



20.05.2014

---

**KAUPUNKISUUNNITTELULAUTAKUNTA**  
**ESITYSLISTA**  
**15 - 2014**

---

**KOKOUSKUTSU**

**Kokousaika**            **20.05.2014 klo 15:30**  
**Kokouspaikka**        **Lautakunnan sali, Kansakoulukatu 3**  
**Käsitellään**            **Tällä esityslistalla mainitut asiat**

Puheenjohtaja

---



20.05.2014

---

Asia	Sivu
<b>VIRASTOPÄÄLLIKKÖ/KSV</b>	
1 Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta	1
2 Ilmoitusasiat	2
3 Kaupunkisuunnitteluviraston toimintasuunnitelma vuosille 2015, vuoden 2015 talousarvioehdotus ja taloussuunnitelmaehdotus vuosille 2015– 2017 (a-asia)	4
4 Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuustoaloitteesta, joka koskee kävelykatukokeilun toteuttamista Mannerheimintiellä (a-asia)	7
<b>ASEMAKAAVAOSASTO</b>	
1 Meilahden huvila-alueen suunnitteluperiaatteet (a-asia)	14
<b>LIIKENNESUUNNITTELUOSASTO</b>	
1 Pöydälle 13.05.2014 Pasilankadun liikennesuunnitelma välillä Esterinportti Kyllikinportti (a-asia)	24
2 Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle raitioliikenteen linjastosuunnitelmasta 2014-2024 (a-asia)	28
<b>VIRASTOPÄÄLLIKKÖ/KSV</b>	
5 Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto tarkastuslautakunnalle vuoden 2013 arviointikertomuksesta (b-asia)	32
<b>LIIKENNESUUNNITTELUOSASTO</b>	
3 Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto valtuuston toivomusponnosta, joka koskee polkupyöräreitityksiä ja polkupyörien säilytystiloja Keski-Pasilan keskustakorttelissa (b-asia)	38

**PUHEENJOHTAJA**



20.05.2014

---

1	Kaupungin viranomaisten päätösten seuraaminen	40
---	---	----



20.05.2014

Vp/1

1

**Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta**

**Päätösehdotus**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää todeta kokouksen lailliseksi ja päätösvaltaiseksi sekä valita jäsenet (varalla ) ja (varalla ) tarkastamaan tämän kokouksen pöytäkirjan.

Esittelijä

virastopäällikkö  
Mikko Aho



20.05.2014

Vp/2

## 2

### Ilmoitusasiat

#### Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää merkitä tiedoksi seuraavat kaupunginhallituksen johtamisen jaoston, kaupunginhallituksen puheenjohtajan ja ympäristölautakunnan päätökset sekä asemakaavaosaston ja yleissuunnitteluosaston ilmoituksen:

#### Kaupunginhallituksen johtamisen jaosto 28.4.2014 § 11

Johtamisen jaosto on päättänyt kokoontua 8.9., 13.10., 3.11. ja 24.11.2014 kello 8:00.

Johtamisen jaoston kokouspaikkana on kaupunginhallituksen istuntosali kaupungintalolla.

Samalla johtamisen jaosto on päättänyt, että puheenjohtaja voi, mahdollisuuksien mukaan varapuheenjohtajan kanssa neuvoteltuaan, asioiden vähäisen määrän tai muun erityisen syyn takia perua kokouksen tai muuttaa kokouksen alkamisaikaa päätettynä kokouspäivänä.

Lisäksi johtamisen jaosto on päättänyt

- että pöytäkirja johtamisen jaoston kokouksista pidetään yleisesti nähtävänä Helsingin kaupungin kirjaamossa kokousta seuraavana kuudentena arkityöpäivänä ja
- että johtamisen jaoston kokousajoista ja edellä mainituista nähtävänäoloista kuulutetaan julkisten kuulutusten ilmoitustaululla, kaupungin verkkosivuilla sekä kaupunginhallituksen päättämässä ilmoituslehdissä. (HEL 2014-005269)

#### Kaupunginhallituksen puheenjohtaja 5.5.2014 § 12

Kaupunginhallituksen puheenjohtaja on ottanut kaupunginhallituksen käsittelyyn kaupunkisuunnittelulautakunnan 29.4.2014 pöytäkirjan 120 §:n kohdalla tekemän päätöksen Kivinokan osayleiskaavan suunnitteluperiaatteista. Asia käsiteltiin kaupunginhallituksen 12.5.2014 kokouksessa. (HEL 2014-006048)



20.05.2014

Vp/2

Ympäristölautakunta 6.5.2014 § 159

Ympäristölautakunta on hyväksynyt Helsingin kaupungin ilmansuojelun toimintaohjelman 2008 - 2016 toteutumisen seurantaraportin 2013 ja toimittanut tiedot ilmansuojelusuunnitelman mukaisista toteutetuista toimista Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle sekä ympäristöministeriölle. Seurantaraportti oheisliitteenä. (HEL 2014-001407)

Asema- ja yleissuunnitteluosaston ilmoitus

Karhusaaren valmistellaan kaavarunkoa, joka ohjaa alueen tulevia asemakaavan muutoksia. Kaavarunko määrittää yleispiirteisesti alueen lisärakentamisen, katuverkon ja viheralueet. Suunnittelun tavoitteena on toiminnallisesti monipuolinen merellinen pientalokaupunki. Suunnitelmassa osoitetaan nykyisten asuntoalueiden täydentämismahdollisuudet ja rakentamattomille alueille esitetään uusia, nykyistä kaupunkimaisempia asuntoalueita.

Samanaikaisesti valmistellaan asemakaavan muutosta Karhusaaren Winbergin sataman alueelle. Asemakaavan muutoksen suunnittelualueeseen kuuluu Winbergin yksityinen pienvenesatama, vesialuetta sekä lähivirkistysaluetta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat, kaavarunkoluonnos sekä asemakaavaluonnos liitemateriaaleineen ovat esillä 20.5. – 15.6.2014.

Keskustelutilaisuus on tiistaina 27.5. klo 18–20 Kuntokallion kurssikeskuksen liikuntasalissa osoitteessa Kuntokalliontie 6. Tilaisuudessa käsitellään molempia suunnitteluhankkeita.

Kaavarunkoa valmistelee arkkitehti Teija Patrikka, puhelin 310 37374, teija.patrikka(a)hel.fi.

Winbergin sataman asemakaavan muutosta valmistelee arkkitehti Antti Mentula, puhelin 310 37274, antti.mentula(a)hel.fi.

Esittelijä

virastopäällikkö  
Mikko Aho

Lisätiedot

Marja Laulumaa, hallintosihteeri, puhelin: 310 37344  
marja.laulumaa(a)hel.fi

**Oheismateriaali**

1 Ilmansuojelun toimintaohjelman toteutumisen seurantaraportti 2013



20.05.2014

Vp/3

---

## Käsiteltävä tässä kokouksessa

### 3

#### **Kaupunkisuunnitteluviraston toimintasuunnitelma vuosille 2015, vuoden 2015 talousarvioehdotus ja taloussuunnitelmaehdotus vuosille 2015–2017 (a-asia)**

HEL 2014-002663 T 02 02 00

#### **Päätösehdotus**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää

- hyväksyä toimintasuunnitelman vuosille 2015–2017, vuoden 2017 talousarvioehdotuksen sekä taloussuunnitelmaehdotuksen vuosille 2015–2017 liitteineen
- lähettää ehdotukset kaupunginhallitukselle viimeistään 23.5.2014 otettavaksi huomioon vuoden 2015 talousarviota ja vuosien 2015–2017 taloussuunnitelmaehdotusta laadittaessa.

#### **Esittelijän perustelut**

Kaupunginhallituksen talousarvion laatimisohteet

Kaupunginhallitus on 24.3.2014 hyväksynyt vuoden 2015 talousarvioehdotuksen raamin ja talousarvio- sekä taloussuunnitelmaehdotuksen 2015–2017 laatimisohteet sekä lähettänyt ne lauta- ja johtokunnille noudatettavaksi ehdotusten valmistelussa. Hallintokuntien on otettava huomioon strategiaohjelman 2013–2016 linjaukset sekä kaupunginvaltuuston 12.2.2014 käymä raamin lähetekeskustelu.

Talousarvion laatimisen yhteydessä viraston on määriteltävä omassa strategiatyössään kaupungin strategiaohjelmasta johdetut oman toimialansa toiminnalliset ja taloudelliset tavoitteet. Valtuusto päättää talousarvion yhteydessä sitovista ja muista toiminnallisista tavoitteista.

Hallintokunnat tekevät ehdotuksen investointihankkeistaan talousarviovuodelle 2015 sekä taloussuunnitelmavuosille 2015–2019.

Vuoden 2015 talousarvioehdotuksen ja taloussuunnitelmaehdotuksen vuosille 2015–2017 laatimisohteiden mukaan lautakunnan tulee lähettää ehdotuksensa kaupunginhallitukselle viimeistään 23.5.2014.

Kaupunkisuunnitteluviraston toimintasuunnitelma vuodelle 2015–2017, vuoden 2015 talousarvioehdotus ja taloussuunnitelmaehdotus vuosille 2015–2017



Kaupunkisuunnitteluviraston talousarvioraamiksi vuodelle 2015 on asetettu 26 451 000 euroa. Raami on euromäärältään samansuuruinen kuin vuosien 2012, 2013 ja 2014 talousarvioissa olleet määrärahat.

Viraston vuoden 2015 talousarvioehdotus on annetun raamin mukainen. Raamiin on sisältynyt myös vuodesta 2013 lähtien lähiöprojektin käyttöön varattu 473 000 euron määräraha.

Talousarvioehdotuksen palkkamenot on laskettu olemassa olevien vakanssien mukaisesti nykyisellä palkkatasolla. Mahdolliset tulevat sopimuskorotukset on rahoitettava viraston raamista.

Irtaimen omaisuuden perushankintaan ehdotetaan talousarviovuodelle 2015 talousarvioraamin mukaisesti varattavaksi 762 000 euroa, mikä koostuu atk-laitehankinnoista ja liikennevaloinvestoinneista.

#### Sitovat toiminnalliset tavoitteet vuonna 2015

Kaupunginvaltuustolle raportoitaviksi sitoviksi toiminnallisiksi tavoitteiksi vuodelle 2015 ehdotetaan seuraavia tavoitteita:

1. Laaditaan yleiskaavaehdotus
2. Laaditaan strategiaohjelman mukaisesti asemakaavoja noin 5 500 asunnon rakentamisen mahdollistamiseksi pääosin raideliikenteen palvelualueelle (tämä tarkoittaa noin 500 000 krs-m<sup>2</sup>:n kaavoittamista).
3. Asemakaavoitetusta asuntokerrosalamäärästä on täydennysrakentamista vähintään 150 000 krs-m<sup>2</sup>, mikä tarkoittaa noin 1 650 asuntoa.
4. Joukkoliikenteen kuljetusosuus aamuliikenteessä keskustaan kasvaa 0,2 %-yksikköä edellisvuoden toteumasta (73,77 % vuonna 2013).
5. Joukkoliikenteen osuus poikittaisliikenteessä kasvaa 0,2 %-yksikköä edellisvuoden toteumasta (19,71 % vuonna 2013).

Esittelijä

virastopäällikkö  
Mikko Aho

Lisätiedot

Outi Karsimus, hallintopäällikkö, puhelin: 310 37364  
outi.karsimus(a)hel.fi





20.05.2014

Vp/3

---

Leila Koivulehto, erityissuunnittelija, puhelin: 310 37343

leila.koivulehto(a)hel.fi

Riitta Koski, taloussihteeri, puhelin: 310 37097

riitta.koski(a)hel.fi

## **Liitteet**

1 Kaupunkisuunnitteluviraston\_toimintasuunnitelma\_2015 - 2017

---

**Postiosoite**

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

**Käyntiosoite**

Kansakoulukatu 3  
Helsinki 10  
www.hel.fi/kaupunkisuunnittelu

**Puhelin**

**Faksi**  
+358 9 310 37409

**Y-tunnus**

**Tilinro**

FI0680001200062637  
**Alv.nro**



20.05.2014

Vp/4

4

**Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle  
valtuustoaloitteesta, joka koskee kävelykatukokeilun toteuttamista  
Mannerheimintiellä (a-asia)**

HEL 2014-001952 T 00 00 03

**Lausuntoehdotus**

Kaupunkisuunnittelulautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Valtuustoaloitteessa ehdotetaan Mannerheimintien itäisen ajoradan muuttamista kokeiluluonteisesti kävelykaduksi. Aloitteen liitteeksi laaditussa piirustuksessa läntinen ajoradan osa on muutettu kaksisuuntaiseksi. Pohjoiseen suuntautuva liikenne siirtyisi Pohjoisesplanadin liittymässä läntiselle ajoradalle ja palaisi takaisin itäreunalle Postikadun liittymässä. Lisäksi on ehdotettu Kaivokadun autoliikenteen kaistojen sulkemista ja muuttamista jalankulkualueeksi. Valtuustoaloitteessa esitetyn kokeilun tarkoituksena olisi kerätä tietoa ja kokemuksia ehdotuksen vaikutuksista kohtuullisilla kustannuksilla.

Helsingin strategiaohjelmassa vuosille 2013-2016 on tavoitteena edistetään kestävää liikkumista lisäämällä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikenteestä prosenttiyksiköllä vuosittain (4 prosenttiyksikköä valtuustokauden aikana). Tavoite on erittäin haastava ja edellyttää mittavia toimenpiteitä kestävä liikemisen lisäämiseksi. Strategiaohjelmassa edellytetään myös priorisoitavan joukkoliikenteen, kävelyn tai pyöräilyn osuutta nostavia liikennehankkeita. Valtuustoaloite tukee edellä mainittujen strategiaohjelman tavoitteiden toteuttamista.

Strategiaohjelmassa tavoitteena on myös turvata kantakaupungin liikenteen toimivuus. Valtuustoaloitteen mukainen järjestely heikentäisi liikenteen toimivuutta henkilöautoliikenteen osalta.

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston johdolla vuonna 2013 valmistellussa liikkumisen kehittämissuunnitelmassa todetaan, että yleisenä suunnittelun periaatteena on huolehtia ensin liikenteen heikoimman osapuolen eli kävelijöiden tarpeista. Tämän jälkeen huomioidaan järjestyksessä pyöräliikenteen, joukkoliikenteen, elinkeinoelämän kuljetusten ja henkilöautoilun tarpeet. Periaatetta noudatetaan luonnollisesti tapauskohtaisesti soveltaen, mutta se ilmaisee selvästi tavoitteen kävelyn edistämiseksi. Kävelyn priorisointi on erityisen luontevaa keskustassa alueilla, joissa kävelijöiden määrä ja osuus kaikista liikkujista on huomattavan suuri. Mannerheimintien eteläpää kuuluu tällaisiin alueisiin.



## Nykytilanne

Mannerheimintien eteläosa toimii Helsingin katuverkossa alueellisena kokoojakatuna. Alueellisen kokoojakadun tehtävänä on palvella kaupungin osa-alueen sisäistä liikennettä ja alueen yhteyksiä pääkatuverkkoon. Mannerheimintien eteläosan liikennemäärä on noin 22 800 autoa vuorokaudessa.

Mannerheimintien pyörätie ja pyöräkaista toimivat kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkon osina. Pyöräilijöiden määrä oli vuonna 2006 laskennassa (Lasipalatsin kohta) noin 2700 pyöräilijää vuorokaudessa.

Raitiotielinjat 3, 4, 6 ja 10 sekä linja-autolinja 24 käyttävät Mannerheimintien eteläosaa reittikatunaan.

Mannerheimintie on yksi jalankulkijamääriltään vilkkaimpia alueita. Viimeisimmissä jalankulun liikennelaskennoissa Mannerheimintien länsipuoli oli itäpuolta vilkkaampi, sillä länsipuolella sijaitsee lukuisia myymäläsisäänkäyntejä ja itäpuolta enemmän näyteikkunajulkisivuja. Mannerheimintien itäpuolella taas on julkisia rakennuksia, tavarataloja ja vähemmän sisäänkäyntejä. Itäreuna ilmansuuntien näkökulmasta jalankululle länsipuolta suotuisampi, sillä se on valoisampi iltapäivään saakka, vaikkakin myös se on ilta-aikaan varjossa. Illansuussa Kolmensepänaukio ja uusittava Erottajan aukio pysyvät valoisina.

## Kävelykeskustan suunnittelu

Yleiskaava 2002:ssa ydinkeskusta on merkitty kävelykeskusta-alueeksi, jossa jalankulku on pääliikkumismuoto. Kävelykeskusta tarkoittaa kävelykatuja, aukioita levennettyjä jalkakäytäviä sekä parannettuja kadunylityksiä. Ydinkeskustassa kävelyalueita täydentävät korttelein sisäiset jalankulkureitit ja lasikatteiset pihat. Kävelykeskustaa tukee maanalainen huoltoliikenne ja pysäköintilaitokset.

Kävelykeskustaa on toteutettu vaiheittain. Uusimman kävelykadun, Keskuskadun, pohjoisosa valmistuu elokuussa.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa käynnistetään vuoden 2014 aikana jalankulikutkimus, josta saadaan tietoa erityyppisen jalankulun määristä eri paikoissa ja eri aikoina. Tutkimuksessa selvitetään myös ihmisten kävely-ympäristöön ja sen laatuun kohdistuvia mielipiteitä ja odotuksia. Tutkimus on tärkeää taustatietoa vuonna 2015 käynnistyvälle kävelykeskustan kaupunkirakenteelliselle ja liikenteelliselle yleissuunnitelmalle. Suunnitelmassa tullaan esittämään kävelykeskustan parantamiskohteet ja laajentamistarpeet ja muut kävelyä edistävät toimenpiteet. Tämän lisäksi kaupunkisuunnitteluvirastossa käynnistetään myös muun kantakaupungin kävelyolosuhteiden parantamista koskeva suunnittelu.



Mannerheimintien jalankulkuolosuhteiden parantaminen on kävelykeskustan kehittämistavoitteen mukaista. Kävelykeskustan kokonaissuunnittelun yhteydessä selvitetään Mannerheimintien kävelyolosuhteiden parantamisen tavoitteet, edellytykset ja vaihtoehdot. Työssä selvitetään jalankulkuutilan leventämistä itäpuolella katua tai molemmin puolin katua sekä suojateiden parantamismahdollisuuksia. Samalla keskusta-aluetta tarkastellaan kokonaisuutena ja selvitetään eri vaihtoehtojen liikenteellisiä, kaupallisia ja toiminnallisia vaikutuksia sekä vaikutuksia keskustan kehittämiseen kokonaisuutena.

#### Liikennejärjestelyt esitetyssä kokeilussa

Liikennesuunnitteluosasto on selvittänyt (liikennetekninen mitoitus) millaisia muutoksia katujen rakenteeseen ja liikenteen ohjaukseen tulisi tehdä liikenteen siirtämiseksi läntiselle ajoradalle. Kaivokadun sulkemista autoliikenteeltä (autot, linja-autot) ei ole katsottu mahdolliseksi linja-autoliikenteen vuoksi ainakaan ennen länsimetron liikennöinnin käynnistymistä, jolloin bussiliikenne Simonkadulla loppuu. Nykytilanteeseen tehtävät muutokset katuosuuden sulkemisen lisäksi ovat:

- Keskikorokkeita lyhennetään/poistetaan Pohjoisesplanadin ja Postikadun liittymissä.
- Ryhmitysjärjestelyjä muutetaan Pohjoisesplanadilla ja Simonkadulla.
- Liikennevalojen opastimien siirto Pohjoisesplanadin, Kalevankadun, Simonkadun ja Postikadun liittymissä. Liikennevalot tulee myös ohjelmoida vastaamaan uutta järjestelyä.
- Mannerheimintie 9 edustan pysäkin siirto Mannerheiminaukion edustalle.
- Kadunkalusteet sekä kadun toiminnan kuten esimerkiksi ulkotarjoilun ja tapahtumien edellyttämät kalusteet.

Mannerheimintien raitioliikenne joudutaan Pohjois-Esplanadin ja Postikadun liikennevaloissa ohjaamaan eriaikaisesti kuin Mannerheimintien pohjoiseen ajava ajoneuvoliikenne, sillä näillä kohdilla raitio- ja autoliikenteen ajolinjat risteävät toisin kuin nykytilanteessa. Eriaikainen ohjaus täytyy tehdä myös Kaivokadun risteyksessä, mikäli Mannerheimintieltä etelästä sallitaan kääntyminen Kaivokadulle. Eriaikainen ohjaaminen vähentää sekä pohjoiseen ajavien ajoneuvojen että raitioliikenteen välityskykyä ja aiheuttaa viivytyksiä.



Mannerheimintieltä etelästä oikealle Postikadulle kääntyminen on ehdotetussa järjestelyssä kiellettävä, sillä Postikadun ylittävä suojatie jää kauaksi kääntyvistä ajoneuvoista, jolloin väistämisvelvollisuus ei ole selvä. Kaivokadulle kääntymisen kieltä voidaan välttää, mikäli suojatietä tuodaan kyseisessä kohdassa lähemmäksi ajoneuvoliikenteen kääntymiskohtaa.

Mannerheimintietä etelästä Stockmannin pysäköintilaitokseen kääntyville autoilijoille ei ole mahdollista tehdä omaa kaistaa. Pysäköintilaitokseen kääntyvät autoilijat estävät suoraan ajavan liikenteen etenemisen väistäessään vastaantulijoita ja jalankulkijoita. Tämä haittaa pohjoiseen ajavaa liikennettä. Jos pysäköintilaitoksen ajorampille kääntyminen etelästä poistettaisiin, olisi tällä myös kaupallisia vaikutuksia.

Mannerheimintien itäpuolen kortteleiden edustalta poistuisi järjestelyssä saatto- ja invapysäköintipaikat.

Mannerheimintien itäisen ajoradan kävelykaduksi muuttamisen kustannuksien (reunakivimuutokset, liikennemerkit, liikennevalojen pylväät ja opastimet, liikennevalojen uudelleenohjelmointi) tarkkaa kustannusarviota ei ole tehty, mutta kustannus lienee muutamia satoja tuhansia euroja. Laskelma ei sisällä uuden käytön edellyttämiä muutoksia levennetyn alueen muuttamisesta ja varustamisesta uuteen käyttöön, kadun pintarakenteisiin eikä kadunkalusteisiin. Kokeiluksi järjestely on Helsingin mittakaavassa suuri.

#### Liikenteelliset vaikutukset

Liikennesuunnitteluosastolla on selvitetty karkealla tasolla muutoksen vaikutuksia liikenteeseen (ns. Emme-ennuste). Käytävissä olleen resurssi- ja aikataulutilanteen puitteissa on käytetty ainoastaan makrotason liikennemallinnusta. Makrotason liikennemalli ei kuitenkaan yksinään sovellu tällaisen yksityiskohtaisen järjestelyn tutkimiseen kovin hyvin ja tuloksia on pidettävä karkeina ja vain suuntaa antavina. Mikäli kokeilun valmistelua päätetään jatkaa, olisi tarkoituksenmukaista tehdä yksityiskohtaisempi selvitys sekä liikenteen makro- että mikro- tai mesosimulointimalleja iteratiivisesti hyödyntäen.

Liikennemallitarkastelussa on ollut kaksi vaihtoehtoa. Vaihtoehto 1 on täysin valtuustoaloitteen mukainen ja vaihtoehdossa 2 on muutettu valtuustoaloitteen ehdotusta siten, että Mannerheimintieltä vasemmalle Stockmannin pysäköintilaitokseen kääntyminen on kielletty. Molemmassa vaihtoehdoissa Mannerheimintien muuttaminen 1+1 -kaistaiseksi siirtää liikennettä Pohjoiselle Rautatienkadulle, Mechelininkadun eteläosaan sekä Sörnäisten rantatien ja Pohjoisrannan katuyhteydelle. On myös oletettavaa, että



Mannerheimintien eteläosan rinnakkaiselle alempiasteiselle katuverkolle siirtyä liikennettä. Kaistojen vähentäminen pienentää yhden kaistan kapasiteettiä, koska kääntyvät ajoneuvot ovat samalla kaistalla suoraan ajavan liikenteen kanssa. Esimerkiksi Stockmannin kohdalla pohjoiseen suuntautuvan liikenteen välityskyky on vain noin 40 % nykyisestä iltahuipputunnin aikana.

Kummassakin vaihtoehdossa henkilöautoliikenteen matka-aikatappiot ovat arkivuorokauden aikana useita satoja tunteja verrattuna nykyisiin liikennejärjestelyihin. Vaihtoehdossa 1 matka-aikatappiot ovat noin 1,5-kertaiset vaihtoehtoon 2 verrattuna. Henkilöautoliikenteen kasvavat matka-aikakustannukset olisivat enemmän kuin miljoona euroa vuositasona.

Raitioliikenteen osalta järjestely toisi sekä etuja että haittoja. Mannerheimintien raitioliikenne jouduttaisiin ohjaamaan eriaikaisesti kuin Mannerheimintien pohjoiseen ajava ajoneuvoliikenne Pohjois-Esplanadin ja Postikadun risteyksissä, joissa ajolinjat risteävät. Näin täytyy tehdä myös Kaivokadun risteyksessä, mikäli Mannerheimintieltä etelästä sallitaan autoliikenteen kääntyminen Kaivokadulle. Eriaikainen ohjaaminen vähentää liittymien välityskykyä ja aiheuttaa siten viivytyksiä myös raitioliikenteelle, vaikka valo-ohjaus pyrittäisiin tekemään raitioliikennettä mahdollisimman hyvin priorisoivalla tavalla. Raitioliikenteen hyötynä olisi mm., että Aleksanterinkadun ja Mannerheimintien liittymästä poistuisi auto- ja raitioliikenteen risteäminen.

Kävelyn hyödyt ovat vähäisiä, koska jalankulun tilaa on itäpuolella nykyisiin jalankulkumääriin nähden pääosin riittävästi. Kokeilutilanteessa itäreunaan muodostuisi uusi vyöhyke, jossa tilaa muodostuu ensisijaisesti kadun-kalusteille, istuskelulle, ulkomyyntille ja tapahtumille. Kokeilutilanteessa uuden vapaavyöhykkeen jatkuvuutta heikentää jossain määrin uusien risteysalueitten nykyistä laajemmat tilavaatimukset.

Länsireunan vilkkaamman jalankulun puolen olosuhteita kokeilu ei paranna. Sen sijaan länsireunalle painottuva kansisuuntainen ajoneuvoliikenne ja kokeilusta seuraava lisääntyvä jalkakäytävähuollon ja saaton tarve muodostaa nykyistä enemmän häiriöitä länsipuolen jalankululle.

Kävelyn ja pyöräilyn yhteiskuntataloudellisia hyötyjä (nopeutuvat matkat, kaupunkiympäristöllinen laatu) ei ole pystytty autoliikennettä vastaavalla tavalla arvioimaan, mutta liikennetaloudellisesti niiden saavuttama hyöty jäisi autoliikenteen tappioita pienemmäksi.

Vaikutukset keskustan kaupallisiin toimintoihin



Keskeiset liikekorttelit ovat maanalaisen huoltoliikenteen ja pysäköinnin piirissä. Kuitenkin kokeilusta seuraava ajoneuvoliikenteen yleinen ruuhkautuminen sekä Mannerheimintien alaiseen pysäköintilaitokseen ajon erityinen ruuhkautuminen heikentää saavutettavuutta ja vaikuttaa kaupallisesti arviolta enemmän kuin uuden vyöhykkeen houkuttelevuusarvo. Samoin saatto- ja invapaikkojen siirto heikentää saavutettavuutta.

#### Vaikutukset kaupunkikuvaan

Keskustan kaupunkikuvalle ja katuympäristöille on ominaista suorat jatkuvat reunakivilinjat sekä huolellisesti muotoillut risteysalueet suojatieylityksineen. Mannerheimintien keskivyöhykkeen puurivit ja pysäkkialueet muodostavat selvästi hahmottuvan ja jäsentävän elementin alueelle keskelle katutilaa. Kokeilusta seuraavat uudet ajosuunnat, risteysalueitten väljentämistarpeet ja keskikorokkeiden purkutarpeet johtaisivat sekavaan kaupunkikuvalliseen ratkaisuun.

#### Yhteenveto

Kävelykeskustan kaupunkirakenteellinen ja liikenteellinen yleissuunnitelma on merkitty vuoden 2015 aikana käynnistyväksi suunnittelutyöksi. Mannerheimintien ajoneuvoliikenteen kaistojen vähentäminen ja kävelyalueen kasvattaminen on luontevaa tarkastella edellä mainitun kävelykeskustan kokonaissuunnitelman laatimisen yhteydessä. Kokonaissuunnitelman yhteydessä on myös paremmat edellytykset varautua kaistakapasiteetin vähentymisen vaikutuksiin.

## Esittelijän perustelut

### Valtuustoaloite

Valtuutetut Hannu Oskala ja 49 muuta allekirjoittanutta ovat tehneet 12.2.2014 seuraavan aloitteen:

"Viime vuosina yhä laajemmat kävelyalueet kaupunkien ydinkeskustoissa ovat saavuttaneet suosiota eri puolilla maailmaa. Hienoja esimerkkejä löytyy New Yorkista Kööpenhaminaan. Keskusta-alueiden houkuttelevuus on parantunut ja liike-elämä piristynyt.

Helsingissä kävelykeskustan laajentaminen on kuitenkin ollut hidasta. Välttämättömän liikenteen ja kävelyalueiden yhteensovittaminen on ymmärrettävästi haastavaa ahtaalla niemellämmme.

Toinen tuore yleismaailmallinen trendi on ollut kaupunkisuunnitteluratkaisujen kokeileminen. Kaikkea ei tarvitse rakentaa heti lopullisesti, vaan väliaikaisten ratkaisujen avulla voidaan kerätä tietoa ja kokemuksia uusien ideoiden vaikutuksista kohtuullisilla



kustannuksilla. Kokeilutkin täytyy kuitenkin suunnitella ja toteuttaa huolellisesti yhteistyössä alueen toimijoiden kanssa.

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisun "Liikennemäärät Helsingin katuverkossa 2012" mukaan Ooppera- ja Finlandia-talon välillä kulkee päivittäin noin 32 000 - 35 000 ajoneuvoa. Kaistoja tässä kohdassa on henkilöautoliikenteelle yksi kumpaankin suuntaan (1+1) ja lisäksi on bussikaistat (1+1). Lasipalatsin ja Erottajan välillä liikennettä on vain 19000 ajoneuvoa vuorokaudessa, mutta kaistoja on sekä etelään että pohjoiseen henkilöautoliikenteelle kaksi (2+2) eli yhteensä neljä. Jos suurempi henkilöautoliikenteen määrä mahtuu Oopperan ja Finlandiatalon välillä kahdelle kaistalle, mahtunee se kahdelle kaistalle myös Lasipalatsin ja Erottajan välillä. Ainakin tätä voisi kokeilla.

Autoliikenteen siirtäminen 1+1 -kaistaisena Mannerheimintien länsipuolelle mahdollistaisi kävelyalueen laajentamisen Mannerheimintien itäpuolelle nykyisten ajokaistojen kohdalle ainakin Pohjois-Esplanadin ja Postikadun välisellä osuudella."

#### Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkisuunnittelulautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 13.6.2014 mennessä.

#### Esittelijä

virastopäällikkö  
Mikko Aho

#### Lisätiedot

Pekka Nikulainen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37122  
pekka.nikulainen(a)hel.fi  
Paula Tuovinen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37093  
paula.tuovinen(a)hel.fi  
Pekka Tukiainen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37111  
pekka.tukiainen(a)hel.fi  
Petri Blomqvist, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37109  
petri.blomqvist(a)hel.fi  
Ilpo Forssen, projektipäällikkö, puhelin: 310 37199  
ilpo.forssen(a)hel.fi  
Anne Karppinen, arkkitehti, puhelin: 310 37200  
anne.karppinen(a)hel.fi





20.05.2014

Akp/1

## 1

### Meilahden huvila-alueen suunnitteluperiaatteet (a-asia)

HEL 2012-007286 T 10 03 03

Ksv 3341\_1, karttaruutu F4/G4/G3

#### Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää hyväksyä Meilahden huvila-alueelle laadittavan asemakaavan muutoksen pohjaksi 20.5.2014 päivätyt Meilahden huvila-alueen suunnitteluperiaatteet (Liite 2). Suunnitteluperiaatteiden lähtökohtana on turvata alueen virkistyskäyttö, merkittävät luontoarvot sekä huvila-alueen kulttuurihistorialliset arvot ja ottaa ne huomioon alueen kehittämisessä. Alueelle suunnitellaan vähäistä lisärakentamista edellä mainitut arvot huomioon ottaen. Uudisrakentamismahdollisuuksia Paciuksenkadun varrella tutkitaan.

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

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

#### Tiivistelmä

Huvila-alueen kulttuurihistorialliset arvot ja merkittävät luontoarvot säilytetään ja otetaan huomioon alueen kehittämisessä. Alueen virkistyskäyttöä aktivoidaan, erityisesti ranta-alueiden käyttömahdollisuuksia selvitetään, kävely- ja pyöräily-yhteyksiä parannetaan.

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



20.05.2014

Akp/1

## Esittelijän perustelut

### Alueen sijainti

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

### Lähtökohdat

#### Kaavoitustilanne ja maanomistus

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

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

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

#### Alueen yleiskuvaus

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

#### Rakennukset

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



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

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

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

Meilahden sairaalan voimakeskus sijaitsee Paciuksenkadun varressa lähellä Seurasaarentien liittymää (1960 Veli ja Jaakko Paatela). Arboretumin pohjoispuolella on Helsingin Energian muuntamorakennus, jonka kautta kulkee alueen halkaiseva voimansiirtolinja.

#### Maisema ja luonto

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

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



20.05.2014

Akp/1

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

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

#### Muinaisjäännökset

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

#### Virkistyskäyttö

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

#### Aluetta koskevat selvitykset ja suunnitelmat

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



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

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

### Suunnitteluperiaatteet

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

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

Lisärakentaminen tulee olemaan vähäistä. Uudisrakentaminen keskitetään Paciuksenkadun varteen tavoitteena alueen pääosan säilyttäminen huvilaympäristönä. Osoitetaan muutamia paikkoja muualta siirrettäviä huviloita varten paikoille, joissa on ennen ollut rakennuksia. Selvitetään tarpeet ja mahdollisuudet talousrakennusten rakentamiseen huviloiden pihapiiriin. Asukkaiden esittämät yksittäiset rakentamistarpeet tutkitaan suhteuttaen ne koko alueella sallittaviin toimenpiteisiin ja pihapiirien historiaan.

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

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

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



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

Iho- ja allergiasairaalan liikenneyhteyksien parantamista sekä liikuntapuiston pysäköintitarpeita selvitetään.

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

#### Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Kaavoitustyö on käynnistetty kaupungin aloitteesta.

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

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

Saapuneet mielipidekirjeet (21 kirjettä) ja viranomaiskannanotot ovat liitteenä. Niiden lisäksi osalliset ovat toimittaneet kannanottojaan sähköpostitse, puhelimitse ja tapaamisten yhteydessä.

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

Saadun palautteen perusteella nähtävänä olleisiin suunnitteluperiaatteisiin tehdyt muutokset

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



20.05.2014

Akp/1

## Jatkosuunnittelu

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

### Esittelijä

asemakaava-arkkitehti  
Annukka Lindroos

### Lisätiedot

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

## Liitteet

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

## Otteet

### Ote

Ne mielipiteensä esittäneet,  
jotka ovat ilmoittaneet  
osoitteensa

### Otteen liitteet

Esitysteksti  
Muutoksenhakukielto, valmistelu  
Liite 6

## Päätöshistoria

Kaupunginmuseo Kulttuuriympäristöyksikkö 4.2.2014

HEL 2012-007286 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluviraston lausuntopyyntö 10.1.2014



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

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

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

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

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

Suunnitteluperiaatteiden mukaan kaavamuutoksen yhteydessä alueen merkittävät kulttuurihistorialliset arvot turvataan. Huviloita ja ympäristöä koskevat suojelumerkinnot säilyvät, mutta määräystekstit ajanmukaistetaan. Kaupunginmuseo katsoo, että kaavamääräystekstien sisältöä tulee arvioida yhdessä museoviranomaisen kanssa. Kaavassa osoitetaan myös arvokkaat, säilyneet puutarhat. Alueen osittain kadonneita ominaisuuksia, kuten maisemallisia ominaispiirteitä ja puutarhakulttuuria, pyritään palauttamaan. Rakennusten ja ympäristön suojelu määritellään keväällä 2014 valmistuvaan Meilahden huvila-alueen ympäristöhistorialliseen selvitykseen perustuen. Lisäksi tavoitteena on





20.05.2014

Akp/1

laatia kaavan tueksi huviloiden korjaustapaohjeet ja kunnostusohje puutarhojen hoitoa varten, joka korvaa 1988 laaditun "Rakennusten suojeluohjeet ja lähiympäristön hoito-ohjeet", osa 1 ja 2.

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

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

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

Kaupunginmuseolla ei ole OASista huomautettavaa.

Lisätiedot

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

Rakennusvirasto 27.1.2014

HEL 2012-007286 T 10 03 03

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

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



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

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

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

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

Rakennusvirastolla ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Rakennusviraston yhdyshenkilöinä toimivat lisätiedonantajat.

Lisätiedot

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

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

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



20.05.2014

Lsp/1

## 1

### **Pasilankadun liikennesuunnitelma välillä Esterinportti Kyllikinportti (a-asia)**

Pöydälle 13.05.2014

HEL 2014-005949 T 08 00 00

Hankenro 0855\_9, karttaruutu G4/S2-4

#### **Päätösehdotus**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää hyväksyä liikennesuunnitteluosaston piirustuksen 6311-34 mukaisen Pasilankadun liikennesuunnitelman.

#### **Tiivistelmä**

Pasilankadun liikennejärjestelyitä muutetaan välille Esterinportti Kyllikinportti siten, että joukkoliikenne keskitetään omille kaistoille kadun keskelle.

Pasilankadulla kulkee pääosa Pasilan raitioteistä sekä linja-autolinjoista. Kadun itäpuolelle on tulossa tulevaisuudessa merkittävästi uutta maankäyttöä, joka rajautuu suoraan katualueeseen.

#### **Esittelijän perustelut**

##### **Pasilankadun nykytilanne ja muutostarpeet**

Pasilankatu on 30 metriä leveä kokoojakatu Länsi-Pasilan itäreunassa. Kadulla kulkee nykyisin muun liikenteen lisäksi yksi raitiotielinja sekä viisi linja-autolinjaa. Kadun länsireunassa kulkee pyöräilyn pääreitti jalkakäytävän yhteydessä. Raitiotie sijaitsee nykyisin kadun itäreunassa omassa tilassaan.

Pasilankadun itäreunaan on tulossa Keskustakorttelin sekä Ratapihakortteleiden asemakaavojen myötä maankäyttöä katualueen reunaan. Kadun järjestelyitä on tästä syystä muutettava siten, että raitiotie siirretään nykyiseltä paikaltaan kadun keskelle. Samalla myös kadulla kulkevat linja-autolinjat siirretään kulkemaan samoille kaistoille. Pyöräilyjärjestelyt muutetaan nykyisestä vastaamaan uutta maankäyttöä muuttamalla kadun länsireunan pyörätie kadun molemmin puolin oleviksi pyöräkaistoiksi "Kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkon tavoitetila 2025" mukaisesti.

Pasilankadun keskimääräinen arkivuorokausiliikenne oli vuonna 2012 suunnittelualueella 15 000 ajoneuvoa. Kadun liikennemäärän on



ennustettu vähenevän 5 000 ajoneuvoon vuorokaudessa vuonna 2035 johtuen Pasilan katuverkon muutoksista.

## Suunnitelma

Liikennesuunnitteluosastolla on laadittu Pasilankadun liikennesuunnitelma välille Esterinportti Kyllikinportti (piirustus 6311-34). Suunnitelmassa Pasilankadun järjestelyitä muutetaan nykyisestä siten, että raitiotiekiskot siirretään kadun keskelle. Myös linja-autoliikenne kulkee kadun keskellä. Joukkoliikenteen kaistojen molemmin puolin on istutuskaistat. Pyöräliikenne kulkee ajoratojen vieressä pyöräkaistoilla kadun molemmin puolin. Suunnitelmassa on myös Pasilankadun itäreunalla jalkakäytävä.

Fredriksberginkadun ja Maistraatinportin väliin on osoitettu istutuskaistan tilalle raitiotie- ja linja-autopysäkit. Pysäkit ovat 3,75 metriä leveitä ja 45 metriä pitkiä yhteiskäyttöpysäkkejä. Sekä ennen pysäkkiä että sen jälkeen on molemmin puolin neljä metriä leveät suojatiet.

Suunnitelma rajautuu etelässä Esterinportin liittymään. Jatko etelään ja siltä osin myös liittymän lopulliset järjestelyt ratkaistaan myöhemmin laadittavassa liikennesuunnitelmassa. Pohjoisessa suunnitelma rajautuu Kyllikinportin liittymään. Jatko pohjoiseen, uusi mahdollinen ajoyhteys liittymästä itään sekä liittymän lopulliset järjestelyt ratkaistaan myöhemmin laadittavassa liikennesuunnitelmassa.

Esterinportille on suunniteltu pyöräkaistat jotka yhtyvät Pasilanraitien kohdalla nykyiseen pyörätiehen Esterinpolulla. Pysäköinti muutetaan vinopysäköinniksi riittävän tilan saamiseksi pysäköiville autoille sekä polkupyörille.

Maistraatinportilla järjestelyt muutetaan vastaamaan Keskustakorttelin myötä Pasilankadun itäpuolelle tulevaa uuden kadun järjestelyitä. Järjestelyitä on tarkoitus selkeyttää nykyisestä muun muassa siirtämällä portin keskivaiheilla oleva suojatie suuremmin jalankulkureitille. Portin länsipäässä olevat linja-autojen pysäköintipaikat poistetaan ja kohtaan toteutetaan kääntöpaikka sekä istutusalue.

Kyllikinportilla portin eteläreunassa idän suuntaan kulkeva raitiotie siirretään pohjoiselle ajoradalle toisen raitiotien yhteyteen. Eteläreunaan siirretään pysäköintiä sekä toteutetaan kääntöpaikka. Järjestelyllä selkeytetään Pasilankadun ja Kyllikinportin liittymään myöhemmin tulevia järjestelyitä, jolloin Ratapihakortteleista tuodaan liittymään neljäs haara.



### Vuorovaikutus

Suunnitelma on tehty yhteistyössä rakennusviraston, HKL-liikelaitoksen, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) sekä Keskustakorttelin toteuttajan kanssa.

### Kustannukset

Alustava kustannusarvio liikennesuunnitelman toteuttamisesta on noin (alv 0 %):

Pasilankadun järjestelyt lukuun ottamatta	1 800 000 €
raitiotiejärjestelyitä	
Raitiotiejärjestelyt	1 000 000 €
<b>Yhteensä (alv 0 %)</b>	<b>2 800 000 €</b>

### Aikataulu ja kaavoitus

Pasilankadusta suunnitellaan ensivaiheessa osuus Esterinportti Kyllikinportti. Kohdan liikennesuunnitelma on aikataulullisesti tärkeä Pasilan Keskustakorttelin työnaikaisten järjestelyiden suunnittelun kannalta. Työnaikaisten järjestelyiden suunnittelussa tarvitaan raitiotiekiskojen lopullinen sijainti ylimääräisten siirtojen välttämiseksi. Rakennusvirastossa laaditaan kohdan katusuunnitelmaa, jotta työnaikaisissa järjestelyissä voidaan toteuttaa raitiotiekiskot oikealle paikalle jo alkuvaiheessa. Katusuunnitelmaa varten on tarpeen laatia liikennesuunnitelma kadun lopullisista liikennejärjestelyistä alueelta, jossa tehdään muutoksia raitiotiejärjestelyihin. Kadun lopulliset, liikennesuunnitelman mukaiset järjestelyt on tarkoitus toteuttaa vuonna 2019.

Pasilankadun etelä- ja pohjoisosan järjestelyistä laaditaan liikennesuunnitelma, jossa esitetään myös muuttuvat järjestelyt Esterinportin ja Kyllikinportin liittymien osalta. Suunnitelma laaditaan, kun Pasilankadun eteläosan tulevat raitiotiejärjestelyt ovat selkeytyneet sekä pohjoisessa Radiokadun ja Pasilankadun liittymäjärjestelyt on saatu ratkaistua.

### Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

### Lisätiedot

Harri Verkamo, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37127  
harri.verkamo(a)hel.fi  
Dan Mollgren, arkkitehti, puhelin: 310 37326



20.05.2014

Lsp/1

dan.mollgren(a)hel.fi

## Liitteet

- |   |                   |
|---|-------------------|
| 1 | Sijaintikartta    |
| 2 | Piirustus 6311-34 |

## Otteet

<b>Ote</b>	<b>Otteen liitteet</b>
Helsingin seudun liikenne	Muutoksenhakukielto, valmistelu

## Tiedoksi

Yleisten töiden lautakunta/Raimo K. Saarinen  
HKL-liikelaitos/Matti Lahdenranta

## Päätöshistoria

Kaupunkisuunnittelulautakunta 13.05.2014 § 147

HEL 2014-005949 T 08 00 00

Hankenro 0855\_9, karttaruutu G4/S2-4

### Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti panna asian pöydälle.

### Käsittely

13.05.2014 Pöydälle

Pöydällepanoehdotus:  
Outi Silfverberg: Pyydän asian viikoksi pöydälle.

### Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmoskoski

### Lisätiedot

Harri Verkamo, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37127  
harri.verkamo(a)hel.fi  
Dan Mollgren, arkkitehti, puhelin: 310 37326  
dan.mollgren(a)hel.fi



20.05.2014

Lsp/2

## 2

### Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle raitioliikenteen linjastosuunnitelmasta 2014-2024 (a-asia)

HEL 2014-004594 T 08 00 02

#### Lausuntoehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta antaa lausunnon kaupunginhallitukselle.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä on laatinut raitioliikenteen linjastosuunnitelman 2014-2024 luonnoksen yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston ja HKL-liikelaitoksen kanssa.

Raitioliikenteen linjastosuunnitelman 2014–2024 keskeisin tavoite on ollut huomioida raitioverkon lähitulevaisuuden laajennusten vaikutukset nykylinjastoon. Raitioliikennettä on tarkoitus laajentaa lähitulevaisuudessa mm. Jätkäsaareen, Hernesaareen, Ilmalaan, Laajasaloon ja Kalasatamaan. Tavoitteena on ollut laatia tehokas ja selkeä linjasto, joka vastaa mahdollisimman monen matkustajan liikkumistarpeisiin ja kasvattaa siten joukkoliikenteen matkustajamäärää ja lipputulota. Lisäksi on huomioitu kaluston kasvu: matalalattiaiset raitiovaunut ovat selvästi suurempia kuin aikaisemmat nivelvaunut.

Suunnitelma muodostaa hyvän lähtökohdan raitioliikenteen kehittämiseksi ja laajentamiseksi lähivuosina. Esitetyllä linjastolla koko raitioliikennejärjestelmän tehokkuutta voidaan parantaa raitioverkon laajentamisen yhteydessä. Suunnitelman mukaisen linjaston liikennöinti on vuositasolla 0,82 miljoonaa euroa edullisempaa kuin vertailuvaihtoehdon 0+ liikennöinti. Vertailuvaihtoehdossa raitiolinjasto on ulotettu uusille asuinalueille, mutta nykyiseen raitiolinjastoon on tehty muutoin vain vähäisiä muutoksia.

Linjaston suunnittelussa on huomioitu aikataulujen yhteensovittaminen, jolloin vilkkaimmille osuuksille saadaan useamman linjan muodostama tasainen vuoroväli ja runkolinjatyyppinen palvelu. Linjaston perusvuoroväli on 10 minuuttia, jolloin yhteisille osuuksille saadaan noin 5 minuutin vuoroväli. Vilkkaimmilla linjoilla 4 ja 10 ruuhka-ajan vuoroväli on 6 minuuttia. Heikkoudeksi jää sunnuntain vuorovälien säilyttäminen nykyisellä tasolla 12 minuutissa. Sunnuntain merkitys kauppaja- ja tapahtumapäivänä on kasvanut ja kaupungin elinvoiman kannalta muiden päivien perusvuoroväliä vastaava 10 minuutin vuoroväli olisi perusteltu erityisesti kauppakeskustaa ja satamayhteyksiä palvelevilla linjoilla.



Linjastosuunnitelmassa esitetään nykyisten rengaslinjojen 2/3 ja 7A/7B purkamista. Vaikka rengaslinjat tarjoavat jonkin verran hyödyllisiä yhteyksiä, niitä on käytännössä mahdotonta liikennöidä sekä luotettavasti että aitoina renkaina. Luotettava liikennöinti edellyttää päätepysäkkitasauksia, jolloin päätepysäkin yli kulkevia matkoja ei tosiasiallisesti palvella rengaslinjana. Ilman päätepysäkkitasauksia liikennöinti on epäluotettavaa, jolloin ajoajoista joudutaan tekemään tarpeettoman pitkiä. Rengaslinjojen purkamisen vastineeksi suunniteltu linjasto parantaa poikittaisia yhteyksiä tihentämällä vuoroväliä Helsinginkadulla ja tarjoamalla uusia yhteyksiä Kalliosta ja Pasilasta Meilahteen ja Käpylästä Töölöön. Linjalle 1 esitetty viikonloppuliikenne parantaa myös Käpylän yhteyksiä.

Linjaston muutokset on suunniteltu toteuttaviksi vaiheittain arviolta vuodesta 2017 vuoteen 2024. Linjaston toteuttaminen edellyttää ensimmäisenä uusia raitioiteita Välimerenkadulle ja Reijolankadulle. Näiden rataosuuksien suunnittelu on syytä käynnistää mahdollisimman pian. Kiireellisesti on suunniteltava myös Meilahteen esitetty kääntöpaikka. Reijolankadun raitiotien ja Meilahden kääntöpaikan investoinnit ovat alustavien kustannusarvioiden perusteella kannattavia, kun huomioidaan linjastosuunnitelman toteuttamisesta saatavat säästöt verrattuna 0+ -vaihtoehtoon.

Linjastosuunnitelman laatimisen yhteydessä on tarkasteltu Välimerenkadun radan kannattavuutta. Välimerenkadun raitiotien hyöty-kustannussuhde on 1,37 verrattuna liikennöintiin keskustasta nykyisen Itämerenkadun radan kautta. Lisäksi Välimerenkadun linjaus palvelee selvästi paremmin Jätkäsaaren kasvavan alueen tarpeita. Reijolankadun ja Välimerenkadun radat olisi perusteltua ottaa käyttöön samanaikaisesti, jotta niihin liittyvät linjaston muutokset voitaisiin tehdä kerralla. Toistuvat linjastomuutokset ovat matkustajien kannalta huono vaihtoehto.

Suunnitelmassa esitetty yhteys Pasilasta Meilahteen on toteutettavissa vasta Pasilan keskuskorttelin työnaikaisten liikennejärjestelyjen päätyttyä arviolta vuonna 2021. Ennen yhteyden toteuttamista on arvioitava tarkemmin linjaston vaihtoehtoja Länsi-Pasilassa ja vaihtoehtoja on keskusteltava asukkaiden, yritysten ja muiden sidosryhmien kanssa. Tavoitteena tulisi olla, että Pasilan raitioliikenteen järjestelyt voidaan toteuttaa ja Ilmalan raitiotie ottaa käyttöön samanaikaisesti heti työnaikaisten järjestelyjen päätyttyä.

Suora yhteys Pasilasta Meilahteen on tavoiteltava, koska bussiliikenne kyseisellä välillä on erittäin kuormittunut. Suunnitelmassa esitetty mahdollisuus harventaa runkolinjan 500 (Jokeri 0) vuoroväli neljästä minuutista kuuteen minuuttiin raitiotien toteutumisen myötä alentaisi





liikennöintikuluja 120 000 euroa vuodessa ja helpottaisi merkittävästi linjan 500 luotettavaa liikennöintiä. Linja olisi muutoksesta huolimatta edelleen hyvin kuormitettu. Jatkossa on perusteltua tarkastella laajemmin bussiliikenteen ja raitioliikenteen tavoitelinjastoja ja työnjakoa Pasilan tasolla, kuten suunnitelman jatkotyötarpeissa on esitetty.

Suunnitelmassa esitetään raitiolinjan 2 siirtämistä Topeliuksenkadulle ja Nordenskiöldinkadulle suunnitellulle raitiotielle, mutta tämä muutos ei ole välttämätön suunnitelman toteuttamiseksi. Esitetty ratkaisu kuitenkin tukee kyseisen raitiotien yleissuunnittelua ja kannattavuuden arviointia. Topeliuksenkadun ja Nordenskiöldinkadun raitiotien mahdollisesta toteuttamisesta päätetään erikseen yleissuunnitelman valmistuttua.

Suunnitelmassa esitetään, ettei Fredrikinkadulle Kamppiin vuonna 2009 valmistuneella radalla olisi toistaiseksi raitioliikennettä. Käytöstä poistuva rataosuus olisi noin 400 metriä pitkä. Toisaalta Kampin aluetta palveltaisiin liikennöimällä Kampintorin pysäkin kautta kulkevaa rataa kahdella linjalla nykyisen yhden sijasta. Muutoksen perusteluna on bussi- ja raitiovaunuliikenteen työnjaon selkeyttäminen: Töölöstä Kamppiin liikennöidään busseilla ja Töölöstä keskustaan liikennöidään raitiovaunuilla. Työnjakoa olisi mahdollista muuttaa, jos aikaisemmin alustavasti suunniteltu rata Kampista Fredrikinkatua etelään Bulevardille rakennettaisiin. Suunnitelman mukainen linja 1 olisi oikaistavissa Fredrikinkadulle. Kyseisestä rataosuudesta ja tarvittavista linjastomuutoksista olisi perusteltua tehdä yleissuunnitelma ja arvioida mahdollisuudet toteuttaa rataosuus siten, että raitioliikenne Fredrikinkadulla Kampissa jatkuisi keskeytyksittä. Bussiliikenne kyseisellä osuudella on nykyisellään erittäin kuormittunutta.

Suunnitelmaan ei ole sisällytetty Laajasalon ja Kalasataman raitioiteita, koska niiden suunnitteluun liittyy edelleen merkittäviä epävarmuustekijöitä mm. Hanasaaren voimalaitoksen ja Laajasalon raitiotien linjausvaihtoehtojen osalta. Laajasalon ja Kalasataman raitiolinjasto suunnitellaan erikseen vuosien 2014 ja 2015 aikana, kun muista niihin vaikuttavista suunnitelmista on saatu riittävä varmuus.

Raitioliikenteen pidemmän aikavälin tavoitteellisesta laajuudesta ja roolista joukkoliikennejärjestelmässä valmistellaan esitys vuoden 2014 aikana osana kaupungin strategiaohjelman mukaista poikkihallinnollista ratikkaprojektia. Ratikkaprojekti päivittää myös uusien rataosuuksien tavoiteaikataulut linjastosuunnitelman lopputulokseen ja uusien alueiden kaavoitustilanteeseen perustuen. Jatkossa aikatauluja tarkistetaan vuosittain investointien suunnittelun tueksi.

## Esittelijän perustelut

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

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

**Puhelin**  
  
**Faksi**  
+358 9 310 37409

**Y-tunnus**  
  
**Tilinro**  
F10680001200062637  
**Alv.nro**



Kaupunginhallitus on pyytänyt kaupunkisuunnittelulautakunnalta lausuntoa 30.5.2014 mennessä koskien Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän laatimaa luonnosta raitioliikenteen linjastosuunnitelmasta 2014–2024. Suunnitelma on laadittu yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston ja HKL-liikelaitoksen kanssa.

Helsingin seudun liikenteen lausuntopyyntö sisältää tiivistelmän suunnitelmasta.

HSL on vastannut suunnitelman asukasvuorovaikutuksesta. Vuorovaikutusta on järjestetty sekä koko työn ajan verkossa että alustavia linjastovaihtoehtoja käsitelleinä asukastilaisuuksina marras-joulukuussa 2013. Alustavista linjastovaihtoehdoista 0+, A ja B saatu palaute otettiin huomioon varsinaisen linjastoluonnoksen laatimisessa.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

**Liitteet**

- 1 HSL:n lausuntopyyntö, raitioliikenteen linjastosuunnitelma 2014-2024
- 2 Raitioliikenteen linjastosuunnitelman 2014-2024 luonnos 17.3.2014
- 3 Kartta suunnitelman linjastosta



20.05.2014

Vp/5

## 5

### Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto tarkastuslautakunnalle vuoden 2013 arviointikertomuksesta (b-asia)

HEL 2014-004186 T 00 03 00

#### Lausuntoehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta antaa tarkastuslautakunnalle seuraavan lausunnon vuoden 2013 arviointikertomuksen kohdista 2.2, 3.2, 4.1.2–4.1.3, 4.3.1 ja 4.7.1.:

Kohta 2.2 Sitovien toiminnallisten tavoitteiden seurannan ja dokumentoinnin puutteet

Tarkastuslautakunta toteaa, että

- kaikkien hallintokuntien tulee tallentaa tilinpäätöstyötilaan tilinpäätösohjeistuksen mukaisesti sellaiset dokumentit, joiden perusteella sitovien tavoitteiden toteutuminen voidaan varmentaa koko vuoden ajalta.
- sosiaali- ja terveystieteiden osastoille on asetettava sitovat tavoitteet siten, että niiden toteutuminen voidaan dokumentoidusti osoittaa. Viraston tulee varmistaa, että tavoitteen toteutumisen varmentava tieto saadaan tietojärjestelmistä kattavasti.
- kulttuurikeskuksen tulee kehittää toiminnanohjausjärjestelmäänsä ja sen käyttöä siten, että järjestelmästä saadaan suoritettujen osalta luotettavaa tietoa.

Kaupunkisuunnittelulautakunta toteaa, että kaupunkisuunnitteluvirasto on tallentanut tilinpäätöstyötilaan sitovien tavoitteiden toteutumadokumentit tilinpäätösohjeistuksen mukaisesti.

Kohta 3.2 Talousarvioraamin ohjausvaikutus ja sitovien taloudellisten tavoitteiden sitovuus

Tarkastuslautakunta toteaa, että

- lauta- ja johtokuntien tulee sitoutua kaupunginhallituksen päättämään talousarvioraamiin ja kaupunginvaltuuston päättämään sitovaan määrärahasoon. Päätökset viraston talouden tasapainottamiseksi tulee tehdä heti, kun määrärahojen ylittymisriski havaitaan.
- lauta- ja johtokuntien tulee raportoida mahdolliset ylitystarpeet ja niiden johdosta aiheutuvat talouden sopeuttamisen toimenpiteet talouden toteutumisennusteiden yhteydessä kaupunginhallituksen päätöksen mukaisesti.



Kaupunkisuunnittelulautakunta toteaa, että kaupunkisuunnitteluvirasto on toiminut talousarvion puitteissa.

#### Kohta 4.1.2 Hankinta- ja kilpailuttamisosaaminen palveluhankinnoissa

Tarkastuslautakunta toteaa, että

- kaupunginhallituksen tulee perustaa hankintastrategian mukaisesti ohjausryhmä vastaamaan hankintojen yleisestä ohjauksesta ja koordinoinnista.
- hankintaprosessin sujuvoittamiseksi hallintokuntien tulee olla yhteydessä hankintakeskukseen jo varhaisessa vaiheessa käynnistäessään merkittäviä palveluhankintoja.
- hankintakeskuksen, oikeuspalvelujen ja Oiva Akatemian on varmistettava palveluhankintojen osaaminen jatkuvalla ja päivittyvällä täsmäkoulutuksella hallintokuntien asiantuntijoille.
- hankintakeskuksen ja oikeuspalvelujen tulee lisätä tiedottamista hankintoihin liittyvästä neuvonnasta. Hallintokunnille tulee tarjota väline hankintatarpeistaan ja -suunnitelmistaan tiedottamiseen siten, että mahdollisuus tehdä hankintayhteistyötä ja yhteiskilpailutuksia paranee.

Kaupunkisuunnittelulautakunta toteaa, että kaupunkisuunnitteluvirastossa tehdään lukumääräisesti paljon konsulttipalveluita koskevia palveluhankintoja. Tyypillisesti viraston palveluhankinnat ovat luonteeltaan sellaisia, joihin ei hankintakeskuksella ole vaadittavaa erityisosaamista. Viraston hankinnat eivät ole euromääräisesti mitaten merkittäviä kaupungin mittakaavassa.

Virastolla on intranetissä omat, viraston tarpeisiin räätälöidyt seikkaperäiset ohjeet malliasiakirjoineen hankinta-asioiden valmistelua varten. Ohjeet ja mallit pidetään ajan tasalla.

Virastossa toimii hankintatiimi johon kuuluvat viraston lakimies, suunnittelija ja osastojen hankinta-asioita hoitavat sihteerit. Hankintatiimin jäsenet toimivat hankinta-asiantuntijoina. Hankintatiimissä käydään läpi tarjousasiakirjat, saadut tarjoukset, hankintapäätökset ja laadittavat hankintasopimukset. Tarvittaessa käytetään oikeuspalveluiden asiantuntemusta.

Viraston hankintaosaamista pidetään yllä jatkuvalla kouluttautumisella. Hankinta-asiantuntijat osallistuvat kaupungin omaan ja ulkopuolisten kouluttajien järjestämään hankintakoulutukseen säännöllisesti osaamisen ylläpitämiseksi.



Hankintayhteistyö ja yhteiskilpailutukset muiden hallintokuntien kanssa tulevat harvoin kyseeseen viraston palveluhankintojen erityisluonteen vuoksi.

#### Kohta 4.1.3 Virastojen tietojärjestelmähankkeet

Tarkastuslautakunta toteaa, että

- hallintokuntien tulee arvioida ja seurata tietojärjestelmähankkeidensa kustannuksia ja hyötyjä riippumatta siitä, koetaanko hanke pakolliseksi.
- kaupunginkanslian tulee huomioida tietotekniikkaohjelman valmistelussa toimittajariippuvuuden keventämiseen liittyviä toimenpiteitä.

Kaupunkisuunnittelulautakunta toteaa, että kaupunkisuunnitteluvirastolla valmistui 2013 yksi hankeohjelman piirissä ollut hanke: Liikenneonnettomuusrekisterin päivitys. Päivitystarpeen aiheutti toisaalta teknisen alustan vanhentuminen ja toisaalta järjestelmän sujuvan yhteiskäyttöisyyden vaatimus poliisitoimen kanssa. Liikenneonnettomuusrekisterin yhteydessä ei ole tehty kustannus-hyötyanalyysijä, koska hyöty katsottiin ilmeiseksi eikä välttämättä rahassa mitattavissa olevaksi. Ei hankeohjelman piirissä olevissa pienemmissä projekteissa hyötyjä ja kustannuksia arvioidaan kaupunkisuunnitteluvirastossa systemaattisesti.

#### Kohta 4.3.1 Joukkoliikenneinvestointien kustannustehokkuus ja tarkoituksenmukaisuus

Tarkastuslautakunta toteaa, että

- kaupunkisuunnitteluviraston tulee ottaa huomioon muun muassa joukkoliikenteen maankäyttöhyödyt ja kaupunkitaloudelliset hyödyt liikennesuunnittelussa, jotta strategiset tavoitteet joukkoliikenteen suosimiseksi toteutuvat paremmin.
- kaupunkisuunnitteluviraston ja liikennelaitoksen tulee kiirehtiä toimenpiteitä joukkoliikenteen, erityisesti raitioliikenteen, nopeuttamiseksi.
- kaupunginhallituksen tulee vaikuttaa siihen, että Helsingin seudun liityntäpysäköintikäytäntöjä selkeytetään ja että seudun liityntäpysäköinnin kehitykselle, omistukselle ja ylläpidolle luodaan yhtenäiset toimintamallit yhteistyössä valtion ja muiden kuntien kanssa.

Kaupunkisuunnittelulautakunta toteaa, että kaupunkisuunnitteluvirasto pitää edellä mainittuja tarkastuslautakunnan esiin nostamia aiheita tärkeinä ja keskeisinä.



- Liityntäpysäköinnin tehokas järjestäminen on seudullinen kysymys, jossa yhtenä merkittävänä ongelmana on ollut isännättömyys. Liityntäpysäköinnin järjestämisessä hyödyt ja kustannukset kohdistuvat pääsääntöisesti eri tahoille, mikä on merkittävästi hidastuttanut liikennejärjestelmän kannalta tarkoituksenmukaisen liityntäpysäköintijärjestelmän toteuttamista. Liityntäpysäköinnin vastuista sekä kustannusjaosta valtio, lähtökunnan, määränpääkunnan ja muiden hyötyjien kesken on HSL:n koordinoimana laadittu esitys, jota ei kuitenkaan toistaiseksi ole tuotu päätettäväksi. Kaupunkisuunnitteluviraston edustajat ovat kiirehtineet päätöksentekoa ja tämän hetken käsityksen mukaan aihe on tulossa Helsingin seudun kuntien, HSL:n ja valtion käsiteltäväksi osana HLJ 2015 -suunnitelman käsittelyä.
- Raitioliikenteen edistäminen on nostettu kaupungin strategiaohjelmassa yhdeksi keskeisimmistä liikenteen kehittämistoimista niin sanotun ratikkaprojektin muodossa. Kaupunkisuunnitteluvirasto on kutsunut ratikkaprojektin ohjausryhmän koolle kesäkuussa 2013, mutta varsinainen laajamittainen työ ratikkaprojektissa on käynnistynyt talvella 2013-2014, jolloin kaupunkisuunnitteluviraston raitioliikenteen suunnitteluresursseja saatiin vahvistettua. Ratikkaprojekti toteutetaan yhteistyössä ainakin kaupunkisuunnitteluviraston, HKL:n, HKR:n, HSL:n ja kaupunginkanslian kesken. Yhtenä projektin keskeisimmistä tavoitteista on raitioliikenteen nopeuttaminen.
- Liikennehankkeiden vaikutusarvioinnin kehittäminen on keskeisessä asemassa, kun supistuneille investointiresursseilla pyritään aikaansaamaan mahdollisimman paljon korkealaatuista kaupunkiympäristöä. Liikennehankkeiden vaikutusarviointi on pitkään perustunut niin sanottuun yhteiskuntataloudelliseen vaikutusarviointiin (YHTALI), jota valtakunnallisesti on ohjeistanut Liikennevirasto. Tämä vaikutusarviointi soveltuu parhaiten järjestelmätason autoliikennehankkeiden vertailuun ja kaupunkiympäristössä YHTALLa onkin syytä täydentää niin, että keskeiset taloudelliset ja muut vaikutukset kaupungissa tulee otettua huomioon. Kaupunkisuunnitteluvirasto on tästä syystä toteuttamassa ns. kaupunkitaloudellisen arvioinnin kaikissa keskeisissä liikennehankkeiden valmistelu- ja päätöksentekoprosesseissa. Kaupunkitaloudellisessa arvioinnissa otetaan huomioon mm. maankäyttövaikutukset, vaikutukset kiinteistöjen arvoon ja verotuloihin. Vuonna 2014 kaupunkitaloudelliset arvioinnin tehdään mm. Raide-Jokerista ja Kruunusilloista.



#### Kohta 4.7.1 Vaikutusten arviointi kaavoituksessa

Tarkastuslautakunta toteaa, että

- kaupunkisuunnitteluviraston tulee jatkaa kaavojen yhdyskuntataloudellisten vaikutusten sekä tuleville käyttäjille koituvien taloudellisten vaikutusten arvioinnin kehittämistä siten, että kaupungille syntyvät myynti-, vuokra- ja verotuotot sekä tuleville käyttäjille aiheutuvat kustannukset ja hyödyt tulevat otetuiksi huomioon jo kaavoitusvaiheessa.

Kaupunkisuunnittelulautakunta toteaa, että kaupunkisuunnitteluvirasto on jatkanut asemakaavojen vaikutusten arvioinnin kehittämistä tarkastuslautakunnan asettamien suuntaviivojen mukaisesti yhteistyössä mm. kiinteistöviraston kanssa. Tämän lisäksi kaupunkisuunnitteluvirasto on osallistunut kaupunginkanslian työhön hankkeiden elinkeinovaikutusten arviointimenetelmän kehittämiseksi

#### Esittelijän perustelut

Helsingin kaupungin hallinnon ja talouden tarkastussäännön mukaan tarkastuslautakunnan tulee laatia kaupunginvaltuuston asettamien toiminnallisten ja taloudellisten tavoitteiden toteutumista arviointikertomus valtuustolle. Kertomuksesta tulee hankkia tarkastussäännön mukaisesti kaupunginhallituksesta ja muilta kaupungin toimielimiltä tarvittavat lausunnot valtuustolle toimitettavaksi. Tarkastuslautakunta pyytää kaupunkisuunnittelulautakunnan lausuntoa kertomuksen kohdista 2.2, 3.2, 4.1.2–4.1.3, 4.3.1 ja 4.7.1.

#### Lausuntopyyntö

Tarkastuslautakunta on pyytänyt kaupunkisuunnittelulautakuntaa antamaan asiasta lausunnon tarkastuslautakunnalle 21.5.2013 mennessä.

#### Esittelijä

virastopäällikkö  
Mikko Aho

#### Lisätiedot

Leila Koivulehto, erityissuunnittelija, puhelin: 310 37343  
leila.koivulehto(a)hel.fi  
Ville Lehmuskoski, liikennesuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 37079  
ville.lehmuskoski(a)hel.fi  
Päivi Pakarinen, lakimies, puhelin: 310 37126  
paivi.pakarinen(a)hel.fi  
Jarmo Suomisto, it-päällikkö, puhelin: 31 037095  
jarmo.suomisto(a)hel.fi  
Olavi Veltheim, asemakaavapäällikkö, puhelin: 310 37340  
olavi.veltheim(a)hel.fi



20.05.2014

Vp/5

---

## Oheismateriaali

1 Arviointikertomus 2013





20.05.2014

Lsp/3

### 3

## Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto valtuuston toivomusponnosta, joka koskee polkupyöräreitityksiä ja polkupyörrien säilytystiloja Keski-Pasilan keskustakorttelissa (b- asia)

HEL 2013-014836 T 00 00 03

### Lausuntoehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta antaa lausunnon kaupunginhallitukselle.

#### Lausunto

Keski-Pasilan keskustakorttelin kilpailun voittaja on kilpailuehdotuksessaan sitoutunut kilpailun ekologiseen kriteeriin Liikenne Tr1, jossa on määritetty polkupyöräpysäköintipaikkojen määrät eri toiminnoille seuraavanlaisesti:

- Asuinrakennuksille vähintään 1 ppp/30 k-m2, joista 75 % sijaitsee sisätiloissa
- Kauppa- ja liikerakennuksille 1 ppp/40 k-m2
- Marketit ja keskustavaratalot 1 ppp/100 k-m2
- Toimistot 1 ppp/90 k-m2

Muiden kuin asuntojen polkupyöräpaikat voi toteuttaa keskitettynä ratkaisuna (vuorottaiskäyttö), jolloin paikkoja voi olla vähemmän, kuitenkin vähintään 1 ppp/100 k-m2. Lisäksi laatuvaatimuksina ovat runkolukitusmahdollisuus, käytävätila telineiden välissä 1,75 metriä sekä telineiden tiheys 0,7 metriä.

Keskustakortteliin on tulossa yhteensä eri toiminnoille noin 3 400 polkupyöräpysäköintipaikkaa. Paikat sijoittuvat eri puolille keskusta. Asuntojen pyöräpaikoille on ajoyhteys Pasilansillalta. Keskuksen eteläreunalle on tulossa keskitetty pyöräpysäköintilaitos, johon on ajoyhteys sekä Pasilansillalta että Veturitieltä. Pasilan asemarakennuksen kolmelle sivulle on sijoitettu pyöräpaikat, joille on yhteys Pasilansillalta, Veturitieltä ja Ratapihantieltä.

Keskustakorttelia ympäröivän katuverkon suunnittelussa huomioidaan "Kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkon tavoitetilä 2025" mukaiset yhteydet.

### Esittelijän perustelut

#### Toivomusponsi

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

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

**Puhelin**  
  
**Faksi**  
+358 9 310 37409

**Y-tunnus**

**Tilinro**  
FI0680001200062637  
**Alv.nro**



20.05.2014

Lsp/3

Kaupunginvaltuusto päätti 13.11.2013 kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä Keski-Pasilan keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutuskilpailun ratkaisun. Samalla kaupunginvaltuusto hyväksyi äänin 47-2 Tuomas Rantasen toivomusponnen:

"Valtuusto edellyttää, että tämän eri liikennevälineiden solmukohdan jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota polkupyöräreitityksen toimivuuteen ja pyörien säilytystilan riittävyteen."

#### Lausuntopyyntö

Hallintokeskus on pyytänyt kaupunkisuunnittelulautakuntaa antamaan asiasta lausunnon 30.5.2014 mennessä.

#### Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

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

---

#### Postiosoite

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

#### Käyntiosoite

Kansakoulukatu 3  
Helsinki 10  
www.hel.fi/kaupunkisuunnittelu

#### Puhelin

**Faksi**  
+358 9 310 37409

#### Y-tunnus

#### Tilinro

FI0680001200062637  
**Alv.nro**



20.05.2014

Pj/1

---

**1**  
**Kaupungin viranomaisten päätösten seuraaminen**

**Päätösehdotus**

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

Liikennesuunnittelupäällikkö/yleiset asiat	9.5.2014
Asemakaavapäällikkö	13.5.2014

Esittelijä

puheenjohtaja  
Risto Rautava

Lisätiedot

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