esimerkiksi postin suorajakelulla, mediatiedotteilla, mahdollisesti sosiaalisella medialla sekä vastaamalla asukkailta tuleviin kysymyksiin. Tavoitteena on, että asukkaille saadaan mahdollisimman paljon tietoa laajennuksen vaikutuksista.

Asukaspysäköinnin laajentamisen taloudelliset vaikutukset

Asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen uusille alueille lisää kaupungin tuloja tunnusten myynnin osalta. Toisaalta laajentamisesta on kaupungille myös menoja. Uusien liikennemerkkien asentamiseksi ja muiden liikennejärjestelyjen toteuttamiseksi rakennusviraston vuoden 2015 investointibudjettiin on varattu noin 500 000 euroa. Vuoden 2017 investointibudjettiin tulee varata vähintään sama summa. Pysäköinnin valvonnan tehostamisesta aiheutuu myös kustannuksia. Uusien alueiden valvonnan toteuttamiseksi tulee vuonna 2015 kehittää kameravalvontaa ja perustaa kaksi uutta pysäköinnintarkastajan virkaa ja vuonna 2017 samoin kaksi uutta virkaa. Kameravalvonnan kehittämisestä ja käyttöönnotosta aiheutuu kaupungille investointikustannuksia 100 000 euroa vuonna 2015 ja valvonnan resurssien lisäämisestä henkilöstökustannuksia vuodesta 2015 alkaen vuositasolla 96 000 euroa ja vuodesta 2017 alkaen edellisen lisäksi 96 000 euroa vuositasolla. Tarkastajien tuomat valvontatulot ovat nykyisin kuitenkin moninkertaiset menoihin verrattuna. Siten valvojien lisäämistä voidaan pitää myös taloudellisesti järkevänä toimenpiteenä.

Asukaspysäköinnin laajentamisesta kaupungille tulevaan lisätuloon vaikuttaa, kuinka paljon uusilla alueilla lunastetaan pysäköintitunnuksia. Liitteenä 2 on aihetta käsittelevä muistio "Asukas- ja yrityspysäköintilupien määrät ja tuotot uusilla alueilla". Nykyisillä asukaspysäköintivyohtyhykkeillä on keskimäärin 5,1 asukasta lunastettua tunnusta kohden. Asukaspysäköintitunnuksen hinnan oletetaan kehittyvän liitteen 1 mukaisesti. Yrityspysäköintitunnuksen hinta on vuositasolla 370 euroa.

Uusilla alueilla lunastettavien pysäköintitunnusten määrää ei tiedetä etukäteen. Jos uusille alueille tulisi tunnuksia suhteessa yhtä paljon kuin nykyisille alueille, uusilla alueilla olisi tunnuksia ensimmäisessä vaiheessa vuonna 2015 noin 5 800 kappaletta ja vuonna 2017 noin 9 300 kappaletta. Nykyisillä alueilla tunnuksia on käytössä vuoden 2014 alussa noin 24 000 kappaletta. Liitteessä 1 on tehty tuottolaskelmia lunastettavien tunnusten erilaisilla lukumäärillä. Yritystunnusten osuudeksi on oletettu kaikissa vaihtoehdoissa sama kuin tällä hetkellä nykyisillä alueilla eli 11,7 % kaikista asukas- ja yrityspysäköintitunnuksista. Vuonna 2015 lisätulo on 0,2 - 0,9 miljoonaa



euroa vuositasolla. Vuonna 2021 lisätulo on 0,8 - 3,2 miljoonaa euroa vuositasolla. Summat sisältävät arvonlisäveron. Laskelmien oletuksena on, että vuoden 2017 kesäkuun alusta alkaen asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmä laajenee edelleen Käpylään, Kumpulaan, Toukolaan ja Munkkivuoreen.

Todennäköistä on, että uusilla alueilla ei lunasteta suhteessa yhtä paljon asukas- ja yrityspysäköintitunnuksia kuin nykyisillä vyöhykkeillä, koska uusilla alueilla on enemmän tonttipysäköintiä. On todennäköistä, että lisätulo asettuu edellä esitetyn haarukan puolivälin lähistölle.

Asukaspysäköintijärjestelmän laajennus aiheuttaa muutostöitä rakennusviraston tietotekniikkajärjestelmiin. Kaupunkisuunnittelulautakunnan listalla 3.6.2014 olevassa asiassa "Pysäköintipolitiikan asukaspysäköinnin hintaa koskevat päätökset sekä kaikkien vyöhykkeiden yrityspysäköintitunnuksen käyttöönotto" yleisten töiden lautakunnalle esitetty 200 000 euron budjettiraamin korotus vuosille 2015 ja 2016 rakennusviraston tietotekniikkajärjestelmien muutostöihin on perusteltu myös asukaspysäköinnin maantieteellisen laajentamisen kannalta. Esitetty summa kattaa myös asukaspysäköinnin maantieteellisen laajentamisen edellyttämät ohjelmistomuutokset.

Asukaspysäköintijärjestelmän laajentamisen positiivisia vaikutuksia ovat pysäköintipaikan helpompi saatavuus, pitkäaikaisen auton säilyttämisen ja alueen ulkopuolisen pysäköinnin väheneminen, talvikunnossapidon helpottuminen sekä parempi mahdollisuus täydennysrakentamisessa osoittaa kadunvarsipaikkoja asukkaiden käyttöön. Positiivisten laadullisten vaikutusten lisäksi uusien asukaspysäköintivyöhykkeiden käyttöönotosta aiheutuu kaupungille enemmän tuloja kuin menoja.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Juha Hietanen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37120
juha.hietanen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Asukaspysäköinnin suunnitellut hinnat 2015-2021
- 2 Asukas- ja yrityspysäköintitunnusten määrät ja tuotot uusilla alueilla



§ 179

Vastineet Liikkumisen kehittämisohjelman luonnoksen lausuntoihin ja muihin kannanottoihin

HEL 2013-013534 T 08 00 00

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle liitteen mukaisen vastineen liikkumisen kehittämisohjelman luonnoksesta saatuihin lausuntoihin ja muihin kannanottoihin.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää liikkumisen kehittämisohjelman kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Lauri Kangas, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37455
lauri.kangas(a)hel.fi
Hanna Strömmer, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37106
hanna.strommer(a)hel.fi
Anna Pätynen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37110
anna.patynen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausunnot
- 2 Vastineet Liikkumisen kehittämisohjelman luonnoksen lausuntoihin ja muihin kannanottoihin
- 3 Raporttiluonnos: Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 26.11.2013 osaltaan hyväksyä Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman luonnoksen alkuvuonna 2014 tapahtuvan viimeistelyn pohjaksi. Lisäksi kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman luonnoksen kaupunginhallitukselle lausuntopyyntöjä varten.

Lausuntopyynnöt luonnoksesta lähetettiin Autoliitto ry:lle, Enemmistö ry:lle, Helsingin invalidien yhdistys ry:lle, Helsingin kuljetusryttäjät ry:lle, Helsingin Luonnonsuojeluyhdistykselle, Helsingin Polkupyöräilijät



ry:lle, Helsingin seudun liikenne kuntayhtymälle (HSL), Helsingin taksiautoilijat ry:lle, Helsingin yrittäjät ry:lle ja Uudenmaan ELY-keskukselle. Lisäksi lausuntoa pyydettiin Helsingin kaupungin rakennusvirastolta, Liikennelaitos liikelaitokselta (HKL), ympäristökeskukselta ja kiinteistövirastolta.

Määräaikaan mennessä lausunnot saatiin HKL-liikelaitokselta, rakennusvirastolta, ympäristökeskukselta, Uudenmaan ELY-keskukselta, HSL:ltä, Helsingin kuljetusyrittäjät ry:ltä, Helsingin Taksiautoilijat ry:ltä, Helsingin yrittäjät ry:ltä, Helsingin seudun kauppakamarilta, Stockmann Oyj Abp:ltä ja Autoliitto ry:ltä. Kiinteistövirastolla ei ollut huomautettavaa tai lisättävää liikkumisen kehittämisohjelman luonnokseen.

Lausunnoissa kommentoitiin mm. kehittämisohjelman tavoitteita, kulkutapojen priorisointia ja tavoitteiden ja toimintalinjausten mahdollisia ristiriitoja, liikenteen hinnoittelua, seutuyhteistyötä ja seudullisuutta, sekä liikkumisen ohjausta. Pienempiä kommentteja esitettiin toimintalinjausten muotoilusta, aikakustannuksista ja seurantamittareista. Lisäksi joissakin lausunnoissa nostettiin esiin kysymyksiä, jotka on käsitelty tai käsitellään muissa selvityksissä. Lausunnoissa esitettyihin kommentteihin ja toiveisiin on vastattu yksityiskohtaisesti liitteenä olevassa vastineessa. Lausunnot olivat pääosin myönteisiä. Kielteisissä kommentteissa mm. kritisoitiin kestävien liikkumismuotojen priorisointia suhteessa henkilöautoiluun.

Lausunnot eivät edellytä muutoksia liikkumisen kehittämisohjelmaan.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Lauri Kangas, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37455
lauri.kangas(a)hel.fi
Hanna Strömmer, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37106
hanna.strommer(a)hel.fi
Anna Pätynen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37110
anna.patynen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausunnot
- 2 Vastineet Liikkumisen kehittämisohjelman luonnoksen lausuntoihin ja muihin kannanottoihin
- 3 Raporttiluonnos: Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma

Päätöshistoria



Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 27.03.2014 § 57

HEL 2013-013534 T 08 00 00

Esitys

Liikennelaitos –liikelaitoksen johtokunta päätti antaa seuraavan lausunnon.

Kaupunkisuunnitteluviraston laatima luonnos Helsingin liikkumisen kehittämisohjelmasta on laaja ja monipuolinen strateginen selvitys. HKL näkee tällaisten pitkällä aikavälille tehtävien selvitysten olevan tärkeitä toiminnan ohjauksen kannalta ja kannustaa siksi jatkamaan suunnittelua tehdyn selvityksen pohjalta.

Liikkumisen kehittämisohjelman tavoitteet ovat yleviä: helsinkiläisten helppo arki, Helsingin elinvoimaisuus ja liikkumisen resurssitehokkuus. Liikkumisen kehittämisohjelma sisältää olennaiset liikkumiseen vaikuttavat ratkaisut; kaupungin ja sen asukkaiden eri toimintojen sijoittuminen ja niihin liittyvä liikkuminen. Valitut toimintalinjaukset kestävien liikkumismuotojen ja liikkumisen luotettavuuden lisäämiseksi kulkumuodosta riippumatta voidaan katsoa olevan hyviä.

HKL joukkoliikenteen tuottajana tulee osallistumaan etenkin kaupunkiraideliikenteen liikkumispalveluiden tuottamiseen. Helsingin yleiskaavan visiossa on todetaan tulevaisuuden usean keskuksen kaupungin liikkumisen perustuvan verkostomaiseen raideliikenteeseen. Toteutusmallina on pidetty metron, junien ja pikaraitiotien verkostoa, joka muodostaisi runkolinjaverkon keskusten välille.

Liikkumisen kehittämisohjelmassa ei mainita juuri raitiotieverkon ja raitiotiejärjestelmän kehittämistä yhtenä liikkumisen kehittämistoimenpiteenä. HKL näkee, että visioidun ja Helsingin strategian mukaisen raideliikenteen verkoston kehittäminen edellyttää raitioliikenteen entistä parempaa huomioimista suunnittelun kaikissa vaiheissa. Jotta raitiovaunuliikenteellä voidaan toteuttaa vision mukaista runkolinjojen liikennettä, on Helsingin raitiovaunujärjestelmää etenkin runkolinjaosuuksilla kehitettävä kohti pikaraitiotietä. HKL olisi näin suonut myös liikkumisen kehittämisohjelmassa tehdyn painotuksia myös joukkoliikenteen runkolinjaverkon toteutustavan suhteen.

06.03.2014 Pöydälle

Esittelijä

yksikön johtaja
Juha Saarikoski

Lisätiedot

Artturi Lähdetie, projektipäällikkö, puhelin: 310 35245



artturi.lahdetie(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 18.03.2014 § 117

HEL 2013-013534 T 08 00 00

Päätös

Yleisten töiden lautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Liikkumisen kehittämissuunnitelman laatimisessa on ollut laaja sidosryhmäyhteistyö ja sitä on työstyetty vuorovaikutteisesti eri hallintokuntien kanssa. Rakennusviraston edustajat ovat osallistuneet hallintokuntayhteistyöhön tarkoitettuihin työpajoihin.

Kehittämissuunnitelma painottuu kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseen ja muun ajoneuvoliikenteen kasvun hillitsemiseen. Valittu arvoperusta on yhtenevä kaupungin strategiaohjelman linjausten kanssa ja sikäli perusteltu. Ohjelman toimintalinjausten priorisoinnissa tulee kiinnittää erityistä huomiota jalankulun ja joukkoliikenteen yhteensovittamiseen siten, että niiden muodostamasta matkaketjusta tulee mahdollisimman mukava ja sujuva (kulkuyhteydet pysäkeille, pysäkki- ja terminaalijärjestelyt, joukkoliikenteen verkkojärjestelyt). Kehittämissuunnitelman suunnittelun yleisen periaatteen mukaan kävelijöiden tarpeista tulee huolehtia ensimmäisenä. Jalankulun asema tulee myös toimintalinjauksissa nostaa samalle tasolle kuin pyöräilyolosuhteet ja joukkoliikenteen runkolinjaston sujuvuus.

Liikkuminen niin jalan, polkupyörällä, julkisilla liikennevälineillä kuin henkilöautolla on kokonaisuus, joka käsittää teknisten ratkaisujen ohella katuverkon toimivuuden varmistamisen kaikissa olosuhteissa. Yleisten alueiden ylläpidon tärkeys ja rooli puuttuvat toimenpiteiden taustalta. Ylläpidon asettamat reunaehdot tulisi huomioida reittien ja katutilan käytön suunnittelussa jo mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Liikennejärjestelmän toimivuus on melko riippuvainen yleisten alueiden ylläpidosta, etenkin talvella. Häiriöherkkyyteen ja joukkoliikenteen luotettavuuteen vaikuttavat erityisesti ajoratojen talvihoito ja kunto. Liian tiukasti mitoitettujen joukkoliikenteelle osoitetut ajoradat kaventuvat talvisin hankaloittaen bussien liikennöitävyyttä ja samalla vaarantaen liikenneturvallisuutta.

Mahdollinen liikenteen hinnoittelun kehittäminen (joukkoliikenteen tariffit, pysäköintimaksut, sujuvuusmaksut) henkilöautoliikenteen määrän säätelyä varten tulee suunnata riittävän laaja-alaisesti, jotta säätelyn vaikutukset kohdistuvat tasapainoisesti. Suunnittelua tulee



tehdä koko liikennejärjestelmän kautta, missä on samanaikaisesti huomioitu myös liityntäpysäköinti ja pyöräily joukkoliikenteen ohella. Muutoinkin toimintalinjaa tulee arvioida rinnan mahdollisen tiemaksujärjestelmän kehittämisen kanssa.

Huolto- ja jakeluliikenteen toimintaedellytysten varmistaminen on etenkin keskusta-alueiden toimivuuden ja viihtyisyyden elinehto. Vallitsevan sekasortoisuuden vähentäminen tulee nostaa keskeiseksi toimintalinjaksi, koska siinä saavutettavat parannukset paitsi säästävät jakelukustannuksia heijastuvat suotuisasti myös jalankulun ja pyöräilyn mahdollisuuksiin. Jakeluliikennettä voitaisiin tehostaa esimerkiksi yritysten tavarantoimitusajankoja kehittämällä. Laadukkaalla kalustolla ja ilta- tai yöaikaisella jakelulla niihin soveltuvissa liikkeissä saataisiin aamupäivän jakeluruuhkaa helpotettua.

Toimenpiteiden toteutuminen vaatii ensisijaisesti suurta liikennekulttuurin ja ajattelutavan muutosta kaikissa liikkujissa. Tähän asiaan panostaminen viestinnän ja markkinoinnin keinoin tulisi olla yksi ohjelman tärkeimmistä toimenpiteistä. Pelkästään toteutetun infran avulla ei voida ohjata ihmisiä liikkumaan ympäristöystävällisemmin ja toiset paremmin huomioon ottavammin.

Pyöräilyn ja jalankulun lisääminen vaatii hyvän reitistön lisäksi ylläpidon parantamista. Vaikka reitistö olisi kuinka hyvä tahansa, jos sen hoitoon ei voida talvella riittävästi varautua, niin kulkumuotojen saavutettavuus heikkenee oleellisesti. Jalankulun ja pyöräilyn käytettävyyttä vähentää myös katupölyn ja pakokaasupäästöjen aiheuttama huono ilmanlaatu. Tähän tulee suunnittelussa ja ylläpidossa paneutua, erityisesti katukuiluissa.

Yleiskaavan visiot tiiviimmästä kaupunkitilasta lisäävät kulutusta ja ylläpidon tarvetta. Kehittämissuunnitelmassa halutaan investoida laadukkaaseen kaupunkiympäristöön. Myös ylläpidon resurssit tulee huomioida, ettei kaupunkiympäristö pääse rapautumaan rahoituksen puutteessa ennen suunnitellun elinkaarensa mukaista uudistamistarvetta tai joiltakin osin loppua.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa kehittämissuunnitelman luonnoksen hyväksymistä edellä esitetyin huomautuksin.

Käsittely

18.03.2014 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Esittelijän muutokset: Siirretään lausuntoehdotuksen seitsemäs kappale ehdotuksen neljänneksi kappaleeksi.



Korvataan ehdotuksen kolmannen kappaleen viimeinen virke seuraavasti: "Kehittämishjelman suunnittelun yleisen periaatteen mukaan kävelijöiden tarpeista tulee huolehtia ensimmäisenä. Jalankulun asema tulee myös toimintalinjauksissa nostaa samalle tasolle kuin pyöräilyolosuhteet ja joukkoliikenteen runkolinjaston sujuvuus."

Esittelijä

kaupunginarkkitehti
Jukka Kauto

Lisätiedot

Marko Jylhänlehto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38237
marko.jylhanlehto(a)hel.fi
Anni Tirri, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38335
anni.tirri(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 18.03.2014 § 101

HEL 2013-013534 T 08 00 00

Päätös

Ympäristölautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle Helsingin liikkumisen kehittämishjelman luonnoksesta seuraavan lausunnon:

On erittäin myönteistä, että kaupunkisuunnitteluvirasto on laatinut kokonaisvaltaisen ja korkeatasoisen liikkumisen kehittämishjelman, joka korostaa selkeästi liikennesuunnittelun tulevia painopistealueita.

Ohjelmassa esiin nostetut tavoitteet ja korostukset ovat hyvin kannatettavia, erityisesti ohjelman kantava ajatus liikennejärjestelmien kehittämisestä kestäväällä tavalla liikenteen hiilidioksidi- ja pakokaasupäästöt sekä melu huomioiden. On lisäksi tärkeää, että liikennemuotojen hierarkiassa jalankulku ja pyöräily on nostettu ensimmäisiksi ja henkilöautoliikenne tulee vasta joukkoliikenteen jälkeen.

Kehittämishjelmassa on tunnistettu, että ennustevetoinen suunnittelu johtaa herkästi ennusteiden toteutumiseen, joten liikennesuunnittelun periaatteeksi kannattaa valita sen sijaan tavoitevetoisuus. Helsingin ja koko seudun liikkumistarve tulee kasvamaan lähivuosina ja - vuosikymmeninä huomattavasti uusien asuin- ja työpaikka-alueiden myötä. On erittäin tärkeää asettaa tehokkaat toimenpiteet hiilidioksidipäästöjen vähentämisen- ja kestävien kulkutapojen edistämistavoitteiden saavuttamiseksi sekä liikenteen ilmanlaatu- ja meluhaittojen torjumiseksi. Kehittämishjelmassa tulisi myös huomioida alueen laivaliikenteen ja lentoliikenteen tarpeet ja vaikutukset. On



tärkeää, että pääkaupunkiseudun sisäisen liikenteen kokonaisuuteen verrattuna suhteelliselta liikennemääriltään vähäiset mutta käytännössä alueen toimintaan merkittävästi vaikuttavat liikennemuodot huomioidaan riittävästi. Tällaisina kysymyksinä nousevat esimerkiksi helikopterikenttien sijoittuminen alueelle, pienkonekenttäjärjestelyt, mahdolliset vesijoukkoliikenteen järjestelyt tai henkilö- ja tavaraliikenne satamiin.

Toimenpideohjelma ja linkittyminen muihin ohjelmiin

Kehittämisohjelman tarkoituksena on konkretisoida muun muassa Helsingin strategiaohjelmassa, kaupungin muissa strategisissa ohjelmissa sekä seudullisissa suunnitelmissa liikkumiselle ja liikenteelle asetettuja tavoitteita. Ohjelmassa ei kuitenkaan esitetä varsinaisesti käytännön toimenpiteitä. Olisikin tärkeää laatia pikaisesti toimenpide- tai toteuttamisohjelma, johon toimenpiteet konkretisoidaan sekä aikataulutetaan ja vastuutetaan, jotta varmistetaan tavoitteiden toteutuminen käytännössä. Toteuttamisohjelmassa tulisi tunnistaa lyhyen ja pitkän aikavälin toimet sekä kustannusvaikutukset.

On hyvin tärkeää, että ohjelma linkittyy kiinteästi muihin ohjelmiin ja suunnitelmiin, joissa on esitetty samansuuntaisia tavoitteita. Parhailtaan Helsingin kaupungilla on ympäristökeskuksen koordinoimana meneillään selvitys siitä, kuinka kaupunki saavuttaa tavoitteensa vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 30 % vuoteen 2020 mennessä vuoden 1990 tasosta. Selvitys valmistuu huhtikuussa 2014, ja siihen on tulossa useita liikennettä ja liikkumista koskevaa toimenpidettä. Näitä toimenpiteitä olisi hyvä linkittää liikkumisen kehittämisohjelmaan tai sen mahdolliseen toimenpideohjelmaan.

Tulisi varmistua, että myös muualla kirjatut tavoitteet ovat tämän ohjelman tavoitteiden kanssa yhteismittaisia. Ohjelman sivulla 38 on mainittu, että ongelmaksi voi tulla yhteisistä tavoitteista sopiminen ja mahdollinen ristiriitaisuus muiden kuntien tai valtion eri organisaatioiden edustamien tavoitteiden kanssa. Olisi hyvin tärkeää tunnistaa nämä mahdolliset ristiriidat ennen toteutusvaihetta.

Kehittämisohjelman lopullisessa versiossa olisi hyvä olla prosessinkuvaus eli kuvaus siitä miten liikkumisen kehittämisen toimenpiteiden toteuttaminen tulee jatkumaan.

Tavoitteiden toteutumisen turvaaminen

Ympäristölautakunta pitää erittäin kannatettava tavoitteena sitä, että kokonaismatkamäärän kasvu tullaan ohjaamaan kokonaisuudessaan julkiseen liikenteeseen sekä kävelyyn ja pyöräilyyn. Tavoitteen



saavuttaminen vaatii kuitenkin erittäin voimakkaita toimia ja panostusta erityisesti joukkoliikenteen kehittämiseen.

Ympäristölautakunta ilmaisee huolensa siitä, kuinka pyörä- ja joukkoliikenteen kehittämisen toimet pystytään tulevana vuosina toteuttamaan ja kuinka kaupungin investointikatto vaikuttaa tähän. Investointimäärärahojen riittämisen turvaaminen onkin ensiarvoisen tärkeää esitettyjen tavoitteiden toteutumiseksi. Siltä varalta, että kaikki merkittävät, erityisesti raideliikennettä edistävät hankkeet eivät mahdu investointiraamiin, olisi syytä arvioida myös väliaikaisratkaisujen vaikuttavuutta ja toteutettavuutta.

Helsingin seudun asukas- ja työpaikkamäärät kasvavat tulevana vuosikymmeninä merkittävästi. Jotta liikkumistarve saataisiin suunnattua kestäviin kulkumuotoihin, tulisi varmistua että joukkoliikenteen ja erityisesti raideliikenteen kapasiteetti on myös tulevaisuudessa riittävä.

Seuranta

On hienoa, että kehittämissuunnitelmassa on jo huomioitu tavoitteiden seuranta. Toimenpidesuunnitelmassa tulisi seurantamittarit kuitenkin määrittellä tarkemmin. Ilmanlaadun seuranta voisi olla yksi mittari, jolla seurataan liikenteen kasvua ja sen ohjautumista kestäviin kulkutapoihin sekä terveysvaikutuksia. Ilmanlaatua mitataan kattavasti pääkaupunkiseudulla HSY:n toimesta.

Kaupunkirakenteen tiivistäminen

Maankäytön tiivistäminen on perusteltua, jotta muun muassa liikkumisen kysyntää on mahdollista vähentää ja kestävien liikkumismuotojen tarjontaa samalla lisätä. Nämä yhdessä vaikuttavat positiivisesti liikkumisen energiankulutukseen, hiilidioksidipäästöihin, ilmanlaatuun ja meluun. Ympäristölautakunta kuitenkin korostaa, että tiivistämisessä ja vilkkaiden väylien varsille asuntoja kaavoitettaessa tulee aktiivisesti huomioida asukkaiden altistumisen vähentäminen ilman epäpuhtauksille ja melulle.

Suurien väylien muuttaminen bulevardimaisemmiksi ja ajonopeuksien laskeminen ovat kannatettavia suunnitelmia. Tällöin tulee kuitenkin huolehtia siitä, ettei liikenne pääse ruuhkautumaan. Se lisäisi liikenteen päästöjä sekä ilmanlaatu- ja meluhaittoja. Ruuhkautuminen voisi johdattaa liikennevirtoja ja sitä kautta myös päästöjä ja muita haittoja pienemmille asuinalueiden kaduille.

Ilmanlaatu



Ympäristölautakunta pitää myönteisenä, että taustatietoa on koottu ohjelmaan runsaasti. Selkeyden ja luettavuuden vuoksi taustat, nykytilat ja trendit olisi hyvä esittää raportin alussa.

Nykytila-kappaleessa sivulla 42 todetaan, että ”ilmanlaatu on pääasiassa hyvä, vaikka ohjearvojen (ylityksiä) voikin tapahtua muun muassa katukuiluissa”. Kuitenkin nykytilanne on se, että eivät pelkästään ohjearvot, vaan lisäksi myös EU:n yhteinen, valtioneuvoston asetuksella asetettu typpidioksidipitoisuuden vuosikeskiarvopitoisuuden raja-arvo 40 µg/m³ ylittyy arviolta noin kahdeksan kilometrin katuosuuksilla Helsingin kantakaupungissa. Ylittymisen syynä ovat liikenteen päästöt. Erityisen kriittisiä paikkoja ilmanlaadun huononemiselle ovat vilkasliikenteiset katukuilut, joissa päästöt eivät pääse laimenemaan.

Kaupungin tulee huolehtia siitä, että pitoisuudet pysyvät raja-arvojen alapuolella. Uusia alueita, joilla ilmanlaadun raja-arvot ylittyvät, ei tule rakentaa. Tulisikin selvittää mahdollisuuksia vaikuttaa liikennesuunnittelulla siihen, ettei uusien katukuilumaisten väylien ilmansaastepitoisuudet nouse liian korkeiksi.

Helsinki on saanut raja-arvon saavuttamiselle jatkoaikaa EU:n komissiolta 1.1.2015 saakka. Ilmanlaadun mittaus- ja mallinnustulosten perusteella on ilmeistä, että pahimmissa katukuilussa raja-arvo ylittyy edelleen v. 2015, mistä Ympäristöministeriö ja Helsingin kaupunki joutuvat vastaamaan komissiolle ja mahdollisesti myös EY-tuomioistuimelle.

Ympäristölautakunta muistuttaa, että vaikka ajoneuvojen yksikköpäästöt tulevat todennäköisesti tulevaisuudessa laskemaan, aiheuttaa liikenne edelleen karkeitä hiukkasia eli ns. katupölyä sekä melua, joilla on merkittäviä terveyshaittoja. Lisäksi uusien ajoneuvojen todelliset mitatut päästöt eivät ole vastanneet toiveita, vaan esimerkiksi uuden raskaan kaluston suorat typpidioksidipäästöt ovat jopa vanhempia ajoneuvoja suurempia, ja uusien bensakäyttöisten henkilöautojen pienhiukkaspäästöt on havaittu hyvin korkeiksi. Puhtaamman tekniikan yleistymisen ei ole tapahtunut toivotussa aikataulussa. Kaupunki voisikin edistää vähäpäästöisen ja hiljaisen ajoneuvo- ja työkonelastun lisääntymistä muun muassa kannustimin ja omalla esimerkillään.

Koska satamiin suuntautuvien rekkakuljetusten vaikutus kaupunkikeskustan ilmanlaatuun ja melutasoon on useilla alueilla merkittävä, olisi kehittämisohjelmassa esitettävä malleja näiden haittojen vähentämiseen. Rekkaliikenteen ja muun kuin matkustajaliikenteen Vuosaaren satamaan suuntaamisen lisäksi olisi



harkittava erilaisia liikenteen ajoitukseen liittyviä mahdollisuuksia siten, että erilaiset ruuhkahuiput eivät esiinny samanaikaisesti.

Linkittyminen yleiskaavatyöhön ja asemaakaavoitukseen

Liikennejärjestelmäratkaisut linkittyvät kiinteästi maankäytön suunnitteluun ja erityisesti uuden yleiskaavan valmisteluun. Monet maankäyttöratkaisut, kuten sisääntuloväylien ympäristöjen rakentaminen, ovat riippuvaisia liikennejärjestelmien muutoksista. Yleiskaavan visio perustuu raideliikenneverkkoon, joka yhdistää kaupunkikeskustat toisiinsa. Kehittämishjelma koskee sekä maankäytön että liikenteen suunnittelua, joten tavoitteet ja toimet tulisi sovittaa yhteen yleiskaavatasolla.

Liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta yleiskaava on keskeinen maankäytön suunnittelun väline. Kuitenkin myös asemakaavoituksen ja liikennesuunnittelun tiivis vuoropuhelu erityisesti vilkkaasti liikennöityjen alueiden kaavoituksessa olisi tärkeää. Nykyisin väylien varsien kaavoituksessa käytetään YTV:n (nyk. HSY) Liikenteen jäljet-julkaisussa esitettyjä suositus- ja minimietäisyyksiä, joilla pyritään vähentämään asukkaiden altistumista liikenteen päästöille. Koska yhdyskuntarakennetta tiivistettäessä ei aina ole mahdollista noudattaa näitä etäisyyksiä väylistä, tulisi selvittää muita keinoja, joilla altistumista ilmansaasteille ja melulle tiiviissä kaupunkirakenteessa vähennetään. Koska altistumisen vähentäminen ei suojaamalla ja muilla asemakaavoituksen keinoin ole aina riittävää, tulisi kartoittaa mahdollisuuksia liikennesuunnittelun erilaisin, innovatiivisinkin tapauskohtaisin ratkaisuin vaikuttaa itse päästölähteeseen eli autoliikenteeseen.

Varsinkin satamiin ja lentoasemille tai helikopterikentille suuntautuvan maaliikenteen ja niiltä lähtevän meri ja ilmaliikenteen ympäristövaikutukset (melu ja ilmanlaatu, ilmastovaikutukset) tulee arvioida suhteessa koko pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän ja yleiskaavoituksen kokonaisuuteen. Vain esimerkkinä mainittakoon melkein Vuosaaren satamaan ulottuva metrolinjasto.

Uusilla alueilla joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn tavoitteelliset kulkutapaosuudet tulisi asettaa huomattavasti keskimääräistä korkeammiksi.

Vaikutusten arviointi

Suunnittelukäytännöt –kappaleessa todetaan, että liikennehankkeiden arviointia kehitetään nykyisestä. Ympäristölautakunta pitää tätä erittäin tärkeänä. Olisi kuitenkin erittäin tärkeää huomioida vaikutusten arvioinnissa myös ympäristövaikutukset, kuten ilmanlaatuun vaikuttavat



päästöt sekä melu sekä vaikutukset ihmisten terveyteen. Ilmanlaadulla sekä melulla on osoitettu selvä yhteys sairastumisiin ja ennenaikaisiin kuolemiin. Tätä kautta niiden yhteiskuntataloudelliset vaikutukset ovat erittäin merkittäviä. Tiivis vuorovaikutus asukkaiden kanssa on liikenne- ja liikkumissuunnitelmien vaikutusten arvioinnissa hyvin oleellista.

Logistiikan kehittäminen

Logistiikan kehittäminen kantakaupungissa sekä koko Helsingin seudulla on välttämätöntä sekä ympäristöystävällistä että elinkeinoelämän kannalta. Onkin hienoa, että kaupunkisuunnitteluvirasto on käynnistänyt citylogistiikan kehittämisen yhteistyössä muiden hallintokuntien ja tiiviissä vuorovaikutuksessa elinkeinoelämän kanssa. Kaupungin oman kaluston logistiikka ja kaluston laatu linkittyvät kiinteästi tähän asiakokonaisuuteen. Sivulla 16 todetaan, että "Tavaraliikenteen tehostumista seurataan arvioimalla kuljetusten sujuvuutta ja täsmällisyyttä sekä käyttöastetta ja kaluston laatua." Toteamus jättää hieman epäselväksi, onko kyseessä yksityinen kuljetustoiminta vai myös kaupungin oma kalusto.

Keskusta-alueilla kuljetuksia varten voitaisiin innovatiivisesti harkita myös raitiokiskojen ja metroratojen käyttöä erilaisen tavara- ja konttiliikenteen kuljetuksien väylinä. Tulevaisuuden tarpeita varten asiaa olisi syytä selvittää.

Pyöräilyn edistäminen

Ympäristölautakunta pitää erittäin myönteisenä, että pyöräilyn kehittäminen on yksi painopistealue ja se on nostettu yhdenvertaiseksi kulkutavaksi autoliikenteen ja joukkoliikenteen kanssa. Pyöräteiden käyttäjien ei tulisi suoraan altistua vilkkaimpien liikenneväylien liikenteen aiheuttamille terveystaakkoille.

Palveluiden saavutettavuus

Kehittämissuunnitelmassa todetaan, että palveluiden sijoittelulla voidaan merkittävästi vaikuttaa eri kulkutapojen käytettävyyteen. Tämä on erittäin tärkeä näkökohta nykypäivänä palveluiden keskittämisen trendin vallitessa. Keskittäminen voikin lisätä huomattavasti liikkumistarvetta ja vaikeuttaa palveluiden saavutettavuutta erityisesti kävellen ja pyöräillen.

Käsittely

18.03.2014 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Merja Kurki-Suonio: kohta 13 ...kaavoitettaessa tulee aktiivisesti...



Vastaehdotus:

Timo Pyhälähti: Kappaleen 4 jälkeen

Kehittämishjelmassa tulisi myös huomioida alueen laivaliikenteen ja lentoliikenteen tarpeet ja vaikutukset. On tärkeää, että pääkaupunkiseudun sisäisen liikenteen kokonaisuuteen verrattuna suhteelliselta liikennemääriltään vähäiset mutta käytännössä alueen toimintaan merkittävästi vaikuttavat liikennemuodot huomioidaan riittävästi. Tällaisina kysymyksinä nousevat esimerkiksi helikopterikenttien sijoittuminen alueelle, pienkonekenttäjärjestelyt, mahdolliset vesijoukkoliikenteen järjestelyt tai henkilö- ja tavaraliikenne satamiin.

Kannattajat: Leo Stranius

Vastaehdotus:

Timo Pyhälähti: Kappaleen 24 jälkeen omaksi kappaleekseen:

Keskusta-alueilla kuljetuksia varten voitaisiin innovatiivisesti harkita myös raitiokiskojen ja metroratojen käyttöä erilaisen tavaraj- ja konttiliikenteen kuljetuksien väylinä. Tulevaisuuden tarpeita varten asiaa olisi syytä selvittää.

Kannattajat: Leo Stranius

Vastaehdotus:

Timo Pyhälähti: Kappaleen 19 jälkeen omaksi kappaleekseen

Koska satamiin suuntautuvien rekkakuljetusten vaikutus kaupunkikeskustan ilmanlaatuun ja melutasoon on useilla alueilla merkittävä, olisi kehittämishjelmassa esitettävä malleja näiden haittojen vähentämiseen. Rekkaliikenteen ja muun kuin matkustajaliikenteen Vuosaaren satamaan suuntaamisen lisäksi olisi harkittava erilaisia liikenteen ajoitukseen liittyviä mahdollisuuksia siten, että erilaiset ruuhkauhput eivät esiinny samanaikaisesti.

Kannattajat: Leo Stranius

Vastaehdotus:

Timo Pyhälähti: Kappale 21 jälkeen

Varsinkin satamiin ja lentoasemille tai helikopterikentille suuntautuvan maaliikenteen ja niiltä lähtevän meri ja ilmaliikenteen ympäristövaikutukset (melu ja ilmanlaatu, ilmastovaikutukset) tulee arvioida suhteessa koko pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän ja yleiskaavoituksen kokonaisuuteen. Vain esimerkkinä mainittakoon melkein Vuosaaren satamaan ulottuva metrolinjasto.



03.06.2014

Lsp/4

Kannattajat: Leo Stranius

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kappaleen 24 jälkeen omaksi kappaleekseen: Keskusta-alueilla kuljetuksia varten voitaisiin innovatiivisesti harkita myös raitiokiskojen ja metroratojen käyttöä erilaisen tavara- ja konttiliikenteen kuljetuksien väylinä. Tulevaisuuden tarpeita varten asiaa olisi syytä selvittää.

Jaa-äännet: 2

Matti Niemi, Anita Vihervaara

Ei-äännet: 5

Alviina Alametsä, Joonas Haavisto, Sirpa Norvio, Timo Pyhälä, Leo Stranius

Tyhjä: 2

Timo Latikka, Hanna Lähteenmäki

Poissa: 0

Muut vastaehdotukset hyväksyttiin yksimielisesti.

Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Suvi Haaparanta, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 32061
suvi.haaparanta(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 26.11.2013 § 384

HEL 2013-013534 T 08 00 00

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti merkitä tiedoksi raporttiluonnoksen "Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma".

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti osaltaan hyväksyä esitetyn Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman luonnoksen alkuvuonna 2014 tapahtuvan viimeistelyn pohjaksi.



Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää Helsingin liikumisen kehittämisohjelman luonnoksen kaupunginhallitukselle lausuntopyyntöjä varten.

Käsittely

26.11.2013 Ehdotuksen mukaan

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti muuttaa asioiden käsittelyjärjestystä siten, että käsitteli asian Lsp/1 asian Vp/2 jälkeen.

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Päätösehdotusta muutetaan kuulumaan seuraavasti:
(2) Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen osaltaan hyväksyä esitetyn Helsingin liikumisen kehittämisohjelman luonnoksen alkuvuonna 2014 tapahtuvan viimeistelyn pohjaksi siten, että "Liikennejärjestelmän toimivuus" -kohtaan lisätään omaksi alakohdaksi: "Eri liikennemuotojen sujuvuutta parannetaan esimerkiksi maanalaisilla väyläratkaisuilla."

Kannattajat: Matti Niiranen

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Päätösehdotusta muutetaan kuulumaan seuraavasti:
(2) Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen osaltaan hyväksyä esitetyn Helsingin liikumisen kehittämisohjelman luonnoksen alkuvuonna 2014 tapahtuvan viimeistelyn pohjaksi siten, että "Liikennejärjestelmän toimivuus" -kohtaan lisätään omaksi alakohdaksi: "Eri liikennemuotojen sujuvuutta parannetaan esimerkiksi maanalaisilla väyläratkaisuilla."

Jaa-äännet: 5

Eija Loukoila, Jape Lovén, Elina Moisio, Osmo Soininvaara, Heta Välimäki

Ei-äännet: 4

Hennariikka Andersson, Matti Niiranen, Tom Packalén, Risto Rautava

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Suoritettussa äänestyksessä esittelijän ehdotus voitti äänin 5-4.

19.11.2013 Pöydälle

05.11.2013 Pöydälle



03.06.2014

Lsp/4

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Lauri Kangas, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37455
lauri.kangas(a)hel.fi

Postiosoite

PL 2100, (Kansakoulukatu 3)
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite

Kansakoulukatu 3
Helsinki 10
www.hel.fi/kaupunkisuunnittelu

Puhelin

Faksi
+358 9 310 37409

Y-tunnus

Tilinro

FI0680001200062637
Alvnro



03.06.2014

Lsp/5

§ 180

Liikkuminen palveluna -konseptin toteuttaminen Helsingissä

HEL 2014-007089 T 02 08 01 01

Hankenro 0902_2

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti merkitä tiedoksi diplomityön "Liikkuminen palveluna -konseptin toteuttaminen Helsingissä".

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Sonja Heikkilä, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37026
sonja.heikkila(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liikkumispalvelutarjonnan muuttuminen ja käyttäjätapausesimerkki
- 2 Kuvaus MaaS-konseptiin siirtymisen systeemitasoisesta muutoksesta
- 3 "Mobility as a Service - A Proposal for Action for the Public Governance, Case Helsinki" 28.4.2014, diplomityö, Sonja Heikkilä

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Tiivistelmä

Nykyisellään henkilöliikennesektori ei vastaa siihen kohdistuviin haasteisiin ja muutosvaatimuksiin tulevaisuuden haasteisiin nähden riittävän hyvin. Liikennesektorin palvelukykyä ja tuottavuutta on tarpeen kehittää radikaalisti. Liikkuminen palveluna -konsepti, josta kansainvälisesti käytetään nimeä Mobility as a Service (MaaS), tarjoaa mallin radikaalille muutokselle. MaaS-konsepti vaikuttaa positiivisesti koko henkilöliikennesektoriin useiden eri vaikutusmekanismien kautta muun muassa lisäämällä liikkumisen kestävyyttä, tehokkuutta sekä asukas- ja käyttäjätyytyväisyyttä. Helsingin kaupungilla tehty diplomityö tutki konseptin toteuttamista Helsingissä tuloksenaan toimenpide-ehdotus toteutukselle.

Esittelijän perustelut

Johdanto



Sonja Heikkilä tutki kaupunkisuunnitteluvirastossa tekemässään diplomityössään "Mobility as a Service - A Proposal for Action for the Public Governance, Case Helsinki" MaaS-konseptin toteuttamista Helsingissä. Työssä kuvattiin konsepti sekä systeemisellä tasolla että käyttäjätapausten kautta. Työn tavoitteena oli muodostaa toimenpide-ehdotus julkishallinnolle MaaS-konseptin toteuttamiseksi vuoteen 2025 mennessä. Seuraavassa kerrotaan taustaa MaaS-konseptille.

Helsingin asukasmäärä kasvaa näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa merkittävästi. Tilaa lisääntyvälle liikenteelle on rajallisesti ja esimerkiksi kantakaupungin valmiissa kaupunkirakenteessa hyvin vähän. Investointiraamin asettamasta taloudellisesta näkökulmasta on tärkeää mieluummin hyödyntää nykyistä infrastruktuuria tehokkaammin kuin rakentaa uutta. Liikenteen tehokkuutta ja kannattavuutta on tärkeää kasvattaa rahallisten ja muiden resurssien säästämiseksi. Lisäksi kaupunki haluaa strategiatasolla kasvattaa kestävien kulkumuotojen osuutta.

Teknologia on viime vuosikymmeninä kehittynyt huomattavasti, mutta kehitystä ei ole potentiaaliinsa nähden merkittävästi hyödynnetty liikennesektorilla. Liikennejärjestelmään kohdistuvat vaatimukset ovat muuttumassa, kun ihmisten ajattelutavat ja asenteet sekä käyttäytyminen ja odotukset muuttuvat. Esimerkiksi ajokortin hankkiminen ja auton omistus ovat yhä vähemmän suosittuja nuorten keskuudessa. Yhteiskunnassa suosiotaan kasvattavia ilmiöitä ovat jakaminen ja palveluistuminen (engl. servicizing). Jakaminen viittaa tavaroiden yhteisomistukseen ja -käyttöön, jossa tavaran kiinteät kustannukset jaetaan usealle käyttäjälle, ja käyttäjäkohtainen kokonaiskustannus jää alhaiseksi.

Palveluistuminen viittaa siihen, että palveluita sekä tuotetaan että käytetään enemmän ja palvelut ulottuvat yhä useammille toimialoille. Yhä suositumpaa on, että käyttäjä haluaa ostaa työn tuloksen ennemmin kuin tehdä sen itse. Tällöin käyttäjän ei myöskään tarvitse omistaa työn suorituksen edellyttämiä tavaroita. Palveluistumisessa toinen osapuoli taas hyötyy liiketoiminnan muodossa. Perinteisiä esimerkkejä palveluistumisesta ovat ravintolat ja autokorjaamot, kun taas esimerkkejä jakamisesta ovat autonvuokraus ja välinevuokraus. Jakaminen ja palveluistuminen lisääntyvät jatkuvasti etenkin internetsivustojen kautta. Toiminta on kuitenkin vielä usein melko epämuodollista ja yksityishenkilöiden välistä. Liikenteessä voidaan jakaa esimerkiksi kulkuvälineitä tai parkkipaikkoja ja tuottaa toisille kyytipalveluita.

Henkilöliikennesektori nykyisillä resursseillaan ja toimintatavoillaan ei pysty ratkaisemaan jo havaittuja ongelmia tai vastaamaan muuttuviin



vaatimukseen. Palvelutaso- ja tehokkuusvaatimusten täyttämiseksi henkilöliikennesektorilla täytyy aikaansaada merkittävä muutos. Ongelmiin on lähdetty hakemaan käyttäjälähtöistä ratkaisua, minkä tuloksena on syntynyt MaaS-konsepti. Jakamisen ja palveluistumisen trendit tukevat konseptia voimakkaasti. Konsepti on valtioneuvoston kannattama ja konseptia kehitetään parhaillaan voimakkaasti mm. liikenne- ja viestintäministeriössä, Liikennevirastossa, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafissa sekä useissa muissa instituutioissa. Tekes ja Älyliikenteen verkosto ITS Finland ry ovat vahvalla panoksella edistämässä toimialan murrosta MaaS-konseptin mukaisesti. Helsingin kaupungille on hyvin tarkoituksenmukaista omilla toimenpiteillään mahdollistaa toivotunsuuntainen kehitys.

MaaS-konseptissa useanlaisia liikkumispalveluja tarjotaan asiakkaille samojen käyttäjärajapintojen kautta. Nämä liikkumispalvelut voivat esimerkinomaisesti sisältää nykyiset joukkoliikennepalvelut (lähi- ja kaukoliikenne sekä kansainväliset yhteydet), kulkuvälineiden vuokrauksen, kaupunkipyörät, kyytipalvelut, yhteiskäyttöautopalvelut, taksipalvelut ja kaikenlaiset muut liikkumisen palvelut. Näitä liikkumispalveluita tarjotaan asiakkaille liikkumisoperaattoreiden (engl. mobility operators) kautta. Liikkumisoperaattorit ostavat liikkumispalveluita eri palvelujentuottajilta tukkukaupassa. Liikkumisoperaattorit yhdistelevät kaikenlaisia liikkumispalveluita sopiviksi kokonaisuuksiksi ja tarjoavat kullekin asiakkaalle yksilöllisesti räätälöityä liikkumispalvelutarjontaa. Asiakkaat käyttävät palveluita operaattorinsa kautta ja operaattori velottaa palveluiden käytön esimerkiksi kuukausittaisella laskulla. Liitteessä 1 kuvat 1 ja 2 kuvaavat liikkumispalvelutarjonnan muuttumista käyttäjien näkökulmasta.

Liikkumisoperaattorit ovat kaupallisia toimijoita ja toimivat kilpailluilla markkinoilla. Liikkumisoperaattoreita voidaan verrata teleoperaattoreihin. Kilpailluilla markkinoilla operaattoreiden tulee jatkuvasti kehittää palveluaan ja toimintansa tehokkuutta. Kilpailun on myös todettu nopeuttavan uuden teknologian ja innovaatioiden käyttöönottoa. Kaupallisilla toimijoilla on lisäksi oltava aidosti asiakaslähtöinen toimintatapa, sillä asiakasmäärä korreloi suoraan tulokseen. MaaS-konsepti edistää uuden liiketoiminnan ja sitä kautta myös vientimahdollisuuksien syntymistä. Moderni tietoliikenneteknologia edistää niin palveluiden kehittymistä kuin liikkumispalvelumarkkinan toimivuutta.

MaaS-konsepti vastaa aiemmin mainittuihin haasteisiin ja muutosvaatimukseen. MaaS-konsepti ohjaa voimakkaasti multimodaalisuuteen ja siten kestävien kulkumuotojen käyttöön. Konseptissa liikkumisoperaattoreiden palvelutarjonta on niin kattavaa, että joukkoliikenne ja sitä täydentävät muut liikkumispalvelut täyttävät



lähtökohtaisesti kaikki liikkumistarpeet. Tämä pienentää oman auton omistamisen tarvetta. Yhteiskäytössä olevien autojen käyttöaste kasvaa, ja autojen kokonaislukumäärä pienenee, vaikka käyttäjien liikkumisen palvelutaso paranee. Tämä pienentää ruuhkia, vapauttaa tilaa parkkipaikoista ja kansantalouden näkökulmasta myös vapauttaa autoihin sitoutunutta mittavaa mutta heikosti tuottavaa pääomaa. MaaS-konsepti tehostaa koko henkilöliikennesektorin toimintaa. Toiminnan tehostuminen pienentää joukkoliikenteen tuen tarvetta sekä tarvetta muuhun liikennesektorin rahoittamiseen. Toiminnan tehostuminen, lisääntynyt julkisen liikenteen käyttö sekä kilpailu todennäköisesti johtaisivat palvelun paranemiseen ja liikkumisenpalveluiden hintojen alenemiseen.

Työn tulokset

Diplomityön tulokset johdettiin toimenpide-ehdotukseksi julkishallinnolle MaaS-konseptin toteuttamiseksi. Toimenpide-ehdotuksen luomiseksi työssä tutkittiin aikaisempia, muiden alojen vastaavanlaisia murroksia. Tutkittavia aloja olivat teleala, energiateollisuus, lentoliikenne ja raideliikenne. Työssä tunnistettiin näiden alojen murrosten merkittäviä tekijöitä. Tunnistetut tekijät muutettiin toimenpide-ehdotukseksi henkilöliikennesektorille.

Koko liikkumisen murros on välttämätöntä tehdä yhteistyössä kaikkien alan toimijoiden kanssa. Täten varmistetaan, että alan uudenlainen järjestäytyminen varmistaa jokaiselle toimijalle tarkoituksenmukaiset toimintaedellytykset. Kaupunki voi toimia yhtenä keskeisenä muutoksen mahdollistajana yhdessä valtionhallinnon kanssa.

Nykyinen lainsäädäntö ja sääntely tulee muuttaa uudelle toiminnalle tarkoituksenmukaiseksi. Aukot ja esteet lainsäädännössä tulee etsiä ja poistaa. Lisäksi syntyvälle liikkumisoperaattorimarkkinalle tulee luoda asianmukainen sääntely. Lainsäädännön ja sääntelyn uudistamista on jo aloitettu liikenne- ja viestintäministeriössä.

MaaS-konsepti edellyttää nykyisten menettelyjen muuttamista liikennepalveluiden tarjoamista koskien. Tällä hetkellä ainoastaan Helsingin seudun liikenne (HSL) myy käyttäjille joukkoliikennejärjestelmänsä lippuja. Liikkumisoperaattorin toiminnan kannalta kokonaisvaltaisen palvelun tuottamiseksi täysin keskeistä on, että sen palveluvalikoimaan kuuluu joukkoliikenteen liput omaan kokonaisuuteensa tarkoituksenmukaisella tavalla yhdistettynä. Keskeinen kuntasektorin toimenpide Helsingin seudulla olisikin HSL:n nykyisen lipunmyyntimonopolin purkaminen niin, että joukkoliikennelippuja myytäisiin "tukkuna" liikkumisoperaattoreille edelleen välitettäväksi.



Nykyiset kuntien ja valtion tukemis- ja liikenteen ostamiskäytännöt on myös tarkoituksenmukaista muuttaa. Tällä hetkellä valtion ja kuntien ostamat kuljetukset (esim. vanhus-, vammais- ja koulukuljetukset) ostetaan suoraan liikennepalvelujen tuottajilta. Tällöin kyseiset palvelut ovat ainoastaan tietyn kohderyhmän käytössä, eikä samaan kyytiin voida ottaa muita, maksavia asiakkaita, vaikka kulkuneuvo olisi vajaakäytössä. MaaS-konseptissa yhteiskunnan maksamat liikkumispalvelut ostetaan liikkumisoperaattoreilta, jotka tuottavat palvelun kustannustehokkaasti esimerkiksi yhdistellen kuljetuksia. Samoin joukkoliikenteen tuki on tarkoituksenmukaista kohdistaa uudelleen. Tällä hetkellä Helsingin seudun kuntien joukkoliikenteen tuki maksetaan joukkoliikennepalvelut tuottavalle HSL:lle. Tuki tulisi kohdistaa liikkumisoperaattoreille, joilta tuki kulkeutuu sovittavalla kriteeristöllä kaikille liikennepoliittisia tavoitteita täyttävälle palveluntuotantoketjun toimijoille, joista merkittävin on varmasti pitkään HSL.

Uuden liikkumispalvelumarkkinan luominen vaatii nykyisten toimijoiden valmistautumisen markkinoilla toimimiseen. Käytännön kokemukset pilottien ja kokeilualueiden kautta ovat oleellisia konseptin kehittämisessä. Pilotteja ja kokeiluja tulee käynnistää ja edistää.

Jatkotoimenpiteet ja kehittämissuositukset

Helsingin liikennejärjestelmän haasteisiin vastaamisessa MaaS-konseptilla on merkittävä rooli. Konseptin suuren yhteiskuntataloudellisen, palvelutasollisen ja liiketoiminnallisen potentiaalin vuoksi Helsingin ja Suomen kannattaa ripeästi kehittää ja toteuttaa konseptia. Konseptin toteutus on monivaiheinen prosessi, johon valmistunut diplomityö tarjoaa toimenpide-ehdotuksen. Konseptin kehittäminen ja toteuttaminen vaatii lisäselvityksiä, yhteistyötä ja merkittävää panostusta mm. pilotteihin.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmoskoski

Lisätiedot

Sonja Heikkilä, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37026
sonja.heikkila(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liikkumispalvelutarjonnan muuttuminen ja käyttäjätapausesimerkki
- 2 Kuvaus MaaS-konseptiin siirtymisen systeemitasoisesta muutoksesta
- 3 "Mobility as a Service - A Proposal for Action for the Public Governance, Case Helsinki" 28.4.2014, diplomityö, Sonja Heikkilä



03.06.2014

Lsp/6

§ 181

Mannerheimintien liikennesuunnitelma välillä Reijolankatu Nordenskiöldinkatu

HEL 2014-002791 T 08 00 04

Hankenro 0923_17

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Pöydällepanoehdotus:

Jäsen Mikko Särelä ehdotti asian panemista viikoksi pöydälle.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Niko Palo, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37220
niko.palo(a)hel.fi
Paula Tuovinen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37093
paula.tuovinen(a)hel.fi

Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää hyväksyä Mannerheimintielle välillä Reijolankatu Nordenskiöldinkatu liikennesuunnitteluosaston piirustuksen 6296-3 mukaisen liikennesuunnitelman, jonka kustannusennuste on 650 000 euroa.

Tiivistelmä

Mannerheimintien liikennesuunnitelma vastaa kaupungin asettamia tavoitteita jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön edistämiseksi. Suunnitelmassa esitetään kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon (kaupunkisuunnittelulautakunta 22.5.2012) mukaiset pyöräliikennejärjestelyt Mannerheimintielle.

Esittelijän perustelut

Suunnitelman sisältö ja keskeiset vaikutukset

Yleistä

Suunnitelmaosuudella on tulossa välttämätön kiskoremontti ja pyöriteiden rakentaminen kannattaa ajoittaa samaan yhteyteen.



Kaupunkisuunnitteluvirasto tarkastelee tällä hetkellä myös Reijolankadun raitioyhteyttä, jolla toteutuessaan on vaikutuksia Mannerheimintien ja Reijolankadun risteykseen. Tästä syystä nyt suunniteltu osuus liittyy risteysalueen eteläpuolella väliaikaisilla järjestelyillä olemassa olevaan infrastruktuuriin eikä Reijolankadun risteykseen esitetä tässä vaiheessa merkittäviä muutoksia.

Jalankulku

Katuosuudella on paljon kivijalkakauppoja ja ravintoloita. Jalkakäytävät ovat kohtalaisen vilkkaita kummallakin puolella katua, etenkin bussipysäkkien kohdilla. Jalkakäytävät on suunniteltu laadukkaiksi ja ne erotellaan pyöräliikenteestä pääsääntöisesti rakenteellisesti, mikä turvaa jalankululle oman rauhallisen katutilan ja myös esteettömyys paranee. Katuosuus kuuluu esteettömyyden erikoistason alueeseen.

Pyöräliikenne

Pyöräliikenne on eroteltu moottoriajoneuvoliikenteestä Mannerheimintien vilkkauksen vuoksi. Pyöräliikenteen järjestelyt ovat yksisuuntaisia ja pääosin nk. kolmitasoratkaisun mukaisia, eli pyöräily on eroteltu reunakivellä omalle tasolleen niin moottoriajoneuvoista kuin jalankulustakin. Pyörätiet ovat 2,5 m leveitä kunnossapitokaluston vaatimusten mukaan. Laadukkaat pyörätiejärjestelyt parantavat sekä jalankulun että pyöräilyn turvallisuutta, miellyttävyyttä ja houkuttelevuutta.

Joukkoliikenne

Mannerheimintie on kaupungin vilkkaimpia joukkoliikenteen reittejä. Kadulla liikennöi suuri määrä paikallis-, seutu- ja kaukoliikenteen busseja sekä kaksi raitiovaununlinjaa.

Raitiovaunukaistat voidaan kiskoremontin myötä toteuttaa korotettuina, mikä vähentää autojen raitioliikenteelle aiheuttamia häiriöitä ja parantaa raitioliikenteen luotettavuutta. Suunnitelmassa esitetyllä kiskoalueen korottamisella on koroketta vastaava vaikutus liikenneturvallisuuteen ja raitioliikenteen sujuvuuteen.

Pysäkit

Bussipysäkkien kohdalla tasoero selkeyttää tilan hahmottamista. Tasoero luiskataan koko pysäkin matkalla, jotta pääsy bussiin on esteetön. Pyörätien viereen merkitään 2,0m leveä kivetty kyytiin astumistila, jotta pyöräilijä ja bussimatkustaja näkevät hyvin toisensa.

Moottoriajoneuvoliikenne ja kaistajärjestelyt



Mannerheimintie on pääkatu. Reijolankadun ja Nordenskiöldinkadun välisellä osuudella kulkee vuorokaudessa noin 18 200 autoa ja raitiovaunua. Katuosuudella kulkee vuorokaudessa noin 1 900 paikallis- ja seutubussia sekä noin 540 kaukobussia. Ajouradan leveys on suunnitelmaosuudella 6,25 - 6,75 metriä leveä. Bussikaista on voimassa vuorokauden kaikkina aikoina. Taksien ajo kaistalla on sallittu kaikkina aikoina. Tavaraliikenne on sallittu bussikaistalla arkisin 9 - 15 ja 18 - 7 ja viikonloppuisin 0 - 24.

Sekä joukkoliikenteen sujuvuuden että tilankäytön tehokkuuden kannalta suunnitelmassa on päädytty poistamaan pysäkkisyvennykset, mitä myös HSL pitää hyvänä ratkaisuna. Mannerheimintie 102 edustalla etelän suuntaan pysähtyvät bussit jäävät tällöin ajoratapysäkillä ja pysäkin ohittavat bussit sekä muu liikenne kulkevat pysähtyneiden bussien ohi vasenta kaistaa. Pohjoissuunnan pysäkillä Mannerheimintie 49 & 51 edustalla on nykytilanteessa harvinaista, että bussit ohittaisivat toisiaan mm. ahtaasta tilasta johtuen. Nykyinen pysäkkisyvennys on 2,7 m leveä. Pysäkkisyvennys on siis käytännössä tarpeeton. Ajoratapysäkki parantaa bussiliikenteen toimivuutta kyseisessä kohdassa, mutta se hidastaa hiukan takseja ruuhka-aikana ja tavarakuljetusta muina kuin ruuhka-aikoina. Uudet kaistajärjestelyt mahdollistavat turvalliset pysäkkijärjestelyt bussimatkestajille ja pyöräilijöille.

Pysäköinti

Liikenteen ohjaussuunnitelman yhteydessä merkitään Stenbäckin- ja Päivärinnankadun päihin lastauspaikkoja. Tämä vähentää em. kaduilta yhteensä neljä asukaspysäköintipaikkaa. Lastauspaikat ovat kuitenkin ilta- ja yöaikaan asukkaiden pysäköintikäytössä.

Katupuut

Suunnitelman lähtökohtana on säilyttää kaikki katupuut. Mikäli puusto heikentää risteyksen näkemiä ja vaarantaa turvallisuutta, saatetaan joutua poistamaan yksi puu Mannerheimintien varresta Stenbäckinkadun risteyksestä läheisyydestä.

Vuorovaikutus

Mannerheimintien liikennesuunnitelmaluonnos oli nähtävillä 8.4.-27.4.2014, mistä tiedotettiin mm. mediatiedotteella. Lisäksi katuosuuden liikehuoneistoihin ja rappukäytäviin jaettiin tiedote asiasta. KSV-Forum- keskustelupalstalle saapui 8.4. - 27.4. välisenä aikana yhteensä 33 kommenttia. Enemmistö keskustelijoista piti suunnitelmaa positiivisena, mutta eriäviä mielipiteitä oli myös paljon.



Keskustelussa haastavimpana kohtana pidettiin bussipysäkin kohtaa. Bussipysäkin kohta on suunniteltu turvallisemmaksi bussimatkestajalle ja pyöräilijälle KSV-forumin keskustelun jälkeen.

Liitteessä 3 on kerrottu vuorovaikutuksesta ja suunnitelmaratkaisujen taustoista perusteellisemmin.

Kustannukset

Liikennesuunnitelman kustannusennuste on noin 650 000 euroa. Samanaikaisesti tehtävän kiskoremontin kustannuksista vastaa HKL.

Katuinvestointiohjelmassa rakentamista on kaavailtu vuodelle 2015.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Niko Palo, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37220
niko.palo(a)hel.fi
Paula Tuovinen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37093
paula.tuovinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Piirustus 6296-3
- 3 Vuorovaikutusraportti

Tiedoksi

Yleisten töiden lautakunta/Raimo K. Saarinen



§ 182

Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuustoaloitteesta, joka koskee kaupungin omistamien arvorakennusten säilyttämistä

HEL 2014-001947 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautakunta antoi seuraavan lausunnon kaupunginhallitukselle:

Kaupunkisuunnitteluvirasto pyrkii edistämään sekä kaupungin omistuksessa olevien että muiden arvokiinteistöjen säilymistä rakennus- ja maankäyttölain mukaisesti asemakaavoituksella, varustamalla rakennukset suojelumerkinnöin sekä etsimällä eri hallintokuntien kanssa yhteistyössä rakennukseen soveltuva käyttötarkoitus. Asemakaava luo kuitenkin vain edellytykset käytölle ja kunnostukselle, mutta ei velvoita tai pakota siihen.

Helsingissä oli 1.1.2014 suojeltu asemakaavoilla yhteensä 4495 rakennusta, joista 274 oli kaupungin omistuksessa olevia rakennuksia. Myös aloitteessa mainitut Lapinlahden ja Marian sairaalan sekä Lauttasaaren kartanon rakennukset kuuluvat asemakaavoilla suojeltuihin kaupungin omistamiin arvorakennuksiin. Aloitteessa mainittua Meilahden taidemuseota ei sen sijaan ole suojeltu asemakaavalla eikä sitä ole arvotettu.

Kaupunkisuunnitteluvirastoon vuonna 2014 perustettu sairaalaprojekti pyrkii ratkaisemaan sairaala-alueiden kaavoituksen ja käytön kysymyksiä erityisesti niiden kaupungin sairaaloiden osalta, joiden nykyinen käyttö poistuu tai joiden osalta sairaalatoiminta vähenee, kuten esimerkiksi Marian ja Koskelan sairaala-alueet. Sairaala-alueella olevien arvorakennusten uusiokäyttö on näissä tapauksissa sidoksissa alueen tulevaan maankäytön kokonaisratkaisuun. Uuden maankäytön lähtökohtana sairaala-alueillakin on pääsääntöisesti arvorakennusten säilyttäminen ja uusiokäyttö. Sairaalaprojekti ei koske Lapinlahden sairaalaa, jonka muuttaminen v. 2012 hyväksytyin asemakaavan mukaiseen käyttöön ei ole toistaiseksi toteutunut.

Lauttasaaren kartanon uudesta omistajasta ja käytöstä käydään paraikaa neuvotteluja. Niissä yhtenä osapuolena on Lauttasaari-Seura.

Valtuustoaloitteessa esitetty ajatus siitä, että kaupungin omistuksessa olevien arvorakennusten säilyttämiseksi laaditaan suunnitelma ja että kiinteistöille etsitään aktiivisesti uudet käyttötarkoitukset, on



kannatettava. Erityisesti tulisi pyrkiä kehittämään menettelytapoja, jotka mahdollistavat arvorakennusten uusiokäytön niiden kohteiden osalta, jotka ovat tyhjillään, joiden käyttötarkoitus on epäselvä tai joiden tuleva käyttötarkoitus viivästyy.

Kaupungin omistuksessa olevien rakennusten hallinnointi on keskitetty kiinteistöviraston tilakeskukselle. Yksi keino edistää arvorakennusten käyttöä on kaupungin omistuksesta luopuminen ja rakennukseen soveltuvan uuden käyttötarkoituksen osoittaminen, mikäli arvorakennukselle ei löydy käyttöä kaupungin omien hallintokuntien sisältä eikä luopuminen ole ristiriidassa kulttuurihistoriallisten arvojen kanssa. Olennaista on, että päätökset valmistellaan kohteiden arvot tunnistaen ja yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston, rakennusvalvonnan ja kaupunginmuseon edustajien kanssa.

Erityisryhmän arvokiinteistöjen joukossa muodostavat ne kulttuurihistoriallisesti huomattavan arvokkaat rakennukset, joiden tulisi historiallisista tai muista syistä pysyä kaupungin omistuksessa.

Esittelijä

vs. asemakaavapäällikkö
Annukka Lindroos

Lisätiedot

Riitta Salastie, arkkitehti, puhelin: 310 37218
riitta.salastie(a)hel.fi

Lausuntoehdotus

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite

Valtuutettu Gunvor Brettschneider ja 10 muuta valtuutettua ovat tehneet 12.2.2014 seuraavan valtuustoaloitteen:

"Aika ajoin Helsingissä herää keskustelu ränsistymässä olevista arvorakennuksista. Valitettavasti keskustelu johtaa vain harvoin konkreettisiin toimenpiteisiin. Kun rapistuvasta Lapinlahden sairaalasta julkaistaan kuvia sanomalehdissä, luvataan ryhtyä toimeen ja tehdä selvityksiä ränsistymisen lopettamiseksi. Valitettavasti mitään konkreettisia suunnitelmia esimerkiksi Lapinlahden sairaalan tulevaisuudesta tai sairaalan säilyttämiseksi ei ole esitetty. On olemassa joukko vastaavia esimerkkejä. Marian sairaalasta suunniteltiin monen vuoden ajan keskusterveysasemaa. Nyt näitä suunnitelmia on lykätty ja rakennukset saavat rapistua niin kauan kuin niiden tuleva käyttötarkoitus on epäselvä. Muita esimerkkejä ovat



Lauttasaaren kartano ja Meilahden taidemuseo, jotka tarvitsevat pikaisia toimenpiteitä, jotta ränsistyminen saataisiin pysähtymään. Ehdotamme, että niistä toimenpiteistä, joihin kaupunki aikoo ryhtyä historiallisten ja arvokkaiden rakennusten säilyttämiseksi laaditaan suunnitelma ja että kiinteistöille etsitään aktiivisesti uusia käyttötarkoituksia".

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkisuunnittelulautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 20.6.2014 mennessä.

Esittelijä

vs. asemakaavapäällikkö
Annukka Lindroos

Lisätiedot

Riitta Salastie, arkkitehti, puhelin: 310 37218
riitta.salastie(a)hel.fi

Oheismateriaali

- 1 Allekirjoitettu, Brettschneider Gunvor valtuustoaloite Kvsto 12.2.2014 asia 18



§ 183

Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle toivomusponista, jotka koskevat jalkakäytävien rakentamista Rintamasotilaantielle ja Salotielle

HEL 2014-001054 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautakunta antoi seuraavan lausunnon kaupunginhallitukselle:

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 15.1.2014 Maatullinpuiston eteläosan ase-makaavan muutosehdotuksen nro 12191. Asemakaavan muutos tekee mahdolliseksi mm. erillispientalotonttien rakentamisen puiston eteläreunalle. Pääsy uusille tonteille edellyttää nykyisen katuverkon jatkamista puiston eteläreunaan. Katuverkon jatkamisen yhteydessä olemassa olevia katuja peruskorjataan ja päällystetään.

Rintamasotilaantiellä on yhdistetty jalankulku- ja pyörätie Tapaninkyläntien ja Takalantien välillä. Takalantiestä pohjoiseen Rintamasotilaantie jatkuu katuna, jonka varrella on noin 25 asuntoa. Takalantie on päätyvä katu, jonka päästä on jalankulku- ja pyöräily-yhteys liikuntapuistoon. Kaavamuutoksen yhteydessä kadulle ei osoiteta uutta asumista eikä kadun jatkamista, joten sen toiminta säilyy ennallaan. Katualueen leveys asemakaavassa on noin 11,5 metriä. Itse katu tullaan päällystämään ja kaventamaan 4,5 metriä leveäksi. Autojen pääsy liikuntapuistoon on estetty ajoesteellä. Suunnitteluohjeiden mukaan pientaloalueiden vähäliikenteisille tonttikaduille, joiden varressa on maankäyttöä vähän (alle 5 000 kerrosneliömetriä), ei yleensä rakenneta erillistä jalkakäytävää. Jalkakäytävän rakentamista Rintamasotilaantielle Takalantiestä pohjoiseen ei tämän johdosta pidetä tarpeellisena.

Myös Salotie tulee olemaan vähäliikenteinen tonttikatu eikä Salotielle pidetä tarpeellisena rakentaa jalkakäytävää. Jalkakäytävän rakentaminen ei ole muutenkaan mahdollista, sillä Salotie kapenee pohjoispäästään Salotie 13 kohdalla, jossa katualueen leveys on ainoastaan 7,0 metriä. Kadulle tullaan rakentamaan kadun jatkamisen ja perusparannuksen yhteydessä kaksi hidastetta: korotettu liittymä Takalantien risteykseen ja ns. S-mutka kadun puoliväliin. Näillä toimenpiteillä on liikenneturvallisuutta parantava vaikutus. Salotien jatkamisen yhteydessä tullaan jalankulku- ja pyöräily-yhteys liikuntapuistoon säilyttämään ja autoliikenne estämään.



Salotiellä ei ole tapahtunut poliisin tietoon tulleita tieliikenneonnettomuuksia vuoden 1991 jälkeen. Sitä aiemmilta vuosilta kadusta ei ole onnettomuustilastoja.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Jaakko Heinonen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37118
jaakko.heinonen(a)hel.fi

Lausuntoehdotus

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Toivomusponnet

Valtuutettu Sami Muttilainen on tehnyt 15.1.2014 seuraavat toivomusponnet:

"Hyväksyessään kaavan valtuusto esittää selvitettäväksi, voidaanko Rintamasotilaantien jalkakäytävä jatkaa liikuntapuistoon saakka tulevan rakentamisen yhteydessä. Tällä hetkellä jalkakäytävä jatkuu ainoastaan kadun puoleen väliin. Katua käyttävät mm. useat ala- ja yläkouluikäiset johtuen mm. Hiidenkivenkoulun ja bussipysäkkien läheisyydestä."

"Hyväksyessään kaavan valtuusto esittää selvitettäväksi, voidaanko Salo-tielle saada jalkakäytävä, mikäli se avataan kokonaan liikenteelle, olisi olennaisen tärkeää saada kadulle myös jalkakäytävä. Tällä hetkellä katu on puoliksi suljettu, siitä huolimatta siellä on tapahtunut onnettomuuksia. Uuden rakentamisen myötä liikenne tulee olennaisesti lisääntymään."

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkisuunnittelulautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 29.8.2014 mennessä.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Jaakko Heinonen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37118
jaakko.heinonen(a)hel.fi



03.06.2014

Pj/1

§ 184

Kaupungin viranomaisten päätösten seuraaminen

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti, ettei se ota käsiteltäväkseen seuraavien viranomaisten tekemiä päätöksiä:

Yleiskaavapäällikkö	27.5.2014
Liikennesuunnittelupäällikkö	23.5.2014

Esittelijä

puheenjohtaja
Risto Rautava

Lisätiedot

Kirsi Juntunen, hallintosihteeri, puhelin: 310 37328
kirsi.juntunen(a)hel.fi

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

puheenjohtaja
Risto Rautava

Lisätiedot

Kirsi Juntunen, hallintosihteeri, puhelin: 310 37328
kirsi.juntunen(a)hel.fi



03.06.2014

Kaupunkisuunnittelulautakunta

Risto Rautava
puheenjohtaja

Kaisu Tähtinen
pöytäkirjanpitäjä

Pöytäkirja tarkastettu

Hennariikka Andersson

Eija Loukoila

Pöytäkirja on pidetty yleisesti nähtävänä Helsingin kaupungin kirjaamossa (Pohjoisesplanadi 11-13) 13.06.2014.



03.06.2014

MUUTOKSENHAKUOHJEET

1

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Pöytäkirjan 168 §-184 §:

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

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 91 §

2

VALITUSOSOITUS

Pöytäkirjan 171 § ja 172 § kustannusten osalta:

Tähän päätökseen haetaan muutosta hallintovalituksella.

Valitusoikeus

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

Valitusaika

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

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

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä.

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

Valitusviranomainen

Valitus tehdään Helsingin hallinto-oikeudelle.

Hallinto-oikeuden asiointiosoite on seuraava:

Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi



03.06.2014

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, joilla muutosta vaaditaan.

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

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

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

Valitukseen on liitettävä

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

Oikeudenkäyntimaksu

Hallinto-oikeus perii muutoksenhakuasian käsittelystä 97 euron oikeudenkäyntimaksun.

Pöytäkirja



03.06.2014

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

Sähköpostiosoite: helsinki.kirjaamo@hel.fi

Postiosoite: PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Faksinumero: (09) 655 783

Käyntiosoite: Pohjoisesplanadi 11-13

Puhelinnumero: (09) 310 13700 (Yleishallinto, 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.