



07.01.2015

Kaj/1

Ilmoitusasia 1

§ 8

V 14.1.2015, Keski-Pasilan keskustakorttelin asemakaava ja asemakaavan muuttaminen (nro 12261, Pasilan keskustakortteli)

HEL 2013-015432 T 10 03 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä 17. kaupunginosan (Pasila) kortteleiden 17103 - 17104 ja katu- ja rautatiealueiden asemakaavaehdotuksen sekä katu-, puisto- ja rautatiealueiden asemakaavan muutosehdotuksen 19.8.2014 päivätyn ja 18.12.2014 muutetun piirustuksen numero 12261 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12261 kartta, osa 1/4, päivätty 19.8.2014, muutettu 18.12.2014
- 2 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12261 kartta, osa 2/4, päivätty 19.8.2014, muutettu 18.12.2014
- 3 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12261 kartta, osa 3/4, päivätty 19.8.2014, muutettu 18.12.2014
- 4 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12261 kartta, osa 4/4, päivätty 19.8.2014, muutettu 18.12.2014
- 5 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12261 selostus, päivätty 19.8.2014, muutettu 18.12.2014
- 6 Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset
- 7 Havainnekuva 19.8.2014
- 8 Vuorovaikutusraportti liitteineen 23.6.2010, täydennetty 10.8.2010, 19.8.2014 ja 18.12.2014
- 9 Osa päätöshistoriaa
- 10 Viranomaisneuvottelun muistio 31.3.2014
- 11 Toteutussopimus, tiivistelmä

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen

Postiosoite
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

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

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

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



Otteet

Ote

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Otteen liitteet

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen

Esitysteksti

Liite 1

Liite 2

Liite 3

Liite 4

Liite 5

Liite 6

Liite 7

Liite 8

Liite 9

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

Esitysteksti

Esitysteksti

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Tiivistelmä

Alue sijaitsee Pasilassa, noin kolme kilometriä päärautatieasemasta pohjoiseen. Idässä aluetta rajaa Ratapihantie ja lännessä Länsi-Pasilan toimistokorttelit. Alueen pinta-ala on 11,9 hehtaaria.

Pasilan keskustakorttelin asemakaava ja asemakaavan muutos mahdollistavat monipuolisen keskustatoimintojen alueen rakentamisen joukkoliikenteen solmukohtaan. Keskustakortteliin kuuluu Pasilan asema, metroasema, joukkoliikenneterminaali, alueita yhdistävä raitti toreineen, Pasilansilta ja katualueita, liike- ja toimistotiloja, julkisia tiloja sekä asuntoja.



Pasilan keskustakorttelin asemakaavatyön pohjalla on vuonna 2006 hyväksytty Keski-Pasilan osayleiskaava, vuonna 2010 kaupunkisuunnittelulautakunnan jatkosuunnittelun pohjaksi hyväksymät asemakaavalliset suunnitteluperiaatteet ja kaupunginvaltuuston vuonna 2013 tekemä päätös alueen suunnittelu- ja toteutuskilpailun ratkaisusta.

Alueesta vuosina 2011 - 2013 käydyin suunnittelu- ja toteutuskilpailun pohjalta asemakaavassa on osoitettu rakennusoikeutta yhteensä noin 193 000 k-m². Nykyinen rakennusoikeus alueella on 13 500 k-m² (Pasilan asema). Rakennusoikeudesta noin 154 000 k-m² on osoitettu liike- ja toimitilarakentamiseen ja 28 000 k-m² asuntorakentamiseen. Asuntorakentamisen määrä tarkoittaa asuntoja noin 700 asukkaalle.

Helsingin kaupungin, Senaatti-kiinteistöjen, Liikenneviraston ja YIT Rakennus Oy:n välillä 29.1.2014 tehdyn toteutussopimuksen mukaisesti YIT Rakennus Oy:llä on velvollisuus rakentaa keskustakorttelin kokonaiskerrosalasta valmiiksi 80 % 122 kuukauden kuluessa tämän asemakaavan voimaantulosta. Keskustakortteli tulee muodostamaan Pasilan kaupunginosien ytimen ja laajennuksen Helsingin keskusta-alueelle.

Esittelijän perustelut

Uudenmaan maakuntakaavassa suunnittelualue on keskustatoimintojen aluetta, johon on merkitty päärata. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa suunnittelualue on keskustatoimintojen aluetta (valtakunnan keskus). Alue on merkitty tiivistettäväksi alueeksi.

Helsingin yleiskaava 2002:ssa alue on keskustatoimintojen aluetta, johon on merkitty metro/rautatie asemineen. Nyt laadittu asemakaava ja asemakaavan muutos on yleiskaavan mukainen.

Helsingin maanalaisessa yleiskaavassa numero 11830/2 alueella on metrolinjan Kamppi-Pasila varaus sekä Keski-Pasilan pysäköintilaitoksen varaus. Nyt laadittu asemakaavan muutos ei ole ristiriidassa maanalaisen yleiskaavan kanssa.

Suunnittelualue on 18.8.2006 lainvoiman saaneessa Keski-Pasilan osayleiskaavassa osoitettu keskustatoimintojen alueeksi ja osittain liikennealueen osaksi, jonka yläpuolelle saa sijoittaa keskustatoimintoja. Korttelialueen läpäisee itä-länsisuunnassa ohjeellinen jalankulkuyhteys, joka on myös osa seudullista poikittaista viheryhteyttä. Alueen poikki kulkee ohjeellinen maanalainen metroa varten varattu tila. Osayleiskaavassa Pasilan aseman länsipuolelle on merkitty uutta rakentamista yhteensä 60 000 - 80 000 k-m² ja aseman kohdalle 13 500 - 15 000 k-m².



Alueen itäosassa on voimassa asemakaava nro 8400 vuodelta 1982. Kaavassa alue on varattu rautatiealueeksi, jossa on 13 500 k-m² rakennusoikeutta rautatieasemalle ja sitä palveleville tiloille. Alueen länsiosassa on voimassa asemakaava nro 7850 vuodelta 1979. Kaavassa alue on katu- ja puistoaluetta. Suunnittelualueen keskiosa on kaavoittamatonta aluetta, jota on aiemmin käytetty ratapihana.

Helsingin kaupunki omistaa suunnittelualueesta kadut sekä nykyisen Veturitien ja Pasilankadun välisen alueen noin 2,2 hehtaaria ja Suomen valtio loput noin 9,7 hehtaaria. Senaatti-kiinteistöt hallinnoi suunnittelualueesta noin 3,7 hehtaaria ja Liikennevirasto noin 6 hehtaaria.

Asemakaavan muutoksen toteuttamisesta on 29.1.2014 tehty toteuttamissopimus, jonka osapuolina ovat Helsingin kaupunki, Senaatti-kiinteistöt, Liikennevirasto ja YIT -rakennus Oy. YIT Rakennus Oy:llä on velvollisuus rakentaa keskustakorttelin kokonaiskerrosalasta valmiiksi 80 % 122 kuukauden kuluessa keskuksen toteuttamisen mahdollistavan asemakaavan voimaantulosta ja koko keskus täysin valmiiksi 12 vuoden kuluessa keskuksen toteuttamisen mahdollistavan asemakaavan voimaantulosta. Toteutussopimuksen mukaisten kaupungin investointien kustannusarvio (kesäkuu 2014) vuosille 2014 - 2021 on noin 157 miljoonaa euroa. Lisäksi raitiotielinja 9:n jatkamisesta keskustakorttelin kautta Ilmalaan aiheutuu vuosin 2015 - 2021 aikana noin 12 miljoonan euron kustannukset.

Asemakaavan toteuttamisen yhdyskuntataloudelliset vaikutukset on selostettu tarkemmin liitteessä 6.

Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Suomen valtion ja Helsingin kaupungin kesken solmitun aiesopimuksen perusteella Keski-Pasilasta on vapautunut suuret alueet asuin-, liike-, toimisto-, ja yleisten rakennusten käyttöön. Alueet vapautuivat raideliikenteeltä satamatoimintojen siirtyessä Vuosaareen v. 2008. Sopimuksen mukaan Helsingin kaupunki ryhtyy toimenpiteisiin asemakaavan muuttamiseksi tai laatimiseksi.

Pasilan keskustakorttelin asemakaavatyön pohjalla on vuonna 2006 hyväksytty Keski-Pasilan osayleiskaava. Asemakaavoitus on käynnistetty vuonna 2010. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi asemakaavalliset suunnitteluperiaatteet jatkosuunnittelun pohjaksi 26.8.2010.

Alueesta on järjestetty kaksivaiheinen suunnittelu- ja toteutuskilpailu vuosina 2011-2013. Kaupunginvaltuusto päätti 13.11.2013 valita



kilpailun voittajaksi YIT Rakennus Oy:n ehdotuksellaan TRIPLA. Asemakaavatyötä jatkettiin voittaneet kilpailuehdotuksen pohjalta. Kilpailuehdotusta esiteltiin kaupunkisuunnitteluviraston info- ja näyttelytila Laiturilla. Näyttely keräsi noin 10 000 kävijää ja palautteen saattoi antaa näyttelyn sähköiseen vieraskirjaan.

Kaavan valmistelun ja siihen liittyvän kilpailun järjestämisen yhteydessä on tehty laajaa viranomaisyhteistyötä. Valmistelun aikana on 31.3.2014 pidetty maankäyttö- ja rakennuslain 66§ mukainen viranomaisneuvottelu. Esille tulleet asiat on otettu huomioon asemakaavan ja asemakaavan muutoksen valmistelussa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti.

Asemakaavan muutosluonnoksesta on jätetty neljä mielipidettä, jotka on otettu kaavoitustyössä huomioon.

Asemakaava- ja asemakaavan muotosehdotus oli julkisesti nähtävillä 12.9. - 13.10.2014. Muistutuksia esitettiin yksi.

Muistutus

Muistutuksessa esitettiin mm., että kaava-asiakirjoissa tulisi olla enemmän kuvaluonnoksia jalankulkijan perspektiivistä ja, että keskuksessa tulisi olla enemmän kadulle avautuvaa liiketilaa. Pasilansillan ja junalaitureiden välisiin kulkuyhteyksiin toivottiin kiinnitettävän erityistä huomiota. Muistutuksessa kiiteltiin kaavaehdotuksen suurta polkupyöräpaikkamäärää.

Muistutus ja siihen annettu vastine ovat luettavissa päätöshistoriasta (Kaupunkisuunnittelulautakunta 16.12.2014, 422 §).

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti, ettei muistutus anna aihetta muuttaa asemakaava- ja asemakaavan muotosehdotusta.

Lausunnot

Ehdotuksesta antoivat lausunnon Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus), Liikennevirasto, Museovirasto, Helen Sähköverkko Oy, Helsingin poliisilaitos, Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymä (HSL), Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY), kaupunginkirjasto, kiinteistölautakunta, opetusvirasto, pelastuslautakunta, rakennusvalvontavirasto, yleisten töiden lautakunta, ympäristölautakunta, suomenkielinen työväenopisto ja liikennelaitos-liikelaitos (HKL). Asuntotuotantotoimisto, liikuntavirasto, nuorisosiainkeskus ja sosiaali- ja terveystyövirasto ovat ilmoittaneet, ettei



niillä ole lausuttavaa asiasta. Kaupunginmuseo on ilmoittanut, että se ei lausu asiasta koska Museovirasto on lausunnon antaja.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY -keskus) toteaa, että asemakaava mahdollistaa Kehäradan, Pesararadan, lisäraiteen sekä uuden metroaseman toteuttamisen ja tarjoaa näin mahdollisuudet raideliikenteen kehittämiseen. Asemakaava täyttää maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset kaupan sijainnin ohjauksen osalta sekä edistää kilpailua kaupan alalla.

ELY- keskus esittää lausunnossaan kaavamääräyksiin liittyviä huomautuksia, jotka koskivat rakennusten ilmanottoon liittyviä ratkaisuperiaatteita. Lisäksi ELY -keskus esitti määräysten täydentämistä usealla tärinää, runkomelua ja liikennemelua koskevalla määräyksellä. ELY -keskus suosittelee keskuksen sisätiloissa sijaitsevien yleisten jalankulkualueiden aukioloaikoja koskevien kaavamääräysten poistamista kaavasta, sillä ne johtavat käytännössä tilanteisiin, joissa niiden muutokset edellyttävät asemakaavan muutosta tai poikkeamispäätöstä.

Liikennevirasto toteaa, että kaavaehdotuksessa on huomioitu Liikenneviraston aluetarpeet lisäraiteiden osalta. Museovirasto toteaa, että vanhan asemarakennuksen purkamisen lisäksi asemakaavalla on huomattavia välillisiä vaikutuksia ympäröivään rakennettuun kulttuuriympäristöön. Kokonaisvaltaisesti tarkastellen Pasilan keskustakorttelin uudistaminen eheyttää ympäristöä myönteisellä tavalla luoden nykyisen sillan sijasta rakennettujen kortteleiden muodostaman yhteyden Itä- ja Länsi-Pasilan välille.

Kiinteistölautakunta toteaa, että ehdotus on kaupunginvaltuuston 13.11.2013 hyväksymän Keski-Pasilan keskustakorttelia koskevan toteutussopimuksen mukainen. Liikennelaitos -liikelaitos (HKL) toteaa, että kaava mahdollistaa joukkoliikenneterminaalin ja metroaseman varauksen toteuttamisen sekä raitioliikenteen toimimisen erotetulla kaistalla Pasilansillalla. Yleisten töiden lautakunta toteaa, että viraston talousarviossa on varauduttu vuosina 2014 - 2021 Keski-Pasilan yleisten alueiden toteuttamiseen.

Muissa lausunnoissa esitettiin mm., että lasten ja nuorten liikkumisen turvallisuuteen, tulevan työmaan turvallisuuteen, toteutuksen vaiheistukseen sekä alueen ilmanlaatuun tulee kiinnittää erityistä huomiota. Lisäksi esitettiin, että kaavaa tulisi täydentää mm. teknisiä ratkaisuja koskevilla määräyksillä.

Lausunnot ilmenevät kokonaisuudessaan päätöshistoriasta ja niiden referaatit sekä lausuntoihin annetut vastineet ovat vuorovaikutusraportissa (liite 8).



Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotukseen tehdyt muutokset

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotukseen on lausuntojen johdosta tehty seuraavat tarkistukset:

- ELY-keskuksen lausunnon johdosta on täydennetty ympäristöhäiriöiden torjuntaa koskevaa määräystä, jonka mukaan rakennusten ilmanottokehtien sijaintiin ja suodattamisen tehokkuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota jatkosuunnittelussa.
- ELY-keskuksen, ympäristölautakunnan ja HSY:n lausuntojen johdosta on lisätty ympäristöhäiriöiden torjuntaa koskeva määräys, jonka mukaan Veturitien katutilan ja sen ympäristön suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota tie- ja junaliikennemelun torjuntaan sekä ilman epäpuhtauksille altistumisen minimoimiseen.
- ELY-keskuksen ja rakennusvalvontaviraston lausuntojen johdosta kaavaan on lisätty määräys, jonka mukaan C-korttelialueen parvekkeet tulee lasittaa.
- ELY-keskuksen ja rakennusvalvontaviraston lausuntojen johdosta on lisätty LR/u -aluetta koskeva määräys, jonka mukaan rakennusten ulkovaipan ääneneristävyyden riittävyys liikennemelua vastaan tulee osoittaa rakennusluvassa.
- Rakennusvalvontaviraston lausunnon johdosta on kaavan LHA-1 -korttelialueen rakennusoikeusmäärittelyä selkeytetty poistamalla tasolla +32 sijaitsevien toimistotilojen tarkkaa enimmäismäärää koskeva määräys.
- Ympäristölautakunnan lausunnon johdosta selostusta on täydennetty tiedoilla vuorottaispysäköinnin merkityksestä suunnittelualueella.
- Helen Sähköverkko Oy:n lausunnon johdosta kaavaselostuksen Tietoliikenne- ja energiahuoltokartta -liitettä on päivitetty siten, että siihen on merkitty nykyinen keskijännitekaapeli.

Muut tehdyt muutokset:

- Korttelin 17103 rakennusala kl-1 on laajennettu etelään ja asemarakennuksen keskiosan räystäskorkeutta on suuremman huonekorkeuden mahdollistamiseksi nostettu 4 metrillä. Muutokset ovat luonteeltaan teknisiä eikä niillä ole esimerkiksi rakennusoikeuden osalta maankäytöllisiä vaikutuksia. Asianomaisia on kuultu muutoksesta erikseen, eikä heillä ole ollut asiaan huomautettavaa.



Kaavaan on lisäksi tehty joitakin teknisluonteisia tarkistuksia, jotka eivät muuta ehdotuksen sisältöä. Tehdyt muutokset eivät ole olennaisia, joten ehdotusta ei ole tarpeen asettaa uudelleen nähtäville.

Päätösehdotus on kaupunkisuunnittelulautakunnan esityksen mukainen. Kaupunkisuunnitteluvirasto on tehnyt kaavaehdotukseen edellä selostettuja vähäisiä muutoksia ja teknisluonteisia tarkistuksia.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12261 kartta, osa 1/4, päivätty 19.8.2014, muutettu 18.12.2014
- 2 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12261 kartta, osa 2/4, päivätty 19.8.2014, muutettu 18.12.2014
- 3 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12261 kartta, osa 3/4, päivätty 19.8.2014, muutettu 18.12.2014
- 4 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12261 kartta, osa 4/4, päivätty 19.8.2014, muutettu 18.12.2014
- 5 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12261 selostus, päivätty 19.8.2014, muutettu 18.12.2014
- 6 Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset
- 7 Havainnekuva 19.8.2014
- 8 Vuorovaikutusraportti liitteineen 23.6.2010, täydennetty 10.8.2010, 19.8.2014 ja 18.12.2014
- 9 Osa päätöshistoriaa
- 10 Viranomaisneuvottelun muistio 31.3.2014
- 11 Toteutussopimus, tiivistelmä

Oheismateriaali

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva

Otteet

Ote

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Otteen liitteet

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen
Esitysteksti
Liite 1



07.01.2015

Kaj/1

Liite 2
Liite 3
Liite 4
Liite 5
Liite 6
Liite 7
Liite 8
Liite 9

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

Esitysteksti
Esitysteksti

Tiedoksi

Kaupunkisuunnittelulautakunta
Kaupunginkirjasto
Kiinteistölautakunta
Liikennelaitos -liikelaitos (HKL)
Opetusvirasto
Pelastuslautakunta
Rakennusvalvontavirasto
Suomenkielinen työväenopisto
Yleisten töiden lautakunta
Ympäristölautakunta

Päätöshistoria

Kaupunkisuunnitteluvirasto 18.12.2014

HEL 2013-015432 T 10 03 03

Ksv 0870-1

17. kaupunginosan (Pasila) kortteleiden 17103–17104 ja katu- ja rautatiealueiden asemakaavaehdotuksesta ja katu-, puisto- ja rautatiealueiden asemakaavan muutosehdotuksesta annetut lausunnot.



Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 19.8.2014 puoltaa 19.8.2014 päivätyn asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä.

Pasilan keskustakorttelin asemakaava ja asemakaavan muutos mahdollistaa monipuolisen keskustatoimintojen alueen rakentamisen joukkoliikenteen solmukohtaan. Keskustakortteliin kuuluu Pasilan asema, metroasema, joukkoliikenneterminaali, alueita yhdistävä raittioreineen, Pasilansilta ja katualueita, liike- ja toimistotiloja, julkisia tiloja sekä asuntoja. Pasilan keskustakorttelin asemakaavatyön pohjalla on vuonna 2006 hyväksytty Keski-Pasilan osayleiskaava, vuonna 2010 kaupunkisuunnittelulautakunnan jatkosuunnittelun pohjaksi hyväksymät asemakaavalliset suunnitteluperiaatteet ja kaupunginvaltuuston vuonna 2013 tekemä päätös alueen suunnittelu- ja toteutuskilpailun ratkaisusta.

Alueesta vuosina 2011–2013 käydyn suunnittelu- ja toteutuskilpailun pohjalta asemakaavassa on osoitettu rakennusoikeutta yhteensä noin 193 000 k-m². Nykyinen rakennusoikeus alueella on 13 500 k-m² (Pasilan asema). Rakennusoikeudesta noin 154 000 k-m² on osoitettu liike- ja toimitilarakentamiseen ja 28 000 k-m² asuntorakentamiseen. Asuntorakentamisen määrä tarkoittaa asuntoja noin 700 asukkaalle. Helsingin kaupungin, Senaatti-kiinteistöjen, Liikenneviraston ja YIT Rakennus Oy:n välillä 29.1.2014 tehdyn toteutussopimuksen mukaisesti YIT Rakennus Oy:llä on velvollisuus rakentaa Keskustakorttelin kokonaiskerrosalasta valmiiksi 80 % 122 kuukauden kuluessa tämän asemakaavan voimaantulosta. Keskustakortteli tulee muodostamaan Pasilan kaupunginosien ytimen ja laajennuksen Helsingin keskusta-alueelle.

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus on ollut julkisesti nähtävillä 12.9.–13.10.2014.

Ehdotuksesta lausunnon antoivat kaupunginkirjasto, kiinteistölautakunta, opetusvirasto, pelastuslautakunta, rakennusvalvontavirasto, yleisten töiden lautakunta, suomenkielinen työväenopisto, Liikennelaitos -liikelaitos (HKL), Helen Sähköverkko Oy, Helsingin poliisilaitos, Helsingin seudun liikenne (HSL), HSY - kuntayhtymä, ympäristölautakunta, Liikennevirasto, Museovirasto ja Uudenmaan ELY-keskus. Asuntotuotantotoimisto, liikuntavirasto, nuorisosiainkeskus ja sosiaali- ja terveystieteiden virasto ovat ilmoittaneet, että heillä ei ole lausuttavaa asiasta. Kaupunginmuseo on ilmoittanut, että se ei lausu asiasta koska museovirasto on lausunnon antaja. Ehdotuksesta tehtiin 1 muistutus.



Kaupunginkirjasto toteaa, että on tärkeää että uudistamisen myötä Pasilan kirjaston saavutettavuus ja näkyvyys paranevat huomattavasti ja, että Keskustakorttelin uudistaminen kohentaa ympäristöä myönteisellä tavalla.

Kiinteistölautakunta toteaa, että ehdotus mahdollistaa monipuolisen keskustatoimintojen korttelialueen rakentamisen Pasilan aseman yhteyteen joukkoliikenteen solmukohtaan. Ehdotus on kaupunginvaltuuston 13.11.2013 hyväksymän Keski-Pasilan keskustakorttelia koskevan toteutussopimuksen mukainen. Kiinteistölautakunta puoltaa asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotuksen hyväksymistä.

Opetusvirasto toteaa, että lasten ja nuorten liikkumisen turvallisuus tulee ottaa huomioon koko Pasilan alueella.

Pelastuslautakunta toteaa, että tulevan työmaan turvallisuuteen sekä toteutuksen vaiheistukseen on kiinnitettävä erityistä huomiota koko rakentamisen ajan.

Rakennusvalvontavirasto toteaa, että asemakaavan pohjautuminen olemassa olevaan suunnitelmaan, jonka rakentamisesta on solmittu toteutussopimus, on tilanteena poikkeuksellinen. Tässä tilanteessa on perusteltua kirjata huolellisesti suunnitelman ominaisuudet yksityiskohtaisesti ja selkeästi asemakaavaan. Asemakaavan taustalla oleva kilpailuvaiheen suunnitelma on ansiokas ja idearikas. Asemakaavalla tulee varmistaa tämän toteutuminen laadukkaasti. Rakennusvalvontavirasto esittää kaavaa täydennettävän usealla arkkitehtuurin laatutasoa, rakennusoikeusmäärityksiä, pysäköintipaikkavelvoitteita ja teknisiä ratkaisuja koskevalla määräyksellä.

Yleisten töiden lautakunta toteaa, että viraston talousarviosuunnitelmassa on varauduttu vuosina 2014 - 2021 Keski-Pasilan yleisten alueiden toteuttamiseen. Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaava- ja asemakaavan muutosta.

Suomenkielinen työväenopisto toteaa, että monipuolisen keskustatoimintojen alueen rakentaminen on hyvin perusteltu ja tarpeellinen.

Liikennelaitos -liikelaitos (HKL) toteaa, että kaava mahdollistaa joukkoliikenneterminaalien ja metroaseman varauksen toteuttamisen sekä raitioliikenteen toimimisen erotulla kaistalla Pasilansillalla.

Helen sähköverkko Oy esittää, että asemakaavan selostuksen energiahuollon liitekarttaa täydennetään nykyisen keskijännitekaapelin



merkinnällä reitillä Pasilansillan länsipää - Ratapihantie. Helen Sähköverkko Oy:llä ei ole kaavaehdotukseen huomautettavaa.

Helsingin poliisilaitos toteaa, että kaavan toteuttaminen aiheuttaa mittavia rakennusaikaisia erityisjärjestelyjä varsinkin liikenteen osalta ja, että liikennejärjestelyihin liittyvät suunnitelmat koskevat varsinaista lausuttavana olevaa aluetta laajempaa kokonaisuutta. Helsingin poliisilla ei ole kaavaehdotukseen huomautettavaa.

Helsingin seudun liikenne (HSL) toteaa, että aiempien kannanottojen ja lausuntojen lisäksi HSL:llä ei ole huomautettavaa kaavaehdotuksesta.

HSY -kuntayhtymä esittää lausunnossaan kantansa alueen vesihuoltoon, ilmaston suojeleluun ja ilmansuojeleluun liittyen.

Ympäristölautakunta toteaa, että korttelin kaava-alueen tie- ja raideliikenteen melusta, tärinästä ja runkomelusta sekä ilmanlaadusta on kaavoituksen yhteydessä tehty hyvät selvitykset ja tulosten pohjalta asuin- ja toimitiloille on annettu asianmukaiset kaavamääräykset haittojen torjumiseksi. Lausunnossa todetaan lisäksi, että katetussa tilassa, jossa Veturitie kulkee Keski-Pasilan keskuksen alitse, tulee liikennemääräennusteiden ja ilmanlaadun vertailumittaustietojen perusteella arvioituna olemaan huomattavan korkeat typpidioksidipitoisuudet, jotka ylittävät ilmanlaadun raja-arvot.

Liikennevirasto toteaa, että kaavaehdotuksessa on huomioitu Liikenneviraston aluetarpeet lisäraiteiden osalta.

Museovirasto toteaa, että kaavaehdotuksessa on asianmukaisesti todettu vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja rakennettuun ympäristöön. Vanhan asemarakennuksen purkamisen lisäksi asemakaavalla on huomattavia välillisiä vaikutuksia ympäröivään rakennettuun kulttuuriympäristöön. Kokonaisvaltaisesti tarkastellen Pasilan keskustakorttelin uudistaminen eheyttää ympäristöä myönteisellä tavalla luoden nykyisen sillan sijasta rakennettujen kortteleiden muodostaman yhteyden Itä- ja Länsi-Pasilan välille.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että asemakaavatyön yhteydessä sekä sitä edeltävän kilpailun valmistelussa ja ohjauksessa on tehty laajaa hallintokunta- ja viranomaisyhteistyötä. Yhteistyön tarkoitus on ollut mm. kartoittaa ja kirjata sellaisia laatutekijöitä, määrästarpeita, velvoitteita ja ratkaisumalleja, jotka ovat asemakaavan ja tulevan jatkotyön kannalta tärkeitä. Kaavaehdotus on laadittu tämän yhteistyön ja kaavoitukseen liittyvän muun vuorovaikutuksen tuloksia hyödyntäen. Lausuntojen pohjalta on tehty edelleen tarkistuksia mm. kaavaehdotuksen teknisiin määräyksiin.



Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus katsoo lausunnossaan (30.10.2014) selvitysten valossa osoitetun, että esitetty kaupan ratkaisu keskustatoimintojen alueella joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen solmukohtassa edistää sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitat mahdollisimman vähäiset. Näin ollen asemakaava täyttää maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset kaupan sijainnin ohjauksen osalta sekä edistää kilpailua kaupan alalla.

ELY-keskus toteaa liikenteestä, että asemakaava mahdollistaa Kehäradan, Pesararadan, lisäraiteen sekä uuden metroaseman toteuttamisen ja tarjoaa näin mahdollisuudet raideliikenteen kehittämiseen. Lisäksi kaavalla mahdollistetaan raitiovaunu- ja linja-autoliikenteen joukkoliikenneterminaalin toteuttaminen Pasilan juna-aseman edustalle.

Lausunnossa todetaan, että hulevesimääräykset ovat asialliset ja että alueellinen ratkaisu on asianmukainen.

Kulttuuriympäristön osalta ei ole huomautettavaa.

ELY-keskuksen lausunnossa esitetään, että rakennusten ilmanottoon liittyviä ratkaisuperiaatteita tarkennetaan kaavamääräyksillä. Lisäksi ELY-keskus esittää kaavaa täydennettävän usealla tärinää, runkomelua ja liikennemelua koskevalla määräyksellä.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että kaavaehdotusta varten on alueelta laadittu ilmanlaatuselvitys, liikennemeluselvitys sekä runkomelu- ja tärinäselvitys. Rakennusten ilmanottoon liittyen, kaavaehdotusta on täydennetty siten, että huomiota tulee kiinnittää myös suodatuksen tehokkuuteen. Meluntorjunnan osalta kaavaan on lisätty LR/u -aluetta koskeva määräys, jonka mukaan rakennusten ulkovaipan ääneneristävyys riittävyys liikennemelua vastaan tulee osoittaa rakennusluvassa. Koska Veturitien katutila ja sen lähiympäristö tulevat jäämään voimakkaasti melun ja ilman epäpuhtauksien kuormittamiksi, on kaavassa annettu jatkosuunnittelumääräys, joka edellyttää asian huomioon ottamista.

Muissa lausunnoissa ei ollut huomautettavaa.

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

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotukseen tehdyt muutokset:

- ELY-keskuksen lausunnon johdosta on täydennetty ympäristöhäiriöiden torjuntaa koskevaa määräystä, jonka



mukaan rakennusten ilmanottokehtien sijaintiin ja suodattamisen tehokkuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota jatkosuunnittelussa.

- ELY-keskuksen, Ympäristölautakunnan ja HSY -kuntayhtymän lausuntojen johdosta on lisätty ympäristöhäiriöiden torjuntaa koskeva määräys, jonka mukaan Veturitien katutilan ja sen ympäristön suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota sekä tie- että junaliikennemelun torjuntaan sekä ilman epäpuhtauksille altistumisen minimoimiseen.
- ELY-keskuksen ja rakennusvalvontaviraston lausuntojen johdosta kaavaan on lisätty määräys, jonka mukaan C-korttelialueen parvekkeet tulee lasittaa.
- ELY-keskuksen ja rakennusvalvontaviraston lausuntojen johdosta on lisätty LR/u -aluetta koskeva määräys, jonka mukaan rakennusten ulkovaipan ääneneristävyyden riittävyys liikennemelua vastaan tulee osoittaa rakennusluvassa.
- Rakennusvalvontaviraston lausunnon johdosta on kaavan LHA-1 -korttelialueen rakennusoikeusmäärittelyä selkeytetty poistamalla tasolla +32 sijaitsevien toimistotilojen tarkkaa enimmäismäärää koskeva määräys.
- Ympäristölautakunnan lausunnon johdosta selostusta on täydennetty tiedoilla vuorottaispysäköinnin merkityksestä suunnittelualueella.
- Helen Sähköverkko Oy:n lausunnon johdosta kaavaselostuksen Tietoliikenne- ja energiahuoltokartta -liitettä on päivitetty siten, että siihen on merkitty nykyinen keskijännitekaapeli.

Muut tehdyt muutokset:

- Korttelin 17103 rakennusala kl-1 on laajennettu etelään ja asemarakennuksen keskiosan räystäskorkeutta on suuremman huonekorkeuden mahdollistamiseksi nostettu 4 metrillä. Muutokset ovat luonteeltaan teknisiä eikä niillä ole esimerkiksi rakennusoikeuden osalta maankäytöllisiä vaikutuksia. Asianomaisia on kuultu muutoksesta erikseen, eikä heillä ole ollut asiaan huomautettavaa.
- Lisäksi kaavaan on tehty joitakin teknisluonteisia tarkistuksia, jotka eivät muuta ehdotuksen sisältöä.

Jatkotoimenpiteet

Helsingin kaupungin, Senaatti-kiinteistöjen, Liikenneviraston ja YIT Rakennus Oy:n välillä 29.1.2014 tehdyn toteutussopimuksen mukaisesti YIT Rakennus Oy:llä on velvollisuus rakentaa Keskustakorttelin kokonaiskerrosalasta valmiiksi 80 % 122 kuukauden



07.01.2015

kuluessa keskuksen toteuttamisen mahdollistavan asemakaavan voimaantulosta.

Kaupunkisuunnitteluviraston mielestä tehdyt muutokset eivät ole olennaisia, joten ehdotusta ei ole tarpeen asettaa uudelleen nähtäville. Muutoksista, joiden etua muutokset koskevat, on kuultu erikseen.

Lisätiedot

Dan Mollgren, projektipäällikkö, puhelin: 310 37326
dan.mollgren(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 16.12.2014 § 422

HEL 2013-015432 T 10 03 03

Ksv 0870_1

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti antaa seuraavan vastauksen kaupungin perusteltuna kannanottona tehtyyn muistutukseen.

Muistutuksen sisältö

Muistutuksen (Mu1) tekijä toivoo, että kaava-asiakirjoissa olisi enemmän kuvaluonnoksia siitä perspektiivistä josta rakennuksia ja katutilaa yleensä katsotaan, eli jalankulkijan korkeudelta.

Jos kortteleista halutaan oikeasti keskus eikä vain kauppakeskusta, tulisi katutilojen ja kulkureittien avautua useampaan suuntaan. Keskuksen pohjoisreuna Firdonkadulle tulisi ehdottomasti saada kadulle avautuvaa liiketilaa, jotta syntyisi tavoiteltua urbaania kaupunkielämää. Samoin korttelin juuren tulisi avautua länsipuolelle enemmän kivijalkaliikkeiden kautta.

Kortteleiden läpi itä-länsi ja pohjois-etelä - suunnassa vaadituista muutamista kulkureiteistä tulee ehdottomasti pitää kiinni. Kulku Pasilansillalta raiteille tulee olla mahdollisimman sujuva, eli liukuportaat olisi hyvä saada hieman lähemmäs sisäänkäyntiä ja niitä tarvitaan varsinkin Pisanan myötä toiset, koska nykyiset ovat jo ruuhkaiset. On erittäin hyvä että Pasilansillalle saadaan omat kaistat sekä raitiovaunuille että linja-autoille kuin pyörillekin. Firdonkadun ajoramppien sijoittelu tulee toteuttaa huolellisesti, jotta katutila säilyy viihtyisänä korttelin pohjoisreunalla. Keskuksen pysäköintipaikkojen käyttö tulisi toteuttaa yhdessä pohjoispuolisen korttelin asuintalojen kanssa. Suhteessa korttelin asukkaisiin, työntekijöiden ja saavutettavuuteen vähemmälläkin määrällä paikkoja tulisi pärjätä. Suuri polkupyöräpaikkojen määrä on erittäin tervetullutta.



Rakennusten muoto ja massoittelu on hyvin pasilalaista, ympäristöönsä sopivaa mutta vaatii ehdottomasti sen, että laadukkaiden materiaalien ja värien käyttöä valvotaan ja edellytetään tarkasti.

Vastine

Kaupunkisuunnitteluviraston info- ja näyttelytila Laiturilla järjestettiin 6.2.–26.4.2014 Pasila 3.0 -niminen näyttely, jossa esiteltiin käydyn suunnittelu- ja toteutuskilpailun voittajaehdotusta. Näyttely keräsi noin 10 000 kävijää. Näyttelyssä oli esillä pienoismalli, 3d-havainnemateriaalia ja mm. perspektiivikuvia. Kaavaehdotus perustuu näyttelyssä esillä olleeseen voittajaehdotukseen. Kaavaehdotukseen ei ole sisällytetty kaikkea kaavatyön aikana esillä ollutta aineistoa.

Keskuksen katutaso julkisivuista Firdonkadun ja Pasilankadun suuntaan on kaavassa määrätty, että katutasosta likimääräiselle tasolle +32 julkisivupinnoissa tulee käyttää innovatiivisia, valoa läpäiseviä rakenteita, kuten alumiinivaahtoa ja julkisivuaukotuksen tulee muodostua erikokoisista pyöreistä aukoista. Määräyksellä luodaan siten edellytykset näyteikkunamaiselle ilmeelle, mutta liiketilöiden avautumisesta tiettyihin suuntiin ei ole tarkemmin määrätty kaavassa. Kaavaehdotuksessa on lisäksi määrätty, että Veturitien suuntaan, likimääräisten tasojen +16 ja +21 välissä, vähintään puolet julkisivupinnasta tulee olla lasijulkisivua jalankulun tasossa.

Keskustakorttelin jalankulkureitistö jatkuvuuden turvaaminen on ollut yksi kaavatyön keskeinen tavoite. Kaavaehdotuksessa on määrätty, että yleiselle jalankululle varattuja reittejä (yjk ja yjk-as) tulee rakentaa itä-länsi- ja pohjois-eteläsuuntaisesti keskustakorttelin läpi kulkeviksi.

Kaavatyön yhteydessä tehty liikennesuunnittelu on tehty yhteistyössä mm. liikenneviraston, HKL:n ja HSL:n kanssa. Kaavaehdotuksessa on siten pyritty luomaan mahdollisimman hyvä liikkumisympäristö vilkkaasti liikennöidyllä alueella. Kaavaehdotuksen polkupyöräpaikkoja koskevat määräykset tarkoittavat, että keskuksen valmistuessa keskustakorttelissa on yli 3 000 polkupyöräpaikkaa. Kaavassa on erikseen määrätty, että Pasilan asema-alueelle ja sen läheisyyteen on toteutettava 500 joukkoliikenteen liityntäpolkupyöräpaikkaa, joista 250 tulee sijaita sisätiloissa.

Samalla lautakunta päättää, ettei muistutus anna aiheutta muuttaa asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotusta.

Lisäksi lautakunta päättää tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

19.08.2014 Ehdotuksen mukaan



10.12.2013 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä

asemakaavapäällikkö
Olavi Veltheim

Lisätiedot

Dan Mollgren, projektipäällikkö, puhelin: 310 37326
dan.mollgren(a)hel.fi
Kaisu Tähtinen, johtava lakimies, puhelin: 310 37035
kaisu.tahtinen(a)hel.fi

Kiinteistölautakunta 13.11.2014 § 541

HEL 2013-015432 T 10 03 03

Lausunto

Kiinteistölautakunta antoi kaupunkisuunnittelulautakunnalle 17. kaupunginosan (Pasila) kortteleita 17103 ja 17104 sekä katu- ja rautatiealueita koskevasta asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotuksesta nro 12261 seuraavan lausunnon:

Kiinteistölautakunta puoltaa asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotuksen hyväksymistä. Ehdotus mahdollistaa monipuolisen keskustatoimintojen korttelialueen rakentamisen Pasilan aseman yhteyteen joukkoliikenteen solmukohtaan. Ehdotus on kaupunginvaltuuston 13.11.2013 hyväksymän Keski-Pasilan keskustakorttelia koskevan toteutussopimuksen mukainen.

Esittelijä

osastopäällikkö
Juhani Tuuttila

Lisätiedot

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

Liikennelaitos -liikelaitos (HKL) HKL-Infrapalvelut 5.11.2014

HEL 2013-015432 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt HKL:ltä lausuntoa Keski-Pasilan keskustakorttelin asemakaavasta ja asemakaavan muutoksesta nro 12261. Suunnittelualueeseen kuuluu Pasilan asema, metroasema, joukkoliikenneterminaali, alueita yhdistävä raitti toreineen, Pasilansilta ja katualueita, liike- ja toimistotiloja, julkisia tiloja sekä asuntoja. Alueesta käydyn suunnittelu- ja toteutuskilpailun pohjalta



asemakaavassa on osoitettu rakennusoikeutta yhteensä n. 193 000 k-m².

Keskustakortteli tulee muodostamaan Pasilan kaupunginosien ytimen ja laajennuksen Helsingin keskusta-alueelle. Alue tulee toimimaan joukko-, jalankulku-, pyöräily- ja ajoneuvoliikenteen solmukohtana. Kaava mahdollistaa joukkoliikenneterminaalin ja metroaseman varauksen toteuttamisen sekä raitioliikenteen toimimisen erotulla kaistalla Pasilansillalla. HSL Raitioliikenteen linjastosuunnitelma 2017–2024 -luonnoksen (17.3.2014) toteutuessa Keski-Pasilan lävitse kulkee tulevaisuudessa 3 raitiotielinjaa (linjat 2,9 ja 7).

HKL on osallistunut Pasilan keskustakorttelin suunnittelukilpailuun antamalla asiantuntija-apua metroaseman varauksen, raitiotieradan sekä joukkoliikenneyhteyksien suunnittelun osalta. HKL on tuonut suunnittelu- ja toteutuskilpailun yhteydessä esille niitä seikkoja, jotka HKL näkee olennaisina ja välttämättöminä joukkoliikenteen toteuttamisen kannalta.

Koska alueelle ollaan kaavoittamassa asuinkiinteistöjä sekä muuta melulle ja tärinälle häiriöherkkää toimintaa, HKL pitää tärkeänä, että rakennusmääräyksissä ja kiinteistöjen sijoittelussa huomioidaan raitioliikenteen melu- ja tärinähaitat. Joukkoliikenteen toimintaedellytykset tulee huomioida hankkeen rakentamisvaiheessa työnaikaisissa järjestelyissä.

Suunnittelualueella on omat raitiovaunukaistat Pasilansillalla sekä joukkoliikenteelle erotettu väylä Pasilankadulla. Nämä ratkaisut parantavat osaltaan joukkoliikenteen sujuvuutta. Pasilansillalle, Pasilan aseman edustalle, on suunniteltu joukkoliikenneterminaali, joka mahdollistaa linja-auto ja raitiovaunuvaihtopysäkkien keskittämisen juna-aseman viereen. Bussi- ja raitiovaunupysäkkien keskittäminen joukkoliikenneterminaaliin ja eri kulkumuotojen eriyttäminen terminaalissa selkeyttää osaltaan joukkoliikenteen toimintaa.

Asemakaavassa osoitettu ja hankkeen toteutussopimukseen kuuluva metroasema parantaa mahdollisuuksia kehittää seudun joukkoliikenneverkkoa. Kaavassa tulee metroaseman toteutusvarauksen osalta huomioida suunniteltujen kulkuyhteyksien toteuttamismahdollisuudet tulevaisuudessa muihin maanalaisiin tiloihin ja maan tasalle. Lisäksi metroaseman tarvitsemien pystykuilujen ja muiden teknisten tilojen varaukset tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida myös kaavassa.

19.6.2014 Lausunto annettu

Lisätiedot

Postiosoite
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

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

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

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



07.01.2015

Kaj/1

Jaakko Laurila, projekti-insinööri, puhelin: 310 22691
jaakko.laurila(a)hel.fi

Pelastuslautakunta 04.11.2014 § 112

HEL 2013-015432 T 10 03 03

Lausunto

Pelastuslautakunta antoi seuraavan lausunnon kaupunkisuunnitteluvirastolle Pasilan keskustakorttelin (17. kaupunginosa, korttelin 17103 ja 17104) asemakaavasta ja asemakaavan muutoksesta nro. 12289:

Purkutöiden ja työmaan turvallisuuteen sekä toteutuksen vaiheistukseen on kiinnitettävä erityistä huomiota koko rakentamisen ajan. Lisäksi tulee varmistaa ajoyhteydet pelastuslaitoksen yksiköille raiteiden länsisivulle mahdollisen raideliikenneonnettomuuden varalta koko rakennustyön ajan. Työmaa aikana muuttuvista ajojärjestelyistä tulee informoida pelastuslaitosta reaaliaikaisesti.

Pelastuslaitosta tulee informoida työmaan vaikutuksista Länsi-Pasilaan suuntautuvaan hälytysajoneuvoliikenteeseen.

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

Esittelijä

vs. pelastuskomentaja
Jorma Lilja

Lisätiedot

Pekka Ronkainen, vanhempi palotarkastaja, puhelin: 31031238
pekka.ronkainen(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 04.11.2014 § 320

HEL 2013-015432 T 10 03 03

Lausunto

Ympäristölautakunta antoi seuraavan lausunnon.

Pasilan keskustakortteli on paitsi joukkoliikenteen tärkeä solmukohta myös katuliikenteen merkittävä läpiajokohta. Korttelin kaava-alueen tie- ja raideliikenteen melusta, tärinästä ja runkomelusta sekä ilmanlaadusta on kaavoituksen yhteydessä tehty hyvät selvitykset ja tulosten pohjalta asuin- ja toimitiloille on annettu asianmukaiset kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.



Keskustakorttelin ali kulkee katettuna Veturitie, jonka liikennemäärän ennakoidaan tulevaisuudessa olevan noin 37 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Korttelin jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa on tärkeää huomioida melu- ja ilmanlaatuhaittojen välttäminen myös matkustajien ja kevyen liikenteen käyttäjien liikkumisympäristöissä ja pysäkeillä.

Ilmanlaadun huomioiminen

Katetussa tilassa ja tunneleissa liikenteen päästöt eivät pääse laimenemaan, jolloin ilmansaastepitoisuudet voivat nousta huomattavan korkeiksi. Esimerkiksi Eliel Saarisen tien joukkoliikennetunnelissa Huopalahden aseman pysäkillä ilmanlaatua on mitattu HSY:n passiivikeräinmittauksilla v. 2011 alkaen. Typpidioksidipitoisuus on ylittänyt VN:n ilmanlaatuasetuksella typpidioksidille asetetun vuosiraja-arvon 40 ug/m³ ja pitoisuudet ovat olleet jopa korkeampia kuin vilkkaimmissa katukuiluissa, vaikka tunnelin liikennemäärä on erittäin vähäinen. Tunnelissa saavat ajaa vain bussit ja taksit. Tunnelissa mitatut vuosikeskiarvot ovat vaihdelleet 48-53 ug/m³.

Ilmanlaadun raja-arvot on asetettu terveysperustein eivätkä ne saa ylittyä alueilla, joille ihmisillä on pääsy. Raja-arvot eivät ole voimassa väyläalueilla, mutta kevyen liikenteen väylillä ja bussipysäkeillä niitä täytyy noudattaa. Jos ilmanlaadun raja-arvot ylittyvät, kunta on velvollinen laatimaan ilmansuojelusuunnitelman ja ryhtymään toimenpiteisiin ylittymisen estämiseksi. Helsinki on saanut jatkoaikaa typpidioksidiraja-arvon noudattamiselle vuoteen 2015 saakka, mutta raja-arvo ylittyy edelleen vilkkaimmissa katukuiluissa. Raja-arvoylitysalueita ei tule rakentaa lisää.

Katetussa tilassa, jossa Veturitie kulkee Keski-Pasilan keskuksen alitse, tulee liikennemääräennusteiden ja ilmanlaadun vertailumittaustietojen perusteella arvioituna olemaan huomattavan korkeat typpidioksidipitoisuudet, jotka ylittävät ilmanlaadun raja-arvot. Suunnitteluaineistoon sisältyvässä ilmanlaatuselvityksessä ei ole arvioitu tämän katetun tilan ilmanlaatua. Ihmisten altistumisen vähentämiseksi bussipysäkkejä ja kevyen liikenteen väyliä ei tule sijoittaa samaan tilaan autoliikenteen kanssa, vaan ne on eristettävä liikenteestä esimerkiksi lasiseinällä tai vastaavalla ratkaisulla siten, että tiloissa on oma erillinen ilmanvaihto turvaamassa ilmanlaatuolosuhteet.

Melun huomioiminen

Veturitien katettu osuus kevyen liikenteen väylineen ja pysäkkeineen on pakokaasupäästöjen lisäksi melun kuormittama, mikä puoltaa autoliikenteestä eristettyjen tilojen järjestämistä katteen alle. Myös



07.01.2015

Kaj/1

meluselvityksessä esitetyn akustisen vaimennusverhouksen käyttö on suositeltavaa.

Jatkosuunnittelussa myös ilmavaihtovaihtohormien aiheuttaman melun vaimennukseen tulee alueella kiinnittää erityistä huomiota, jotta saavutetaan rakentamismääräyskokoelmassa oleva määräys LVIS-laitteiden aiheuttamasta ympäristömelusta.

Koko kaava-alueella kannattaa panostaa ääniympäristön suunnitteluun. Melutason ohjearvojen saavuttamisen lisäksi suunnittelun tavoitteena tulee olla akustisesti laadukas asumisympäristö ja julkinen tila.

Hulevesien käsittely

Kaavamääräysten mukaan korttelialueilla ja niiden ulokkeilla mitoitussateesta syntyvät hulevedet tulee imeyttää tai kierrättää kokonaan. Edelleen hulevesien määrästä puolet tulee johtaa pois syntypaikaltaan hidastavilla ja viivyttävillä tekniikoilla maaperään imeytettäväksi. Ympäristölautakunta pitää tärkeänä, että uusien kaavoitettavien alueiden hulevesien käsittelyssä noudatetaan kaupungin hyväksymän hulevesistrategian toimintaperiaatteita.

Pyörä- ja autopaikat

Keskustakortteliin rakennetaan ehdotuksen mukaisesti 3 400 pyöräpaikkaa, joista 500 on tarkoitettu liityntäpysäköintiin. Autopaikkoja on suunnitteilla yhteensä 2 400. Kaavaselostuksessa tulee kertoa, miten korttelin poikkeuksellisen hyvä sijainti joukkoliikenteen solmukohtassa on huomioitu kaavan pysäköintinormeissa.

Muutoksenhaku

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

Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

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

Yleisten töiden lautakunta 28.10.2014 § 407

HEL 2013-015432 T 10 03 03

Lausunto



07.01.2015

Yleisten töiden lautakunta antoi kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

Asemakaavan muutos mahdollistaa monipuolisen keskustatoimintojen alueen rakentamisen joukkoliikenteen solmukohtaan. Keskustakortteliin kuuluu Pasilan asema, metroasema, joukkoliikenneterminaali, alueita yhdistävä raitti toreineen, Pasilansilta ja katualueita, liike- ja toimistotiloja, julkisia tiloja sekä asuntoja. Alueesta käydyn suunnittelu- ja toteutuskilpailun pohjalta asemakaavassa on osoitettu rakennusoikeutta yhteensä noin 193 000 k-m². Alue tulee toimimaan joukko-, jalankulku-, pyöräily- ja ajoneuvoliikenteen solmukohtana. Keskustakortteli tulee muodostamaan Pasilan kaupunginosien ytimen ja laajennuksen Helsingin keskusta-alueelle.

Rakennusviraston talousarviosuunnitelmassa on varauduttu vuosina 2014 - 2021 Keski-Pasilan yleisten alueiden toteuttamiseen. Keski-Pasilan esirakentamiseen on varattu noin 20 miljoonaa euroa. Sopimuksen mukaisten katualueiden toteutukseen on varattu noin 90 miljoonaa euroa sekä Teollisuuskadun toteutukseen noin 28 miljoonaa euroa.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan ja asemakaavan muutosta nro 12261.

Esittelijä

kaupunginarkkitehti
Jukka Kauto

Lisätiedot

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

Opetusvirasto 28.10.2014

HEL 2013-015432 T 10 03 03

Keskustakortteli tulee muodostamaan Pasilan kaupunginosien ytimen ja laajennuksen Helsingin keskusta-alueelle. Keskustakortteliin kuuluu Pasilan asema, metroasema, joukkoliikenneterminaali, alueita yhdistävä raitti toreineen, Pasilansilta ja katualueita, liike- ja toimistotiloja, julkisia tiloja sekä asuntoja.

Asemakaavan muutos mahdollistaa monipuolisen keskustatoimintojen alueen rakentamisen joukkoliikenteen solmukohtaan. Alue tulee toimimaan myös jalankulku-, pyöräily- ja ajoneuvoliikenteen solmukohtana.



Suomen valtion ja Helsingin kaupungin kesken solmitun aiesopimuksen perusteella Keski-Pasilasta on vapautunut suuret alueet asuin-, liike-, toimisto-, ja yleisten rakennusten käyttöön. Alueet vapautuivat raideliikenteeltä satamatoimintojen siirtyessä Vuosaareen v. 2008.

Alueesta käydyn suunnittelu- ja toteutuskilpailun pohjalta asemakaavassa on osoitettu rakennusoikeutta yhteensä noin 193 000 k-m².

Helsingin kaupungin, Senaatti-kiinteistöjen, Liikenneviraston ja YIT Rakennus Oy:n välillä 29.1.2014 tehdyn toteutussopimuksen mukaisesti YIT Rakennus Oy:llä on velvollisuus rakentaa Keskustakorttelin kokonaiskerrosalasta valmiiksi 80 % 122 kuukauden kuluessa keskuksen toteuttamisen mahdollistavan asemakaavan voimaantulosta.

Opetusvirasto on 16.4.2014 kannanotossaan kaavaluonnoksesta korostanut lasten ja nuorten liikkumisen turvallisuuden huomioon ottamista koko Pasilan alueella, myös rakentamisen aikana koska oppilaat uuteen Pasilan peruskouluun tulevat laajalta alueelta. Koulun liikuntaopetukseen läheisesti kuuluvaan Käpylän liikuntapuistoon tulee mahdollisimman aikaisessa vaiheessa järjestää sujuva, avara, valoisa ja turvallinen kulkuyhteys ratapihan ali.

Opetusvirasto ottaa edelleen kantaa lasten ja nuorten turvallisen koulumatkan puolesta. Kaavassa on otettu huomioon esteetön kulku välillä Itä-Pasila - Keskustakortteli - Länsi-Pasila, mutta jalankulku- ja pyöräily-yhteydet keskustakorttelista etelään ja pohjoiseen eivät toimi toivotulla tavalla. Esimerkiksi kävely- ja pyöräily-yhteys Konepajakorttelin alueelta vaatii lisäsuunnittelua.

Kulku Itä-Pasilasta Opastinsillan ylikulun kautta Ratapihakortteliin sijoittuvaan Pasilan peruskouluun on ongelmallinen. Tasoero Opastinsillan ja Maistraatinportin jatkon välillä on noin 16 metriä. Vaikkakaan kulkuyhteys rautatieaseman ja kauppakeskuksen tilojen kautta ei ole suositeltavin koulumatkan kannalta, olisi toivottavaa selkeyttää tätäkin yhteyttä.

Pasilan peruskoulun liikuntatilat tullaan mahdollisesti vuokraamaan Triplasta ennen omien liikuntatilojen rakentamista. Päivittäinen opetusryhmien kulkeminen koulun ja Triplan välillä tulee ratkaista turvallisesti.

Lisätiedot

Kaisa Nuikkinen, johtava arkkitehti, puhelin: 310 86291
kaisa.nuikkinen(a)hel.fi



07.01.2015

Kaj/1

Kaupunginkirjasto 21.10.2014

HEL 2013-015432 T 10 03 03

Kaupunginkirjaston kannalta on tärkeää, että uudistamisen myötä Pasilan kirjaston saavutettavuus ja näkyvyys paranevat huomattavasti. Nykyinen sijainti korkeiden toimistorakennusten keskellä on huono. Asianmukaisella opastuksella ja aseman sekä Itä-Pasilan kulkureittien selkeyttämisellä kaupunginkirjaston tarjoamat tilat ja palvelut tulevat laajemmin ja tehokkaammin asukkaiden käyttöön.

Keskustakorttelin uudistaminen kohentaa ympäristöä myönteisellä tavalla.

14.4.2014 Lausunto annettu

Lisätiedot

Saara Ihamäki, kirjastotoimen apulaisjohtaja, puhelin: 310 85503
saara.ihamaki(a)hel.fi

Suomenkielinen työväenopisto Asiakaspalveluosasto 12.8.2014

HEL 2013-015432 T 10 03 03

Keski-Pasilan keskustakorttelia suunnitellaan Pasilan sillan pohjoispuolelle Pasilan aseman viereen. Sinne suunnitellaan kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti korkeatasoinen uusi keskus, jolle tavoitellaan voimakasta omaa identiteettiä sekä urbaania ja värikästä suurkaupunkielämää.

Keski-Pasila on Itä- ja Länsi-Pasilan välissä oleva laaksomainen maisematila. Alueen lävistävä korkealla kulkeva Pasilan silta hallitsee maisemaa. Alue on suurimittakaavaista rautatie- ja liikenneympäristöä.

Pasilan asema on Suomen toiseksi vilkkain rautatieasema heti Helsingin päärautatieaseman jälkeen. Sitä käyttää päivisin yli 50 000 matkustajaa. Asemalla pysähtyy arkipäivisin yli sata kaukojunaa ja 850 lähijunaa.

Osayleiskaavassa Pasilan aseman länsipuolelle on merkitty uutta rakentamista yhteensä 60 000-80 000 k-m² ja asemien kohdalle 13 500-15 000 k-m².

Osayleiskaavaa toteutettaessa selvitetään mahdollisuudet metron laajentamiseen Pasilasta Sörnäisiin ja Pasilasta lentokentälle.

Kaupunginhallitus on kehottanut (2007) huomioimaan jatkosuunnittelussa muun muassa seuraavaa:



- tulee selvittää mahdollisuudet lisätä asuntojen määrää Keski-Pasilassa ja etsiä ennakkoluulottomasti uusia asumisen sekä toimisto- ja asuinkäytön yhteensovittamisen muotoja. Kaupunkisunnittelulautakunta on esittänyt että tutkitaan kaikki mahdollisuudet jotta asukasmäärää voidaan alueella lisätä.

Työväenopisto antaa lausuntonaan:

Pasilan kaavoitus ja asuntorakentamisen mukana tuleva väestön kasvu, lisää tarvetta saada alueelle Helsingin kaupungin palveluita.

Työväenopisto voi tarjota palveluitaan ja siten vaikuttaa omalta osaltaan alueen viihtyvyyteen, asukkaiden sosiaalisten verkostojen rakentumiseen, asukkaiden mielekkään tekemisen löytämiseen vapaan sivistystyön ja elinikäisen oppimisen avulla.

Lisätiedot

Hannele Koli-Siiteri, asiakaspalveluosaston osastopäällikkö, puhelin: 310 88521
hannele.koli-siiteri(a)hel.fi

Rakennusvirasto 23.4.2014

HEL 2013-015432 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirasto pyytää rakennusviraston kannanottoa tarkistetusta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 938-01/14 sekä kaavaluonnoksesta 26.4.2014 mennessä.

Asemakaava ja asemakaavan muutosalue sijaitsee 17. kaupunginosassa (Pasila). Keski-Pasilan keskustakorttelia suunnitellaan Pasilan sillan pohjoispuolelle Pasilan aseman viereen. Suunnittelualue käsittää Pasilan aseman, sen länsipuolella olevan ratapiha-alueen, Pasilan sillan sekä Pasilankadun ja Ratapihantien katualueet. Lisäksi suunnittelualueeseen kuuluu osa Pasilan aseman pohjoispuolella sijaitsevasta rautatiealueesta ja tämän länsipuolella oleva kapeampi kaavoittamaton alue. Idässä aluetta rajaa Virastokeskus ja lännessä toimistokorttelit 17073 ja 17074.

Keski-Pasilaan suunnitellaan kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti korkeatasoinen uusi keskus, jolle tavoitellaan voimakasta omaa identiteettiä sekä urbaania ja värikästä suurkaupunkielämää. Alueesta järjestettiin vuosina 2011–2013 suunnittelu- ja toteutuskilpailu, jonka avulla etsittiin keskustakorttelille toteuttajaa sekä suunnitelmaa asemakaavan pohjaksi. Kilpailun tulos julkistettiin syyskuussa 2013. Helsingin kaupunginvaltuusto päätti 13.11.2013 valita kilpailun voittajaksi YIT Rakennus Oy:n ehdotuksellaan "Tripla".



07.01.2015

Itä- ja Länsi-Pasilan yhdistävään keskukseen kuuluu Pasilan asema, metroasema, joukkoliikenneterminaali, alueita yhdistävän raitti toreineen, Pasilan silta ja katualueita, liike- ja toimistotiloja, julkisia tiloja sekä asuntoja. Pasilan asema säilyy henkilöliikenteen käytössä ja sitä kehitetään joukkoliikenteen risteyspaikkana ja terminaalina.

Kaavamuutosalueen pääosa sisältyy Helsingin kaupungin ja Suomen valtion väliseen aiesopimukseen. Sopimuksen mukaan Helsingin kaupunki ryhtyy toimenpiteisiin asemakaavan muuttamiseksi tai laatimiseksi.

Suunnittelualue on esteettömyyden erikoistason aluetta. Jatkosuunnittelun tavoitteeksi tulee asettaa kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen ja esteettömyyden erikoistason laatuvaatimukset täyttävä julkinen tila.

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

Lisätiedot

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

Anni Tirri, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38335
anni.tirri(a)hel.fi

Opetusvirasto Opetustoimen johtaja 16.4.2014

HEL 2013-015432 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirastossa valmistellaan asemakaavaa ja asemakaavan muutosta Pasilan keskustakorttelin alueelle.

Keski-Pasilaan suunnitellaan kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti korkeatasoinen uusi keskus, jolle tavoitellaan voimakasta omaa identiteettiä sekä urbaania ja värikästä suurkaupunkielämää. Alueesta järjestettiin vuosina 2011–2013 suunnittelu- ja toteutuskilpailu, jonka avulla etsittiin keskustakorttelille toteuttajaa sekä suunnitelmaa asemakaavan pohjaksi. Kilpailun tulos julkistettiin syyskuussa 2013. Helsingin kaupunginvaltuusto päätti 13.11.2013 valita kilpailun voittajaksi YIT Rakennus Oy:n ehdotuksellaan "Tripla".

Itä- ja Länsi-Pasilan yhdistävään keskukseen kuuluu Pasilan asema, metroasema, joukkoliikenneterminaali, alueita yhdistävän raitti toreineen, Pasilan silta ja katualueita, liike- ja toimistotiloja, julkisia tiloja sekä asuntoja. Keski-Pasila on suurimittakaavaista rautatie- ja liikenneympäristöä. Alueen lävistävä korkealla kulkeva Pasilan silta hallitsee laaksomaista maisemaa.



07.01.2015

Kaj/1

Pasilan asema säilyy henkilöliikenteen käytössä ja sitä kehitetään joukkoliikenteen risteyspaikkana ja terminaalina. Pasilan asemaa käyttää päivisin yli 50 000 matkustajaa. Asemalla pysähtyy arkipäivisin yli sata kaukojunaa ja 850 lähijunaa. Pasilan sillalla kulkevat kävelijät ja pyöräilijät, autot, linja-autot ja raitiovaunut.

Opetustoimi haluaa korostaa lasten ja nuorten liikkumisen turvallisuuden huomioon ottamista koko Pasilan alueella, myös rakentamisen aikana. Oppilaat uuteen Pasilan peruskouluun tulevat laajalta alueelta. Koulun liikuntaopetukseen läheisesti kuuluvaan Käpylän liikuntapuistoon tulee mahdollisimman aikaisessa vaiheessa järjestää sujuva, avara, valoisa ja turvallinen kulkuyhteys ratapihan ali.

Lisätiedot

Kaisa Nuikkinen, johtava arkkitehti, puhelin: 310 86291
kaisa.nuikkinen(a)hel.fi



07.01.2015

Kj/10

Ilmoitus asia 2

§ 20

Harmaan talouden torjunnan ajankohtaiskatsaus

HEL 2014-013774 T 00 01 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti merkitä harmaan talouden torjunnan ajankohtaiskatsauksen tiedoksi ja kehottaa kaupunkikonsernin kaikkia yksiköitä kiinnittämään tavara- ja palveluhankinnoissaan huomiota harmaan talouden torjuntaan ja noudattamaan siitä annettuja ohjeita.

Kaupunginhallitus pitää tärkeänä, että Helsingin kaupunki saa verottajalta riittävän kattavat tiedot, joiden avulla kaupunki voi edistää harmaan talouden torjuntaa.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Mika Häkkinen, riskienhallinnan asiantuntija, puhelin: 310 36334
mika.hakkinen(a)hel.fi

Liitteet

1 Yhteenveto verohallintopalautteesta 1/2014.pdf

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kaupunginhallitus on 19.12.2011 (§ 1144) hyväksynyt harmaan talouden torjuntaa koskevan toimintaohjeen. Siinä on yksityiskohtaisesti ohjeistettu menettelytavat, joilla hankintojen yhteydessä harmaata taloutta torjutaan. Tällaisia toimenpiteitä ovat mm.

- selvitys palveluntuottajan tai tavarantoimittajan rekisteröitymisestä kauppa-, ennakkoperintä-, työnantaja- ja arvonlisäverovelvollisten rekisteriin

- selvitys verojen ja lakisääteisten eläkevakuutusmaksujen maksamisesta hankinnan ja sopimussuhteen yhteydessä neljännesvuosittain



07.01.2015

Kj/10

- selvitys työhön sovellettavasta työehtosopimuksesta tai keskeisistä työehdoista.

Lisäksi rakentamistoiminnassa tilaajan on pyydettävä sopimuskumppanilta todistus siitä, että yrityksellä on voimassa oleva tapaturmavakuutus työntekijöilleen.

Rakentamisen tiedonantovelvollisuus

Rakentamiseen liittyvä tiedonantovelvollisuus, laki Verohallinnosta (503/2010) 2 § 2 mom., astui voimaan 1.7.2014. Tiedonantovelvollisuus koskee kaikkia rakentamispalveluita tilaavia tahoja.

Tiedonantovelvollisuus ja annettavat tiedot kohdistuvat rakennustyömaalla tapahtuvaan rakentamiseen, korjauksiin ja kunnossapitoon liittyvään toimintaan sekä tällaista toimintaa harjoittaviin yrityksiin ja työntekijöihin. Urakkatietoina on ilmoitettava urakkasopimusta koskevaa tietoa (esim. sopimuspuolet, kokonaissumma, kesto) ja urakkasopimukseen liittyvää tapahtumatietoa (esim. laskutettu määrä sopimusjaksolta). Kukin tilaaja ilmoittaa kuukausittain Verohallinnolle, keneltä on tilannut rakentamispalveluita. Pää toteuttaja ilmoittaa tilaamansa rakentamispalveluiden urakkatiedot sekä työmaakohtaiset työntekijätiedot kaikista työmaalla työskentelevistä kuukausittain. Kukin yhteisellä työmaalla toimiva yritys on velvollinen ilmoittamaan työntekijöidensä tiedot ennen työskentelyn alkua työmaan pää toteuttajalle, joka on velvollinen ilmoittamaan tiedot Verohallinnolle kootusti. Tarkemmat tiedot löytyvät Verohallinnon internet-sivuilta: [http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Elinkeinoverotus/Rakentamiseen_liittyva_tiedonantovelvoll\(27845\)](http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Elinkeinoverotus/Rakentamiseen_liittyva_tiedonantovelvoll(27845))

Kaupunginkanslia on ohjeistanut ja tukenut kaupungin yksiköitä tiedonantovelvollisuuteen valmistautumisessa, eikä ilmoittamisessa ole keskeisimpien ilmoitusvelvollisten yksiköiden mukaan havaittu ongelmia.

Verohallintopalaute

Kaupunki ja sen tytäryhteisöt ovat luovuttaneet harmaan talouden torjuntaohjeessa määrätyistä hankinnoista tiedot Verohallinnolle saaden verottajalta vastaavasti ns. verohallintopalautteen siitä, miltä osin palvelun toimittajien velvoitteiden hoitamisessa tai rekisteröitymisessä on ollut verottajan rekisteritietoihin nähden puutteita. Kaupunginkanslia on toimittanut poikkeamatiedot edelleen virastoille, liikelaitoksille ja tytäryhteisöille tiedoksi ja mahdollisia toimenpiteitä varten. Helsingin kaupunkikonsernin seulontaprosentti on vuosina 2010-2013 vaihdellut 8,6-11,2 prosentin välillä.



07.01.2015

Kj/10

Seulontaprosentti kertoo, mitkä yritykset verottaja ottaa tarkemmin tutkittavaksi harmaan talouden epäilyn tai muun verovelvollisuuden selvittämiseen liittyvän syyn perusteella.

Verottajalta on aiemmin saatu seulontatiedot neljännesvuosittain. Kaupunki on saanut vuoden 2014 ensimmäisen neljänneksen seulontatiedot vasta syksyllä. Verottajan mukaan vapaaehtoisesti ilmoitettavien hankintojen seulontatietojen analysointiin ei Verohallinnolla ole ollut käytettävissä samoja analyysiresursseja kuin aiemmin. Koska Verohallinto on seulonut heille huhtikuussa toimitetut tiedot vasta syksyllä 2014, yhteistyökumppaniyrityksen asiat ovat voineet myös olla kunnossa silloin kun Helsingin kaupunkikonsernin yksikkö on tehnyt tältä hankintoja. Muun muassa tämän vuoksi seulontatietoja ei voida pitää luotettavina.

Verottajalta saatuihin 1.1.-31.3.2014 koskeviin seulontatietoihin sisältyy sellaisia laadullisia tekijöitä, joiden vuoksi aiemmankaltaisen seurantaraportin laatiminen niiden perusteella ei ole tarkoituksenmukaista. Verottajan toimittama aineisto ei ole aiemman aineiston kanssa vertailukelpoinen, koska siinä ei ole esitetty seulontatietoja samoin perustein kuin aiemmin. Lisäksi mukana on sellaisia kaupunkikonserniin kuuluvia yksiköitä, joiden tietoja ei ole ollut mukana aiemmissa aineistossa. Tämän vuoksi koko kaupunkikonsernin seulontaprosenttia ei voida esittää. Liitteenä olevassa yhteenvedossa on esitetty tiivistelmä verohallintopalautteesta.

Verovelkarekisteri

Osana yritys- ja yhteisötietojärjestelmää (YTJ) 1.12.2014 avattu verovelkarekisteri parantaa tietojen tarkistusmahdollisuuksia myös niiden yritysten osalta, jotka eivät ole kaupungin käyttämässä Tilaajavastuu.fi-palvelussa. Verovelkarekisteri koskee yrityksiä ja elinkeinonharjoittajia, joilla on verovelkaa yli 10 000 euroa tai voimassaolevia ilmoituspuutteita. Rekisteristä voi tarkistaa minkä tahansa yrityksen tai elinkeinonharjoittajan tiedot. Tilaajavastuu.fi-palveluun puolestaan sisältyy Valvoja-palvelu, joka ilmoittaa automaattisesti, jos yrityksen rekisteritiedoissa on puutteita.

Harmaan talouden torjunnan kehittäminen

Verottaja hyödyntää rakentamiseen liittyvän tiedonantovelvollisuuden perusteella saamia tietoja harmaan talouden torjunnassa. Kaupungin vapaaehtoisesti toimittamat palveluhankintoja koskevat tiedot täydentävät Verohallinnon aineistoa myös muilta toimialoilta. Kaupunginkanslia on keskustellut Verohallinnon kanssa millä tavoin kaupunki voisi hyödyntää Verohallinnon analysoimia tietoja omassa harmaan talouden torjuntatyössään. Verottaja tuottaa vuoden loppuun



07.01.2015

Kj/10

mennessä pilottiraportin, jonka perusteella sovitaan jatkosta. Alustavasti verottajan kanssa on keskusteltu, että Verohallinto toimittaisi Helsingin kaupungille kaksi kertaa vuodessa analyysin, joka koostuisi kaupunkikonsernia koskevista rakentamisen tiedonantovelvollisuuteen liittyvistä seurantatiedoista ja muista kaupunkikonsernin yli 7500 euron palveluhankintoja koskevista hankintatiedoista.

Jatkossa kaupunginkanslian on tarkoitus koota näiden tietojen perusteella katsaukset kaupunginhallitukselle ja toimittaa poikkeamatiedot kaupunkikonsernin yksiköille. Aiempaan seulontapalautteeseen verrattuna tämä ei ole yhtä kattavaa, koska seulonta kohdistuisi vain tiettyyn otokseen vuoden hankinnoista. Kaupunginkanslia antaa kaupunkikonsernin yksiköille tarkemmat ohjeet verottajalle toimitettavien tietojen sisällöstä, laajuudesta ja aikataulusta.

Verottajan kaupungille toimittama seulontatieto on tilastollista tietoa. Keskeisin ongelma kaupungin harmaan talouden torjunnassa on edelleen se, ettei kaupunki saa verottajalta niiden yhteistyökumppaneiden tunnistetietoja, jotka eivät ole hoitaneet velvoitteitaan.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Mika Häkkinen, riskienhallinnan asiantuntija, puhelin: 310 36334
mika.hakkinen(a)hel.fi

Liitteet

1 Yhteenvedo verohallintopalautteesta 1/2014.pdf

Tiedoksi: Muutoksenhakukielto; valmistelu

Virasto, liikelaitokset ja tytäryhteisöt



12.01.2015

Kaj/4

Ilmoitusasia 3

§ 50

Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman hyväksyminen

HEL 2013-013534 T 08 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti merkitä tiedoksi liitteenä olevan Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma -asiakirjan ja hyväksyä sen ohjeellisina noudatettavaksi.

Käsittely

Vastaehdotus:

Hannu Oskala: Ensimmäinen kappale muutetaan kuulumaan seuraavasti:

"Kaupunginhallitus päättää merkitä tiedoksi liitteenä olevan Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma -asiakirjan ja hyväksyä sen ohjeellisina noudatettavaksi."

Kannattaja: Otso Kivekäs

Äänestys:

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Ensimmäinen kappale muutetaan kuulumaan seuraavasti: Kaupunginhallitus päättää merkitä tiedoksi liitteenä olevan Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma -asiakirjan ja hyväksyä sen ohjeellisina noudatettavaksi.

Jaa-äännet: 5

Juha Hakola, Arja Karhuvaara, Mika Raatikainen, Tatu Rauhamäki, Laura Rissanen

Ei-äännet: 8

Emma Kari, Otso Kivekäs, Tuuli Kousa, Hannu Oskala, Osku Pajamäki, Sirpa Puhakka, Marcus Rantala, Pilvi Torsti

Tyhjä: 1

Kaarin Taipale

Poissa: 1

Lasse Männistö



12.01.2015

Kaj/4

Äänin 5 - 8 (1 tyhjä, 1 poissa) kaupunginhallitus hyväksyi jäsen Oskalan vastaehdotuksen mukaisesti muutetun esityksen.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

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

Liitteet

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

Otteet

Ote

Otteen vastaanottajat

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää merkitä tiedoksi liitteenä olevan Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma -asiakirjan ja hyväksyä ohjelmassa esitetyt tavoitteet ja toimintalinjaukset ohjeellisina noudatettaviksi tulevien liikennesuunnittelua ohjaavien toimenpideohjelmien valmistelussa.

Tiivistelmä

Helsingin kaupungin strategiaohjelmassa vuosille 2013 - 2016 on esitetty, että liikkumista ja liikennettä koskevien eri toimenpidealueiden tavoitteet ja valinnat yhdensuuntaistetaan laatimalla Helsingin kokonaisvaltainen liikenteen kehittämisohjelma. Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma pyrkii vastaamaan kaupungin strategiaohjelmassa, kaupungin muissa strategisissa ohjelmissa sekä seudullisissa suunnitelmissa liikenteelle ja liikkumiselle asetettuihin tavoitteisiin. Laadittu liikkumisen kehittämisohjelma toimii välittävänä portaana strategisten ohjelmien ja yleiskaavan visiotyön sekä liikennesuunnittelun toiminnanohjaamisen välillä. Kehittämisohjelma konkretisoi osaltaan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa (HLJ) sovittuja seudun liikennejärjestelmän kehittämislinjauksia. Ohjelman tavoitteena on parantaa liikkumiseen kohdistettavien kaupungin resurssien



vaikuttavuutta ja tuottavuutta ja antaa suuntaviivat tarkempien toimenpiteiden suunnitteluun.

Liikkumisen kehittämissuunnitelmassa on määritelty Helsingin liikennejärjestelmälle kahdeksan tavoitetta. Tavoitteet perustuvat edellä mainittuihin strategisiin lähtökohtiin ja ne on jaettu kolmeen teemaan: sujuva arki, elinvoima ja resurssitehokkuus. Tavoitteena on varmistaa asukkaiden ja työssäkävijöiden arjen liikkumisen sujuvuus ja toimivuus samalla, kun ajoneuvoliikenteen haittavaikutuksia vähennetään. Elinkeinoelämän menestyksen tukemiseksi tavaraliikennettä tehostetaan ja työvoiman ja asiakkaiden liikkuvuutta parannetaan. Kaupungin vetovoimaisuuden ja kilpailukyvyn parantamiseksi kaupunkitilan viihtyisyyttä kehitetään. Kaupungin kasvun vaatimuksiin ja ilmastotavoitteisiin vastataan tehostamalla tilan ja muiden resurssien käyttöä.

Tavoitteiden ja nykytilan kuvauksen pohjalta on muodostettu toimintalinjaukset, jotka ohjaavat liikennesuunnittelua pitkäjänteisesti kohti tavoitetilaa. Toimintalinjaukset on jaettu neljään teemaryhmään: liikennejärjestelmän toimivuus, keskusta-alueet, keskusten väliset runkoyhteydet ja suunnittelukäytännöt.

Ohjelmassa esitetyt tavoitteet ja toimintalinjaukset ovat alustavia linjauksia, joiden sisältöä ja keskinäistä suhdetta tullaan tarkastelemaan lähemmin myöhemmin laadittavien toimenpideohjelmien valmistelun yhteydessä.

Helsingin liikkumisen kehittämissuunnitelma on valmisteltu kaupunkisuunnitteluviraston johdolla eri hallintokuntien ja muiden viranomaisten yhteistyönä. Kehittämissuunnitelman valmistelun aikana on lisäksi järjestetty tilaisuuksia joihin kutsuttiin sidosryhmien edustajia ja asukkaita.

Esittelijän perustelut

Helsingin kaupungin strategiaohjelmassa vuosille 2013–2016 on esitetty, että liikkumista ja liikennettä koskevien eri toimenpidealueiden tavoitteet ja valinnat yhdensuuntaistetaan laatimalla Helsingin kokonaisvaltainen liikenteen kehittämissuunnitelma.

Helsingin liikkumisen kehittämissuunnitelmaa on valmisteltu kaupunkisuunnitteluviraston johdolla alkuvuodesta 2013 alkaen. Kehittämissuunnitelma pyrkii vastaamaan Helsingin strategiaohjelmassa, kaupungin muissa strategisissa ohjelmissa sekä seudullisissa suunnitelmissa liikenteelle ja liikkumiselle asetettuihin korkean tason tavoitteisiin. Helsingin liikkumisen kehittämissuunnitelman keskeisiä



lähtökohtia ovat kaupungin kasvu, strategiaohjelman tavoitteet ja valmisteilla olevan yleiskaavan visio.

Ohjelman valmistelun jälkeen on valmistunut yleiskaavan luonnos, Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) luonnos, Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman (MASU 2050) luonnos sekä Helsingin seudun asuntostrategian (Asuntostrategia 2015) luonnos. Lisäksi kaupunginhallitus on keväällä 2014 antanut lausunnon liikenne- ja viestintäministeriölle oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä – loppuraportista. Koska suunnitteluympäristössä on tapahtunut monia muutoksia liikkumisen kehittämissuunnitelman luonnoksen valmistelun jälkeen, on ohjelman linjauksia tarkasteltava alustavina.

Ohjelman valmistelussa on pyritty ennakoimaan Helsingin kaupungin ja sitä ympäröivän seudun kasvun vaikutuksia liikennejärjestelmän toimivuuteen asukkaiden ja elinkeinoelämän kannalta ja pyritty löytämään tapoja kaupungin elinvoimaisuuden ja asukkaiden arjen sujuvuuden turvaamiseksi liikennesuunnittelun keinoin.

Helsingin väkiluvun on arvioitu nousevan vuoteen 2050 mennessä 860 000 asukkaaseen ja koko seudun väkiluvun 2 miljoonaan. Uudet asukkaat ja työpaikat tuottavat lisää liikennettä, joka kuormittaa koko seutua, mutta erityisesti jo nykyisin ruuhkautunutta Helsingin niemeä. Helsingin seudun liikennejärjestelmätyö HLJ 2011:n yhteydessä tehdyissä skenaario- ja ennustetarkasteluissa on arvioitu, että vuoteen 2035 mennessä henkilöautoilla ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä Helsingin sisäisessä liikenteessä kasvaa noin viidenneksellä ja Helsingin ja muun pääkaupunkiseudun välisten matkojen määrä noin kolmanneksella. Tarkastelujen perusteella joukkoliikenteen osuus laskee jopa Helsingin sisäisillä matkoilla, vaikka HLJ 2011:n luonnoksessa esitetyt toimenpiteet toteutettaisiin. Helsingin keskustasta tehtyjen tarkastelujen (Helsingin kantakaupungin autoliikenteen kehittyminen, kaupunkisuunnittelulautakunta 12.3.2013) mukaan kantakaupungin liikenneverkon kuormitus tulee jatkossa kasvamaan merkittävästi muun muassa kantakaupungin maankäytön tiivistymisestä johtuen (Jätkäsaari, Hernesaari, Kalasatama, Koivusaari, Keski-Pasila ym.).

Helsingin strategiaohjelman 2013–2016 mukaan Helsingin kaupunkirakennetta tiivistetään hyvien joukkoliikenteen yhteyksien varten. Kaupunkirakenteen tavoitteeksi asetetaan energiatehokkuus. Kaupungin keskustan asema turvataan panostamalla alueen viihtyisyyteen, elävyyteen ja hyvään saavutettavuuteen eri liikennemuodoilla. Kantakaupungin liikenteen toimivuus turvataan. Kaupunginosien keskustusten vetovoimaisuutta vahvistetaan panostamalla niiden monipuolisuuteen, viihtyisyyteen ja eri toimintojen



limittymiseen. Julkista kaupunkitilaa kehitetään. Palveluiden ja työpaikka-alueiden saavutettavuutta parannetaan kehittämällä joukkoliikenneyhteyksiä sekä kävely- ja pyörätieverkostoja. Painopistealueena ovat erityisesti poikittaiset joukkoliikenneyhteydet ja raideliikenteen asemanseudut.

Strategiaohjelma asettaa haastavia tavoitteita kestävän liikkumisen edistämiseksi: kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikenteestä kasvatetaan prosenttiyksiköllä vuosittain eli 4 prosenttiyksikköä valtuustokauden aikana. Jalankulku- ja pyöräilyverkostojen jatkuvuutta ja turvallisuutta parannetaan. Terveystta edistävää liikuntaa lisätään ja liikkumattomuutta vähennetään.

Valmisteilla olevan yleiskaavan vision mukaan Helsinki on vuonna 2050 monikeskustainen verkostokaupunki, jossa tiivis kaupunkimainen asutus on keskittynyt useisiin laajentuviin kaupunkikeskustoihin, joissa on asuntojen ja työpaikkojen lisäksi myös kattava palvelutarjonta. Kaupungin sisäinen, kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus perustuvat ensisijaisesti nopeisiin ja tehokkaisiin julkisen liikenteen yhteyksiin. Kävely, pyöräily ja joukkoliikenne muodostavat autoilulle aidosti kilpailukykyisen vaihtoehdon. Visiossa on tunnustettu, että liikennejärjestelmä vaikuttaa voimakkaasti kaupungin kehitykseen ja rakenteen tiivistämisen edellytyksiin. Vastaavasti kaupunkirakenteen tiivistyminen lisää kestävien kulkutapojen kilpailukykyä, joten liikennejärjestelmän tehokkuuden kasvu ja kaupungin tiivistäminen tukevat toisiaan.

Tiivis kaupunkirakenne vaatii tehokkaan liikennejärjestelmän, joka pystyy liikkuttamaan mahdollisimman paljon ihmisiä ja tavaroita mahdollisimman pienessä tilassa. Henkilöautolla on tärkeä rooli myös kaupungissa, mutta henkilöautoilun toimivuus suurkaupungissa edellyttää, että useimmat valitsevat jonkin toisen kulkutavan. Kävelyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen panostaminen on myös henkilöautoilun ja elinkeinoelämän kuljetusten toimivuudelle välttämätöntä.

Liikkumisen kehittämissuohjelmassa määritellyt tavoitteet

Liikkumisen kehittämissuohjelmassa on määritelty Helsingin liikennejärjestelmälle kahdeksan tavoitetta. Tavoitteet perustuvat edellä mainittuihin strategisiin lähtökohtiin. Tavoitteena on varmistaa asukkaiden ja työssäkävijöiden arjen liikkumisen sujuvuus ja toimivuus samalla, kun ajoneuvoliikenteen haittavaikutuksia vähennetään. Elinkeinoelämän menestyksen tukemiseksi tavaraliikennettä tehostetaan ja työvoiman ja asiakkaiden liikkuvuutta parannetaan. Kaupungin vetovoimaisuuden ja kilpailukykyyn parantamiseksi



12.01.2015

Kaj/4

kaupunkitilan viihtyisyyttä kehitetään. Kaupungin kasvun vaatimuksiin ja ilmastotavoitteisiin vastataan tehostamalla tilan ja muiden resurssien käyttöä.

Tavoitteet on jaettu kolmeen teemaan: sujuva arki, elinvoima ja resurssitehokkuus.

Sujuva arki

Saavutettavuus kestäväillä liikennemuodoilla nostetaan kilpailukykyiseksi autoliikenteen saavutettavuuden kanssa arjen matkoilla.

Matka-ajat ovat ennustettavia kaikilla kulkutavoilla.

Liikennesuunnittelun valinnoilla vähennetään liikennejärjestelmän asukkaille aiheuttamia haittoja.

Elinvoima

Varmistetaan työvoiman ja työpaikkojen sekä kuluttajien ja kaupan kohtaaminen.

Viihtyisät katutilat luovat edellytykset vilkaalle kaupunkielämälle ja urbaanille liiketoiminnalle.

Tavaraliikennettä tehostetaan ja jakelun kustannuksia vähennetään yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa.

Resurssitehokkuus

Liikennejärjestelmän suunnittelua ohjaa resurssien tehokas käyttö ja kaupungin toiminnalliset tarpeet.

Ohjataan liikenteen kasvu kestäviin kulkutapoihin.

Liikkumisen kehittämissuunnitelmassa määritellyt toimintalinjaukset

Tavoitteiden ja nykytilan kuvauksen pohjalta on muodostettu toimintalinjaukset, jotka ohjaavat liikennesuunnittelua pitkäjänteisesti kohti tavoitetilaa. Toimintalinjaukset on jaettu neljään teemaryhmään.

Liikennejärjestelmän toimivuus

1. Tehostetaan liikennejärjestelmän käyttöä liikenteen ohjauksella ja tietopohjaisella ohjauksella. Edistetään liikkumisen tarjoamista palveluna.
2. Huolehditaan tavaraliikenteen terminaalien hyvästä saavutettavuudesta ja terminaalien välisistä hyvistä liikenneyhteyksistä.
3. Kehitetään liikenteen hinnoittelua siihen suuntaan, että kysynnän ja tarjonnan määrä tasapainottuu.



4. Lasketaan ajonopeuksia liikenteen häiriöherkkyyden ja liikennemelun vähentämiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Keskusta-alueet

5. Kaupunkikeskustat suunnitellaan ihmisten mittakaavaan: kaupunkitila suunnitellaan kokonaisuutena ja huolehditaan kävely-yhteyksien jatkuvuudesta, virikkeisyydestä, esteettömyydestä ja turvallisuudesta.
6. Keskusta-alueiden katuverkoille järjestetään parhaiden käytäntöjen mukaiset pyöräilyolosuhteet.
7. Ajoneuvoliikenteen määrä, nopeus ja pysäköinti mitoitetaan ympäröivän kaupungin mukaan niin, että keskustojen vetovoima kasvaa.
8. Tehostetaan kaupunkijakelua yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa mm. toteuttamalla jakelun ohjausta tukeva tietojärjestelmä, varmistamalla soveltuvat lastauspaikat ja säätelemällä toiminta-aikoja ja kaluston laatua.

Keskusten väliset runkoyhteydet

9. Joukkoliikenteen runkolinjastosta tehdään selkeä ja sujuva kokonaisuus, jolle taataan ruuhkista riippumaton kulku ja vaihdot suunnitellaan kokonaisuutena.
10. Joukkoliikenteen keskeiset vaihtopaikat suunnitellaan käyttäjälähtöisesti ja niiden lähisaavutettavuutta kaikilla kulkutavoilla parannetaan.
11. Toteutetaan pyöräliikenteen runkoyhteysverkko.
12. Kehitetään liikenneverkkoa niin, että tuetaan kaupungin tiivistymistä.

Suunnittelukäytännöt

13. Hankkeiden arviointia kehitetään niin, että otetaan huomioon maankäyttövaikutukset ja kaupungin toiminnalliset tarpeet.
14. Muodostetaan ja ylläpidetään rahoitukseltaan realistista pitkän aikavälin toimenpideohjelmaa.



15. Liikennejärjestelmän suunnittelu ja päätöksenteko perustetaan strategiaan tavoitteisiin ja taloudellisten toteutusmahdollisuuksien arviointiin.
16. Seutu- ja viranomaisyhteistyöllä parannetaan yhteisten tavoitteiden toteuttamismahdollisuuksia.

Kehittämishjelmassa ei määritellä varsinaisia toimenpiteitä tai hankkeita, vaan se toimii pohjana tulevien toimenpideohjelmien laadinnassa.

Helsingin liikkumisen kehittämishjelma on laadittu vuorovaikutteisesti. Painopisteenä on ollut erityisesti vuorovaikutus lähihallintokuntien kanssa ja kaupunkisuunnitteluviraston sisällä. Kehittämishjelman laadinnan kuluessa on järjestetty useita työpajoja ja muita tilaisuuksia. Kehittämishjelman tavoitteista ja toimintalinjauksista järjestettiin yhteiset työpajat rakennusviraston, talous- ja suunnittelukeskuksen, ympäristökeskuksen, HKL-liikelaitoksen ja Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän (HSL) kanssa. Toimintalinjauksista pidettiin työpaja seudullisille viranomaistahoille. Työn ohjausryhmään on kuulunut HSL:n liikennejärjestelmäosaston edustaja ja kehittämishjelman tavoitteet ovat yhdensuuntaiset Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelun (HLJ) tavoitteiden kanssa. Valmistelun aikana järjestettiin myös kaksi tilaisuutta, joihin kutsuttiin sidosryhmien edustajia ja asukkaita. Lisäksi työtä on esitelty kahdesti Helsingin seudun kauppakamarin edustajille.

Liikkumisen kehittämishjelman käsittely

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 26.11.2013 merkitä tiedoksi raporttiluonnoksen "Helsingin liikkumisen kehittämishjelma" ja osaltaan hyväksyä luonnoksen alkuvuonna 2014 tapahtuvan viimeistelyn pohjaksi. Lautakunta lähetti luonnoksen kaupunginhallitukselle lausuntojen pyytämistä varten.

Lautakunta teki ehdotuksensa kaupunginhallitukselle äänestyksen jälkeen. Äänestyksen sisältö ilmenee päätöshistoriasta.

Kaupunginhallitus pyysi lausunnot Autoliitto ry:ltä, Enemmistö ry:ltä, Helsingin invalidien yhdistys ry:ltä, Helsingin kuljetusyrittäjät ry:ltä, Helsingin Luonnonsuojeluyhdistykseltä, Helsingin Polkupyöräilijät ry:ltä, Helsingin seudun liikenne kuntayhtymältä (HSL), Helsingin taksiautoilijat ry:ltä, Helsingin yrittäjät ry:ltä ja Uudenmaan ELY-keskukselta. Lisäksi pyydettiin viraston tai lautakunnan/johtokunnan lausuntoa rakennusvirastolta, ympäristökeskukselta ja kiinteistövirastolta sekä Liikennelaitos liikelaitokselta (HKL).



Määräaikaan mennessä lausunnot saatiin 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 sekä HKL-liikelaitoksen johtokunnalta, yleisten töiden lautakunnalta ja ympäristölautakunnalta. Kiinteistövirasto/kiinteistölautakunta ei antanut asiasta pyydettyä lausuntoa.

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

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 3.6.2014 antaa kaupunginhallitukselle liitteen mukaisen vastineen liikkumisen kehittämisohjelman luonnoksesta saatuihin lausuntoihin ja muihin kannanottoihin ja lähettää liikkumisen kehittämisohjelman kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi. Lautakunta katsoi lausuntoja ja kannanottoja käsitellessään, etteivät ne edellytä muutoksia liikkumisen kehittämisohjelmaan.

Kaupunginkansliassa asiaa on valmisteltu yhteistyössä talous- ja suunnitteluosaston sekä elinkeino-osaston kanssa. Kommentteissa on katsottu, että liikkumisen kehittämisohjelmassa esitettyjä linjauksia tulisi pitää alustavina kun otetaan huomioon valmisteilla olevat kaupungin ja seudun maankäyttöön ja liikenteen suunnitteluun liittyvät strategiset linjaukset. Toimenpideohjelman linjauksiin kohdistuvissa kommentteissa on korostettu pääkeskuksen kilpailukyvyyn kehittämistä ja katsottu, että sen rooli elinkeinoelämän pääkeskuksena edellyttää hyvää saavutettavuutta kaikilla liikennemuodoilla. Elinkeinoelämän tarpeiden ja kaikkia väestöryhmiä palvelevan joukkoliikenteen tulee nousta ohjelman toimintatapalinjauksissa järjestyksessä korkeammalle. Joukkoliikenteen runkolinjaston jatkovalmistelussa tulee ottaa huomioon vaikutukset ajoneuvoliikenteen sujuvuuteen joukkoliikennekaistoja suunniteltaessa. Elinkeino-osasto on lisäksi nostanut esiin kansainvälisen saavutettavuuden merkityksen ja katsonut, että liikennejärjestelmän tavoitteisiin ja toimintalinjauksiin tulisi lisätä viides aihealue "Kaupungin ulkoinen saavutettavuus".



12.01.2015

Kaj/4

Päätösehdotus on kaupunkisuunnittelulautakunnan esityksen mukainen kuitenkin niin, että Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma esitetään merkittäväksi tiedoksi ja että ohjelmassa esitetyt tavoitteet ja toimintalinjaukset esitetään hyväksyttäväksi ohjeellisina noudatettavaksi.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

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

Liitteet

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

Otteet

Ote

Otteen vastaanottajat

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Tiedoksi

Kaupunkisuunnittelulautakunta
Kaupunkisuunnitteluvirasto
Kiinteistövirasto
Liikennelaitos -liikelaitos (HKL)
Rakennusvirasto
Talous- ja suunnitteluosasto
Ympäristökeskus

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 07.01.2015 § 33

HEL 2013-013534 T 08 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

07.01.2015 Pöydälle



12.01.2015

Kaj/4

Vastaehdotus:

Hannu Oskala: Korvataan päätösehdotus (kappale 1) seuraavalla kappaleella:

"Kaupunginhallitus päättää merkitä tiedoksi liitteenä olevan Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma -asiakirjan, ja lähettää sen asianomaisille hallintokunnille ja laitoksille toiminnassaan noudatettavaksi."

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle ennen jäsen Oskalan vastaehdotuksen käsittelyä.

15.12.2014 Pöydälle

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

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

Kaupunkisuunnittelulautakunta 03.06.2014 § 179

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.

26.11.2013 Ehdotuksen mukaan

19.11.2013 Pöydälle

05.11.2013 Pöydälle

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



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 pikaraitioteiden 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



12.01.2015

Kaj/4

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 kehittämisohjelman laatimisessa on ollut laaja sidosryhmäyhteistyö ja sitä on työstetty vuorovaikutteisesti eri hallintokuntien kanssa. Rakennusviraston edustajat ovat osallistuneet hallintokuntayhteistyöhön tarkoitettuihin työpajoihin.

Kehittämisohjelma 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). Kehittämisohjelman 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 säätämiseksi 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 tavarantoimitusajkoja kehittämällä. Laadukkaalla kalustolla ja ilta- tai yöaikaisella jakelulla niihin soveltuviin 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 kaupunkitalasta 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 esitettyin huomautuksin.

Käsittely

18.03.2014 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Esittelijän muutokset: Siirretään lausuntoehdotuksen seitsemäs kappale ehdotuksen neljänneksi kappaleeksi.



12.01.2015

Korvataan ehdotuksen kolmannen kappaleen viimeinen virke seuraavasti: "Kehittämishojelman 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 kehittämishojelman luonnoksesta seuraavan lausunnon:

On erittäin myönteistä, että kaupunkisuunnitteluvirasto on laatinut kokonaisvaltaisen ja korkeatasoisen liikkumisen kehittämishojelman, 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.

Kehittämishojelmassa 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. Kehittämishojelmassa 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

Kehittämishojelman 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 toteuttamishojelma, johon toimenpiteet konkretisoidaan sekä aikataulutetaan ja vastuutetaan, jotta varmistetaan tavoitteiden toteutuminen käytännössä. Toteuttamishojelmassa 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. Parhaillaan 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 kehittämishojelmaan tai sen mahdolliseen toimenpideohjelmaan.

Tulisi varmistua, että myös muualla kirjatut tavoitteet ovat tämän ohjelman tavoitteiden kanssa yhteismitallisia. 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.

Kehittämishojelman 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



12.01.2015

Kaj/4

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 karkeita 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 yleistyminen ei ole tapahtunut toivotussa aikataulussa. Kaupunki voisikin edistää vähäpäästöisen ja hiljaisen ajoneuvo- ja työkalustalon 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 ruuhka-aiheet 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. Kehittämissuunnitelma 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 ilmaansaasteille 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 ennen aikaisiin 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 ympäristösyistä 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. Pyöräiteiden käyttäjien ei tulisi suoraan altistua vilkkaimpien liikenneväylien liikenteen aiheuttamille terveysvaikutuksille.

Palveluiden saavutettavuus

Kehittämishjelmassa 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...



12.01.2015

Kaj/4

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 tavara- 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 ruuhkauiput 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.



12.01.2015

Kaj/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 Pyhälähti, 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



19.01.2015

Kaj/1

Ilmoitusasia 4

§ 62

V 28.1.2015, Kalasatamankadun asemakaavan muuttaminen (nro 12289, Kalasatamankatu)

HEL 2013-012824 T 10 03 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä 10. kaupunginosan (Sörnäinen) rautatie- ja katualueen asemakaavan muutosehdotuksen 2.9.2014 päivätyn ja 18.12.2014 päivitetyn piirustuksen numero 12289 mukaisena ja asemakaavaselistuksesta ilmenevin perustein.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12289 kartta, päivätty 2.9.2014, päivitetty 18.12.2014
- 2 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12289 selostus, päivätty 2.9.2014, täydennetty 18.12.2014
- 3 Havainnekuva 2.9.2014
- 4 Vuorovaikutusraportti 2.9.2014, täydennetty 18.12.2014

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen

Otteet

Ote

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Otteen liitteet

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



Liite 4

Helen Sähköverkko Oy
Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä
SRV Rakennus Oy

Esitysteksti

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Tiivistelmä

Alue sijaitsee kantakaupungin itäosassa. Alue on Leonkadun ja Työpajankadun välissä ja sitä ympäröivät Kalasataman keskuksen korttelit 10620 - 10623.

Asemakaavan muutos koskee Kalasatamankadun aluetta, joka kulkee Kalasataman keskuksen läpi etelä-pohjoissuuntaisesti. Kalasataman keskuksen joukkoliikennereitit ovat muuttuneet toteutussopimuksen hyväksymisen jälkeen siten, että bussi- ja raitiovaunureitit ovat siirtyneet Kalasatamankadulta Hermannin rantatielle. Asemakaavan muutos mahdollistaa Kalasatamankadun kaventamisen 25 metristä 14 metriin noin 100 metrin matkalta ja kadun suunnittelun kävelylle ja pyöräilylle tarkoitettuksi katuaukioksi. Asemakaavan muutoksessa Kalasatamankatu on lasikatteella katettu ympäri vuorokauden avoinna oleva julkinen katutila. Tavoitteena on edesauttaa Kalasataman keskuksen rakentamista esitetyn suunnitelman mukaisena siten, että alueelle muodostuu kaupallisten toimintojen, asumisen, toimitilojen, julkisten palveluiden ja joukkoliikenteen vahva keskittymä.

Kadun kavennus mahdollistaa Kalasataman keskuksen jalustaosan kaupallisten tilojen laajentamisen 4 000 k-m², katettujen ja lämmitettyjen yleiselle jalankululle varattujen tilojen laajentamisen 300 k-m² sekä maanalaisen myymälä- ja liikekerrosalan laajentamisen 13 600 k-m². Asemakaavan muutoksessa kerrosalaa on yhteensä 20 000 k-m².

Esittelijän perustelut

Helsingin kaupunki käynnisti syksyllä 2009 julkisen hankintakilpailun Kalasataman keskuksen suunnittelusta ja rakentamisesta. Neuvottelujen jälkeen kaupunginvaltuusto valitsi SRV Yhtiöt Oyj:n kilpailun voittajaksi ja hankkeen toteuttajaksi. Helsingin kaupunki ja SRV allekirjoittivat 16.8.2011 Kalasataman keskuksen toteutussopimuksen, kiinteistökaupan esisopimuksen, sosiaali- ja terveysaseman huoneenvuokrasopimuksen ja julkisten osien rakentamisen KVR-urakkasopimuksen. Lisäksi samalla allekirjoitettiin



Kalasadaman jätteen putkikuljetus Oy:n ja SRV:n välinen jäteaseman ja jäteputken runkoverkon maarakennustöiden KVR-urakkasopimus. Kalasadamankatua koskeva asemakaavan muutos on osa Kalasadaman keskuksen kokonaisuutta.

Uudenmaan maakuntakaavassa suunnittelualue on taajamatoimintojen aluetta. Lisäksi suunnittelualueella on valtatie/kantatie ja yhdysrata. Uudenmaan 2. vaihe-maakuntakaavassa suunnittelualue on tiivistettävää aluetta ja keskustatoimintojen aluetta, valtakunnan keskus.

Kalasadaman osayleiskaavan (Sörnäistenranta - Hermanninranta) nro 11650 (tullut voimaan 14.3.2008) mukaan alue on katualuetta ja metroluokituksen aluetta. Lisäksi osayleiskaavassa alueella on erityinen yhdyskuntateknisen huollon suunnittelutarve. Kaava-alue rajautuu kaikilta sivuiltaan keskustatoimintojen alueeseen. Nyt laadittu asemakaavan muutos on osayleiskaavan mukainen.

Helsingin maanalaisen yleiskaavan nro 11830/1 (tullut alueella voimaan 10.6.2011) mukaan alueella on kantakaupungin pintakallioaluetta. Alueella on lisäksi nykyinen rakennettu maanalainen tila, joka toimii yhteiskäyttötunnelina. Nyt laadittu asemakaavan muutos on maanalaisen yleiskaavan mukainen.

Alueella on voimassa asemakaava nro 12070 (tullut voimaan 28.6.2013). Kaavan mukaan alue on rautatie- ja katualuetta. Alueella on lisäksi voimassa maanalainen asemakaava nro 12222 (tullut voimaan 23.5.2014). Kaavan mukaan alueelle saa rakentaa maanalaisen tilan tasojen -45,0 - -15,0 välille, johon saa sijoittaa pysäköintilaitoksen tiloja.

Kaupunki omistaa alueen ja on sitoutunut myymään Kalasadaman keskuksen korttelialueet hankkeen toteuttajalle tehdyn sopimuksen mukaisesti. Katualueet jäävät kaupungin omistukseen.

Asemakaavan toteuttamisella, voimassa olevan asemakaavan numero 12070 sijaan, on merkittäviä kustannusvaikutuksia, sillä kansirakenteen muutenkin teknisesti vaativia ratkaisuja saadaan raitiotien vaatimusten osalta kevennettyä.

Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Kaavoitustyö on käynnistetty kaupungin aloitteesta.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti.



Asemakaavan muutosluonnoksesta on jätetty yksi mielipide, jossa tavoitetta kaventaa Kalasatamankatu ja suunnitella se pelkästään jalankulkuympäristönä pidettiin kannatettavana.

Asemakaavan muutosehdotus on ollut julkisesti nähtävillä 3.10. - 3.11.2014. Muistutuksia ei esitetty.

Lausunnot

Ehdotuksesta ovat antaneet lausuntonsa pelastuslautakunta, yleisten töiden lautakunta ja liikennelaitos-liikelaitos. Ympäristölautakunnalla, kiinteistövirastolla, rakennusvalvontavirastolla, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ja Helen Sähköverkko Oy:llä ei ollut huomautettavaa tai lausuttavaa asemakaavan muutosehdotuksesta.

Pelastuslautakunta toteaa lausunnossaan, että suunnittelussa tulee osoittaa katetun alueen olevan riittävän turvallinen savunhallinnan ja sisätiloista poistumisen kannalta. Lisäksi suunnittelussa tulee osoittaa, ettei katteen osalta ole sortumisvaaraa sisätilojen tulipalotilanteissa. Suunnitteluratkaisujen tulee mahdollistaa ambulanssilla ajo Kalasatamankadulla. Kalasatamankadun katteen vaikutukset metron katetun osan savunpoistoon tulee huomioida.

Yleisten töiden lautakunta toteaa lausunnossaan, että jalankulun, pyöräilyn ja kaupallisten toimijoiden tarpeet alueella tulee ratkaista jatkosuunnittelussa niin, että erikoistason esteettömyyden laatuvaatimukset täyttyvät. Katualueen ylläpidolliset vastuut tulee sopia jatkosuunnittelun yhteydessä.

Liikennelaitos-liikelaitos toteaa lausunnossaan, että metro- ja raitioliikenteen aiheuttamat melu- ja värinähaitat on hyvä huomioida kiinteistöjen suunnittelussa. Metrosillan ympärille rakentuvan korttelin suunnittelua tulee jatkaa yhteistyössä liikennelaitos-liikelaitoksen kanssa koskien metrosillan kunnossapitoa ja turvallisuutta.

Lausunnot ilmenevät kokonaisuudessaan päätöshistoriasta ja niiden referaatit sekä niihin annetut vastineet ovat vuorovaikutusraportissa (liite 4).

Asemakaavan muutosehdotukseen tehdyt muutokset

Asemakaava mahdollistaa pelastuslautakunnan lausunnossaan esittämien asioiden huomioimisen rakennussuunnittelussa sekä erikoistason esteettömyyden vaatimustason toteuttamisen kaava-alueella. Kalasatamankadun katualueen hallinnointi ja ylläpito on sovittu Kalasataman keskuksen toteutus sopimuksessa. Kalasataman keskuksen rakennesuunnittelun yhteydessä on huomioitu metro- ja



raitioliikenteen aiheuttama ääriä. Raitioteiden toteuttamisen vaatimat tilavaraukset huomioidaan eri osa-alueiden suunnittelussa Kalasatamassa ja suunnittelua tullaan jatkamaan tiiviissä yhteistyössä liikennelaitos-liikelaitoksen kanssa.

Lausunnoissa ei esitetty muutoksia asemakaavan muutosehdotukseen, eikä asemakaavan muutosehdotusta ole muutettu. Kaavaselostusta ja vuorovaikutusraporttia on täydennetty saatujen lausuntojen osalta.

Kaavakarttaan on päivitetty kaava-alueen ympäristöä ja vaihdettu kiinteistöviraston kaupunkimittausosaston uusi nimiö. Kaava-alueeseen ei ole tehty muutoksia, joten ehdotusta ei ole tarpeen asettaa uudelleen nähtäville.

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

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12289 kartta, päivätty 2.9.2014, päivitetty 18.12.2014
- 2 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12289 selostus, päivätty 2.9.2014, täydennetty 18.12.2014
- 3 Havainnekuva 2.9.2014
- 4 Vuorovaikutusraportti 2.9.2014, täydennetty 18.12.2014

Oheismateriaali

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva

Otteet

Ote

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Otteen liitteet

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen
Esitysteksti
Liite 1



19.01.2015

Kaj/1

Liite 2

Liite 3

Liite 4

Helen Sähköverkko Oy
Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä
SRV Rakennus Oy

Esitysteksti

Tiedoksi

Kaupunkisuunnittelulautakunta
Kiinteistövirasto
Liikennelaitos -liikelaitos (HKL)
Pelastuslautakunta
Rakennusvalvontavirasto
Yleisten töiden lautakunta
Ympäristölautakunta

Päätöshistoria

Kaupunkisuunnitteluvirasto 18.12.2014

HEL 2013-012824 T 10 03 03

Ksv 2123_5

10. kaupunginosan (Sörnäinen, Kalasatama) rautatie- ja katualuetta koskevasta asemakaavan muutosehdotuksesta annetut lausunnot.

Kaupunkisuunnittelulautakunta puolsi 2.9.2014 asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä.

Asemakaavan muutos koskee Kalasatamankadun aluetta, joka kulkee Kalasataman keskuksen läpi etelä-pohjoissuuntaisesti. Kalasataman keskuksen joukkoliikennereitit ovat muuttuneet toteutus sopimuksen hyväksymisen jälkeen siten, että bussi- ja raitiovaunureitit ovat siirtyneet Kalasatamankadulta Hermannin rantatielle. Asemakaavan muutos mahdollistaa Kalasatamankadun kaventamisen 25 metristä 14 metriin noin 100 metrin matkalta ja kadun suunnittelun kävelyille ja pyöräilylle tarkoitetuksi katuaukioksi. Asemakaavan muutoksessa Kalasatamankatu on lasikatteella katettu ympäri vuorokauden avoimna oleva julkinen katutila.

Kadun kavennus mahdollistaa Kalasataman keskuksen jalustaosan kaupallisten tilojen laajentamisen 4 000 k-m², katettujen ja lämmitettyjen yleiselle jalankululle varattujen tilojen laajentamisen 300



k-m2 sekä maanalaisen myymälä- ja liikekerrosalan laajentamisen 13 600 k-m2. Asemakaavan muutoksessa kerrosalaa on yhteensä 20 000 k-m2.

Asemakaavan muutosehdotus on ollut julkisesti nähtävillä 3.10.–3.11.2014.

Ehdotuksesta ei ole tehty muistutuksia. Ehdotuksesta ovat antaneet lausuntonsa pelastuslautakunta, yleisten töiden lautakunta, ympäristölautakunta, rakennusvalvontavirasto, kiinteistövirasto, Helsingin Energia -liikelaitos, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) sekä Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos (HKL).

Ympäristölautakunnalla (25.11.2014), kiinteistövirastolla (5.11.2014), rakennusvalvontavirastolla (25.11.2014), Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä (HSL) (7.11.2014) sekä Helen Sähköverkko Oy:llä (6.11.2014) ei ole huomautettavaa tai lausuttavaa asemakaavan muutosehdotuksesta.

Pelastuslautakunta toteaa (4.11.2014) lausunnossaan, että suunnittelussa tulee osoittaa katetun alueen olevan riittävän turvallinen savunhallinnan sekä sisätiloista poistumisen kannalta. Lisäksi suunnittelussa tulee osoittaa, ettei katteen osalta ole sortumisvaaraa sisätilojen tulipalotilanteissa. Suunnitteluratkaisujen tulee mahdollistaa ambulanssilla ajo Kalasatamankadulla. Kalasatamankadun katteen vaikutukset metron katetun osan savunpoistoon tulee huomioida.

Yleisten töiden lautakunta toteaa (28.10.2014) lausunnossaan, että jalankulun, pyöräilyn ja kaupallisten toimijoiden tarpeet alueella tulee ratkaista jatkosuunnittelussa niin, että erikoistason esteettömyyden laatuvaatimukset täyttyvät. Katualueen ylläpidolliset vastuut tulee sopia jatkosuunnittelun yhteydessä.

Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos (HKL) toteaa (26.11.2014) lausunnossaan, että metro- ja raitioliikenteen aiheuttamat melu- ja värinähaitat on hyvä huomioida kiinteistöjen suunnittelussa. Metrosillan ympärille rakentuvan korttelin suunnittelua tulee jatkaa yhteistyössä HKL:n kanssa koskien metrosillan kunnossapitoa ja turvallisuutta.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että asemakaava mahdollistaa pelastuslautakunnan lausunnossaan esittämien asioiden huomioimisen rakennussuunnittelussa sekä erikoistason esteettömyyden vaatimustason toteuttamisen kaava-alueella. Kalasatamankadun katualueen hallinnointi ja ylläpito on sovittu Kalasataman keskuksen toteutussopimuksessa. Kalasataman keskuksen rakennesuunnittelun yhteydessä on huomioitu metro- ja raitioliikenteen aiheuttama värinä. Raitioteiden toteuttamisen vaatimat tilavaraukset huomioidaan eri osa-



alueiden suunnittelussa Kalasatamassa ja suunnittelua tullaan jatkamaan tiiviissä yhteistyössä HKL:n kanssa.

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

Asemakaavakarttaan tehdyt päivitykset

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, ettei lausunnoissa esitetty muutoksia asemakaavan muutosehdotukseen. Asemakaavan muutosehdotusta ei ole muutettu. Kaavaselostusta ja vuorovaikutusraporttia on täydennetty saatujen lausuntojen osalta.

Kaavakarttaan on päivitetty kaava-alueen ympäristöä ja vaihdettu kiinteistöviraston kaupunkimittausosaston uusi nimiö, kaava-alueeseen ei ole tehty mitään muutoksia.

Jatkotoimenpiteet

Kaava-alueeseen ei liity maankäyttösopimusmenettelyä.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, ettei asemakaavan muutosehdotusta ole tarpeen asettaa uudelleen nähtäville.

Lisätiedot

Tuomas Hakala, projektipäällikkö, puhelin: 310 37205
tuomas.hakala(a)hel.fi

Liikennelaitos -liikelaitos (HKL) HKL-Infrapalvelut 26.11.2014

HEL 2013-012824 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt HKL:ltä lausuntoa Kalasataman keskuksen läpi kulkevan Kalasatamankadun alueen asemakaavan muutokseen. Kalasataman keskuksen joukkoliikennereitit ovat muuttuneet toteutussopimuksen hyväksymisen jälkeen siten, että bussi- ja raitiotiereitit ovat siirtyneet Kalasatamankadulta Hermannin rantatielle. Kalasatamankadun osuus on suunniteltu rauhoitettavan kevyelle liikenteelle. Kaava-alueella on myös neljä erillistä liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta sekä osa Kalasataman metroasemalle osoitetusta rautatiealueesta.

Uudet käänntö- ja ohitusraidevarukset mahdollistetaan Kalasataman keskuksen pohjois- ja eteläpuolelle ko. alueiden asemakaavojen muutoksilla. Metroasemalta on suunniteltu sujuvat jalankulkuyhteydet Hermannin rantatielle, Kalasatamankadulle ja Englantilaisaukiolle. Yhteydet tulevat olemaan osittain keskuksen kaupallisten tilojen



yhteydessä ja ne tulevat olemaan käytettävissä metron aukioloaikojen mukaisesti.

HKL on antanut kannanoton ko. kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja lausunut, että HKL:n näkökulmasta olennaista on, että raitiotien kääntömahdollisuus säilytetään sekä pohjoisesta että etelästä tuleville raitiotieradoille. Uusi liikennejärjestely tuo kaikki metron ja raitiovaunun välillä tapahtuvat vaihdot Hermannin rantatielle metroaseman ja Kalasataman keskuksen sisäänkäyntien kohdalle. Lisäksi raitiovaunujen kääntö- ja varakurvijärjestelyt saadaan monipuolisemmiksi ja pois vilkkaimmilta kaduilta. Järjestely tukee Kalasataman raitiotieratojen rakentamista vaiheittain. HKL:n kannanottona yllämainitun lisäksi on, että uusien raitioteiden toteuttamisen vaatimat tilavaraukset tulee huomioida muiden osa-alueiden suunnittelussa. Metroasemalta avattavat uudet jalankulkuyhteydet tulee jatkosuunnittelussa toteuttaa HKL:n kanssa yhteistyössä. HKL muistuttaa, että metro- ja raitioliikenteestä aiheutuu kaava-alueella melua. Metro- ja raitioliikenne aiheuttaa lisäksi tärinä haittoja, jotka voivat kytkeytyä radan läheisyyteen rakennettaviin rakennuksiin siinä määrin, että siitä aiheutuu sisätiloissa havaittavaa runkomelua. Metro- ja raitioliikenteen aiheuttamat melu- ja tärinähaitat on hyvä huomioida kiinteistöjen suunnittelussa. HKL:n metrosillan ympärille rakentuvan korttelin suunnittelua tulee jatkaa yhteistyössä HKL:n kanssa koskien metrosillan kunnossapitoa ja turvallisuutta.

13.5.2014 Lausunto annettu

Lisätiedot

Jaakko Laurila, projekti-insinööri, puhelin: 310 22691
jaakko.laurila(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 25.11.2014 § 346

HEL 2013-012824 T 10 03 03

Lausunto

Ympäristölautakunta antoi seuraavan lausunnon.

Ympäristölautakunnalla ei ole huomauttamista asemakaavan muutosehdotuksesta.

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

04.11.2014 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Esittelijä



19.01.2015

ympäristönsuojelupäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

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

Kiinteistövirasto Tonttiosasto 5.11.2014

HEL 2013-012824 T 10 03 03

Kalasatamankatu 1 - 9, karttaruutu H4/S1

Kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt lausuntoa Kalasatamankadun asemakaavan muutoksesta nro 12289.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan 2.9.2014, 248 § kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi esittämä asemakaavan muutos nro 12289 koskee Kalasatamankadun aluetta, joka kulkee Kalasataman keskuksen läpi etelä-pohjoissuuntaisesti. Kalasataman keskuksen joukkoliikennereitit ovat muuttuneet toteutussopimuksen hyväksymisen jälkeen siten, että bussi- ja raitiovaunureitit ovat siirtyneet Kalasatamankadulta Hermannin rantatielle. Asemakaavan muutos mahdollistaa Kalasatamankadun kaventamisen 25 metristä 14 metriin noin 100 metrin matkalta ja kadun suunnittelun kävelyille ja pyöräilylle tarkoitetuksi katuaukioksi. Asemakaavan muutoksessa Kalasatamankatu on lasikatteella katettu ympäri vuorokauden avoinna oleva julkinen katutila. Kadun kavennus mahdollistaa Kalasataman keskuksen jalustaosan kaupallisten tilojen laajentamisen 4 000 k-m², katettujen ja lämmitettyjen yleiselle jalankululle varattujen tilojen laajentamisen 300 k-m² sekä maanalaisen myymälä- ja liikekerrosalan laajentamisen 13 600 k-m².

Tonttiosasto toteaa, että kiinteistövirasto ja keskuksen toteuttaja SRV Yhtiöt Oyj ovat neuvotteluissa päässeet yhteisymmärrykseen keskuksen toteuttamiseen tarvittavista muutoksista. Muutokset pitävät sisällään myös po. asemakaavamuutoksen mukaisen Kalasatamankadun kaventamisen ja sille osoitetun rakennusoikeuden kasvattamisen. Kiinteistölautakunta päätti 31.10.2014 esittää kaupunginhallitukselle neuvottelutuloksen perusteella Kalasataman toteutussopimuksen muuttamista. Tonttiosastolla ei ole huomautettavaa asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12289.

Lisätiedot

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



19.01.2015

Kaj/1

Pelastuslautakunta 04.11.2014 § 110

HEL 2013-012824 T 10 03 03

Lausunto

Pelastuslautakunta antoi kaupunkisuunnittelulautakunnalle seuraavan lausunnon 10. kaupunginosan (Sörnäinen) Kalasatamankadun kaavamuutoksesta nro. 12289:

Suunnittelussa tulee osoittaa katetun alueen olevan riittävän turvallinen savunhallinnan sekä sisätiloista poistumisen kannalta. Lisäksi suunnittelussa tulee osoittaa, ettei katteen osalta ole sortumisvaaraa sisätilojen tulipalotilanteissa.

Suunnitteluratkaisujen tulee mahdollistaa ambulanssilla ajo Kalasatamankadulla.
Kalasatamankadun katteen vaikutukset metron katetun osan savunpoistoon tulee huomioida.

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

Esittelijä

vs. pelastuskomentaja
Jorma Lilja

Lisätiedot

Pekka Ronkainen, vanhempi palotarkastaja, puhelin: 31031238
pekka.ronkainen(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 28.10.2014 § 408

HEL 2013-012824 T 10 03 03

Lausunto

Yleisten töiden lautakunta antoi kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on kaventaa Kalasatamankatu 25 metristä 14 metriin noin 100 metrin matkalta ja suunnitella katualue kävelyille ja pyöräilylle tarkoitetuksi katuaukioksi. Kadun kavennus mahdollistaa Kalasataman keskuksen jalustaosan ja maanalaisten tilojen laajennuksen.

Tavoitteena on lisäksi edesauttaa Kalasataman keskuksen rakentamista esitetyn suunnitelman mukaisena siten, että alueelle



muodostuu kaupallisten toimintojen, asumisen, toimitilojen, julkisten palveluiden ja joukkoliikenteen vahva keskittymä.

Kalasadamankatu muutetaan kävelyille ja pyöräilylle tarkoitetuksi katuaukioksi Kalasataman keskuksen kohdalta. Alueella sallitaan ainoastaan jalankulku ja pyöräily. Liiketilöjen huoltoliikenne tapahtuu maanalaisista kellaritiloista.

Jalankulun, pyöräilyn ja kaupallisten toimijöiden tarpeet alueella tulee ratkaista jatkosuunnittelussa niin, että erikoistason esteettömyyden laatuvaatimukset täyttyvät. Katualueen ylläpidolliset vastuut tulee sopia jatkosuunnittelun yhteydessä.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan muutoksen hyväksymistä edellä mainituin huomautuksin.

Esittelijä

kaupunginarkkitehti
Jukka Kauto

Lisätiedot

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

Kaupunkisuunnittelulautakunta 02.09.2014 § 248

HEL 2013-012824 T 10 03 03

Ksv 2123_5, Kalasadamankatu 1 - 9, karttaruutu H4/S1

Esitys

Kaupunkisuunnittelulautakunta esitti kaupunginhallitukselle

- 2.9.2014 päivätyn 10. kaupunginosan (Sörnäinen) rautatie- ja katualueen asemakaavan muutosehdotuksen nro 12289 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



19.01.2015

- valtuuttaa kaupunkisuunnitteluviraston tekemään ehdotukseen vähäisiä muutoksia ja tarkistuksia, jotka eivät olennaisesti muuta ehdotuksen sisältöä.

Esittelijä

asemakaavapäällikkö
Olavi Veltheim

Lisätiedot

Tuomas Hakala, projektipäällikkö, puhelin: 310 37205
tuomas.hakala(a)hel.fi
Johanna Iivonen, liikenneinsinööri, liikennesuunnittelu, puhelin: 310 37137
johanna.iivonen(a)hel.fi
Raila Hoivanen, diplomi-insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37482
raila.hoivanen(a)hel.fi

Rakennusvirasto 23.4.2014

HEL 2013-012824 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirasto pyytää rakennusviraston kannanottoa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 1153-00/14 ja kaavaluonnoksesta 28.4.2014 mennessä.

Asemakaavan muutos koskee 10. kaupunginosassa (Sörnäinen) rautatie- ja katualueita. Alue on Leonkadun ja Työpajankadun välissä ja sitä ympäröivät Kalasataman keskuksen korttelit 10620-10623.

Helsingin kaupunki ja SRV Yhtiöt Oyj allekirjoittivat 11.5.2011 toteutussopimuksen Kalasataman keskuksen toteuttamiseksi. Kalasataman keskus koostuu kaupallisesta keskuksesta ja sen päälle rakennettavista kahdeksasta tornista, joihin on asumisen lisäksi suunniteltu myös toimistoja ja hotelli. Keskuksen kokonaislaajuus on noin 200.000 k-m². Kalasataman keskuksen asemakaava nro 12070 tuli lainvoimaiseksi 28.6.2013. Kaavamuutoksen alueena on Kalasatamankatu, joka kulkee keskuksen läpi etelä-pohjois-suuntaisesti.

Kalasataman keskuksen joukkoliikennereitit ovat muuttuneet toteutussopimuksen hyväksymisen jälkeen siten, että bussi ja raitiovaunureitit ovat siirtyneet Kalasatamakadulta Hermannin rantatielle. Asemakaavan muutos mahdollistaa Kalasatamankadun kaventamisen 25 metristä 14 metriin noin 100 metrin matkalta ja kadun suunnittelun pelkästään jalankulkuympäristönä. Asemakaavan muutoksessa Kalasatamankatu on lasikatteella katettu ympäri vuorokauden avoinna oleva julkinen katutila.



Kadun kavennus mahdollistaa Kalasataman keskuksen jalustaosan kaupallisten tilojen laajentamisen 8 100 k-m², katettujen ja lämmitettyjen yleiselle jalankululle varattujen tilojen laajentamisen 300 k-m² sekä maanalaisen myymälä- ja liikekerrosalan laajentamisen 10 100 k-m². Asemakaavan muutoksessa kerrosalaa on yhteensä 20 600 k-m².

Kiinteistövirasto on allekirjoittanut sopimuksen SRV Yhtiöt Oyj:n kanssa Kalasataman keskuksen kokonaisurakan toteutuksesta. Sopimuksen mukaan keskus on 90 % valmis 100 kuukauden kuluttua Kalasataman keskuksen asemakaavan nro 12070 voimaantulosta (tullut voimaa 28.6.2013). Keskuksen arvioidaan olevan kokonaisuudessaan valmis vuonna 2022.

Kalasatamankadun asemakaavan muutos luo hallinnollisesti erittäin hankalan katualueen, jonka ylläpidolliset vastuukysymykset tulee ratkaista ennen hankkeen käynnistymistä. Jalankulun, pyöräilyn ja kaupallisten toimijoiden tarpeet alueella tulee ratkaista jatkosuunnittelussa niin, että erikoistason esteettömyyden laatuvaatimukset täyttyvät.

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

Lisätiedot

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



19.01.2015

Ryj/1

Ilmoitusasia 5

§ 63

Kaupunginhallituksen käsiteltäväksi otettu asia: Eteneminen automaattimetrohankkeessa

HEL 2011-005973 T 08 00 02

Päätös

Kaupunginhallitus päätti pysyttää liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunnan 18.12.2014 § 203 tekemän päätöksen purkaa Siemens Transportation Systems SAS:n ja Siemens Osakeyhtiön kanssa tehdyt, kyseisessä päätöksessä mainitut sopimukset niihin myöhemmin tehtyine lisäyksineen, muutoksineen sekä lisätilauksineen ja liitännäissopimuksineen.

Samalla kaupunginhallitus päätti tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Käsittely

Kaupunginhallitus käsitteli rakennus- ja ympäristöintä johtavan apulaiskaupunginjohtajan ensimmäistä esitystä (Ryj/1) kokouksen kymmenentenä asiana.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunnan päätös 18.12.2014
- 2 Arviointiyhteen veto 16.12.2014

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Asian käsittelyvaiheet



Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti 18.12.2014 § 203 oikeuttaa liikennelaitoksen purkamaan esityksessä mainituilla perusteilla Siemens Transportation Systems SAS:n ja Siemens Osakeyhtiön kanssa tehdyt seuraavat sopimukset, niihin myöhemmin tehtyine lisäyksineen, muutoksineen sekä lisätilauksineen ja liitännäissopimuksineen:

- Hankintasopimus Helsingin metron automatisoinnista No. 4100013705,

- Hankintasopimus Länsimetron automatisoinnista No. 4100015527,

- Hankintasopimus Helsingin metrovarikon laajennuksen automatisoinnista No. 4100018936. Purkaminen merkitsee että samalla lakkaa myös 2012 tehty ns. etenemissopimus eli Sopimus toimista hankintasopimuksen toteutumisen edistämiseksi koskien hankintasopimusta Helsingin metron automatisoinnista sekä hankintasopimusta Länsimetron automatisoinnista 27.5.2012.

Lisäksi johtokunta päätti kehottaa liikennelaitosta välittömästi käynnistämään sellaiset korvaaviin hankintoihin liittyvät toimenpiteet yms., että länsimetron liikennöinti voidaan aloittaa länsimetron muiden rakennustöiden valmistuttua vuonna 2016.

Rakennus- ja ympäristötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja päätti 7.1.2015 § 2 ottaa liikennelaitos -liikelaitoksen 18.12.2014 § 203 tekemän päätöksen kaupunginhallituksen käsiteltäväksi.

Selostus hankkeen historiasta sekä johtokunnan päätöksen perustelut ilmenevät liikennelaitos -liikelaitoksen esityslistatekstistä, joka on liitteessä 1. Johtokunnan esityslistan liitteenä oleva arviointiyhteenveto 16.12.2014 on liitteenä 2.

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta on 13.1.2015 käsitellyt johtokunnan 18.12.2014 pitämän kokouksen jälkeisiä asiaan liittyviä neuvotteluja ja toimittanut apulaiskaupunginjohtajalle asiaan liittyvistä neuvotteluista seuraavan lisäselvityksen:

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunnan 18.12.2014 tekemän päätöksen jälkeen Siemens on toimittanut uuden ratkaisuehdotuksen 5.1.2015, johon liikennelaitos -liikelaitos teki vastaehdotuksen 7.1.2015. Siemens ei ole vastannut liikennelaitos -liikelaitoksen tekemään vastaehdotukseen, mutta on sen sijaan toimittanut 9.1.2015 uusia ratkaisuehdotuksia (neljä eri vaihtoehtoa).

Liikennelaitos -liikelaitoksen arvioinnin perusteella Siemensin viimeisimmät ratkaisuehdotukset ovat kokonaistaloudellisilta



vaikutuksiltaan aivan olennaisesti huonommat liikennelaitos -liikelaitokselle kuin liikennelaitos –liikelaitoksen tekemä vastaehdotus 7.1.2014. Kuitenkin jo liikennelaitos -liikelaitoksen vastaehdotus olisi merkinnyt sovun aikaansaamiseksi liikennelaitos -liikelaitokselta merkittäviä vastaantuloja nykyisiin kiinteähintaisiin sopimuksiin verrattuna. Siemensin ratkaisuehdotukset ovat kokonaistaloudelliselta vaikutukseltaan useita kymmeniä miljoonia euroja huonommat kuin mitä liikennelaitos -liikelaitos on vastaehdotuksessaan pitänyt mahdollisena.

Liikennelaitos -liikelaitos katsoo edellä olevan perusteella, ettei johtokunnan 18.12.2014 tekemän päätöksen tarkistamiselle ole perusteita.

Liikennelaitos –liikelaitoksen johtokunta totesi 13.1.2015 kokouksen 18.12.2014 § 203 jälkeen asiaan tulleesta uudesta selvityksestä, ettei selvitys anna aihetta minkäänlaisiin jatkotoimenpiteisiin.

Esittelijän kannanotot

Liikennelaitos -liikelaitos on loppuvuodesta 2014 selvittänyt toiminnallisesti, taloudellisesti ja sopimuksellisesti toteutuskelpoisia vaihtoehtoja viedä metron automatisointihanketta eteenpäin Länsimetron valmistumisen ja liikennöinnin aloituksen edellyttämässä aikataulussa. Välittömästi johtokunnan 18.12.2014 tekemän päätöksen jälkeen liikennelaitos -liikelaitos on yhdessä Länsimetro Oy:n kanssa käynnistänyt länsimetron asetinlaitehankinnan, jolla pyritään varmistamaan länsimetron liikenteen käynnistyminen mahdollisimman nopeassa aikataulussa vuonna 2016. Asetinlaitehankinnasta on julkaistu hankintailmoitus 19.12.2014.

Johtokunnan 18.12.2014 tekemän päätöksen jälkeen, ennen kuntalain mukaisen ottoharkinta-ajan päättymistä, Siemens on tehnyt liikennelaitos -liikelaitokselle ratkaisuehdotuksen, johon liikennelaitos -liikelaitos on vastannut kirjeellään 7.1.2015. Siemensille annettiin vastausaika 9.1.2015 saakka. Rakennus- ja ympäristötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja on tässä tarkoituksessa katsonut 7.1.2015 parhaaksi ottaa johtokunnan 18.12.2014 tekemän päätöksen kaupunginhallituksen käsiteltäväksi. Näin menetellen on pyritty turvaamaan oikeusturvanäkökohdat molempien osapuolten kannalta.

Esittelijä viittaa liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunnan kokouksen 18.12.2014 jälkeen liikennelaitos -liikelaitoksen ja Siemensin kesken käytyjen keskustelujen edellä olevaan liikennelaitos -liikelaitoksen toimittamaan lisäselvitykseen.



19.01.2015

Ryj/1

Syynä sopimusten purkamiseen ovat Siemensin olennaiset sopimusrikkomukset. Siemens ei ole edennyt hankkeessa sopimusten mukaisesti. Jo noin neljän vuoden pituiseksi kasvanut viivästys kasvaa edelleen. Siemens ei ole myöskään pystynyt esittämään sellaista automatisoinnin toteutussuunnitelmaa, joka olisi sekä aikataulultaan että kustannuksiltaan hyväksyttävä.

Edellä sanotun johdosta ja muutoin liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunnan esityslistalla 18.12.2014 esitettyihin perusteluihin viitaten esittelijä esittää, että liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunnan 18.12.2014 § 203 tekemä päätös sopimusten purkamisesta pysytetään.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunnan päätös 18.12.2014
- 2 Arviointiyhteenvedo 16.12.2014

Tiedoksi

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL)

Päätöshistoria

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 13.01.2015 § 2

HEL 2011-005973 T 08 00 02

Päätös

Liikennelaitos-liikelaitoksen johtokunta (HKL) päätti, ettei se muuta aikaisemmin tekemäänsä purkupäätöstä 18.12.2014 koskien Siemens Transportation Systems SAS:n ja Siemens Osakeyhtiön kanssa tehtyjä sopimuksia.

Samalla johtokunta toteaa, 18.12.2014 § 203 jälkeen asiaan tulleesta uudesta selvityksestä, ettei selvitys anna aihetta minkäänlaisiin jatkotoimenpiteisiin.

Asian käsittelyvaiheet



Johtokunta päätti 18.12.2014 § 203 oikeuttaa liikennelaitoksen purkamaan esityksessä mainituilla perusteilla Siemens Transportation Systems SAS:n ja Siemens Osakeyhtiön kanssa tehdyt seuraavat sopimukset, niihin myöhemmin tehtyine lisäyksineen, muutoksineen sekä lisätilauksineen ja liitännäissopimuksineen:

Hankintasopimus Helsingin metron automatisoinnista No. 4100013705,

Hankintasopimus Länsimetron automatisoinnista No. 4100015527,

Hankintasopimus Helsingin metrovarikon laajennuksen automatisoinnista No. 4100018936, ja Purkaminen merkitsee että samalla lakkaa myös 2012 tehty ns. etenemissopimus eli Sopimus toimista hankintasopimuksen toteutumisen edistämiseksi koskien hankintasopimusta Helsingin metron automatisoinnista sekä hankintasopimusta Länsimetron automatisoinnista 27.5.2012.

Lisäksi johtokunta päätti kehottaa liikennelaitosta välittömästi käynnistämään sellaiset korvaaviin hankintoihin liittyvät toimenpiteet yms., että länsimetron liikennöinti voidaan aloittaa länsimetron muiden rakennustöiden valmistuttua vuonna 2016.

Rakennus- ja ympäristötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja päätti 7.1.2015 § 2 ottaa liikennelaitoksen 18.12.2014 § 203 tekemän päätöksen kaupunginhallituksen käsiteltäväksi.

Johtokunnan 18.12.2014 tekemän päätöksen jälkeen Siemens on toimittanut uuden ratkaisuehdotuksen 5.1.2015, johon liikennelaitos teki vastaehdotuksen 7.1.2015. Siemens ei ole vastannut liikennelaitoksen tekemään vastaehdotukseen, mutta on sen sijaan toimittanut 9.1.2015 uusia ratkaisuehdotuksia (neljä eri vaihtoehtoa).

Liikennelaitos katsoo, että Siemensin viimeisimmät ratkaisuehdotukset ovat kokonaistaloudellisilta vaikutuksiltaan aivan olennaisesti huonommat liikennelaitokselle kuin liikennelaitoksen tekemä vastaehdotus 7.1.2014. Kuitenkin jo liikennelaitoksen vastaehdotus olisi merkinnyt sovun aikaansaamiseksi liikennelaitokselta merkittäviä vastaantuloja nykyisiin kiinteähintaisiin sopimuksiin verrattuna. Siemensin ratkaisuehdotukset ovat kokonaistaloudelliselta vaikutukseltaan useita kymmeniä miljoonia euroja huonommat kuin mitä liikennelaitos on vastaehdotuksessaan pitänyt mahdollisena.

Liikennelaitos katsoo edellä olevan perusteella, ettei edellä oleva uusi selvitys anna aihetta johtokunnan 18.12.2014 tekemän päätöksen tarkistamiselle.



19.01.2015

Ryj/1

Liikennelaitos tulee toimittamaan edellä olevan lisäselvityksenä kaupunginhallitukselle kaupunginhallituksen käsiteltäväksi otettua asiaa koskevaa päätöksentekoa varten.

Käsittely

13.01.2015 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Ville Lehmuskoski: Esittelijän muutos: Kappale (1) muutetaan seuraavaksi:

Liikennelaitos-liikelaitoksen johtokunta (HKL) päättää, ettei se muuta aikaisemmin tekemäänsä purkupäätöstä 18.12.2014 koskien Siemens Transportation Systems SAS:n ja Siemens Osakeyhtiön kanssa tehtyjä sopimuksia.

Samalla johtokunta toteaa, 18.12.2014 § 203 jälkeen asiaan tulleesta uudesta selvityksestä, ettei selvitys anna aihetta minkäänlaisiin jatkotoimenpiteisiin.

18.12.2014 Ehdotuksen mukaan

11.12.2014 Ehdotuksen mukaan

04.12.2014 Ehdotuksen mukaan

27.11.2014 Pöydälle

13.11.2014 Ehdotuksen mukaan

30.10.2014 Ehdotuksen mukaan

23.10.2014 Ehdotuksen mukaan

02.10.2014 Ehdotuksen mukaan

11.09.2014 Ehdotuksen mukaan

21.08.2014 Ehdotuksen mukaan

17.06.2014 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

28.05.2014 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

08.05.2014 Pöydälle

16.04.2014 Ehdotuksen mukaan

27.03.2014 Ehdotuksen mukaan

06.03.2014 Vaali



19.01.2015

Ryj/1

13.02.2014 Pöydälle
23.01.2014 Ehdotuksen mukaan
19.12.2013 Ehdotuksen mukaan
21.11.2013 Ehdotuksen mukaan
31.10.2013 Ehdotuksen mukaan äänestyksin
10.10.2013 Ehdotuksen mukaan
12.09.2013 Ehdotuksen mukaan
22.08.2013 Ehdotuksen mukaan äänestyksin
08.08.2013 Ehdotuksen mukaan
06.06.2013 Ehdotuksen mukaan
02.05.2013 Ehdotuksen mukaan
18.04.2013 Ehdotuksen mukaan
21.03.2013 Ehdotuksen mukaan
07.03.2013 Ehdotuksen mukaan
16.10.2012 Ehdotuksen mukaan
17.09.2012 Ehdotuksen mukaan
23.08.2012 Pöydälle
04.06.2012 Esittelijän ehdotuksesta poiketen
31.05.2012 Ehdotuksen mukaan
16.05.2012 Ehdotuksen mukaan
03.05.2012 Esittelijän ehdotuksesta poiketen
15.04.2012 Esittelijän ehdotuksesta poiketen
04.04.2012 Ehdotuksen mukaan
22.03.2012 Ehdotuksen mukaan
20.03.2012 Ehdotuksen mukaan
08.03.2012 Ehdotuksen mukaan



19.01.2015

Ryj/1

16.02.2012 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

26.01.2012 Ehdotuksen mukaan

20.01.2012 Ehdotuksen mukaan

22.12.2011 Ehdotuksen mukaan

01.12.2011 Ehdotuksen mukaan

17.11.2011 Ehdotuksen mukaan

03.11.2011 Ehdotuksen mukaan

18.10.2011 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä

toimitusjohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Ville Lehmuskoski, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091
ville.lehmuskoski(a)hel.fi

Rakennus- ja ympäristötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja 07.01.2015 § 2

HEL 2011-005973 T 08 00 02

Päätös

Rakennus- ja ympäristötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja päätti ottaa liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunnan 18.12.2014 § 203 tekemän etenemistä automaattimetrohankkeessa koskevan päätöksen kaupunginhallituksen käsiteltäväksi.

21.05.2012 Lausunto annettu

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Kaupunginhallitus 24.02.2014 § 244

HEL 2011-005973 T 08 00 02

Päätös

Kaupunginhallitus päätti merkitä tiedoksi katsauksen metron automatisointia koskevien sopimusten tilanteesta.



19.01.2015

Ryj/1

23.09.2013 Ehdotuksen mukaan

10.12.2012 Ehdotuksen mukaan

28.05.2012 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi



19.01.2015

Kj/5

Ilmoitusasia 6

§ 67

Kaupunginhallituksen edustajien valinta lauta- ja johtokuntiin

HEL 2014-012537 T 00 00 02

Päätös

Kaupunginhallitus päätti nimetä edustajikseen ja varaedustajikseen lauta- ja johtokuntiin toimikaudekseen seuraavat henkilöt:

	<i>edustaja</i>	<i>varaedustaja</i>
Asuntolautakunta	Anniina Palm	Ulla-Marja Urho
Eläintarhan johtokunta	Mika Raatikainen	Nina Huru
Henkilöstön kehittämisspalvelut -liikelaitos (Oiva Akatemia)	Nina Huru	Mika Raatikainen
Kaupunginmuseon johtokunta	Silvia Modig	Paavo Arhinmäki
Kaupunginorkesterin johtokunta	Jorma Bergholm	Pilvi Torsti
Kaupunkisuunnittelulautakunta	Kaarin Taipale	Antti Koskela
Kiinteistölautakunta	Tuuli Kousa	Hannu Oskala
Kulttuuri- ja kirjastolautakunta	Osku Pajamäki	Mirka Vainikka
Liikennelaitos-liikelaitoksen johtokunta	Jarmo Nieminen	Laura Rissanen
Liikuntalautakunta	Nina Huru	Mika Raatikainen
Nuorisolautakunta	Hannu Tuominen	Emma Kari
Opetuslautakunta	Ulla-Marja Urho	Tatu Rauhamäki
- Opetuslautakunnan suomenkielinen jaosto	Ulla-Marja Urho	Tatu Rauhamäki
- Opetuslautakunnan ruotsinkielinen jaosto	Björn Månsson	Marcus Rantala
Palma-liikelaitoksen johtokunta	Hannele Luukkainen	Terhi Peltokorpi
Pelastuslautakunta	Arja Karhuvaara	Kauko Koskinen
Rakennuslautakunta	Jorma Bergholm	Mirka Vainikka
Ruotsinkielisen työväenopiston johtokunta	Antti Koskela	Kaarin Taipale
Sosiaali- ja terveyslautakunta	Emma Kari	Tuomas Rantanen
- Sosiaali- ja terveyslautakunnan ensimmäinen jaosto	Terhi Peltokorpi	Lasse Männistö
- Sosiaali- ja terveyslautakunnan toinen jaosto	Otso Kivekäs	Hannu Tuominen
- Sosiaali- ja terveyslautakunnan kolmas jaosto	Veronika Honkasalo	Silvia Modig
Suomenkielisen työväenopiston johtokunta	Marcus Rantala	Björn Månsson
Taidemuseon johtokunta	Tuomas Rantanen	Tuuli Kousa
Taloushallintopalvelu-liikelaitoksen johtokunta	Tatu Rauhamäki	Hannele Luukkainen
Teknisen palvelun lautakunta	Kauko Koskinen	Arja Karhuvaara
Varhaiskasvatustalautakunta	Laura Rissanen	Kauko Koskinen
Yleisten töiden lautakunta	Hannu Oskala	Otso Kivekäs
Ympäristölautakunta	Veronika Honkasalo	Henrik Nyholm

Samalla kaupunginhallitus päätti tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Postiosoite
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

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

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

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



19.01.2015

Kj/5

Lauri Menna, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 36012
lauri.menna(a)hel.fi

Otteet

Ote
Päätöksessä mainitut

Otteen liitteet
Oikaisuvaatimusohje,
kaupunginhallitus

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää nimetä edustajikseen ja varaedustajikseen lauta- ja johtokuntiin toimikaudekseen seuraavat henkilöt:

	<i>edustaja</i>	<i>varaedustaja</i>
Asuntolautakunta		
Eläintarhan johtokunta	Mika Raatikainen	Nina Huru
Henkilöstön kehittämisspalvelut -liikelaitos (Oiva Akatemia)	Nina Huru	Mika Raatikainen
Kaupunginmuseon johtokunta		
Kaupunginorkesterin johtokunta		
Kaupunkisuunnittelulautakunta		
Kiinteistölautakunta		
Kulttuuri- ja kirjastolautakunta		
Liikennelaitos-liikelaitoksen johtokunta		
Liikuntalautakunta	Nina Huru	Mika Raatikainen
Nuorisolautakunta		
Opetuslautakunta		
- Opetuslautakunnan suomenkielinen jaosto		
- Opetuslautakunnan ruotsinkielinen jaosto		
Palmia-liikelaitoksen johtokunta		
Pelastuslautakunta		
Rakennuslautakunta		
Ruotsinkielisen työväenopiston johtokunta		
Sosiaali- ja terveyslautakunta		
- Sosiaali- ja terveyslautakunnan ensimmäinen jaosto		
- Sosiaali- ja terveyslautakunnan toinen jaosto		
- Sosiaali- ja terveyslautakunnan kolmas jaosto		
Suomenkielisen työväenopiston johtokunta		
Taidemuseon johtokunta		
Taloushallintopalvelu-liikelaitoksen johtokunta		
Teknisen palvelun lautakunta		
Varhaiskasvatuslautakunta		



19.01.2015

Kj/5

Yleisten töiden lautakunta

Ympäristölautakunta

Samalla kaupunginhallitus päättää tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Esittelijän perustelut

Kaupunginvaltuusto valitsi 14.1.2015 (5 §) jäsenet ja varajäsenet kaupunginhallitukseen vuonna 2015 alkavaksi toimikaudeksi.

Hallintosäännön 7 §:n mukaan kaupunginhallitus määrää toimikautensa alussa edustajakseen ja varaedustajakseen jäsenensä tai varajäsenensä lautakuntiin ja kaupunginhallituksen alaisiin johtokuntiin.

Lautakuntaan määrätty edustaa kaupunginhallitusta myös lautakunnan jaostossa ja lautakunnan alaisessa johtokunnassa, jollei kaupunginhallitus toisin päättä. Kaupunginhallitus ei määrää edustajaansa tarkastuslautakuntaan, toimikuntiin eikä opetuslautakunnan alaisiin johtokuntiin.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Lauri Menna, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 36012
lauri.menna(a)hel.fi

Otteet

Ote
Päätöksessä mainitut

Otteen liitteet
Oikaisuvaatimusohje,
kaupunginhallitus

Tiedoksi

Lauta- ja johtokunnat



26.01.2015

Kj/4

Ilmoitusasia 7

§ 90

V 11.2.2015, Vuoden 2016 talousarvioehdotuksen valmistelua koskeva lähetekeskustelu

HEL 2014-015516 T 02 02 00

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättäneen

1 käydä asiasta lähetekeskustelun,

2 merkitä keskustelun tiedoksi ja

3 todeta, että asiasta laadittu keskustelupöytäkirja lähetetään lauta- ja johtokunnille sekä virastoille ja liikelaitoksille käytettäväksi talousarvion laadintatyössä.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Ari Hietamäki, johtava suunnittelija, puhelin: 310 36567
ari.hietamaki(a)hel.fi
Matti Malinen, talousarviopäällikkö, puhelin: 310 36277
matti.malinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 VM_Taloudellinen katsaus_joulukuu
- 2 Talouden ja toiminnan seurantaraportti 4_2014
- 3 Kuntaliiton kuntataloustiedote 4_2014
- 4 Hallituksen päätös rakennepoliittisen ohjelman toimeenpanon vahvistamisesta
- 5 Kertaerät kaunistivat lukuja_Suurten kaupunkien tilinpäätökset 2013
- 6 Kunnat suunnistavat sumussa_Suurten kaupunkien talousarviot 2015
- 7 Työllisyystilastoja Helsingistä ja Helsingin seudulta
- 8 Helsingin seudun suunnat 4_2014

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Postiosoite
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

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

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

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



Kaupunginhallitus toteaa, että kaupungin vakiintuneen suunnittelukäytännön mukaan kaupunginvaltuusto käy vuosittain seuraavan vuoden talousarviota koskevan lähetekeskustelun.

Kaupunginhallitus toteaa lisäksi, että talousarvioehdotus vuodelle 2016 ja taloussuunnitelma vuosille 2016–2018 tulee kaupunginvaltuuston käsittelyyn marraskuussa 2015.

Kaupunginhallitus toteaa edelleen, että talousarvion 2016 ja taloussuunnitelman vuosille 2016–2018 laatimisohteet on tarkoitus käsitellä kaupunginhallituksessa maaliskuussa 2015. Laatimisohteisiin sisältyvän raamin lähtökohtana ovat aiempina vuosina olleet kulloisenkin valtuustokauden strategian taloustavoitteet, kuluvan vuoden hyväksytyt talousarvion sekä seuraavan vuoden taloussuunnitelman mukaiset menot ja tulot sekä toiminnalliset tavoitteet.

Tilinpäätösvaiheen vuoksi tiedot vuoden 2014 talouden toteumasta pohjautuvat pääosin joulukuussa julkaistuun Helsingin kaupungin talouden ja toiminnan 4/2014 seurantaraporttiin, joka on jaettu aikaisemmin.

Esityslistan liitemateriaalin lisäksi Helsingin kaupungin tietokeskuksen koostama ja kaupunginvaltuuston strategiaseminaarissa 29.1–30.1 käsitellyssä ollut Helsingin tila ja kehitys 2015 -raportti on pohjana valtuuston käymälle lähetekeskustelulle.

Yleinen taloustilanne

Valtiovarainministeriön 17.12.2014 julkaiseman ennusteen mukaan talouskasvu vuosille 2015–2016 jää vaatimattomaksi.

Kansainvälisen talouden kehittyminen on viime aikoina ollut kaksijakoista. Yhdysvalloissa ja Iso-Britanniassa kasvunäkymät ovat hyvät ja vuonna 2015 molempien maiden kasvun ennustetaan olevan noin kolmen prosentin tuntumassa. Vaikka Kiinan kasvu vaimenee lähivuosina, se yltää vielä vuonna 2016 lähes seitsemään prosenttiin. Euroalueen tilanteen taas ennustetaan jatkuvan vaisuna. Kuluvana vuonna kasvua kertyy prosentin verran ja ensi vuosi näyttää vain hiukan paremmalta. Saksan kasvunäkymät ovat heikentyneet ja seuraavien kahden vuoden aikana kasvu jää puoleentoista prosenttiin. Ruotsissa kasvu jatkuu euroaluetta nopeampana.

Edelleen jatkuvan epävakaa tilanteen johdosta sekä ruplan ulkoisen arvon alenemisen että energian hinnan laskun johdosta Venäjän talous ei kasva kuluvana vuonna lainkaan ja seuraavien kahden vuoden aikana sen ennustetaan supistuvan. Kehitys heijastuu Venäjän tuonnin



alenemisena ja siten Suomen ja Venäjän välisen kaupan ennustetaan vähenevän seuraavien parin vuoden aikana.

Matala korkotaso sekä viime aikoina laskenut energianhinta tukee mahdollisuuksia talouskasvulle. Sekä lyhyissä että pitkissä koroissa oletetaan aiempaan nähden merkittävästi maltillisempaa nousua vuosille 2015–2016. Vuonna 2016 kolmen kuukauden euriborin vuosikeskiarvoksi ennustetaan 0,2 % ja kymmenen vuoden koroksi 1,2 %. Myös euron dollarikurssin ennustetaan heikkenevän ja vuoden 2016 lopulla oltaisiin noin 1,1:n tuntumassa. Raaka-aineiden hintojen odotetaan edelleen alenevan ja vuonna 2016 öljyn keskimääräiseksi hinnaksi ennustetaan noin 80 dollaria barreilta.

Tilastokeskuksen julkaisemien alustavien kansantalouden neljännesvuositilinpäiden lukujen mukaan Suomen talous kasvoi vuoden 2014 kolmannella neljänneksellä 0,2 % edellisestä neljänneksestä. Myös toisen neljänneksen kasvulukua korjattiin ylöspäin. Vaikka BKT ei vuoden viimeisellä neljänneksellä lisääntyisi lainkaan, kokonaistuotannon vuosisumma olisi tänä vuonna silti viime vuotta korkeampi. Ennuste pitää sisällään oletuksen hyvin maltillisesta kasvusta vuoden 2014 neljännelle neljännekselle ja siten BKT:n kasvuksi vuodelle 2014 ennustetaan 0,1 %. Vuonna 2014 nettoviennin vaikutus on positiivinen. Yksityinen kulutus ei lisääntynyt lainkaan ja yksityiset investoinnit laskevat. Työmarkkinoiden tilanne heikkenee edelleen ja työttömyysaste nousee 8,6 prosenttiin.

Vuoden 2015 kasvuksi ennakoitaan 0,9 %, mikä on hieman syyskuussa ennustettua vähemmän. Samalla kasvu muuttuu laajapohjaisemmaksi. Yksityisen kulutuksen arvioidaan lisääntyvän 0,3 %, huolimatta siitä, että kotitalouksien reaalitytulot eivät juuri lisääntyneet. Kotitalouksien säästämisaste laskee hieman ennusperiodin loppua kohden ja velkaantumisaste taittuu. Viennin kasvu jää edelleen maailmankaupan kasvua heikommaksi ja siten markkinaosuuksien menettämisen ennakoitaan jatkuvan. Tuonnin kasvua hidastaa kotimaisen kysynnän väheneminen. Yksityiset investoinnit hieman virkoavat lähinnä kone- ja laiteinvestointien sekä t&k -investointien vetämänä.

Työmarkkinoiden tilanne heikkenee vuoden 2015 aikana. Työttömyysasteen ennustetaan nousevan 8,8 prosenttiin. Pitkäaikaistyöttömien osuus on nousussa ja siten rakenteellinen työttömyys edelleen kasvaa. Taloudellisen aktiviteetin viriämisestä huolimatta työvoiman kysynnän ja tarjonnan välillä ilmenevät yhteensopivuusongelmat ylläpitävät pitkäaikaistyöttömyyttä.

Vuoden 2016 talouskasvuksi ennustetaan 1,3 %. Kotimaisen kysynnän merkitys muodostuu edellisvuosia suuremmaksi. Yksityisen kulutuksen



26.01.2015

Kj/4

kasvun ennakoidaan nopeutuvan vajaan prosenttiin työllisyystilanteen ja kotitalouksien luottamuksen kohenemisen myötä. Yksityisten investointien ennustetaan virkoavan 4 prosentin kasvuun. Vuonna 2016 myös rakennusinvestoinnit kokonaisuudessaan näyttäisivät lisääntyvän. Nettoviennin vaikutus talouskasvuun on kahta edellisvuotta vähäisempi.

Vaihtotase pysyy koko ennustehorisontin alijäämäisenä. Työllisyysaste paranee hieman vuodesta 2015, mutta jää selvästi alle 70 prosentin.

Julkinen talous pysyy edelleen alijäämäisenä pitkittyneen talouden matalasuhdanteen vuoksi, vaikka hallituksen päättämät sopeustoimet osaltaan estävät alijäämän syventymistä. Julkisyhteisöjen rahoitusasemaa kuormittaa lisäksi väestön ikääntymisestä aiheutuva menojen kasvu, mikä kohdistuu ennen muuta kuntatalouteen. Talouskasvu jatkuu vaimeana myös lähivuosina niin, että kasvu ei yksistään riitä korjaamaan julkisen talouden epätasapainoa. Julkisyhteisöjen velkasuhde BKT:hen nähden on ylittämässä 60 prosentin rajan.

VM:n ennustamalla lähivuosien talouskasvun tasolla julkisen talouden tilanne ei tule paranemaan. Rakenteellisten uudistusten voimaansaattamisella on kiire, jotta talouspoliittinen uskottavuus säilyy ja kasvupotentiaalia saadaan keskipitkällä aikavälillä nostettua.

Helsingin talouden liikkumavara

Vuoden 2015 talousarvioon sisältyvän taloussuunnitelman 2015–2017 lähtökohtana oli valtuustokauden 2013–2016 strategiaohjelman mukainen talouden tasapaino ja tuottavuuden parantamista koskeva tavoite:

- velkaantumiskehitystä hidastetaan pitämällä emokaupungin käyttömenojen reaalkasvu asukasmäärän kasvun mukaisena vähennettynä vuotuisella 1 % tuottavuuden parantamisen tavoitteella valtuustokaudella 2013–2016 ja rahoittamalla nykyistä merkittävästi suurempi osuus investoinneista tulorahoituksella ja kiinteän omaisuuden myyntituloilla.

Taloussuunnitelmassa 2015–2017 kaupungin velkaantuminen hidastuu ja investointien rahoittaminen tulorahoituksella ja kiinteän omaisuuden myyntituloilla toteutuu strategiatavoitteen mukaisesti.



Vuoden 2015 talousarvion mukaan kaupungin taloudellinen tasapaino muuttuu oleellisesti Helsingin Energian liiketuloksen tulovirran kohdentuessa energiatuotannon investointeihin.

Energian liiketuloksen tulovirrat kaupungille vähenevät vuosien 2013–2014 noin 220 milj. euron vuosittaiselta tasolta noin 80–90 milj. euron vuosittaiselle tasolle. Tämä tarkoittaa että, taloustavoitteisiin pääsemiseksi kaupungin taloudenpitoa joudutaan vuodesta 2015 eteenpäin kiristämään merkittävästi. Vuodesta 2015 alkaen toteutuvat tulovirtojen vähenemiset ovat niin merkittäviä, että kaupungin palvelutuotannon toimintamenojen kasvun on oltava vuosina 2015–2017 matala, jotta strategiaohjelman mukainen investointiraami sekä joukkoliikenneinvestointien mukainen investointitaso voidaan rahoittaa ilman merkittävää lisävelkaantumista.

Kaupungin toimintamenojen kasvu taloussuunnitelmakaudella on välttämättä rajattava kaupunginvaltuuston strategiaohjelmassa linjaamalla tavalla. Menokasvun rajoittaminen yhdessä tonttien ja rakennusten nousevan myyntitavoitteen sekä investointiraamin kanssa aikaansaavat tilanteen, jossa kaupungin tällä hetkellä liian nopea nettovelkaantumista on mahdollista jossain määrin supistaa lähivuosina.

Arvio kustannustason muutoksesta (peruspalvelujen hintaindeksi) vuosina 2015–2017 on hidastunut edelleen vuoden 2015 talousarvion yhteydessä käytössä olleesta ennusteesta. Tuoreimman joulukuun ennusteen mukaan peruspalvelujen hintaindeksin muutoksen arvioidaan olevan vuonna 2015 arviolta 1,1 %, vuonna 2016 arviolta 1,6 % sekä vuonna 2017 ennusteen mukaan 1,7 %. Talousarviovalmistelun edetessä käytetään tuoreimpia ennustelukuja. Seuraavat ennusteet julkaistaan maaliskuun lopulla.

Vuonna 2014 väestönkasvu Helsingissä oli 1,46 %, vuoden 2015 kasvuksi ennustetaan 1,52 %, minkä jälkeen kasvun ennustetaan hieman hidastuvan. Helsingin väestönkasvu on ollut vuodesta 2008 lähtien poikkeuksellisen suurta. Muualta Suomesta ja ulkomailta saatu muuttovoitto ovat edelleen kasvaneet. Helsingin seudun sisäisessä muuttoliikkeessä Helsingin muuttotappio on supistunut merkittävästi viime vuosina, koska tulomuutto muualta seudulta Helsinkiin on kasvanut.

Tuoreimmilla kustannustason nousun ja väestönkasvun ennusteilla tulisi strategiaohjelman tavoitteen mukaan emokaupungin käyttömenojen (bruttobudjetoidut talousarviokohdat) kokonaistaso vuonna 2016 olla 0,8 % vuoden 2015 talousarviota suurempi, kun strategiaohjelman menokasvutavoitteen mukaisesta menokasvutasosta



26.01.2015

Kj/4

vähennetään vuodelle 2014 ennakoitu menokasvutavoitteen ylitys. Tämä on jonkin verran pienempi menokasvu kuin taloussuunnitelmassa vuodelle 2016 esitetty mukainen kokonaismenotaso.

Valtuuston strategiaohjelmassa asettaman taloustavoitteen saavuttaminen edellyttää siten tiukkaa taloudenpitoa sekä nykyisessä toiminnassa että tulevien vuosien suunnittelussa.

Kaupunginhallitus toteaa, että kaupunginvaltuustossa nyt käytävä lähetekeskustelu on osa valmistelua. Tämän johdosta ei päätöksentekoa – lukuun ottamatta pöydällepanoa tai palautusta – tulisi kaupunginvaltuustossa sallia.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Ari Hietamäki, johtava suunnittelija, puhelin: 310 36567
ari.hietamaki(a)hel.fi
Matti Malinen, talousarviopäällikkö, puhelin: 310 36277
matti.malinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 VM_Taloudellinen katsaus_joulukuu
- 2 Talouden ja toiminnan seurantaraportti 4_2014
- 3 Kuntaliiton kuntataloustiedote 4_2014
- 4 Hallituksen päätös rakennepoliittisen ohjelman toimeenpanon vahvistamisesta
- 5 Kertaerät kaunistivat lukuja_Suurten kaupunkien tilinpäätökset 2013
- 6 Kunnat suunnistavat sumussa_Suurten kaupunkien talousarviot 2015
- 7 Työllisyystilastoja Helsingistä ja Helsingin seudulta
- 8 Helsingin seudun suunnat 4_2014

Tiedoksi

Lauta- ja johtokunnat sekä virastot ja liikelaitokset