



05.11.2013

Kokousaika 05.11.2013 15:30 - 18:13

Kokouspaikka Lautakunnan sali, Kansakoulukatu 3

Läsnä

Jäsenet

Rautava, Risto puheenjohtaja  
Soininvaara, Osmo varapuheenjohtaja  
Andersson, Hennariikka  
Loukoila, Eija  
Lovén, Jape  
Moisio, Elina  
Niiranen, Matti  
Packalén, Tom poistui 16:42, läsnä: 343-348 §  
Välimäki, Heta

Muut

Penttilä, Hannu apulaiskaupunginjohtaja  
saapui 15:36, läsnä: 344-355 §  
Tenkula, Tarja kaupunginhallituksen edustaja  
saapui 15:41, läsnä: 344-355 §  
Aho, Mikko virastopäällikkö  
Karsimus, Outi hallintopäällikkö  
Lehmuskoski, Ville liikennesuunnittelupäällikkö  
Manninen, Rikhard yleiskaavapäällikkö  
Veltheim, Olavi asemakaavapäällikkö  
Piimies, Marja yleiskaava-arkkitehti  
läsnä: 345 §  
Mäntymäki, Heikki viestintäpäällikkö  
Pakarinen, Päivi lakimies  
Venesmaa, Riitta johtava lakimies  
Kostio, Harri it-tukihenkilö  
Hietanen, Juha liikenneinsinööri  
läsnä: 351 §  
Kangas, Lauri liikenneinsinööri  
läsnä: 350 §  
Lähteenmäki, Niklas arkkitehti  
läsnä: 347 §  
Salastie, Riitta arkkitehti  
läsnä: 347 §  
Soini, Mari maisema-arkkitehti  
läsnä: 346 §



05.11.2013

---

Ström, Mikael	arkkitehti läsnä: 349 §
Varkemaa, Antti	arkkitehti läsnä: 346 §
Pikkarainen, Hanna	arkkitehti läsnä: 345 §
Tikkanen, Jari	liikenneinsinööri 351 §
Turunen Juha-Pekka	vuorovaikutussuunnittelija läsnä: 348 §, 351 §
Silfverberg, Leena	toimistopäällikkö läsnä: 348 §
Palo, Niko	liikenneinsinööri läsnä: 348 §
Kaalikoski, Mika	liikenneinsinööri läsnä: 348 §



05.11.2013

---

§	Asia
343	Vp/1 Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta
344	Vp/2 Ilmoitusasiat
345	Ykp/1 Kaupunkisuunnittelulautakunnan esitys rajatun rakennuskiellon määrittämiseksi kantakaupungin alueelle (nro 12218)
346	Akp/1 Vuosaaren Meri-Rastilan länsirannan alueen osayleiskaavaehdotuksesta tehdyt muistutukset, saapuneet kirjeet ja annetut lausunnot (nro 12155)
347	Akp/2 Kaupunkisuunnittelulautakunnan esitys kaupunginhallitukselle asuinkeuhkalojen ullakkorakentamista koskevan alueellisen poikkeamishakemuksen jatkamiseksi
348	Lsp/1 Nordenskiöldin aukion ja Mechelininkadun liikennesuunnitelma
349	Akp/3 Konala, Hilapellontie 2, asemakaavan muutosehdotus (nro 12216)
350	Lsp/2 Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma
351	Lsp/3 Helsingin pysäköintipolitiikka
352	Akp/4 Haagan Kivihaantie 1 ja 6 tonttien asemakaavan muutosehdotus (nro 12239)
353	Akp/5 Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle asemakaavan muutoshakemuksesta, joka koskee tonttia 31038/14, Lauttasaarentie 20
354	Akp/6 Poikkeamishakemus (Pihlajamäki, Johtokiventie 1a ja 1b)
355	Pj/1 Kaupungin viranomaisten päätösten seuraaminen



05.11.2013

Vp/1

## § 343

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

#### Päätös

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

Esittelijä

virastopäällikkö  
Mikko Aho

#### Päätösehdotus

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

Esittelijä

virastopäällikkö  
Mikko Aho



**§ 344**  
**Ilmoitusasiat**

**Päätös**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti merkitä tiedoksi seuraavat kaupunginvaltuuston, kaupunginhallituksen, kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtavan apulaiskaupunginjohtajan päätökset sekä asemakaavaosaston ilmoituksen:

**Kaupunginvaltuusto 9.10.2013 § 360**

Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä 10. kaupunginosan (Sörnäinen) korttelin nro 10587 tonttien nro 1-3 ja 10 asemakaavan muutoksen 9.4.2013 päivätyn piirustuksen nro 12189 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein. (HEL 2012-016154)

**Kaupunginvaltuusto 9.10.2013 § 361**

Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä 31. kaupunginosan (Lautasaari) korttelin nro 31038 tontin nro 12, tason -9.0 yläpuolella, ja katualueen (Otavantie) sekä maanalaisten tilojen (korttelin nro 31026 tontin nro 7 osan, korttelin nro 31039 tonttien nro 1, 3, 4, 12, 13 ja 14 osien, korttelin nro 31040 tontin nro 1 osan ja katualueiden) asemakaavan muutoksen 24.1.2012 päivätyn sekä 29.5.2012 ja 23.9.2013 muutetun piirustuksen nro 12079 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein. (HEL 2011-005708)

**Kaupunginvaltuusto 9.10.2013 § 362**

Kaupunginvaltuusto päätti hyväksyä 49. kaupunginosan (Laajasalo) korttelien nro 49287- 49302 ja puisto-, vesi- ja katualueiden sekä venesataman asemakaavan (Kruunuvuorenranta, Haakoninlahti 2) 13.11.2012 päivätyn ja 19.8.2013 muutetun piirustuksen nro 12130 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein. Asemakaavan myötä muodostuvat uudet korttelit nro 49287- 49302. (HEL 2011-004839)

**Kaupunginhallitus 28.10.2013 § 1127**

Kaupunginhallitus päätti pidentää 17. ja 28. kaupunginosien (Pasila ja Oulunkylä) alueella olevaa rakennuskieltoa maankäyttö- ja rakennuslain 53 §:n 2 momentin nojalla 31.12.2015 saakka.

Samalla kaupunginhallitus päätti todeta, että maankäyttö- ja rakennuslain 202 §:n perusteella tämä päätös tulee voimaan ennen



kuin se on saanut lainvoiman, ja että päätöksestä tulee kuuluttaa.  
(HEL 2013-011922)

Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja 14.10.2013  
§ 79

Kaupunginvaltuusto on 28.8.2013 hyväksynyt 11. kaupunginosan  
(Kallio) korttelin nro 305 tontin nro 3 (tason -4,0 yläpuolella)  
asemakaavan muutoksen nro 12118 (Toinen linja 3).

Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja  
päättyi todeta, että päätöksestä on maankäyttö- ja rakennusasetuksessa  
säädettyllä tavalla kuulutettu 11.10.2013, jolloin kaava on tullut  
voimaan. (HEL 2011-002809)

Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja 14.10.2013  
§ 80

Kaupunginvaltuusto on 28.8.2013 hyväksynyt 28. kaupunginosan  
(Oulunkylä, Maunula) korttelien 28214, 28219, 28221, 28270 ja 28271  
sekä puisto- ja katualueiden asemakaavan muutoksen nro 12154  
(Kuusikkopolun ympäristö).

Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja  
päättyi todeta, että päätöksestä on maankäyttö- ja rakennusasetuksessa  
säädettyllä tavalla kuulutettu 11.10.2013, jolloin kaava on tullut  
voimaan. (HEL 2011-005429)

Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja 14.10.2013  
§ 81

Kaupunginvaltuusto on 28.8.2013 hyväksynyt 33. kaupunginosan  
(Kaarela, Hakuninmaa, Kuninkaantammi) tonttien 33316/4 ja 5 osien  
sekä katu- ja lähivirkistysalueiden asemakaavan muutoksen nro 12166  
(Kuninkaantammen etelärinne).

Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja  
päättyi todeta, että päätöksestä on maankäyttö- ja rakennusasetuksessa  
säädettyllä tavalla kuulutettu 11.10.2013, jolloin kaava on tullut  
voimaan. (HEL 2011-001205)

#### Asemakaavaosaston ilmoitus

Pikkusuonkujan ympäristöön suunnitellaan kerrostaloja ja tutkitaan  
päivittäistavarakaupan sijoittamista.

Kaavan valmistelija on tavattavissa keskiviikkona 13.11. klo 18–20  
Pikkusuonkujan päiväkodissa, Pikkusuonkuja 3.



Kaavaa valmistelee arkkitehti Sari Ruotsalainen, puhelin 310 37373, sähköposti sari.ruotsalainen@hel.fi.

Esittelijä

virastopäällikkö  
Mikko Aho

Lisätiedot

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

**Päätösehdotus**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen merkitä tiedoksi seuraavat kaupunginvaltuuston, kaupunginhallituksen, kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtavan apulaiskaupunginjohtajan päätökset sekä asemakaavaosaston ilmoituksen:

**Kaupunginvaltuusto 9.10.2013 § 360**

Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä 10. kaupunginosan (Sörnäinen) korttelin nro 10587 tonttien nro 1-3 ja 10 asemakaavan muutoksen 9.4.2013 päivätyn piirustuksen nro 12189 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein. (HEL 2012-016154)

**Kaupunginvaltuusto 9.10.2013 § 361**

Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä 31. kaupunginosan (Lauttasaari) korttelin nro 31038 tontin nro 12, tason -9.0 yläpuolella, ja katualueen (Otavantie) sekä maanalaisten tilojen (korttelin nro 31026 tontin nro 7 osan, korttelin nro 31039 tonttien nro 1, 3, 4, 12, 13 ja 14 osien, korttelin nro 31040 tontin nro 1 osan ja katualueiden) asemakaavan muutoksen 24.1.2012 päivätyn sekä 29.5.2012 ja 23.9.2013 muutetun piirustuksen nro 12079 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein. (HEL 2011-005708)

**Kaupunginvaltuusto 9.10.2013 § 362**

Kaupunginvaltuusto päätti hyväksyä 49. kaupunginosan (Laajasalo) korttelien nro 49287- 49302 ja puisto-, vesi- ja katualueiden sekä venesataman asemakaavan (Kruunuvuorenranta, Haakoninlahti 2) 13.11.2012 päivätyn ja 19.8.2013 muutetun piirustuksen nro 12130 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein. Asemakaavan myötä muodostuvat uudet korttelit nro 49287- 49302. (HEL 2011-004839)

**Kaupunginhallitus 28.10.2013 § 1127**



Kaupunginhallitus päätti pidentää 17. ja 28. kaupunginosien (Pasila ja Oulunkylä) alueella olevaa rakennuskieltoa maankäyttö- ja rakennuslain 53 §:n 2 momentin nojalla 31.12.2015 saakka.

Samalla kaupunginhallitus päätti todeta, että maankäyttö- ja rakennuslain 202 §:n perusteella tämä päätös tulee voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman, ja että päätöksestä tulee kuuluttaa. (HEL 2013-011922)

Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja 14.10.2013  
§ 79

Kaupunginvaltuusto on 28.8.2013 hyväksynyt 11. kaupunginosan (Kallio) korttelin nro 305 tontin nro 3 (tason -4,0 yläpuolella) asemakaavan muutoksen nro 12118 (Toinen linja 3).

Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja päätti todeta, että päätöksestä on maankäyttö- ja rakennusasetuksessa säädetyllä tavalla kuulutettu 11.10.2013, jolloin kaava on tullut voimaan. (HEL 2011-002809)

Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja 14.10.2013  
§ 80

Kaupunginvaltuusto on 28.8.2013 hyväksynyt 28. kaupunginosan (Oulunkylä, Maunula) korttelien 28214, 28219, 28221, 28270 ja 28271 sekä puisto- ja katualueiden asemakaavan muutoksen nro 12154 (Kuusikkopolun ympäristö).

Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja päätti todeta, että päätöksestä on maankäyttö- ja rakennusasetuksessa säädetyllä tavalla kuulutettu 11.10.2013, jolloin kaava on tullut voimaan. (HEL 2011-005429)

Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja 14.10.2013  
§ 81

Kaupunginvaltuusto on 28.8.2013 hyväksynyt 33. kaupunginosan (Kaarela, Hakuninmaa, Kuninkaantammi) tonttien 33316/4 ja 5 osien sekä katu- ja lähivirkistysalueiden asemakaavan muutoksen nro 12166 (Kuninkaantammen etelärinne).

Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja päätti todeta, että päätöksestä on maankäyttö- ja rakennusasetuksessa säädetyllä tavalla kuulutettu 11.10.2013, jolloin kaava on tullut voimaan. (HEL 2011-001205)

Asemakaavaosaston ilmoitus



05.11.2013

---

Pikkusuonkujan ympäristöön suunnitellaan kerrostaloja ja tutkitaan päivittäistavarakaupan sijoittamista.

Kaavan valmistelija on tavattavissa keskiviikkona 13.11. klo 18–20 Pikkusuonkujan päiväkodissa, Pikkusuonkuja 3.

Kaavaa valmistelee arkkitehti Sari Ruotsalainen, puhelin 310 37373, sähköposti sari.ruotsalainen@hel.fi.

Esittelijä

virastopäällikkö  
Mikko Aho

Lisätiedot

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



## § 345

### Kaupunkisuunnittelulautakunnan esitys rajatun rakennuskiellon määrittämiseksi kantakaupungin alueelle (nro 12218)

HEL 2013-009213 T 10 03 05

#### Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle, että kantakaupunkiin määrätään rajattu rakennuskielto, joka koskee myymälä-, liike- ja toimitilojen muuttamista asuinkäyttöön, yleiskaavan laatimista varten maankäyttö- ja rakennuslain 38 §:n 1 momentin nojalla 17.9.2018 saakka liitteenä olevan 5.11.2013 päivätyn piirustuksen numero 12218 mukaisesti. Kielto koskee seuraavia kaupunginosia: 1. Kruunuhaka, 2. Kluuvi, 3. Kaartinkaupunki, 4. Kampi, 5. Punavuori, 6. Eira, 7. Ullanlinna, 8. Katajanokka, 9. Kaivopuisto, 10. Sörnäinen (osa), 11. Kallio, 12. Alppiharju, 13. Etu-Töölö, 14. Taka-Töölö, 15. Meilahti (lukuun ottamatta Seurasarta), 16. Ruskeasu, 18. Laakso, 21. Hermannin (osa), 22. Vallila, 23. Toukola (osa), 24. Kumpula, 25. Käpylä, 26. Koskela ja 31. Lauttasaari.

Rajattu rakennuskielto ei koske kortteleita, joilla on voimassa rakennuskielto asemakaavan laatimista varten maankäyttö- ja rakennuslain 53 §:n nojalla.

Rajattu rakennuskielto ei koske yksittäisten huoneistojen muuttamista asunnoiksi rakennuksen kolmannessa ja sitä ylemmissä kerroksissa, mikäli rakennuksen pääkäyttötarkoitus ei muutoksen myötä muutu.

Samalla kaupunkisuunnittelulautakunta päätti todeta, että yleiskaavan laatimista koskevan, rajatun rakennuskiellon aikana voidaan hankekohtaisesti arvioida poikkeamismenettelyllä, onko edellytyksiä myöntää lupa käyttötarkoituksen muuttamiseksi asumiseen.

#### Esittelijä

yleiskaavapäällikkö  
Rikhard Manninen

#### Lisätiedot

Marja Piimies, yleiskaava-arkkitehti, puhelin: 310 37329  
marja.piimies(a)hel.fi  
Anne Karlsson, johtava yleiskaavasuunnittelija, puhelin: 310 37444  
anne.karlsson(a)hel.fi  
Hanna Pikkarainen, arkkitehti, puhelin: 31037027  
hanna.pikkarainen(a)hel.fi  
Riitta Venesmaa, johtava lakimies, puhelin: 310 37451  
riitta.venesmaa(a)hel.fi

#### Liitteet



## Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen esittää kaupunginhallitukselle, että kantakaupunkiin määrätään rajattu rakennuskielto, joka koskee myymälä-, liike- ja toimitilojen muuttamista asuinkäyttöön, yleiskaavan laatimista varten maankäyttö- ja rakennuslain 38 §:n 1 momentin nojalla 17.9.2018 saakka liitteenä olevan 5.11.2013 päivätyn piirustuksen numero 12218 mukaisesti. Kielto koskee seuraavia kaupunginosia: 1. Kruununuhaka, 2. Kluuvi, 3. Kaartinkaupunki, 4. Kamppi, 5. Punavuori, 6. Eira, 7. Ullanlinna, 8. Katajanokka, 9. Kaivopuisto, 10. Sörnäinen (osa), 11. Kallio, 12. Alppiharju, 13. Etu-Töölö, 14. Taka-Töölö, 15. Meilahti (lukuun ottamatta Seurasaarta), 16. Ruskeasu, 18. Laakso, 21. Hermannin (osa), 22. Vallila, 23. Toukola (osa), 24. Kumpula, 25. Käpylä, 26. Koskela ja 31. Lauttasaari.

Rajattu rakennuskielto ei koske kortteleita, joilla on voimassa rakennuskielto asemakaavan laatimista varten maankäyttö- ja rakennuslain 53 §:n nojalla.

Rajattu rakennuskielto ei koske yksittäisten huoneistojen muuttamista asunnoiksi rakennuksen kolmannessa ja sitä ylemmissä kerroksissa, mikäli rakennuksen pääkäyttötarkoitus ei muutoksen myötä muutu.

Samalla kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen todeta, että yleiskaavan laatimista koskevan, rajatun rakennuskiellon aikana voidaan hankekohtaisesti arvioida poikkeamismenettelyllä, onko edellytyksiä myöntää lupa käyttötarkoituksen muuttamiseksi asumiseen.

## Tiivistelmä

Kantakaupungin alue (liitteenä olevan 5.11.2013 päivätyn piirustuksen numero 12218 mukaisesti) ehdotetaan asetettavaksi rajattuun rakennuskieltoon yleiskaavan laatimista varten suunnittelumahdollisuuksien turvaamiseksi. Rajattu rakennuskielto koskee myymälä-, liike- ja toimitilojen muuttamista asuinkäyttöön.

Rajattu rakennuskielto on tarpeellinen, jotta jo ennen yleiskaavan voimaantuloa voitaisiin turvata kantakaupungin säilyminen rakenteeltaan monipuolisena ja elävänä kaupunkiympäristönä. Uudessa yleiskaavassa tullaan linjaamaan mm. periaatteet myymälä-, liike- ja toimistotilojen osalta kantakaupungin asemakaavojen ajanmukaistamiseksi.

Rajatun rakennuskiellon aikana kaikki hankkeet arvioidaan tapauskohtaisesti. Kiellosta huolimatta toimitiloja voidaan edelleen



muuttaa asunnoiksi, mikäli se katsotaan tarkoituksenmukaiseksi. Poikkeamistoimivalta on kaupungilla, ja hakemusten käsittely on nopeaa.

Koska rajatun rakennuskiellon tarkoituksena on turvata yleiskaavaprosessin ajaksi kantakaupungissa ensisijaisesti kadunvarsiliiketilojen säilyminen sekä tuoda kokonaisten liikerakennusten käyttötarkoituksen muutokset tapauskohtaiseen harkintaan, rajattua rakennuskieltoa ei ole tarpeen ulottaa koskemaan yksittäisten huoneistojen muuttamista asunnoiksi rakennuksen kolmannessa tai sitä ylemmissä kerroksissa, mikäli rakennuksen pääkäyttötarkoitus ei muutoksen myötä muutu.

## Esittelijä

Alue

Ehdotettu rajattu rakennuskieltoalue koskee kantakaupunkia liitteenä olevan 5.11.2013 päivätyn piirustuksen numero 12218 mukaisesti.

Taustaa

Kantakaupungissa ja liikekeskustassa on tällä hetkellä runsaasti kiinnostusta muuttaa nykyisiä myymälä-, liike- ja toimistotiloja asumiseen. Myymälä- ja liiketiloille sekä erityyppisille toimitiloille on kysyntää eikä niitä kantakaupungin alueella juuri ole tyhjillään. Koska hankkeita on virinnyt niin paljon, kehitystä on pohdittava suhteessa tavoitteisiin kantakaupungin monipuolisen rakenteen turvaamiseksi.

Helsingin kantakaupungin rakenne monipuolisine toimintoineen on alueen vetovoimatekijä sekä yritysten että asukkaiden näkökulmasta. Kivijalkojen myymälä-, liike- ja keskustahakuiset toimitilat muodostavat elävän ja muuntuvan kaupunkiympäristön, joka on olennainen osa kantakaupungin ja liikekeskustan toiminnallista rakennetta.

Vetovoimaisuutta lisäävät hyvä joukkoliikenteen saavutettavuus, keskustan palvelut sekä toisten yritysten läheisyyden tuoma synergiaetu. Toimintojen keskittyminen erityisesti kaupunkien keskustoihin, riittävän lähelle toisiaan synnyttää vuorovaikutusprosesseja ja riittävä kilpailu mahdollistaa erikoistumista, millä on ratkaiseva merkitys kaupunkituottavuuden kasvuun. Suuri osa koko Helsingin seutukunnan arvonlisäyksestä (bkt:stä) tuotetaan Helsingin keskustassa ja sen lähetyvillä.

Viimeisen kahden vuoden aikana kaupunkisuunnitteluvirastoon on tullut kyselyitä käyttötarkoituksen muutoksesta asunnoiksi noin 60. Näistä puolessa on kyseessä koko tontin käyttötarkoituksen muutos. Seitsemässä tapauksessa päätös on jo tehty ja 13 hanketta on



parhailaan vireillä. Lisäksi yksittäisten maantason myymälätilojen osalta on jätetty lukuisia käyttötarkoituksen muutoshakemuksia. Erityisen muutosalttiita alueita tänä aikana ovat olleet Kamppi ja Katajanokka, mutta kyselyjä ja hankkeita on miltei kaikilla kantakaupungin alueilla.

#### Asuminen

Asuminen kantakaupungissa on lisääntynyt, mikä on kaupungin kehittymisen kannalta myönteistä. Sama ilmiö on nähtävissä muuallakin maailmassa. Kantakaupungissa lähellä sijaitsevat työpaikat, kaupat, kahvilat, ravintolat ja kaupunkielämän mahdollistavat muut toiminnot ovat viime aikoina palauttaneet myös lapsiperheiden kiinnostuksen kantakaupunkiasumista kohtaan.

Tiivis, kantakaupunkimainen rakentaminen leviää vähitellen nykyistä kantakaupunkia laajemmalle alueelle ja uudet asuinalueet Länsisatamassa ja Kalasatamassa täydentävät kantakaupungin asuinalueita ja monipuolistavat kantakaupungin asuntorakennetta.

#### Myymälä-, liike- ja toimitilat

Kantakaupungin toimitiloilla on kova kysyntä ja muuta seutua selvästi korkeampi vuokrataso ja työpaikkatiheys. Yritysten sijoittumishalukkuus on suurin kantakaupungin alueella, mutta uutta tilantarjontaa ei ole vastaavasti ollut tarjolla.

Asemakaavavarantoja myymälä- ja liiketilojen osalta ei juurikaan ole koko kaupungissa. Ydinkeskustan ja sitä ympäröivien alueiden toimistojen ja kaupan kaavayksiköt ovat pitkälti täyteen rakennettuja. Toimistotilan käyttämätön rakennusoikeus kantakaupungissa on hyvin vähäinen, tyhjän toimistotilan osuus on keskustassa 3,3 % (9,4 % muualla Helsingissä). Myös myymälä- ja liiketilojen vajaakäyttöaste on alhainen (1,5 %), mikä kertoo tilojen suuresta kysynnästä suhteessa tarjontaan. Puhuttaessa vajaakäyttöasteesta on lisäksi otettava huomioon, että markkinoiden tasapainotilanteessa noin 4-5 % tilakannasta on tyhjänä.

Tiiviin ydinkeskustan vahvistaminen on kaupunkisuunnittelun tavoite. Ydinkeskusta on jo usean vuoden ajan "kasvanut sisäänpäin", eli uusia liiketiloja on rakennettu sisäpihoille, katutason alapuolelle ja täydentäen sekä laajentaen olemassa olevaa liikekeskustaa. Samojen periaatteiden mukaan kantakaupungin uusilla asuinalueilla kuten Jätkäsaarella ja Kalasatamassa maantasokerrokset keskeisten pääkatujen varsilla on asemakaavassa määrätty myymälä- ja liiketiloiksi.



Pienet kadunvarsitilat ja muut toimitilat antavat monipuolisia ja joustavia toimintamahdollisuuksia. Yrittäjien kannalta nämä tilat ovat suosittuja ja pienliiketoiminnan kannalta erittäin tarpeellisia. Kiinteistöjenomistajien taholla on kuitenkin kiinnostusta muuttaa tällä hetkellä varsinkin tyhjiä ja vähäisellä käytöllä olevia liiketiloja tai vajaakäyttöisiä toimitiloja yhä enemmän asumiseen paikoin korkeamman tuoton vuoksi erityisesti kantakaupungissa, mutta myös kaikkialla kaupungin alueella. Myös täysimääräisessä käytössä olevien toimitilojen ja liikehuoneistojen muuttamista asumiseen tiedustellaan.

Pitkään tyhjillään olleiden, suurempien tilojen osalta voi olla luontevaa harkita käyttötarkoituksen muutosta, ottaen kuitenkin huomioon sekä alueen toiminnallisen rakenteen säilymisen että tilojen soveltuvuuden asunnoiksi.

## Suunnittelutilanne

Helsingin uuden yleiskaavan laatiminen on käynnistynyt 2012. Kaupunkisuunnittelulautakunnan 20.11.2012 hyväksymän työohjelman ja lähtökohtien mukaan uuden yleiskaavan päätavoitteita ovat elinkeinoelämän edellytysten turvaaminen ja hyvä kaupunkielämä, johon liittyy viihtyisyys, palvelujen saavutettavuus ja erityisesti joukkoliikenteeseen kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuva liikkuminen.

### Yleiskaavan tavoitteita kantakaupungin osalta

Kaupungin tuominen takaisin kaupunkiin ja kantakaupungin laajentaminen on vahvana teemana yleiskaavan valmistelutyössä. Kantakaupunkiin kuuluu asumisen lisäksi erilaisten toimintojen kirjo. Kadun varren kävely-ympäristön yksi tärkeä tehtävä on palvella asukkaita. Tämän vuoksi pienliikkeiden runsaus katutasolla on pyrittävä turvaamaan. Kaupunkiasumisen houkuttavuutta ei tule heikentää yksipuolistamalla kaupunkirakennetta.

### Kantakaupungin asemakaavat

Kantakaupungissa on voimassa useita eri-ikäisiä asemakaavoja. Eri aikoina laaditut asemakaavat ovat rakenteeltaan ja lainsäädännön muutoksista johtuen erilaisia. Kantakaupungissa asemakaavat ovat monilta osin vanhentuneita. Voimassa olevissa asemakaavoissa on asuinkorttelit usein merkitty asuinkerrostalojen korttelialueeksi (AK), joissa sallitaan myymälä-, liike- ja toimistotilojen sijoittaminen esimerkiksi kadunvarsirakennuksen ensimmäiseen kerrokseen. Asemakaavoissa ei useinkaan vaadita myymälä-, liike- tai toimitilojen sijoittamista, joten asemakaavoilla ei pystytä turvaamaan kadunvarsiliiketiloiden tai toimitilojen säilymistä. Myös rakennussuojelun kannalta monia kantakaupungin kaavoja voidaan pitää vanhentuneena.



1970-luvulla kantakaupungin uudelleen kaavoituksessa sovellettiin periaatteita, joiden mukaan asemakaavaan merkittiin rakennusoikeus, joka oli pienempi kuin tontilla jo käytetty kerrosala. Useilla tonteilla oli jo toteutettu rakennus, jossa oli enemmän kerrosalaa. Tavoitteena oli kantakaupungin vanhan asuntorakennuskannan muodostaman miljööän säilyttäminen, vaikka rakennuksille ei merkitty suojelumerkintää.

#### Kaksitasoiset asemakaavamääräykset

Monissa 1970–1980-luvulla laadituissa kaavoissa on käytetty ns. kaksitasoisia asemakaavamääräyksiä. Määräyksillä on annettu helpotuksia ja poikkeuksia uudisrakentamista koskevista määräyksistä silloin, kun peruskorjataan olemassa olevia rakennuksia. Kaksitasoiset määräykset sallivat peruskorjaamisen uudisrakentamiseen verrattavalla tavalla, jos alkuperäisessä rakennusluvassa oleva käyttötarkoitus ei muutu sellaisissakin rakennuksissa, jotka sijaitsevat kaavaan merkityn rakennusalan ulkopuolella tai rakennusoikeus ylittyy. Ns. kaksitasoisilla kaavamääräyksillä on pyritty turvaamaan olemassa olevien rakennusten säilyminen. On ollut useita hankkeita, joissa alun perin toimistokäytössä ollut rakennus on haluttu muuttaa asuinkäyttöön.

#### Viranomaisyhteistyö

Päätösehdotusta kantakaupungin rajatusta rakennuskiellosta on valmisteltu yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston, rakennusvalvontavirasto, kiinteistöviraston ja hallintokeskuksen edustajien kanssa.

#### Perustelut ja jatkotoimet

Rajattu rakennuskielto on tarpeellinen, jotta jo ennen yleiskaavan voimaantuloa voitaisiin turvata kantakaupungin säilyminen toiminnoiltaan monipuolisena, viihtyisenä ja urbaanina kaupunkiympäristönä.

Koska rajatun rakennuskiellon tarkoituksena on turvata yleiskaavaprosessin ajaksi kantakaupungissa ensisijaisesti kadunvarsiliiketilojen säilyminen sekä tuoda kokonaisten liikerakennusten käyttötarkoituksen muutokset tapauskohtaiseen harkintaan, rajattua rakennuskieltoa ei ole tarpeen ulottaa koskemaan yksittäisten huoneistojen muuttamista asunnoiksi rakennuksen kolmannessa tai sitä ylemmissä kerroksissa, mikäli rakennuksen pääkäyttötarkoitus ei muutoksen myötä muutu.

Yleiskaavan tavoitteena on, että kantakaupungin sekoittunut rakenne säilyy.



Kivijalkaliiketilojen muuttaminen asunnoiksi on ristiriidassa kantakaupungin elävöittämissavoitteiden kanssa. Pienetkin muutokset kadunvarsitiloissa voivat olla seurauksiltaan merkittäviä kaikkien toimijoiden osalta. Kadunvarsitilojen joustava rakenne uhkaa hävitä ja erilaisten toimijoiden mahdollisuudet kapenevat, jos tarjolla ei enää ole tarpeen mukaan muuntuvia myymälä-, liike- tai toimistotiloja esimerkiksi aloitteleville yrittäjille.

Yleiskaavatyössä on mahdollista harkita keskeisen alueen määrittämistä, jossa ei sallita toimitilojen muuttamista asumiseen. Samalla, kun tavoitteena on varmistaa kantakaupunkiasumisen edellytykset, pyritään myös löytämään lisää toimitilakerrosalaa kaupunkituottavuuden lisäämiseksi.

Uudessa yleiskaavassa tullaan linjaamaan mm. periaatteet myymälä-, liike- ja toimistotilojen osalta kantakaupungin asemakaavojen ajanmukaistamiseksi. On ratkaistava, miten asemakaavojen vanhentuneet määräykset uudistetaan yleiskaavan tavoitteiden mukaisiksi. Yleiskaavaehdotus tullaan esittelemään kaupunkisuunnittelulautakunnalle loppuvuodesta 2015. Asemakaavallisen ratkaisun periaatteet tuodaan kaupunkisuunnittelulautakunnan päätettäväksi vuoden 2016 loppuun mennessä. Vanhentuneiden asemakaavojen uudistamisen menettelyjä on kaupunkisuunnitteluviraston mielestä syytä ottaa tarkasteluun myös maankäyttö- ja rakennuslain kehittämiskysymyksinä.

Rajatun rakennuskiellon aikana kaikki hankkeet arvioidaan tapauskohtaisesti. Rakennuskiellosta huolimatta toimitiloja voidaan edelleen muuttaa asunnoiksi, mikäli se katsotaan tarkoituksenmukaiseksi. Rajatun rakennuskiellon astuttua voimaan tullaan määrittelemään tarkemmat ehdot poikkeamishakemusten käsittelyyn yhteistyössä rakennusvalvontaviraston kanssa. Huomioitavia seikkoja ovat alueen monipuolisen rakenteen turvaaminen ja toimintaedellytysten säilyminen, lisäksi on arvioitava rakennuksen (tai sen osan) ja tontin soveltuvuus asuinkäyttöön. Hankkeissa, joissa rakennus on alun perin ollut asuinrakennus, asuinkäyttöön palauttaminen voisi olla riittävä peruste poikkeamiselle, mutta nämäkin hankkeet arvioidaan tapauskohtaisesti.

Poikkeamistoimivalta on kokeilulain myötä siirtynyt pääosin kunnalle (kaupunkisuunnittelulautakunta tai kaupunkisuunnitteluviraston päällikkö), joten hakemusten käsittely on nopeaa.

Yleissuunnitteluosasto on laatinut rakennuskieltoalueesta 5.11.2013 päivätyn piirustuksen nro 12218.

Esittelijä

yleiskaavapäällikkö



05.11.2013

Ykp/1

Rikhard Manninen

Lisätiedot

Marja Piimies, yleiskaava-arkkitehti, puhelin: 310 37329

marja.piimies(a)hel.fi

Anne Karlsson, johtava yleiskaava-suunnittelija, puhelin: 310 37444

anne.karlsson(a)hel.fi

Hanna Pikkarainen, arkkitehti, puhelin: 31037027

hanna.pikkarainen(a)hel.fi

Riitta Venesmaa, johtava lakimies, puhelin: 310 37451

riitta.venesmaa(a)hel.fi

Liitteet

1 Rakennuskieltokartta nro 12218/5.11.2013

Tiedoksi

Kaupunginhallitus  
Hallintokeskus/Suvi Rämö



## § 346

### Vuosaaren Meri-Rastilan länsirannan alueen osayleiskaavaehdotuksesta tehtyt muistutukset, saapuneet kirjeet ja annetut lausunnot (nro 12155)

HEL 2012-005546 T 10 03 02 00

Ksv 0608\_1, karttaruutu K4

## Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää 27.11.2012 päivätyn ja 5.11.2013 muutetun 54. kaupunginosan (Vuosaari) Meri-Rastilan länsirannan osayleiskaavaehdotuksen nro 12155 kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä, ja esittää etteivät tehtyt muistutukset, saapuneet kirjeet ja annetut lausunnot anna aiheita muihin toimenpiteisiin.

Lautakunta päätti muuttaa osayleiskaavaehdotusta kuten esityslistan liitteestä ja kaavaselostuksesta yksityiskohtaisesti ilmenee.

Samalla lautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle, ettei osayleiskaavaehdotusta aseteta uudelleen nähtäville.

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

Samalla lautakunta päätti antaa vuorovaikutusraportin mukaiset vastineet esitettyyn mielipiteeseen.

## Käsittely

Hylkäysehdotus:

Jape Lovén: Lautakunta päättäneen seuraavaa:

Meri-Rastilan länsirannan erityiset luonto- ja virkistysarvot ovat sellaisia, joita tulee vaalia. Tähän perustuen lautakunta päättää hylätä osayleiskaavaesityksen. Alueen jatkosuunnittelun tulisi pohjautua olemassa olevan asuinalueen tiivistämiseen ja mahdolliseen leirintäalueen rakentamiseen tulevaisuudessa. Esimerkiksi Rastilan Ratkaisu/Kaavavaihtoehtojen Kombinaatio-mallin mukaisesti. Näin menetellen arvokas ja ainutlaatuinen kaupunkimetsä voidaan jatkossakin säilyttää asukkaiden ja kaikkien helsinkiläisten ulkoilu- ja virkistyskäytössä.

Kannattajat: Elina Moisio

1 äänestys



JAA-ehdotus: Esityksen mukaan  
EI-ehdotus: Lautakunta päättäneen seuraavaa: Meri-Rastilan länsirannan erityiset luonto- ja virkistysarvot ovat sellaisia, joita tulee vaalia. Tähän perustuen lautakunta päättää hylätä osayleiskaavaesityksen. Alueen jatkosuunnittelun tulisi pohjautua olemassa olevan asuinalueen tiivistämiseen ja mahdolliseen leirintäalueen rakentamiseen tulevaisuudessa. Esimerkiksi Rastilan Ratkaisu/Kaavavaihtoehtojen Kombinaatio-mallin mukaisesti. Näin menetellen arvokas ja ainutlaatuinen kaupunkimetsä voidaan jatkossakin säilyttää asukkaiden ja kaikkien helsinkiläisten ulkoilu- ja virkistyskäytössä.

Jaa-äännet: 5

Hennariikka Andersson, Matti Niiranen, Tom Packalén, Risto Rautava, Heta Välimäki

Ei-äännet: 4

Eija Loukoila, Jape Lovén, Elina Moisio, Osmo Soininvaara

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Suoritettuna äänestyksessä esittelijän ehdotus voitti äänin 5-4.

Merkittiin, että kokouksessa on jaettu kaksi mielipidekirjettä.

Esittelijä

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

Lisätiedot

Antti Varkemaa, arkkitehti, puhelin: 310 37053  
antti.varkemaa(a)hel.fi

**Liitteet**

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Osayleiskaavaehdotuksen nro 12155 kartta, päivätty 27.11.2012, muutettu 5.11.2013
- 4 Osayleiskaavaehdotuksen nro 12155 selostus, päivätty 27.11.2012, muutettu 5.11.2013
- 5 Havainnekuva, 15.10.2013
- 6 Tehdyt muutokset
- 7 Vuorovaikutusraportti 28.4.2012, täydennetty 15.10.2013
- 8 Mielipidekirjeen ja muistutuksen lähettäneet -luettelo
- 9 Muistutukset ja kirjeet
- 10 Osa päätöshistoriaa
- 11 10.10.2013 jälkeen saapuneet mielipidekirjeet



05.11.2013

Akp/1

- 12 4.11.2013 jälkeen saapuneet mielipidekirjeet  
13 Osayleiskaavaehdotuksen nro 12155 selostus, päivätty 27.11.2012,  
muutettu 5.11.2013, päivitetty Kslk:n 5.11.2013 päätöksen mukaiseksi

## Otteet

### Ote

Ne muistutukset esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

### Otteen liitteet

Esitysteksti  
Muutoksenhakukielto, valmistelu  
Liite 6  
Liite 7

## Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen lähettää 27.11.2012 päivätyn ja 5.11.2013 muutetun 54. kaupunginosan (Vuosaari) Meri-Rastilan länsirannan osayleiskaavaehdotuksen nro 12155 kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä, ja esittää etteivät tehdyt muistutukset, saapuneet kirjeet ja annetut lausunnot anna aiheutta muihin toimenpiteisiin.

Lautakunta päättäneen muuttaa osayleiskaavaehdotusta kuten esityslistan liitteestä ja kaavaselostuksesta yksityiskohtaisesti ilmenee.

Samalla lautakunta päättäneen esittää kaupunginhallitukselle, ettei osayleiskaavaehdotusta aseteta uudelleen nähtäville.

Lisäksi lautakunta päättäneen antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastaukset kaupungin perusteltuna kannanottona tehtyihin muistutuksiin.

Samalla lautakunta päättäneen antaa vuorovaikutusraportin mukaiset vastineet esitettyyn mielipiteeseen.

## Esittelijä

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 11.12.2012 lähettää 27.11.2012 päivätyn 54. kaupunginosan (Vuosaari) Meri-Rastilan länsirannan osayleiskaavaehdotuksen nro 12155 kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä.

Päätös syntyi äänestyksen jälkeen, kuten päätöshistoriasta tarkemmin ilmenee.

Lautakunta päätti yksimielisesti ilman äänestystä hyväksyä seuraavan vastaehdotuksen:

Lautakunta piti tärkeänä, että Meri-Rastilan alueen jatkokaavoituksessa tutkitaan mahdollisuuksia ryhmä- ja omatoimirakentamiseen.



Osayleiskaavaehdotuksessa laajennetaan kerrostalovaltaista asuntoaluetta kävelyetäisyydellä metroasemasta. Metroaseman ja ostoskeskuksen ympäristö muutetaan keskustatoimintojen alueeksi. Ranta-alue osoitetaan virkistysalueeksi ja puistoksi. Keskeiset virkistysyhteydet säilytetään. Alueella sijaitsevan geologisen muodostuman keskeisin osa suojellaan.

Osayleiskaava mahdollistaa asuntojen kaavoittamisen noin 2 000 uudelle asukkaalle ja keskustatoimintojen kehittämisen metroaseman ympäristössä. Osayleiskaava antaa mahdollisuuden tasapainottaa alueen väestörakennetta ja ehkäistä alueellista eriarvoistumiskehitystä omistusasumista lisäämällä.

Osayleiskaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä 11.1.–11.2.2013.

Ehdotuksesta on tehty 27 muistutusta. Nähtävilläoloajan ulkopuolella on saapunut kaksi kirjettä. Ehdotuksesta ovat antaneet lausuntonsa kaupungin museo, kiinteistölautakunta, nuorisoasiainkeskus, opetusvirasto, pelastuslautakunta, yleisten töiden lautakunta, ympäristölautakunta, sosiaali- ja terveysvirasto, Helsingin Sähköverkko, Helsingin Energia, Helsingin kaupungin Liikennelaitos - liikelaitos HKL, HSL Helsingin seudun liikenne, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY, Uudenmaan liitto ja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Liikuntavirasto on ilmoittanut, ettei sillä ole huomautettavaa osayleiskaavaehdotuksesta.

## Muistutukset

Muistutuksissa arvosteltiin kaavaehdotuksen luontovaikutuksia ja luontoarvoista tehtyjen selvitysten huomioon ottamista ja kattavuutta. Asuntorakentamistarpeen ja sosiaalisten tavoitteiden ratkaisuksi esitettiin täydennysrakentamista nykyisillä rakennetuilla alueilla. Kaavaratkaisu nähtiin maakuntakaavan vastaisena ja osayleiskaavan laatimista pidettiin kyseenalaisena yleiskaavaprosessin jo käynnistyttyä. Suunnitteluprosessin vuorovaikutusta ja suunnittelukäytäntöjä pidettiin liian vähän osallistavana ja tulevien valitusten myötä prosessia hidastavana. Osayleiskaavan uutta rakentamisaluetta pidettiin rikkaille luotavana asuinalueena, joka lisää eriarvoisuutta.

Muistutusten johdosta luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaan alueen kaavamerkintää on tarkennettu ja luontotiedot on päivitetty osayleiskaavan selostukseen.

## Kirjeet



Ehdotuksesta on nähtävilläolon jälkeen lähetetty kaksi kiinteistölautakunnalle osoitettua kirjettä. Kirjeissä vedottiin kiinteistölautakuntaan lausuntoesityksen muuttamiseksi luontoalueen säilymistä puoltavaksi.

## Lausunnot

Lausunnoissa puollettiin osayleiskaavan hyväksymistä niissä esitetyin huomautuksin.

Lausunnoissa esitettiin kerrostalovaltaisen asuinalueen ja virkistysalueiden rajauksesta kritiikkiä: yleisten töiden lautakunta piti asuinaluetta liian suurena metsän monimuotoisuusarvojen ja kiinteistölautakunta liian pienenä asuntotuotanto- ja ilmastotavoitteiden kannalta. Virkistysyhteystarpeita esitettiin merkittäväksi kaavakarttaan reitteinä. Lisäksi esitettiin jatkosuunnittelussa huomioon otettavia tavoitteita mm. palveluhallintokuntien tarpeisiin, energiatehokkuuteen, katualueisiin, esteettömyyteen, meluntorjuntaan, viheralueiden luonnonmukaisena säilyttämiseen, pysäköintijärjestelyihin sekä kunnallisteknisiin järjestelmiin liittyen.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus katsoi, että kerrostalovaltaisen asuntoalueen laajentaminen kävelyetäisyydellä metroasemasta on raideliikenteeseen tukeutuvan yhdyskuntarakenteen kannalta myönteistä. ELY-keskus huomautti, että kaavaselostuksessa mainitut meluntorjunnan ja rakennusten ilmanvaihtoon kohdistuvat erityistarpeet on viety puutteellisesti itse kaavaan ja kaavaa tulisi tältä osin täydentää. Luontoarvojen osalta lausunnossa esitettiin rantavyöhykkeen viherkäytävän säilyttämistä metsäisenä myös VP-alueella, luo-merkityn tervalepikon ja rinnekorven ja sen lähiympäristön puuston säilyttämistä luonnontilaisena ja hulevesien hallintaa luontoarvot huomioiden.

Lausunnot on otettu huomioon siten, että osayleiskaavaehdotukseen tehtiin neljä muutosta. Katulinjausta on muutettu geologisen muodostuman pohjoispuolella. Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnon johdosta keskustatoimintojen alueille merkittiin asumisen osalta liikenteen ympäristöhaittojen suojaustarve asemakaavoituksessa selvitettäväksi. Virkistysyhteystarpeet merkittiin reiteiksi. Uudenmaan ELY -keskuksen ja yleistentöiden lautakunnan lausuntojen ja muistutusten johdosta luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeiden alueiden (luo) kaavamääräystä ja kaavaselostuksen kohtaa Osayleiskaava ja sen perustelut on täydennetty.

Vuorovaikutusraportissa esitetään tiivistelmät muistutuksista, kirjeestä ja lausunnoista sekä niiden vastineet laajemmin.



Tehdyistä muutoksista on neuvoteltu asianomaisten hallintokuntien ja ELY-keskuksen kanssa.

#### Tehdyt selvitykset

Ryhmärakentamisen edellytyksiä on periaatteellisella tasolla selvitetty kiinteistöviraston kanssa yhteistyössä, jotta toteutustapaa varten voidaan tarvittaessa osoittaa siihen soveltuvia tontteja. Ryhmä- ja omatoimirakentaminen huomioidaan Meri-Rastilan alueen tulevissa asemakaava- ja tontinluovutusprosesseissa.

#### Jatkotoimenpiteet

Tehdyt muutokset eivät ole olennaisia, joten ehdotusta ei ole tarpeen asettaa uudelleen nähtäville.

Esitystekstin liitteisiin tehdyt korjaukset kaupunkisuunnittelulautakunnan 15.10.2013 kokouksen jälkeen

- Esitystekstin liitteeksi on lisätty esityslistan 15.10.2013 julkaisemisen jälkeen saapuneet kuusi mielipidekirjettä.
- Liite 3 on vaihdettu, siihen on lisätty nähtävänä-riville päivämäärät ja poistettu päiväys-riviltä muutettu-sana ja päivämäärä
- Liite 4 on vaihdettu, siihen on vaihdettu em. korjattu liite ja lisätty yksi puuttunut liitesivu (pdf:n sivu nro 92).

#### Esittelijä

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

#### Lisätiedot

Antti Varkemaa, arkkitehti, puhelin: 310 37053  
antti.varkemaa(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Osayleiskaavaehdotuksen nro 12155 kartta, päivätty 27.11.2012, muutettu 5.11.2013
- 4 Osayleiskaavaehdotuksen nro 12155 selostus, päivätty 27.11.2012, muutettu 5.11.2013
- 5 Havainnekuva, 15.10.2013
- 6 Tehdyt muutokset
- 7 Vuorovaikutusraportti 28.4.2012, täydennetty 15.10.2013
- 8 Mielipidekirjeen ja muistutuksen lähettäneet -luettelo
- 9 Muistutukset ja kirjeet
- 10 Osa päätöshistoriaa
- 11 10.10.2013 jälkeen saapuneet mielipidekirjeet



05.11.2013

Akp/1

## Otteet

### Ote

Ne muistutukset esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

### Otteen liitteet

Esitysteksti  
Muutoksenhakukielto, valmistelu  
Liite 6  
Liite 7

## Tiedoksi

Kaupunginhallitus  
Hallintokeskus/Rämö

## Päätöshistoria

Kaupunkisuunnittelulautakunta 15.10.2013 § 330

Pöydälle 15.10.2013

HEL 2012-005546 T 10 03 02 00

Ksv 0608\_1, karttaruutu K4

### Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti panna asian pöydälle 5.11.2013 asti.

### Käsittely

15.10.2013 Pöydälle

Pöydällepanoehdotus:  
Matti Niiranen: Pyydän asian pöydälle.

Pöydällepanoehdotus:  
Risto Rautava: Pyydän asian pöydälle 5.11.2013 asti.

Merkittiin, että kokouksessa jaettiin pöydälle kaksi asiaan liittyvää mielipidekirjettä.

11.12.2012 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

27.11.2012 Pöydälle

08.05.2012 Ehdotuksen mukaan

24.04.2012 Pöydälle

### Esittelijä

asemakaavapäällikkö



05.11.2013

Olavi Veltheim

Lisätiedot

Antti Varkemaa, arkkitehti, puhelin: 310 37053  
antti.varkemaa(a)hel.fi

Sosiaali- ja terveystieteiden osasto 8.10.2013

HEL 2012-005546 T 10 03 02 00

Sosiaali- ja terveystieteiden osastolla on tarve saada Vuosaaren alueelle tiloja palvelukeskukselle ja palveluasumiselle. Kaavan keskustatoimintojen alue mahdollistaa viraston tarpeet ja soveltuu sijainniltaan palveluille. Kaavan joustavuus on tärkeää, jotta voidaan vastata muuttuviin palvelutarpeisiin.

Lisätiedot

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

Kiinteistövaltuutettu 18.04.2013 § 196

HEL 2012-005546 T 10 03 02 00

Päätös

Lautakunta päätti antaa kaupunkisuunnittelulautakunnalle Vuosaaren Meri-Rastilan osayleiskaavaehdotuksesta nro 12155 seuraavan lausunnon:

Alueen yleiskuvaus sekä maanomistus ja -hallinta

Osayleiskaava-alue on pääosin asemakaavoittamatonta metsä- ja ranta-aluetta. Alueeseen kuuluvat myös ostoskeskuksen ympäristö ja sen pohjoispuolella sijaitsevan Rastilan metroaseman ympäristö.

Suunnittelualue liittyy itäpuolella 1990-luvun alussa rakennettuun Meri-Rastilan kerrostaloalueeseen. Alueen erityispiirteinä ovat vuokra-asuntojen ja maahanmuuttajien suhteellisen suuret osuudet. Valtion tukemia vuokra-asuntoja on Meri-Rastilan osa-alueella pientalot mukaan lukien noin 45 % asutuskannasta. Vuokra-asuntoja on yhteensä noin 56 % ja omistusasuntoja 27 %.

Osayleiskaava-alue on kokonaisuudessaan kaupungin omistuksessa. Viheralueet ovat rakennusviraston hallinnassa. Keskustatoimintojen alueella sijaitseva liikekeskuksen tontti on vuokrattu kiinteistöyhtiölle.

Asunto- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden huomioiminen kaavoituksessa



Helsingin yksi keskeisin asuntopoliittinen ongelma on nykyisellään asuntojen kysyntään nähden alhaiset tuotantomäärät. Tämä on osaltaan nostanut asuntojen hintatasoa, joka on monilla alueilla muodostunut hyvin korkeaksi. Lisäksi kohtuuhintaiselle rakentamiselle on muun muassa maaperäolosuhteiden sekä korkeiden laatu- ja tehokkuustavoitteiden vuoksi Helsingissä nykyisellään vain vähän edellytyksiä.

Kaupunginvaltuuston vahvistaman Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön ohjelman (AM-ohjelma) mukaan asuntotuotannon määrällisenä tavoitteena on 5 000 asunnon vuotuinen asuntotuotanto, josta 3 600 asuntoa toteutetaan kaupungin luovuttamille tonteille. Paine asuntotuotantotavoitteiden nostamiselle kasvaa tulevaisuudessa entisestään, ja kaupunginhallitus onkin maaliskuussa 2013 osaltaan hyväksynyt tavoitteen nostaa asuntotuotantomäärä 5 500 asuntoon vuodessa. Tämä tarkoittaa muun ohella, että yleis- ja asemakaavoituksella tulee turvata riittävä lyhyen ja pitkän aikavälin tonttivaranto. Myös nykyinen maankäyttö- ja rakennuslaki edellyttää, että kaavoituksella turvataan riittävän asuntotuotannon edellytykset.

Helsingin kaupunginvaltuuston hyväksymässä strategiaohjelmassa 29.4.2011 on linjattu, että ilmastonmuutokseen vastaamiseksi kaupunkirakennetta eheytetään raideliikenneverkon palvelualueeseen tukeutuen esimerkiksi aseman seutujen rakentamista tiivistämällä. Tavoitteena strategiaohjelmassa on, että kaupunkirakennetta tiivistämällä joukkoliikenneyhteyksiin tukeutuen saavutettaisiin kasvihuonekaasupäästöjen ja liikenteen ympäristöhaittojen vähentyminen.

Nyt käsiteltävä osayleiskaava vastaa vain osin edellä mainittuihin asuntotuotannon määrällisiin ja kaupungin asettamiin ilmastopoliittisiin tavoitteisiin. Osayleiskaavassa esitetään yhdyskuntarakenteellisesti keskeiselle paikalle ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle sijoittuvalle alueelle uutta asuinrakennusoikeutta vain noin 75 000 - 90 000 k-m<sup>2</sup> eli noin 900 asunnolle (noin 2 000 asukasta). Tätä voitaneen pitää osayleiskaavatasoiselle maankäytön suunnittelulle hyvin alhaisena tasona. Kiinteistölautakunta pitää tärkeänä säilyttää alueella riittävät virkistysalueet alueen asukkaiden käyttöön, jotka lisäävät alueen asumisviihtyvyyttä ja lisäksi lisäävät kaikin puolin kaupunkilaisten virkistys- ja liikuntamahdollisuuksia.

Kaupunki on jo pitkään pyrkinyt tasapainoiseen kaupunkikehitykseen ohjaamalla asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuotojakaamaa sekä alueellisella että koko kaupungin tasolla. Meri-Rastilan länsiosan kaava-alue rajoittuu pääosin Meri-Rastilan rakennettuun osa-alueeseen, jossa valtion tukeman asuntotuotannon ja muun vuokra-asuntotuotannon osuus on poikkeuksellisen korkea. Voidaankin pitää



perusteltuna, että nyt kaavoitettavan alueen asuntotuotanto painottuisi voimallisesti kohtuuhintaiseen omistusasuntotuotantoon ja muuhun välimuodon asuntotuotantoon. Lisäksi keskeisimmille paikoille vastaisuudessa kaavoitettavat tontit soveltunevat hyvin myös sääntelemättömään asuntotuotantoon. Osayleiskaavan ja tulevan asemakaavoituksen yhteydessä tuleekin huolehtia siitä, että kohtuuhintaiselle rakentamiselle luodaan hyvät edellytykset. Näin ollen kaavaratkaisujen sekä kaavamääräysten rakennuskustannusvaikutuksiin tulee tällä alueelle kiinnittää erityistä huomiota.

#### Muita huomiota

Meri-Rastilan alueen asuntotuotantoa voidaan ja tulee edistää sekä olemassa olevaa kaupunkirakennetta tiivistämällä että uusia asuinalueita toteuttamalla. Meri-Rastilan nykyisen asuinalueen täydennysrakentamiseen tulee todennäköisesti liittymään merkittäviä haasteita muun muassa alueen asuntojen alhaisen hintatason vuoksi. Tämä luo erityisiä vaikeuksia omistusasuntotuotannolle, jossa rakennuskustannukset helposti ylittävät alueen asuntojen realistisen markkinahinnan. Mainituista haasteista johtuen nykyisen rakennetun Meri-Rastilan täydennysrakentaminen tulee todennäköisesti olemaan hyvin hidasta. Selvästi merkittävin lyhyen ja keskipitkän aikavälin asuntorakentamisen potentiaali liittyykin uudisrakennettaviin alueisiin. Tästä syystä po. osayleiskaavaa voidaankin pitää alueen rakentamismahdollisuuksien lisäämisen kannalta erityisen tärkeänä. Mikäli yksityiset rakennuttajat eivät ole hankkeista kiinnostuneita, on syytä harkita, kannattaisiko hankkeet toteuttaa poikkeuksellisesti kaupungin oman rakennuttamisyksikön ATT:n rakennuttamana vapaarahoitteisena tuotantona.

Nykyinen osayleiskaavaehdotus turvaa runsaat luonto- ja virkistysalueet sekä viheryhteydet asutuksen ja virkistysalueiden välillä. Esitettyssä maankäytössä virkistysalueisiin ja viheryhteyksiin jää edelleen noin 90 % koko Meri-Rastilan Länsirannan alueesta. Jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon luonnon monimuotoisuus ja luonto- ja virkistysarvot sekä varmistaa viheryhteydet asutuksen ja virkistysalueiden välillä. Kaava-alueen laajentaminen ja rakentamismahdollisuuksien lisääminen voi vaarantaa edellä mainittuja arvoja.

Kaupunkisuunnittelulautakunta on kaavan hyväksymistä koskevan päätöksen yhteydessä todennut, että se pitää tärkeänä, että alueen jatkokaavoituksessa tutkitaan mahdollisuuksia ryhmä- ja omatoimiseen rakentamiseen. Tältä osin kiinteistölautakunta toteaa, että kaupunki on viime vuosina pyrkinyt edistämään omatoimista ja ryhmärakennuttamista varaamalla varsin runsaasti tontteja tällaisia



hankkeita varten. Kiinteistötoimi pyrkii tontinluovutuksen keinoin edistämään omatoimista ja ryhmärakennuttamista myös po. alueella kaupungin asuntopoliittisten tavoitteiden mukaisesti. Tämä edellyttää muun muassa, että alueelle (asema)kaavoitetaan tätä varten soveltuvia tontteja. Tällöin tonttien tulee rakennettavuudeltaan olla varsin helppoja, hankekokojen tulisi olla maltillisia ja muodostettavien tonttien tulisi olla rakennettavuudeltaan mahdollisimman itsenäisiä, jotta yhden hankkeen mahdollinen viivästyminen ei vaikuta muiden hankkeiden toteuttamiseen.

#### Lopuksi

Kiinteistölautakunta puoltaa osayleiskaavan hyväksymistä edellä mainituin huomautuksin.

#### Käsittely

18.04.2013 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Palautusehdotus:

Elina Das Bhowmik: Palautusehdotus: Asia palautetaan uudelleen valmisteltavaksi siten, että siitä käy selkeästi ilmi perusteluineen, että osayleiskaavaehdotuksen jatkokehittelyn lähtökohtana käytetään our city -kaavaluonnosta (vaihtoehtokaava). Kannanoton perusteluosioon voisi ottaa mallia esim. yleisten töiden lautakunnan kannanotosta.

Kannattajat: Kirsi Pihlaja

Vastaehdotus:

Mari Rantanen: Esitän seuraavan vastaehdotuksen:

Lausuntoehdotuksen seitsemännen kappaleen kolme viimeistä virkettä muutetaan kuulumaan seuraavasti: Kiinteistölautakunta pitää tärkeänä säilyttää alueella riittävät virkistysalueet alueen asukkaiden käyttöön, jotka lisäävät alueen asumisviihtyvyyttä ja lisäksi lisäävät kaikin puolin kaupunkilaisten virkistys- ja liikuntamahdollisuuksia.

Lausuntoehdotuksen 10. kappaleen viimeinen virke muutetaan kuulumaan seuraavasti: Kaava-alueen laajentaminen ja rakentamismahdollisuuksien lisääminen voi vaarantaa edellä mainittuja arvoja.

Kannattajat: Tuomas Rantanen

Vastaehdotus:

Tuomas Rantanen: Esitän seuraavan vastaehdotuksen:

Lausuntoehdotuksen yhdeksänteen kappaleeseen lisätään uusi seuraavan sisältöinen viimeinen virke: Mikäli yksityiset rakennuttajat



eivät ole hankkeista kiinnostuneita, on syytä harkita, kannattaisiko hankkeet toteuttaa poikkeuksellisesti kaupungin oman rakennuttamisyksikön ATT:n rakennuttamana vapaarahoitteisena tuotantona.

Kannattajat: Kirsi Pihlaja

1 äänestys

JAA-ehdotus: Asian käsittelyä jatketaan

Ei-ehdotus: Asia palautetaan uudelleen valmisteltavaksi siten, että siitä käy selkeästi ilmi perusteluineen, että osayleiskaavaehdotuksen jatkokehittelyn lähtökohtana käytetään our city -kaavaluonnosta (vaihtoehtokaava). Kannanoton perusteluosioon voisi ottaa mallia esim. yleisten töiden lautakunnan kannanotosta.

Jaa-äännet: 5

Antti Hytti, Tapio Klemetti, Pia Pakarinen, Mari Rantanen, Olli Sademies

Ei-äännet: 4

Elina Das Bhowmik, Jasmin Hamid, Kirsi Pihlaja, Tuomas Rantanen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Lautakunta päätti jatkaa asian käsittelyä.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus:

Lausuntoehdotuksen seitsemännen kappaleen kolme viimeistä virkettä muutetaan kuulumaan seuraavasti: Kiinteistölautakunta pitää tärkeänä säilyttää alueella riittävät virkistysalueet alueen asukkaiden käyttöön, jotka lisäävät alueen asumisviihtyvyyttä ja lisäksi lisäävät kaikin puolin kaupunkilaisten virkistys- ja liikuntamahdollisuuksia.

Lausuntoehdotuksen 10. kappaleen viimeinen virke muutetaan kuulumaan seuraavasti: Kaava-alueen laajentaminen ja rakentamismahdollisuuksien lisääminen voi vaarantaa edellä mainittuja arvoja.

Jaa-äännet: 3

Tapio Klemetti, Pia Pakarinen, Olli Sademies



Ei-äänet: 6

Elina Das Bhowmik, Jasmin Hamid, Antti Hytti, Kirsi Pihlaja, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lausuntoehdotuksen yhdeksänteen kappaleeseen lisätään uusi seuraavan sisältöinen viimeinen virke: Mikäli yksityiset rakennuttajat eivät ole hankkeista kiinnostuneita, on syytä harkita, kannattaisiko hankkeet toteuttaa poikkeuksellisesti kaupungin oman rakennuttamisyksikön ATT:n rakennuttamana vapaarahoitteisena tuotantona.

Jaa-äänet: 1

Tapio Klemetti

Ei-äänet: 8

Elina Das Bhowmik, Jasmin Hamid, Antti Hytti, Pia Pakarinen, Kirsi Pihlaja, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Olli Sademies

Tyhjä: 0

Poissa: 0

04.04.2013 Pöydälle

Esittelijä

osastopäällikkö  
Juhani Tuuttila

Lisätiedot

Pekka Saarinen, tonttiasiamies, puhelin: 310 64182  
pekka.t.saarinen(a)hel.fi  
Sami Haapanen, toimistopäällikkö, puhelin: 310 36437  
sami.haapanen(a)hel.fi

Liikennelaitos -liikelaitos (HKL) 18.4.2013

HEL 2012-005546 T 10 03 02 00

Kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt HKL:ltä lausuntoa koskien Vuosaaren Meri-Rastilan länsirannan osayleiskaavan ehdotusta.

Suunnitelman mukaan metroradan ja -aseman alueen käyttö ei muutu eikä niiden välittömään läheisyyteen tule rakentamista, joka aiheuttaisi muutospaineita metrorataan tai -asemaan.



HKL:llä ei ole huomauttamista osayleiskaavan ehdotukseen.

Lisätiedot

Artturi Lähdetie, projektipäällikkö, puhelin: 310 35245  
artturi.lahdetie(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 05.03.2013 § 88

HEL 2012-005546 T 10 03 02 00

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

Virkistysalueet

Meri-Rastilan rantametsäalue on voimassa olevassa maakuntakaavassa osa yhtenäistä virkistysaluetta ja yleiskaavassa osa Helsingin itäistä vihersormeaa (Itä-Helsingin kulttuuripuisto). Alueelta on todettu monipuolisesti arvokkaita luontokohteita.

Yleisten töiden lautakunta katsoo, että osayleiskaavaehdotusta on syytä kehittää siten, että alueen luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokas metsäalue säilyy yhtenäisempänä ja leveämpänä viheralueena ja Meri-Rastilan asutusta lisätään ensisijaisesti olemassa olevaa rakennettua aluetta täydentämällä ja tiivistämällä.

Ehdotetut jalankulkuyhteydet ovat toimivia ja ottavat huomioon virkistyskäyttöön kaavoitettavat reunametsät. AK- alueelle on merkitty kaksi jalankulkuliikenteen yhteystarvetta. Näiden tarpeiden synnyttämät virkistysreitit tulee myös esittää osayleiskaavassa.

Esteettömyys

Helsingin kaupungin virastot noudattavat esteettömyysarvoja kaikessa toiminnassaan ja suunnittelussaan. Kaava-alueen maasto on jyrkähköä metsäistä rinnettä. Kaavaselostuksesta ilmenee, että alueen omaleimaisuutta pyritään vaalimaan erilaisten rinneratkaisujen avulla. Yleisten töiden lautakunta haluaa kuitenkin muistuttaa, että suunnitteluratkaisujen tulee olla mahdollisimman esteettömiä ja käyttäjäystävällisiä. Tämä ei ole helposti toteutettavissa jyrkissä rinteissä, jotka eivät ainoastaan ole esteettömiä, mutta myös vaarallisia. Jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä erityishuomiota korkeuserojen tuottamiin haasteisiin, jotta esteettömyys toteutuisi parhaalla mahdollisella tavalla.

Kadut



Katutilan riittävä mitoitus luo edellytykset alueen ympärivuotiselle toimivuudelle, mahdollistaen sujuvan, tarkoituksenmukaisen ja kustannustehokkaan yleisten alueiden palveluiden käytön sekä kunnossa- ja ylläpidon. Katualueet tulee jo tässä vaiheessa mitoittaa riittävän leveiksi, jotta tarvittava yhdyskuntatekniikka, mukaan lukien valaisimet, katuistutukset ja lumitilavaraukset, mahtuu sujuvasti katutilaan. Näin ollen myös eri töiden vaatimat järjestelyt on mahdollista toteuttaa turvallisesti.

### Pysäköinti

Osayleiskaavaan merkityille keskustatoimintojen alueille voidaan joustavasti sijoittaa liike- ja toimitilaa sekä asumista. Kyseisten alueiden pysäköinti on jatkosuunnittelussa haasteellista, sillä Rastilan metroaseman 45 liityntäpysäköintipaikkaa eivät tule riittämään suunnittelun tehostetun maankäytön tarpeisiin.

Meri-Rastilan länsirannan asuinalue nojautuu hyviin joukkoliikenneyhteyksiin. Alue sijaitsee Rastilan metroaseman läheisyydessä, ja korttelialueiden etäisyys asemasta on 200–750 metriä. Pysäköinti on osayleiskaavan selostuksen mukaan ratkaistu kortteleissa sijaitsevilla pysäköintilaitoksissa, mikä on kannatettavaa. Kadunvarsipysäköintiä tulee jatkosuunnittelussa osoittaa ainoastaan täydentäväksi ratkaisuksi. Hyvistä julkisista liikenneyhteyksistä huolimatta tulee jatkosuunnittelussa varmistaa pysäköintipaikkojen riittävyys.

### Kustannukset

Osayleiskaavaehdotuksen aineistossa todetaan alueen rakentamisen olevan yleisesti ottaen edullista. Yleisille alueille aiheutuu hyvin alustavien kustannusarvioiden mukaan noin 5 miljoonan euron kustannukset kaavojen toteuttamisesta. Yleisten töiden lautakunta huomauttaa, että jatkosuunnittelun edetessä tehdään tarkempia kustannusarvioita. Todennäköisesti yleisten alueiden toteutuskustannukset kasvavat nyt ilmoitetusta summasta.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa osayleiskaavaehdotusta edellä mainituin huomautuksin.

### Käsittely

05.03.2013 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Jussi Heinämies: Esittelijän päätösehdotuksen ensimmäinen kappale sekä otsikon "Virkistysalueet" alla oleva ensimmäinen kappale korvataan seuraavalla tekstillä:



"Meri-Rastilan rantametsäalue on voimassa olevassa maakuntakaavassa osa yhtenäistä virkistysaluetta ja yleiskaavassa osa Helsingin itäistä vihersormea (Itä-Helsingin kulttuuripuisto). Alueelta on todettu monipuolisesti arvokkaita luontokohteita."

"Yleisten töiden lautakunta katsoo, että osayleiskaavaehdotusta on syytä kehittää siten, että alueen luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokas metsäalue säilyy yhtenäisempänä ja leveämpänä viheralueena ja Meri-Rastilan asutusta lisätään ensisijaisesti olemassa olevaa rakennettua aluetta täydentämällä ja tiivistämällä."

Lisäksi poistetaan otsikon "Virkistysalueet" alla oleva viimeinen kappale sekä otsikko "Luontoarvot ja metsäluonto" ja sen alla oleva kappale kokonaisuudessaan.

Kannattajat: Tuula Hänninen

Lautakunta päätti yksimielisesti ilman äänestystä hyväksyä Jussi Heinämiehen vastaehdotuksen.

Esittelijä

kaupunginarkkitehti  
Jukka Kauto

Lisätiedot

Nina Mouhu, aluesuunnittelija, puhelin: 310 39838  
nina.mouhu(a)hel.fi  
Jenna Ikonen, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38939  
jenna.i.ikonen(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 05.03.2013 § 66

HEL 2012-005546 T 10 03 02 00

Päätös

Ympäristölautakunta päätti antaa seuraavan lausunnon kaupunkisuunnitteluvirastolle.

Meri-Rastilan länsirannan suunnittelu on ollut monivaiheista, ja maankäyttösuunnitelmaa on onnistuttu kehittämään hyvin. Osayleiskaavaehdotus säästää maisemallisesti ja virkistyskäytön kannalta arvokkaan rantametsän sekä säilyttää seudullisen virkistysyhteyden ja muinaisrantamuodostuman.

Alueella ja sen välittömässä läheisyydessä on arvokkaita kääpäesiintymiä ja pitkään muussa kuin talousmetsäkäytössä kehittyntä metsää. METSO-selvityksen mukaan kaava-alue on Helsingin mittakaavassa huomattavan laaja ja luonnonsuojelubiologisesti arvokkaista kangas-, kallio-, lehto- ja



corpimetsistä koostuva kokonaisuus. Alue on kokonaisuutena arvokas, mikä johtuu suurelta osin sen laajuudesta. Kääpäselvityksessä alueelta havaittiin yhden vuoden aikana peräti 90 kääpälajia, joista 12 on luokiteltu alueellisesti tai valtakunnallisesti uhanalaisiksi tai silmälläpidettäviksi. Vaatelioiden lajien esiintymisen perusteella alue kuuluu Helsingin arvokkaimpiin kääpäalueisiin.

Alueella sijaitsevaan muinaisrantaan kohdistuisi läheisen uuden asutuksen kautta todennäköisesti merkittävää kulumista.

Vuotien reunaan on suunniteltu asuntokortteli, jonka tavoitteena on myös suojata eteläpuolista aluetta liikennemelulta. Ympäristölautakunta huomauttaa, että asemakaavavaiheessa on huolehdittava riittävästä suojaetäisyydestä liikenteen päästöjen takia eivätkä Vuotien reunaan suunniteltavan asuinrakennuksen asunnot saa suuntautua yksinomaan Vuotielle päin.

Meri-Rastilan länsirannan asemakaavoituksessa, kuten muillakin uusilla alueilla, on otettava huomioon 0-energiatavoite, jota EU edellyttää vuoden 2020 alusta.

Alue sijaitsee hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä ja metroaseman lähellä. Tämä on myös vahvin perustelu alueen rakentamiselle. Asemakaavavaiheessa tulee löytää uusia pysäköintipoliittisia ratkaisuja: tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä, toteuttaa autopaikattomia tai vähäpaikkaisia asuinrakennuksia ja erottaa autopaikan ja pysäköinnin kustannukset toisistaan.

## Käsittely

05.03.2013 Ehdotuksen mukaan äänestyksin

Vastaehdotus 1:

Leo Stranius: Korvataan lausunnon ensimmäinen kappale seuraavalla:

”Tiivis rakentaminen metroaseman läheisyyteen on perusteltua. Meri-Rastilassa tämä voidaan toteuttaa arvokasta luontoaluetta uhraamatta täydennysrakentamisella, mikä voidaan tehdä OurCityn vaihtoehtokaavan pohjalta, sekä rakentamalla metroradan ja Vuotien muodostaman kuilun päälle yleiskaavasta poiketen.”

Kannattajat: Timo Pyhälähti

Vastaehdotus 2:

Leo Stranius: Lisätään pohjaesityksen ensimmäisen ja toisen kappaleen väliin uudeksi kappaleeksi:

”Alueella ja sen välittömässä läheisyydessä on arvokkaita kääpäesiintymiä ja pitkään muussa kuin talousmetsäkäytössä



kehittyntä metsää. METSO-selvityksen mukaan kaava-alue on Helsingin mittakaavassa huomattavan laaja ja luonnonsuojelubiologisesti arvokkaista kangas-, kallio-, lehto- ja korpimetsistä koostuva kokonaisuus. Alue on kokonaisuutena arvokas, mikä johtuu suurelta osin sen laajuudesta. Kääpäselvityksessä alueelta havaittiin yhden vuoden aikana peräti 90 kääpäalajia, joista 12 on luokiteltu alueellisesti tai valtakunnallisesti uhanalaisiksi tai silmälläpidettäviksi. Vaatelioiden lajien esiintymisen perusteella alue kuuluu Helsingin arvokkaimpiin kääpäalueisiin.

Kannattajat: Timo Pyhälähti

Todettiin, että ympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä lisäyksen.

Vastaehdotus 6:

Leo Stranius: Lisätään pohjaesityksen ensimmäisen ja toisen kappaleen väliin uudeksi kappaleeksi:

”Lisärakentaminen metsäalueen sisään ja siitä johtuva maaston kulumisen kasvu ei tue tätä kaupunkiasutuksen välittömässä läheisyydessä sijaitsevan metsäluonnon runsaan monimuotoisuuden säilymistä.”

Kannattajat: Timo Pyhälähti

Vastaehdotus 3:

Leo Stranius: Lisätään pohjaesityksen ensimmäisen ja toisen kappaleen väliin jälkimmäiseksi uudeksi kappaleeksi:

”Alueella on sekä tunnistettu lepakoiden esiintymisalue että laajemmalla alueella havaintoja myös muista lepakkolajeista kuin pohjanlepakosta. Alueen valaistusolosuhteiden merkittävät muutokset voivat häiritä näiden vahvasti suojeltujen lajien elinolosuhteisiin, eikä merkittäviä haittavaikutuksia voida muidenkaan muutosten takia sulkea pois nykytiedon valossa.”

Kannattajat: Timo Pyhälähti

Vastaehdotus 4:

Leo Stranius: Lisätään pohjaesityksen ensimmäisen ja toisen kappaleen väliin jälkimmäiseksi uudeksi kappaleeksi:

”Alueella sijaitsevaan muinaisrantaan kohdistuisi läheisen uuden asutuksen kautta todennäköisesti merkittävää kulumista.”

Kannattajat: Timo Pyhälähti



Vastaehdotus 5:

Leo Stranius: Mikäli ensimmäinen kappale jää paikalleen pohjaehdotuksen mukaisena, ehdotetaan tarpeettomana poistettavaksi sen viimeinen virke:

”Ympäristökeskuksen biologian ja geologian asiantuntijat ovat osallistuneet luontoalueiden ja muinaisrannan rajaamiseen.”

Todettiin, että esittelijä otti muutoksen esittelyynsä.

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Korvataan lausunnon ensimmäinen kappale seuraavalla: ”Tiivis rakentaminen metroaseman läheisyyteen on perusteltua. Meri-Rastilassa tämä voidaan toteuttaa arvokasta luontoaluetta uhraamatta täydennysrakentamisella, mikä voidaan tehdä OurCityn vaihtoehtokaavan pohjalta, sekä rakentamalla metroradan ja Vuotien muodostaman kuilun päälle yleiskaavasta poiketen.”

Jaa-äännet: 5

Matti Niemi, Joonas Haavisto, Timo Latikka, Hanna Lähteenmäki, Sirpa Norvio

Ei-äännet: 3

Alviina Alametsä, Timo Pyhälähti, Leo Stranius

Tyhjä: 0

Poissa: 1

Anita Vihervaara

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään pohjaesityksen ensimmäisen ja toisen kappaleen väliin uudeksi kappaleeksi: ”Lisärakentaminen metsäalueen sisään ja siitä johtuva maaston kulumisen kasvu ei tue tätä kaupunkiasutuksen välittömässä läheisyydessä sijaitsevan metsäluonnon runsaan monimuotoisuuden säilymistä.”

Jaa-äännet: 4

Matti Niemi, Joonas Haavisto, Hanna Lähteenmäki, Sirpa Norvio

Ei-äännet: 4

Alviina Alametsä, Timo Latikka, Timo Pyhälähti, Leo Stranius

Tyhjä: 0



Poissa: 1  
Anita Vihervaara

Todettiin, että puheenjohtajan ääni ratkaisi eli tulos oli esityksen mukaan.

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään pohjaesityksen ensimmäisen ja toisen kappaleen väliin jälkimmäiseksi uudeksi kappaleeksi: ”Alueella on sekä tunnistettu lepakoiden esiintymisalue että laajemmalla alueella havaintoja myös muista lepakkolajeista kuin pohjanlepakosta. Alueen valaistusolosuhteiden merkittävät muutokset voivat häiritä näiden vahvasti suojeltujen lajien elinolosuhteisiin, eikä merkittäviä haittavaikutuksia voida muidenkaan muutosten takia sulkea pois nykytiedon valossa.”

Jaa-äännet: 5

Matti Niemi, Joonas Haavisto, Timo Latikka, Hanna Lähteenmäki, Sirpa Norvio

Ei-äännet: 3

Alviina Alametsä, Timo Pyhälähti, Leo Stranius

Tyhjä: 0

Poissa: 1  
Anita Vihervaara

4 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään pohjaesityksen ensimmäisen ja toisen kappaleen väliin jälkimmäiseksi uudeksi kappaleeksi: ”Alueella sijaitsevaan muinaisrantaan kohdistuisi läheisen uuden asutuksen kautta todennäköisesti merkittävää kulumista.”

Jaa-äännet: 2

Matti Niemi, Timo Latikka

Ei-äännet: 6

Alviina Alametsä, Joonas Haavisto, Hanna Lähteenmäki, Sirpa Norvio, Timo Pyhälähti, Leo Stranius

Tyhjä: 0



Poissa: 1  
Anita Vihervaara

Todettiin, että Leo Stranius, Timo Pyhälä ja Alviina Alametsä halusivat jättää eriävän mielipiteen:

Tiivis rakentaminen metroaseman läheisyyteen on perusteltua. Meri-Rastilassa tämä voidaan toteuttaa arvokasta luontoaluetta uhraamatta täydennysrakentamisella, mikä voidaan tehdä OurCityn vaihtoehtokaavan pohjalta, sekä rakentamalla metroradan ja Vuotien muodostaman kuilun päälle.

Alueella on sekä tunnistettu lepakoiden esiintymisalue että laajemmalla alueella havaintoja myös muista lepakkolajeista kuin pohjanlepakosta.

Alueen valaistusolosuhteiden merkittävät muutokset voivat häiritä näiden vahvasti suojeltujen lajien elinolosuhteisiin, eikä merkittäviä haittavaikutuksia voida muidenkaan muutosten takia sulkea pois nykytiedon valossa.

Lisärakentaminen metsäalueen sisään ja siitä johtuva maaston kulumisen kasvu ei tue tätä kaupunkiasutuksen välittömässä läheisyydessä sijaitsevan metsäluonnon runsaan monimuotoisuuden säilymistä.

Tämän johdosta emme voi yhtyä ympäristölautakunnan enemmistön kantaan. Alle olemme listanneet keskeiset perustelut Meri-Rastilan osayleiskaavaa koskien.

Perustelut:

1. Osayleiskaava supistaa maakunnallisesti arvokasta luontoaluetta ja heikentää alueen luontoarvoja.
2. Metso- ja kääpäselyt tulevat huomioida.
3. Alueen virkistysarvot heikkenevät.
4. Asuntotavoite on saavutettavissa uhraamatta luontoaluetta.

1. Kaava supistaa maakunnallisesti arvokasta luontoaluetta ja heikentää alueen luontoarvoja.

Meri-Rastilan metsä kuuluu lajistoltaan ja luontoarvoiltaan Helsingin parhaaseen 10 prosenttiin ja sen suojelua on edistetty monelta eri taholta. Kaavaehdotuksessa viidennes metsäalueesta rakennetaan tai joutuu rakentamisalueiden lähivyöhykkeeseen. Tämä uhkaa vakavasti alueen luontoarvoja. Muun muassa vanhan metsän lajisto (käävät) on arvokkaampaa kuin iso osa hemiboreaalisien vyöhykkeen vanhojen metsien suojeluohjelman kohteista.



## 2. Metso- ja kääpäselvitykset tulee huomioida.

METSO-selvityksen mukaan kaava-alue on Helsingin mittakaavassa huomattavan laaja ja luonnonsuojelubiologisesti arvokkaista kangas-, kallio-, lehto- ja korpimetsistä koostuva kokonaisuus. Alue on kokonaisuutena arvokas, mikä johtuu suurelta osin sen laajuudesta.

Kääpäselvityksessä alueelta havaittiin yhden vuoden aikana peräti 90 kääpälaajaa, joista 12 on luokiteltu alueellisesti tai valtakunnallisesti uhanalaisiksi tai silmälläpidettäviksi. Vaatelioiden lajien esiintymisen perusteella alue kuuluu Helsingin arvokkaimpiin kääpäalueisiin.

## 3. Alueen virkistysarvot heikkenevät.

Meri-Rastilan kaava-alueen metsä on tärkeä virkistysalue tuhansille asukkaille Vuosaaren alueella. Kun tutkimustieto luonnon vaikutuksista asukkaiden hyvinvointiin on lisääntynyt ja ympäristöhaasteet korostuvat jatkossa, viheralueiden merkitys kasvaa. Ehdotettu ratkaisu säästäisi laajaa muinaisrantakokonaisuutta.

## 4. Asuntotavoite on saavutettavissa uhraamatta luontoaluetta.

OURCityn vaihtoehtosuunnitelman mukaisessa rakentamisessa 30 prosentilla uusista asukkaista olisi alle viiden minuutin kävelymatka metroasemalle, kun taas osayleiskaavaehdotuksessa näin olisi vain 13 prosentilla.

Sitra on selvittänyt osayleiskaavaehdotuksen ja OURCityn suunnitelman taloudellisia ja ympäristövaikutuksia. Sitran mukaan: "Halusimme tutkia OURCityn tuottamaa selvitystä asukaslähtöisenä yhteiskehittelynä erityisesti tulosten laadun näkökulmasta. FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy:n laatima tarkastelu osoittaa, että vaihtoehtona esitetty asukaslähtöinen suunnitteluratkaisu voi olla kokonaistaloudellisesti jopa edullisempi, kun otetaan huomioon kunnallistekniikan ja katujen investointi- ja ylläpitokustannukset, asukkaisiin kohdistuvat vaikutukset ja suorat ympäristövaikutukset." <http://www.sitra.fi/artikkelit/2013/suomesta-maailman-paras-rakennettu-ymparisto>

19.02.2013 Pöydälle

Esittelijä

ympäristöpäällikkö  
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Pirkko Pulkkinen, johtava ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 31518



05.11.2013

Akp/1

pirkko.pulkkinen(a)hel.fi

Opetusvirasto Opetustoimen johtaja 1.3.2013

HEL 2012-005546 T 10 03 02 00

Meri-Rastilan osayleiskaava mahdollistaa asuntojen kaavoittamisen noin 2 000 uudelle asukkaalle ja keskustatoimintojen kehittämisen metroaseman ympäristössä.

Suunnittelualueen vieressä on 1990-luvun alussa rakennettu Meri-Rastilan kerrostaloalue, jota laajennetaan nykyisen asuntoalueen ja Vartiokylänlahden väliselle metsäalueelle, joka sijaitsee kävelyetäisyydellä Rastilan metroasemasta. Rantavyöhyke säilyy virkistyskäytössä osana seudullista virkistysreittiä. Uuden asuntoalueen ympäröimänä mäen laella sijaitseva geologinen muodostuma suojellaan ja merkitään virkistysalueeksi. Metroaseman ja ostoskeskuksen ympäristöt, jossa alueen palvelut pääosin sijaitsevat, merkitään keskustatoimintojen alueeksi.

Hankkeen konkreettisenä tavoitteena on laajentaa asuntoaluetta ja tiivistää kaupunkirakennetta Rastilan metroaseman lähialueella. Uudet asunnot pyritään sijoittamaan kävelyetäisyydelle metroasemasta ja hyvien virkistysmahdollisuuksien äärelle liikenteen hiilipäästöjen minimoimiseksi.

Alueen merellinen ja luonnonläheinen sijainti hyvien liikenneyhteyksien äärellä luo edellytyksiä omistusasuntopainotteiselle asuntotuotannolle.

Tavoitteena on ehkäistä alueellista eriarvoistumista ja katkaista kehitys, jossa Meri-Rastila on muuttumassa leimallisesti maahanmuuttajien ja huono-osaisten alueeksi. Myönteinen kehitys on tarkoitus saada alkuun tasapainottamalla ja monipuolistamalla Meri-Rastilan vuokra-asuntovaltaista ja keskimääräistä pienemmistä asunnoista koostuvaa asuntokantaa. Uusilla asukkailla pyritään myös vahvistamaan alueen väestöpohjaa palvelutason turvaamiseksi.

Tavoitteena on samalla vahvistaa mielikuvaa koko Meri-Rastilasta merenrantakaupunginosana.

Osayleiskaavan viitesuunnitelmaan sisältyy korttelitalo päiväkotiryhmiä ja alkuopetuksen luokkia varten muinaisrantapuiston reunalla.

Opetusvirasto puoltaa Meri-Rastilan osayleiskaavan hyväksymistä yhdellä poikkeuksella: Uudelle kaava-alueelle ei rakenneta koulutiloja, vaan Meri-Rastilan kaava-alueen oppilaille rakennetaan koulutilat nykyisen Meri-Rastilan koulun yhteyteen - joko nykyisen koulurakennuksen laajenuksena ja/tai toimintoja siirtämällä tai erillisen



sivukouluna vanha Meri-Rastilan puolelle joko olemassa olevaan rakennuskantaan tai uudishankkeena. Samalla Meri-Rastilan ostoskeskuksen vuokratiloissa olevat oppilaat pääsisivät asianmukaisiin koulutiloihin. Tämän asian selvittäminen tulisi käynnistää välittömästi. Tällainen ratkaisu tukee parhaiten sekä opetustoiminnan kehittämistä että tavoitetta ehkäistä alueellinen eriarvoistuminen. Uudelle kaava-alueella mahdollisesti rakennettava erillinen alkuopetuskoulu pikemminkin erottaisi kuin yhdistäisi vanhaa ja uutta Meri-Rastilaa.

Lisätiedot

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

Helsingin Energia -liikelaitos 28.2.2013

HEL 2012-005546 T 10 03 02 00

Helsingin Energian lausunto liitteenä.

Lisätiedot

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

Nuorisoasiainkeskus 28.2.2013

HEL 2012-005546 T 10 03 02 00

Nuorisoasiainkeskus pitää Meri-Rastilan länsirannan suunnittelua laadukkaana ja asukkaiden toiveita huomioonottavana. Osayleiskaavaehdotus säästää maisemallisesti ja virkistyskäytön kannalta arvokkaan rantametsän sekä säilyttää seudullisen virkistysyhteyden ja pitää ranta-alueen asukkaiden käytössä.

Lisätiedot

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

Kaupunginmuseon johtokunta 26.02.2013 § 16

HEL 2012-005546 T 10 03 02 00

Päätös

Kaupunginmuseon johtokunta päätti antaa Vuosaaren Meri-Rastilan länsirannan osayleiskaavaehdotuksesta seuraavan lausunnon:

Meri-Rastilan asuntoaluetta halutaan laajentaa nykyisen asuntoalueen ja Vartiokylänlahden väliselle metsäalueelle. Maakuntakaavassa alue



on taajamatoimintojen aluetta ja virkistysaluetta. Valmisteilla olevassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotuksessa alue on taajamatoimintojen aluetta, jolle on merkitty viheryhteystarve. Yleiskaava 2002:ssa suunnittelualue on osin kerrostalovaltaisen asuin- ja toimitilarakentamisen aluetta ja osin virkistysaluetta.

Suunnittelualue sijaitsee keskellä yhtenäistä virkistyskäytössä olevaa rantavyöhykettä, mistä on virkistysyhteydet Kallahteen ja Uutelaan asti. Helsingin sisälahtia tarkasteltaessa alue erottuu poikkeuksellisen pitkistä lähes luonnonmukaisesta rannastaan.

Suunnittelualan kohdalla rannalla on luontoarvoja ja alueen korkeimmalla kohdalla sijaitsee Litorina-meren aikainen muinaisranta. Tehdyssä geologisessa kartoituksessa todetaan, että Meri-Rastilan muodostuma on Helsingin laajin muinaisranta, ja se on nykyään noin 17–31 metriä meren pinnan yläpuolella. Kallioselänteen lounaspäässä Kortlahden rannalla kivikko jatkuu kuitenkin alemmaksi lähes nykyiseen rantaan asti.

Osayleiskaavaehdotuksessa uuden asuntoalueen ympäröimä mäen laella sijaitseva geologinen muodostuma suojellaan ja merkitään virkistysalueeksi, sige -suojeltava geologinen muodostuma. Suunnittelualan virkistysalueella on merkintä luo, luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue.

Rantapuistosta ja Muinaisrantapuistosta on tehty ideasuunnitelma, jossa muinaisranta rajataan omaksi kokonaisuudekseen selkeäreunaisella raitilla.

Esitetty asuinrakentaminen sijoittuu muuta ympäristöä korkeammalle jyrkkään kalliomaastoon. Rakennukset nousevat metsänrajan yläpuolelle näkyvästi esille. Näkymä Vartiokylänlahdelta katsottuna muuttuu huomattavasti, kun metsäiseen rinteeseen rakennetaan ketjumainen rakennusrivistö.

Kaupunginmuseon johtokunnan näkemyksen mukaan on valitettavaa, pinta-alaltaan laaja virkistyskäyttöön vakiintunut ja luontoarvoiltaan arvokas metsäalue muuttuu rakennetuksi alueeksi. Alueelle ominainen rantavyöhyke tervaleppineen säilyy kuitenkin edelleen puistoalueena. Lisäksi Muinaisrantapuiston hienovarainen toteuttaminen voi parantaa arvokkaan geologisen kohteen saavutettavuutta ja näin lisätä asukkaiden tietämystä alueen muinaishistoriasta. Kaupunginmuseon johtokunta pitää uutta, metsärinnettä halkovaa rakennusten muuria maiseman vaalimisen kannalta ongelmallisena. Kaupunginmuseon johtokunta esittää, että rakennuksien korkeuksia madalletaan siten, etteivät ne liiaksi hallitsisi maisemaa.



Kaupunginmuseon johtokunta puoltaa osayleiskaavaehdotuksen hyväksymistä edellä mainituin huomautuksin.

Esittelijä

yksikön päällikkö  
Anne Mäkinen

Lisätiedot

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

Pelastuslautakunta 29.01.2013 § 18

HEL 2012-005546 T 10 03 02 00

Päätös

Pelastuslautakunta päätti todeta, ettei sillä ole huomautettavaa 54.kaupunginosan (Vuosaari) osayleiskaavaehdotukseen nro 12155.

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

Esittelijä

pelastuskomentaja  
Simo Wecksten

Lisätiedot

Pulmu Waitinen, palotarkastaja, puhelin  
pulmu.waitinen(a)hel.fi



## § 347

### Kaupunkisuunnittelulautakunnan esitys kaupunginhallitukselle asuinkerrostalojen ullakkorakentamista koskevan alueellisen poikkeamishakemuksen jatkamiseksi

Pöydälle 05.11.2013

HEL 2013-010766 T 10 04 01

#### Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti panna asian viikoksi pöydälle.

#### Käsittely

Pöydällepanoehdotus:  
Risto Rautava: Viikoksi pöydälle.

#### Esittelijä

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

#### Lisätiedot

Niklas Lähteenmäki, arkkitehti, puhelin: 310 37260  
niklas.lahteenmaki(a)hel.fi

#### Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen esittää  
kaupunginhallitukselle, että

- kaupunginhallitus hakisi Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta Helsingin kaupungin aluetta koskevaa poikkeamispäätöstä ullakoiden käyttämiseksi asuinrakentamiseen asuinkerrostaloissa viiden vuoden määräajaksi ja liitteen 1 mukaisin ehdoin
- kaupunginhallitus hyväksyisi lisäksi rakennusvalvontaviraston, kaupunkisuunnitteluviraston ja kaupunginmuseo noudattavaksi ullakkorakentamista koskevia rakennuslupahakemuksia käsiteltäessä liitteen 2 mukaiset ohjeet.

Lisäksi lautakunta päättäneen todeta, että esitykseen on liitetty vuorovaikutusraportti, johon on sisällytetty vastaukset poikkeamishakemuksesta annettuihin lausuntoihin ja tehtyihin muistutuksiin.

#### Alueellinen poikkeamispäätös



Maankäyttö- ja rakennuslain 171 §:n mukaan poikkeus voidaan myöntää kunnalle laajempaa kuin yhden rakennuspaikan käsittävää aluetta koskevana (alueellinen poikkeaminen), kun kysymys on asemakaava-alueella olemassa olevan asuinrakennuksen tilojen muuttamisesta asuinkäyttöön tai muuhun ympäristöhäiriötä aiheuttamattomaan käyttöön. Alueellisen poikkeamisen edellytyksenä on lisäksi, että poikkeamisella edistetään olemassa olevien rakennusten käyttöä, kehittämistä ja ylläpitoa. Alueellisen poikkeamisen määräaika voi olla enintään viisi vuotta. Poikkeamisen myöntää Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Helsingissä on ollut voimassa ullakkorakentamisen alueellinen poikkeaminen vuodesta 1987 aluksi vain kantakaupungin alueella (kaupunginosat 1.–27.) ja vuodesta 2009 alkaen koko kaupungissa. Poikkeaminen on koskenut asuinkerrostaloalueita sekä niitä kaupunginosien 1.–4. (ydinkeskusta) yleiskaava 2002 keskustatoimintojen alueella sijaitsevia rakennuksia, jotka on alun perin rakennettu asuinkerrostaloiksi ja joissa on nykyisin sekä asuin- että liiketiloja.

Poikkeamispäätöksen nojalla on mahdollista rakentaa asuntoja asuinkerrostalojen ullakoille vaikka asemakaavan osoittamaa rakennusoikeutta ei ole jäljellä ja ullakkorakentaminen mahdollisesti muutoinkin poikkeaa asemakaavasta tai rakennuskiellosta. Tarkoituksena on helpottaa asuntojen rakentamista ja edistää olemassa olevan rakennuskannan tarkoituksenmukaista käyttöä, kiinteistöjen kunnossapitoa sekä turvata niiden peruskorjausmahdollisuuksia. Alueellisella poikkeamisella voidaan myös yksinkertaistaa, yhdenmukaistaa ja nopeuttaa lupamenettelyä verrattuna siihen, että haettaisiin hankekohtaisia poikkeamispäätöksiä.

Ullakkorakentamisen alueellinen poikkeamispäätös (liite 5) on voimassa helmikuuhun 2014. Uutta hakemusta on valmisteltu laajana hallintokuntayhteistyönä kaupunkisuunnitteluviraston johdolla. Työn tulokset on koottu raporttiin, joka on liitteenä 3. Raportista ilmenee nykyiseen menettelyyn aiotut muutokset. Muutokset ovat vähäisiä. Muun muassa lappeen nostoa, valoaukkoja ja terasseja sekä katon korottamista koskevia ehtoja on väljennetty. Ullakkohankkeiden vaatavuuden vuoksi vaaditaan jatkossa kiinteistöä koskeva soveltuvuus selvitys, jonka perusteella rakennusvalvontaviranomaisen on mahdollista määritellä hankkeen toteuttamisen laajuus ja realistisuus. Selvitys tehdään taloyhtiöiden tilaajaosaamisen tueksi ja suunnittelun pohjaksi.

## Ullakkorakentamishankkeiden määrä



Ullakkorakentaminen on osa kaupungin maankäytön ja asumisen toteutusohjelmaa (AM-ohjelma) vuosiksi 2008–2017. Ohjelman tavoitteiden kohdassa 12, Asuntokannan kehittäminen, mainitaan: "Jatketaan monimuotoisen kerrostaloasumisen kehittämistä, lisätään vanhan rakennuskannan uusiokäyttöä, ullakkorakentamista sekä edellytetään viherkattorakentamista.

Alueellisen poikkeamismenettelyn aikana 1987–2013 on myönnetty rakennuslupa kaikkiaan noin 1 300 ullakkoasunnolle.

Päätymässä olevan alueellisen poikkeamispäätöksen 2009–2013 nojalla on myönnetty 95 rakennuslupaa noin 450 asuinhuoneiston tai asuinhuoneiston laajennuksen rakentamiseksi asuinkerrostalon ullakkotiloihin. Ullakkorakennushankkeiden yhteenlaskettu kerrosala vuosina 2009–2013 on rakennuslupien mukaan 31 810 k m<sup>2</sup>. Hankkeiden koko on siten ollut keskimäärin 335 k m<sup>2</sup> ja uusien asuntojen keskipinta-ala n. 71 k m<sup>2</sup>.

Noin puolet hankkeista sijoittuu eteläisiin kaupunginosiin (Ullanlinna, Kamppi, Kruununhaka, Kaartinkaupunki, Katajanokka, Punavuori). ja noin viidennes Kallio - Alppiharjun alueelle.

#### Ullakkorakentamisen muu ohjaus

Poikkeamisehtoja ohjaa myös kaupunkisuunnitteluviraston, kaupunginmuseon ja rakennusvalvontaviraston asiantuntijoiden laatima, rakennustaiteellisten, kulttuurihistoriallisten ja kaupunkikuvallisten arvojen säilyttämistä ohjaava vyöhykekartta. Vuonna 2004 laadittu kartta laajennettiin 2007 kattamaan koko kaupunki ja tämän poikkeamiasian valmistelun yhteydessä 22.10.2013 karttaan lisättiin Helsingin niemen aluerajaus selventämään alueen erityispiirteitä (Liite 4).

#### Osallisten kuuleminen

Alueen laajuuden vuoksi on kuulemismenettelynä käytetty sanomalehtikuulutusta ja tiedotustilaisuuden järjestämistä. Kuulutus poikkeamispäätöksen hakemisesta ja tiedotustilaisuudesta on julkaistu Helsingin Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa ja Metrolehdessä 6.9.2013. Poikkeamishakemuksen materiaali on ollut kaupungin ilmoitustaululla, kaupunkisuunnitteluvirastossa ja kaupunkisuunnitteluviraston Internet-sivulla nähtävänä 10.9.–25.9.2013.

Tiedotus- ja keskustelutilaisuus asiasta järjestettiin kaupunkisuunnitteluvirastossa 11.9.2013. Tilaisuudessa oli läsnä yleisöä noin 50 henkeä. Kaupunkisuunnitteluviraston,



rakennusvalvontaviraston ja kaupunginmuseon edustajat esittelivät poikkeamisen periaatteita ja hyviä esimerkkejä ullakkorakentamisesta.

## Saadut lausunnot ja tehdyt muistutukset

Poikkeamishakemuksen valmistelumateriaalista on saatu rakennuslautakunnan, kaupunginmuseon johtokunnan, rakennusviraston ja kiinteistöviraston lausunnot. Ehdotuksesta tehtiin 4 muistutusta. Muistutukset ja lausunnot ovat liitteenä. Vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin on koottu vuorovaikutusraporttiin (Liite 6).

### Esittelijä

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

### Lisätiedot

Niklas Lähteenmäki, arkkitehti, puhelin: 310 37260  
niklas.lahtenmaki(a)hel.fi

## Liitteet

- 1 Poikkeamisen ehdot
- 2 Rakennuslupamenettelyä koskevat ohjeet
- 3 Ullakkorakentaminen - raportti 22.10.2013
- 4 Helsingin ullakkorakentamisen kaupunkikuvalliset vyöhykkeet -kartta 22.10.2013
- 5 Uudenmaan ympäristökeskuksen poikkeamispäätös 23.2.2009
- 6 Vuorovaikutusraportti 22.10.2013
- 7 Muistutuksen lähettäneet -luettelo
- 8 Yleisötilaisuuden muistio 11.9.2013
- 9 Muistutukset
- 10 Osa päätöshistoriaa

## Otteet

### Ote

Ne muistutuksen esittäneet,  
jotka ovat ilmoittaneet  
osoitteensa

### Otteen liitteet

Esitysteksti  
Muutoksenhakukielto, valmistelu  
Liite 6  
Liite 8

## Tiedoksi

Kaupunginhallitus  
Hallintokeskus/Suvi Rämö

## Päätöshistoria

Kaupunkisuunnittelulautakunta 22.10.2013 § 339

Pöydälle 22.10.2013



HEL 2013-010766 T 10 04 01

**Päätös**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti panna asian pöydälle 5.11.2013 saakka.

**Käsittely**

22.10.2013 Pöydälle

Pöydällepanoehdotus:  
Matti Niiranen: Pyydän asian 2 viikoksi pöydälle.

**Esittelijä**

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

**Lisätiedot**

Niklas Lähteenmäki, arkkitehti, puhelin: 310 37260  
niklas.lahteenmaki(a)hel.fi

Kaupunginmuseon johtokunta 24.09.2013 § 66

HEL 2013-010766 T 10 04 01

**Päätös**

Kaupunginmuseon johtokunta päätti antaa kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon ullakkorakentamisen alueellisen poikkeamisluvan jatkamisesta.

Helsingissä nykyinen ullakkorakentamisen poikkeamislupa on voimassa helmikuuhun 2014 saakka. Uutta hakemusta on valmisteltu laajana hallintokuntien yhteistyönä kaupunkisuunnitteluviraston johdolla. Työn tulokset on koottu raporttiin, jonka pohjalta valmistellaan uusi poikkeamislupahakemus Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja rakentamistapaohje.

Raportissa on pyritty kehittämään ullakkorakentamisen periaatteita vuosien varrella kertyneiden kokemusten pohjalta. Ullakkohankkeiden tueksi on kehitetty ns. soveltuvuus selvitys, jonka perusteella kiinteistön soveltuvuutta ullakkohankkeisiin arvioidaan jo varhaisessa vaiheessa. Jatkossa ullakkohankkeiden rakennuslupa on suunnitelmakohtainen, millä pyritään vahvistamaan hankkeiden laatua ja ennakoivuutta.

Kaupunginmuseon edustajat ovat osallistuneet ullakkorakentamisen poikkeamislupahakemuksen ja –raportin valmistelutyöhön. Ullakkorakentaminen on tärkeä tema helsinkiläisen rakennussuojelun parissa. Ullakkorakentamisella on vaikutusta kulttuurihistoriallisesti



merkittävien kohteiden arkkitehtonisten ja historiallisten arvojen säilymiselle. Ullakkorakentaminen vaikuttaa kaupunkikuvaan, myös kaupungin kattomaisemaan, joka uutena ilmiönä on nostettu esiin ullakkoraportissa.

Ullakkorakentamisessa noudatetaan jatkossakin asemakaavojen rakennussuojelumääräyksiä. Rakennussuojelusta ei voi poiketa myöskään alueellisen poikkeamisen ehtojen vastaisesti. Asemakaavojen rakennussuojelumerkinnot ovat kantakaupungin alueella usein puutteellisia tai vanhentuneita; kulttuurihistoriallisten arvojen huomioiminen vanhentuneiden asemakaavojen osalta vaatii erityistä huomiota. Myös kaupunkisuunnitteluviraston laatimat alueelliset rakentamis- ja korjaustapaohjeet ohjaavat ullakkorakentamisen ratkaisuja. Ullakkorakentamisen suunnittelu ja toteutus on vaativaa ja edellyttää huolellista harkintaa myös rakennussuojelun ja kaupunkikuvan vaalimisen näkökulmasta.

Kaupunginmuseo osallistuu ullakkohankkeiden ohjaukseen eri vaiheissa. Hakijan ennakkovaiheessa valmisteleva kiinteistön soveltuvuus selvitys tulee tiedoksi kaupunginmuseolle, joka tarvittaessa kommentoi selvitystä ja hankkeeseen liittyviä kysymyksiä oman toimivaltansa mukaisesti. Kaupunginmuseo antaa tarvittaessa erillisen lausunnon kulttuurihistoriallisesti huomattavan arvokkaista kohteista. Rakennustaiteellisesti huomattavan arvokkaat ullakkotilat ja –rakenteet tulee huomioida suunnitelmissa. Poikkeamisen ehtona on, että kulttuurihistoriallisesti arvokkaissa rakennuksissa rajoitetaan sellaista ullakkorakentamista, joka aiheuttaisi liikaa muutoksia vesikattoon tai muulla tavoin heikentäisi rakennuksen arvoa. Tämä koskee myös kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita, joita ei vielä ole kaavalla suojeltu.

Ullakkorakentamisen poikkeamishakemukseen liittyy jatkossakin hallintokuntien yhdessä valmisteleva Ullakkorakentamisen kaupunkikuvalliset vyöhykkeet –kartta, joka sisältää määräyksiä kaupunkikuvallisesti merkittävistä kokonaisuuksista. Karttaan on ullakkoraportissa esitetty tarkennuksia. Aikaisemmin yleismerkinnällä varustettu kaupunginniemi on nyt rajattu omaksi kokonaisuudeksi Helsingin niemen alue. Rajauksen sisällä olevat kohteet ovat osa Helsingin vanhinta, arkkitehtuuriltaan moni-ilmeistä rakennuskantaa, joka muodostaa huomattavan arvokkaan kokonaisuuden. Ullakkotilojen muuttaminen alueella ja ullakonikkunoiden avaaminen tulee arvioida tapauskohtaisesti harkiten. Merkinnän mukaan alueella on myös kohteita, joissa ullakkorakentamisen rajoittaminen on perusteltua.

Ilmeisesti Ullakkorakentamisen kaupunkikuvalliset vyöhykkeet –kartan tulostusvirheen johdosta Etu-Töölössä U3 merkinnällä rajatut alueet ovat pyyhkiytyneet pois, merkintä tulee korjata huolellisesti. Merkinnän



U4 osalta tulee määräystekstiin palauttaa alkuperäinen tekstilisäys Kadun puoleisiin kattopintoihin ei saa avata uusia ikkunoita tai niitä tulee avata vain harkitusti (Katajanokan jugendkorttelit, Etu- ja Taka-Töölö, Eira, Huvilakadun korttelit, Torkkelinmäen reuna-alueet).

Raportissa on tarkennettu ullakkorakentamiseen liittyvää katonlapeiden käsittelyä Ullakkorakentamisen tyypit -osiossa. Pihanpuoleisille lappeille on esitetty sallittavaksi nykyistä ohjeistusta laajempia lappeen nostoja ja suuria valoaukkoja sekä terasseja, poikkeustapauksessa myös viherhuoneita ja lasitettua sisätilaa. Alkuperäisen vesikaton muoto pitää kuitenkin olla hahmotettavissa.

Katonlapeiden muutosten laajuuden määrittely yleispiirteisesti ullakkorakentamisen poikkeamislupahakemuksen yhteydessä on haasteellista. Ullakkohankkeet ja -kohteet ovat yksilöllisiä, myös suojeluarvoiltaan. Hankkeet ja toimenpiteiden soveltuvuus kohteissa arvioidaan aina tapauskohtaisesti. Yksilöllisen harkinnan lisääntyminen suunnittelukohteissa korostaa rakennussuojelumääritysten ja –tarkennusten merkitystä kokonaisuuden hallinnassa. Katonlapeiden käsittelyn yleisohjeiden antaminen voi olla ristiriidassa rakennussuojeluarvojen kanssa, tilanne jota tulee välttää. Yleisohjeena tulisikin tällöin korostaa että ullakkoratkaisujen tulisi perustua olemassa olevan vesikaton perusmuotoon ja ullakon ominaispiirteisiin. Yksilöllinen harkinta voi toisaalta antaa tilaa myös innovatiivisille ja uudentyyppisille ratkaisuille, kohteen ominaispiirteiden ja rakennussuojeluarvojen puitteissa. Myös Ullakkorakentamisen tyypit –osiossa mainittu katonharjan korottaminen on toimenpiteenä sellainen, jonka vaikutuksia rakennusten suojeluarvoihin on mahdotonta arvioida yleispiirteisesti; tässäkin yksilöllinen harkinta ja kohteiden oikea-aikaiset rakennussuojelutarkennukset ovat avainasemassa. Katonharjan tai katonlapeiden muutokset ovat toimenpiteitä, jotka vaikuttavat rakennusten suojeluarvoihin, ja niitä tarkastellaan rakennussuojelumäärityksissä. Yhteistyö ja hyvä valmistelu on asiassa tärkeää. Rakennussuojelun asemaa raportin Ullakkorakentamisen tyypit –osiossa tulisikin vielä tarkentaa.

Laajat lappeennostot muuttavat rakennusten perushahmoa ja johtavat kattorakenteiden purkamiseen sekä niiden menettämiseen. Toimenpide heikentää rakennushistoriallisesti merkittävien kohteiden arvoja, sekä vaikuttaa kielteisellä tavalla kaupungin kattomaisemaan. Kaupunginmuseo on laatinut ullakkoraporttiin katsauksen helsinkiläisten ullakoiden rakenteiden ja käytön historiasta. Katsauksen tavoitteena on pyrkiä selvittämään ullakotilojen kulttuuri- ja rakennushistoriallista arvoa ja sen myötä edistämään entistä paremmin muutoskohteiden vesikaton arvokkaiden piirteiden ja rakenteiden säilymistä. Ullakkoasumisen tavanomaisuudesta poikkeava moni-



ilmeisyys lisääntyy ullakoiden alkuperäistä ominaisluonnetta noudattavissa ratkaisuissa.

Ullakkorakentamista on edistetty Helsingissä alueellisella poikkeamisluvalla vuodesta 1987 alkaen. Viimeisen poikkeamisluvan viisivuotisjaksolla hankkeita on ollut parikymmentä vuodessa, uusia huoneistoja on rakennettu noin 90 kappaletta vuodessa. Ennen ullakoiden asumiskäyttöön ottamista ullakkoasuminen kaupunkikeskustassa on ollut marginaalista ja sitä on myös pyritty välttämään. Tämän päivän ullakkorakentamisessa hyödynnetään historiallisesti arvokkaiden rakennusten ja ympäristöjen arvoja ja rakenteita sekä historiallisesti syntyntä kattomaisemaa yksilöllisten ja poikkeavien asumisratkaisujen tilana. Kattomaiseman hiljainen, anonyymi, kaupunkikuvasta poikkeava rakenteellisuus muuttuu toiminnalliseksi, uusin muodoin ja rakentein jäsennetyksi yksityiseksi tilaksi. Asumisen näkökulmasta ullakkorakentaminen on kokonaisuuden kannalta määrällisesti vähäistä, mutta sen vaikutukset kulttuuriympäristöön muodostuvat merkittäviksi. Ratkaisut tulisikin tehdä erityisen huolellisella harkinnalla, huomioiden vähittäin rakentuneet kulttuuri- ja rakennushistorialliset arvot, joita ullakkohankkeet muuttavat pysyvästi.

Esittelijä

yksikön päällikkö  
Anne Mäkinen

Lisätiedot

Mikko Lindqvist, tutkija, puhelin: +358 9 310 36973  
mikko.lindqvist(a)hel.fi

Kiinteistövirasto 20.9.2013

HEL 2013-010766 T 10 04 01

Kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosasto pyytää kiinteistöviraston lausuntoa ullakkorakentamiseen liittyvästä raportista "Täydennysrakentaminen olemassa olevissa rakennuksissa".

Raportin pohjalta valmistellaan hakemus nykyisen 22.2.2014 asti voimassa olevan poikkeamisen jatkamiseksi ja myöhemmin laadittava ullakkorakentamisen rakentamistapaohje.

Ullakkorakentamista voi tapahtua sekä yksityisen (eli muun kuin kaupungin) omistamalla tontilla että kaupungin vuokratontilla.

Seuraavat periaatteet koskevat sekä alueelliseen poikkeamiseen että erilliseen poikkeamispäätökseen (vrt. raportin sivu 7) perustuvaa rakentamista.



Kaupungin vuokratonteilla ullakkorakentamisesta voi saada täydennysrakentamiskorvausta (Kvsto 8.6.2005 ja Klk 13.12.2005), kuten raportin sivulla 11 todetaan.

Sen sijaan ullakkorakentamista suunnittelevalle, yksityisellä tontilla sijaitsevalle yhtiölle tulee usein yllätyksenä se, että kaupunki tarkastelee asiaa myös kiinteistön arvonnousun kannalta ja että maanomistaja voi olla velvollinen maksamaan maankäytösopimuksen perusteella kaupungille korvausta yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin (Khs 9.2.2004).

Molemmissa tapauksissa kiinteistöviraston tonttiosasto käy hakijan kanssa asiaan kuuluvat neuvottelut.

Raportin sivulla 7 todetaan, että mikäli ullakkohanke edellyttää maankäytösopimusta, sopimus tulee tehdä ennen rakennusluvan myöntämistä. Sivulla 18 todetaan, että ullakkohankkeiden yhteydessä sovelletaan maankäytösopimusmenettelyä rakennusvalvontaviraston ja kiinteistöviraston sopiman menettelytavan mukaisesti. Nämä toteamukset ovat täysin irrallisia, eikä raportissa esitetä, kuinka asia käytännössä hoidetaan.

Raportissa esitetyt muut toimintamallit antavat kuitenkin hyvät keinot täydennysrakentamiskorvaus- ja maankäytösopimusmenettelyistä tiedottamiseen hankkeen alkuvaiheessa. Sivulla 16 esitetään, että hankkeeseen ryhtyvän on tehtävä soveltuvuus selvitys, josta selviää mm. hyödynnettävän ullakkotilan laajuus. Sivulla 22 esitetään, että soveltuvuus selvitys tehdään ennen ennakkoneuvottelua. Lisäksi esitetään, että taloyhtiön edustajan ja pääsuunnittelijan tulisi osallistua ensimmäiseen ennakkoneuvotteluun, jossa selvitetään mm. taloyhtiön vastuut.

Edellisen perusteella ensimmäisessä ennakkoneuvottelussa on käytettävissä tieto hyödynnettävän ullakkotilan laajuudesta. Kun tiedossa ovat lisäksi tontin sijainti ja omistussuhde, rakennusvalvontaviraston edustaja voi ohjata hakijan tarvittaessa tonttiosastolle ottaen huomioon joko vuokratontin täydennysrakentamisen periaatteet tai kiinteistöviraston 23.10.2012 päivätty, rakennusvalvontavirastolle lähettämä kirje, joka koskee yksityisen omistamalle tontille suunnitellusta ullakkorakentamisesta tiedottamista.

Tonttiosaston tulee kaupunginvaltuuston ja -hallituksen päätösten velvoittamana käydä täydennysrakentamis- tai maankäyttökorvausta koskevat neuvottelut poikkeamispäätöksen johdosta. Menettelystä tiedottaminen tulisi kirjata poikkeamispäätökseen ja rakentamistapaohjeeseen. Lisäksi menettelyjen selostaminen tulisi sisällyttää hankkeen ensimmäiseen ennakkoneuvotteluun, jotta hakija saa tiedon asiasta mahdollisimman varhaisessa vaiheessa.



Kiinteistövirasto pitää tärkeänä alueellisen poikkeamisen jatkamista ullakkoasuntojen rakentamiseksi.

Lisätiedot

Tapio Laalo, tonttiasiamies, puhelin: 310 36442  
tapio.laalo(a)hel.fi

Rakennusvirasto 16.9.2013

HEL 2013-010766 T 10 04 01

Kaupunkisuunnitteluvirasto pyytää rakennusviraston kannanottoa alueellisen poikkeamisen jatkamisesta ullakkoasuntojen rakentamiseksi 20.9.2013 mennessä.

Helsingissä on ollut voimassa ullakkorakentamisen alueellinen poikkeaminen vuodesta 1987. Poikkeaminen oli aluksi voimassa vain kantakaupungin alueella ja vuodesta 2009 alkaen koko kaupungissa. Nykyinen poikkeaminen on voimassa 22.2.2014 saakka.

Kaupunkisuunnitteluvirasto valmistelee alueellisen poikkeamishakemuksen jatkamista viidellä vuodella. Hakemus koskee Helsingin kaikkia asuinkerrostaloja. Uutta hakemusta on valmisteltu hallintokuntayhteistyönä kaupunkisuunnitteluviraston johdolla. Työn tulokset on koottu raporttiin, jonka pohjalta valmistellaan uusi hakemus ja rakentamisohje.

Raportissa on kehitelty ullakkorakentamisen periaatteita vuosien varrella kertyneiden kokemusten pohjalta.

Niin kutsutun soveltuvuus selvityksen vaatiminen jo ullakkohankkeen alkuvaiheessa on erittäin tervetullut. Soveltuvuus selvityksessä tulisi ottaa huomioon itse ullakkorakentamisen lisäksi myös sen vaikutukset ympäröiviin julkisiin alueisiin. Huomioon otettavia seikkoja rakennusviraston näkökulmasta ovat työmaan suunnittelu ja sijoittelu, tavarakuljetusten suunnittelu ja logistiikka, vaikutukset jätejärjestelyistä aiheutuviin seikkoihin kaduilla sekä lähialueille mahdollisesti kohdistuvien lisääntyvän käyttökapasiteetin kasvun aiheuttamat vaatimukset. Lisäksi ullakkorakentamisessa tulee ottaa huomioon uusi lumi- ja sadevesitilanne katoilla, lumen pudotusmahdollisuudet ja sadevesien huolellinen johtaminen sadevesijärjestelmiin. Kadun ja liikennealueiden häiriötön käyttö on turvattava sekä rakentamisen että ullakkoasumisen aikana. Ullakkorakentamisessa ei tarvitse osoittaa uusia autopaikkoja.

Raportissa on huomioitu kiitettävästi kaupunkikuvalliset vaatimukset kattomaisemineen. Kartta ullakkorakentamisen kaupunkikuvallisista



05.11.2013

vyöhykkeistä on tarpeellinen ja havainnollinen. Sekä raportti että kartta ovat huolellisesti laaditut.

Rakennusvirasto kannattaa alueellisen poikkeamisen jatkamista ullakkoasuntojen rakentamiseksi viidellä vuodella.

Lisätiedot

Pia Rantanen, suunnitteluvastaava, puhelin: 310 38812  
pia.rantanen(a)hel.fi

Jukka Kauto, kaupunginarkkitehti, puhelin: 310 38802  
jukka.kauto(a)hel.fi

Anu Kiiskinen, aluesuunnittelija, eteläinen suurpiiri, puhelin: 310 38419  
anu.kiiskinen(a)hel.fi

Sonja Liljeblad, toimistopäällikkö, puhelin: 310 38472  
sonja.liljeblad(a)hel.fi

Jussi Luomanen, toimistopäällikkö, puhelin: 310 38626  
jussi.luomanen(a)hel.fi



**§ 348**

**Nordenskiöldin aukion ja Mechelininkadun liikennesuunnitelma**

HEL 2013-006377 T 08 00 00

**Päätös**

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

**Käsittely**

Vastaehdotus:

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

Kannattajat: Tom Packalén

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

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

Jaa-äännet: 2

Matti Niiranen, Risto Rautava

Ei-äännet: 7

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

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Suoritettussa äänestyksessä jäsen Soininvaaran vastaehdotus voitti äänin 7 -2.

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



05.11.2013

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

**Liitteet**

- 1 Sijaintikartta
- 2 Piirustus 6234-7
- 3 Piirustus 6235-7
- 4 Piirustus 6236-7
- 5 Piirustus 6237-7
- 6 Piirustus 6238-7
- 7 Piirustus 6239-7
- 8 Vuorovaikutusraportti
- 9 Jakelu- ja huoltoliikenteen järjestelyt VE:ssa 1
- 10 Mielipiteet

**Otteet**

**Ote**

Ne mielipiteensä esittäneet,  
jotka ovat antaneet osoitteensa

**Otteen liitteet**

Esitysteksti  
Oikaisuvaatimusohje,  
kaupunkisuunnittelulautakunta

**Päätösehdotus**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne hyväksyä liikennesuunnitteluosaston piirustusten 6237-7, 6238-7 ja 6239-7 mukaisen liikennesuunnitelman (VE2), jonka kustannusennuste on 7,0 miljoonaa euroa.

**Tiivistelmä**

Kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaisesti Mechelininkadulle on suunniteltu yksisuuntaiset pyörätiet. Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt niitä koskevan liikennesuunnitelman 29.4.2010 ja tarkistetun suunnitelman 24.1.2012. Yleisten töiden lautakunta kuitenkin palautti katusuunnitelman 19.3.2013 uudelleen valmisteltavaksi siten, että alueen asukkaiden ja yritysten sekä muiden sidosryhmien kanssa tehdään laaja vuorovaikutus ja että raitiovaunupysäkkiratkaisu sekä poistuvien pysäköintipaikkojen korvaaminen selvitetään. Lisäksi on selvitetty aiempaa perusteellisemmin mm. kadun ajokaistojen määrää, huoltoliikenteen järjestämistä sekä vaihtoehtoisia ehdotuksia sijoittaa eri toiminnot kadun poikkileikkaukseen. Toteutettavaksi esitetään liikennesuunnitelmaa, jossa on yksisuuntaiset pyörätiet kadun reunoilla pääosin jalkakäytävän tasossa. Aiemmin esitettyihin pyöräkaistoihin



verrattuna tämä ratkaisu selkeyttää huoltoliikennettä ja kaventaa ajorataa, mitkä ovat olleet asukaspalautteessa yleisesti esiin tuotuja tavoitteita.

#### Lähtökohdat

Kantakaupungin pyöräteiden tavoiteverkossa on esitetty pääpyörätieyhteys Ruoholahden ja Pasilan välillä. Toteuttamatta on tällä hetkellä 1,9 km pituinen osuus Mechelininkadun varressa välillä Hietaniemenkatu Nordenskiöldinkatu.

Katualue rajautuu Sibeliuksen puiston kohdalla puistoalueeseen ja muualla kerrostaloihin. Mechelininkatu on 2 + 2 -kaistainen pääkatu, jonka nopeusrajoitus on 40 km/h. Suunnitteluvälillä Mechelininkadun liikennemäärä oli vuonna 2012 Eteläisen Hesperiankadun pohjoispuolella noin 24 000 ajon./vrk, Eteläisen Hesperiankadun ja Caloniuksenkadun välillä noin 18 500 ajon./vrk ja Caloniuksenkadun eteläpuolella noin 33 000 ajon./vrk.

Hietaniemenkadun ja Eteläisen Hesperiankadun välillä sekä Rajasaarentien pohjoispuolella kadunvarsipysäköinti on osittain sallittu iltaisin, öisin ja viikonloppuisin. Huolto- ja jakeluliikenne hoidetaan suunnittelualueella joko ajoradalta jalkakäytävän vierestä tai ruuhka-aikoihin jalkakäytävältä.

Mechelininkatu kuuluu yli 12 metristen moottoriajoneuvojen ajokieltoalueeseen (lukuun ottamatta erillisiä poikkeuksia). Suunnitteluvälillä on linjabussiliikennettä (linja 24) Eteläisen Hesperiankadun ja Nordenskiöldin aukion välillä.

Kaupunkikuvallisesti katua leimaa kaksirivinen puukujanne välillä Leppäsuonkatu – Sibeliuksenkatu. Kujanteessa kulkee raitiotie välillä Leppäsuonkatu – Caloniuksenkatu, mistä kujanne jatkuu jalankulkuyhteytenä Sibeliuksenkatuun saakka.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 29.4.2010 pyörätiesuunnitelman Nordenskiöldinkadulle ja Mechelininkadulle. Suunnitelman pohjalta rakennusvirasto laati Nordenskiöldinkadulle katusuunnitelman, jonka yleisten töiden lautakunta hyväksyi 27.9.2011. Katusuunnittelun yhteydessä todettiin tarpeelliseksi tarkistaa liikennesuunnitelmaa Nordenskiöldin aukion ja Mechelininkadun osalta vastaamaan paremmin uusia pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteita. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi tarkistetun liikennesuunnitelman 24.1.2012. Suunnitelman pohjalta rakennusvirasto laati Mechelininkadulle katusuunnitelman, jonka yleisten töiden lautakunta kuitenkin palautti uudelleen valmisteltavaksi 19.3.2013. Liikennesuunnitteluun liittyviä palautuksen syitä olivat puutteellisuus aikaisempien suunnitteluvaiheiden vuorovaikutuksessa



alueen asukkaiden ja yritysten kanssa, raitiovaunupysäkkien mitoituksen ja sijainnin tarkistaminen sekä korvaavien pysäköintipaikkojen selvittäminen kadunvarresta poistuvien tilalle.

### Suunnitelma ja sen keskeiset vaikutukset

Liikennesuunnitelma on laadittu Nordenskiöldin aukiolle ja Mechelininkadulle Nordenskiöldinkadun ja Leppäsuonkadun väliselle osuudelle. Suunnitelma VE1 on esitetty liikennesuunnitteluosaston piirustuksissa 6234-7, 6235-7 ja 6236-7 ja VE2 on esitetty piirustuksissa 6237-7, 6238-7 ja 6239-7. Suunnitelmat VE1 ja VE2 ovat yhtenevät Pohjoisen Hesperiankadun liittymästä pohjoiseen päin. Katutilan jako eri kulkumuotojen kesken on sama molemmissa vaihtoehdoissa koko suunnitteluvälillä. Myös joukkoliikenteen pysäkkien sijainnit ja mitoitukset ovat yhtenevät.

Molemmissa vaihtoehdoissa jalankulun ja pyöräilyn erotteluun on kiinnitetty erityistä huomiota suojateiden kohdilla. Kun pyöräilijä on ajoradan tasossa ja jalankulkija odottaa suojatienylitystä reunakiven takana, ei suoraan menevä pyöräliikenne aiheuta vaaraa suojatieylitystä odottaville jalankulkijoille. Moottoriajoneuvoliikenne ja pyöräliikenne on eroteltu joko kaistamerkinnoin tai rakenteella. Pyörätiet ja -kaistat päällystetään punaisella asfaltilla.

Molemmissa vaihtoehdoissa moottoriajoneuvoliikenteen kaistat kavennetaan minimissään 6,25 metriin (3,25m + 3,0m). Kaventuvat kaistat rauhoittavat ajonopeuksia. Mechelininkadun pohjoissuunnan liikenteelle tullaan lisäksi harkitsemaan nopeusvalvontakameraa ajonopeuksien hillitsemiseksi erityisesti vähäisemmän liikenteen aikaan.

Sibeliuksen puiston vieressä matkailuliikenteen pysähdyssyvennyksen kohdalla on molemmissa vaihtoehdoissa pyöräkaista. Syvennystä joudutaan siirtämään puistoon päin, jolloin se tulee siirtymään puiston puolelle enimmillään pyöräkaistan leveyden (1,75 m) verran. Puiston kohdalle tulee uusi keskisaarekkeellinen suojatie, joka yhdistää kadun molemmin puolin olevat puistokäytävät toisiinsa.

Molemmissa vaihtoehdoissa jalkakäytäviä joudutaan kaventamaan nykyisestä. Asuinkortteleiden kohdalla jalkakäytävien leveys vaihtelee 2,70 ja 4,00 metrin välillä. Sibeliuksen puiston kohdalla jalkakäytävä jää minimissään 2,00 metriä leveäksi, minkä kuitenkin katsotaan riittävän käyttäjämäärät ja ympäristö huomioon ottaen.

Raitiolinja 8 kehittämisohjelman (Kslk 9.6.2011) mukaisesti Caloniuksenkadun ja Hietaniemenkadun kohtien raitiovaunupysäkit on suunnitelmassa yhdistetty Arkadiankadun risteuksen kohdalle. Kehittämisohjelma sisältää esityksen 19 toimenpiteestä, joilla linjan 8



nopeutta ja luotettavuutta voidaan kehittää, jotta se palvelisi parhaiten koko kaupungin joukkoliikennejärjestelmän näkökulmasta. Ohjelmassa on esitetty pysäkkivälin pidentämistä muun muassa osuudella Marian sairaala - Caloniuksenkatu. Arkadiankadun yhdistetyn pysäkin myötä linjan ajoajat nopeutuvat ja Caloniuksenkadun liittymän liikennevaloetuuksien ohjelmointi helpottuu. Toimenpiteen arvioidut liikennöintikustannussäästöt ovat vuosittain noin 550 000 euroa. Arvioitu matkustajien yhteiskuntataloudellinen aikahyöty on lisäksi noin 500 000 euroa vuodessa. Raitiovaunupysäkkien sijoittamisesta Caloniuksenkadun ja Hietaniemenkadun välillä on keskusteltu HSL:n kanssa suunnitelmaa laadittaessa. Keskusteluissa on päädytty pysäkkien yhdistämiseen kehittämisohjelman mukaisesti.

Poistuvien pysäkkien kohdat rakennetaan istutuskaitaksi, jotta Mechelininkadun puurivistöt säilyvät yhtenäisinä. Uusilla pysäkkikohdilla puurivien jatkuvuus säilytetään nykyisen pysäkkikäytännön mukaisesti.

Raitiovaunupysäkin poistamisen myötä Hietaniemenkadun risteyksestä poistuu Mechelininkadun ylittävä pohjoisen puoleinen suojatie. Puukujannetta täydennetään uusilla puilla Hietaniemenkadun haarojen välissä.

#### Suunnitelmavaihtoehto 2 (VE2, esittelijän ehdotus)

Pyöräliikenne kulkee pääosin jalkakäytävän tasossa yksisuuntaisilla pyöräteillä (leveys 1,5m - 1,75m). Ennen liittymiä ja vilkkaita välisuojateitä pyörätie tuodaan ajoradan tasoon pyöräkaistaksi. Myös linja-autopysäkkien kohdalla pyöräkaista tuodaan ajoradan tasoon, millä ehkäistään poistuvien/nousevien matkustajien ja pyöräilijöiden väliset konfliktit kapeassa katutilassa.

Koska jalkakäytävä ja pyörätie ovat samassa tasossa, on ne eroteltava selkeästi toisistaan erityisesti Mechelininkadun asuinkortteleiden kohdalla. Eteläisen Hesperiankadun ja Hietaniemenkadun välillä tehokas erottelu voitaisiin toteuttaa materiaalierolla esimerkiksi kiveämällä jalkakäytävä. Tällä alueella jalankulkijoita on erittäin paljon johtuen tiheästä asutuksesta ja kadunvarren lukuisista kivijalkayrityksistä. Jalkakäytävän ja pyörätien väri- ja materiaaliero parantaa jalankulun turvallisuutta. Eteläisen Hesperiankadun pohjoispuolella jalkakäytävän ja pyörätien erotteluun riittää kiviraita ja asfalttipäällysteen väriero. Erottelutapa ja päällystemateriaalit ratkaistaan katusuunnitelmassa.

Kortteleiden kohdalla katualueen kapeus ei mahdollista liikennemerkkien pystyttämistä ajoradan viereen, koska tällöin liikennemerkkitolpat tulisivat pyöräteille. Sen sijaan liikennemerkkit on kiinnitettävä rakennusten seiniin.



Ruuhka-ajan pysäyttämiskiellot poistetaan, jolloin jakelu- ja huoltoliikenteen hoitaminen jalkakäytävältä on aina kiellettyä. Purku ja lastaus hoidetaan lainsäädännön mukaisesti ajoradan oikeanpuoleiselta kaistalta.

Länsisataman vilkastunut matkustajaliikenne on lisännyt liikennettä Mechelininkadulla. Helsingin Satama arvioi Länsisataman henkilöautoliikenteen määrän kasvavan 2020-luvun alkuvuosiin mennessä nykyisestä noin 50 %. Sataman liikenne kuormittaa katuverkkoa merkittävästi myös normaalien ruuhka-aikojen ulkopuolella. Lisäksi liikenne-ennusteiden mukaan Helsingin uusien asuin- ja työpaikka-alueiden (mm. Jätkäsaari) tuottama liikenne tulee lisäämään Mechelininkadun liikennemääriä erityisesti muina aikoina kuin vilkkaimpina aamu- ja iltatunteina. Tämän vuoksi on tarpeen poistaa ilta- ja yö- ja viikonloppupysäköinti (noin 100 pysäköintipaikkaa) Eteläisen Hesperiankadun ja Hietaniemenkadun väliseltä osuudelta. Korvaavat asukaspysäköintipaikat järjestyvät Hietaniemen alueelta, missä on mahdollista laajentaa Etu-Töölön asukaspysäköintivyöhykettä F länteen päin. Tämä toteutetaan muuttamalla yhteensä noin 300 rajoittamatonta pysäköintipaikkaa ja hautausmaan asiointipysäköintipaikkaa asukaspysäköintipaikoiksi tai maksullisiksi paikoiksi. Lisäksi Hiekkarannantien varressa oleva kenttä voidaan sitä hallinnoivan liikuntaviraston puolesta ottaa kokonaan ympärivuotiseen pysäköintikäyttöön. Kentällä on nykyisin yhden autokoulun ajoharjoittelutoimintaa, jonka täytyy tällöin siirtyä muualle. Kentälle mahtuu noin 170 pysäköintipaikkaa.

#### Suunnitelmavaihtoehto 1 (VE1)

Pohjoisen Hesperiankadun ja Hietaniemenkadun välisellä osuudella pyöräliikenne kulkee ajoradan tasossa olevilla pyöräkaistoilla. Pyöräkaistat erotetaan ja ajoradasta upotetulla reunakivellä. Pohjoisen Hesperiankadun pohjoispuolella pyöräliikenne kulkee pääosin jalkakäytävän tasossa yksisuuntaisilla pyöräteillä kuten suunnitelmassa VE2.

Pyöräkaistojen etuna yksisuuntaisiin pyöräteihin verrattuna on, että jalankulun ja pyöräilyn välillä on tasoero. Se lisää jalankulun turvallisuutta ja on tarpeen erityisesti suunnittelualueen eteläosassa, missä jalankulkijoita on paljon.

Haasteena pyöräkaistavaihtoehdossa on kuitenkin saada jakelu- ja huoltoliikenteen häiriöt hallintaan. Kivijalkayritysten huoltoliikenneselvityksen pohjalta ehdotetaan varattavaksi ajoradalta noin 12 m pituisia kohtia, joilla pysäyttäminen olisi sallittu. Näillä kohdilla pyöräkaista katkeaisi ja pyöräliikenne kiertäisi pysähtyneen ajoneuvon vasemmalta puolelta. Lastaus- ja purkupaikkoja tulisi



suunnitteluvälille yhteensä kahdeksan. Myös sivukatuja voisi hyödyntää huoltoliikenteen hoitamiseen. Luonnos paikkojen sijoittelusta on esitetty liitteessä 8.

Jalkakäytävien kapeudesta johtuen liikennemerkki kiinnitetään useassa kohdassa varrella rakennusten seiniin.

Suunnitelma ei mahdollista kadunvarsipysäköintiä Eteläisen Hesperiankadun ja Hietaniemenkadun välisellä osuudella. Noin 100 ilt- ja yö- ja viikonloppupysäköintiin soveltuvaa pysäköintipaikkaa poistuu Eteläisen Hesperiankadun ja Hietaniemenkadun väliseltä osuudelta. Korvaavat asukaspysäköintipaikat järjestetään Hietaniemen alueelta kuten suunnitelmassa VE2.

#### Nordenskiöldin aukion liikennejärjestelyt

Nordenskiöldin aukiolla pyöräilijät ohjataan pyöräkaistoja pitkin aukion läpi. Nordenskiöldin aukion suunnitteluratkaisuissa on huomioitu pyöräliikenteen turvallisuus ja saavutettavuus. Välityskykyarvioihin perustuen autoliikenteen kaistajärjestelyitä muutetaan siten, että Mechelininkadulta Linnankoskenkadulle länteen sekä aukion eteläreunalla Nordenskiöldinkadun ja Linnankoskenkadun suuntaan poistuu toinen kaista. Uusien kaistajärjestelyjen seurauksena pyöräliikenteelle voidaan taata parempi jatkuvuus myös Linnankoskenkadun suuntiin. Kaistajärjestelyistä vapautunutta tilaa on osoitettu mahdollisimman paljon jalankululle.

#### Vuorovaikutus

Kaupunkisuunnitteluvirastossa laadittiin keskustelun pohjaksi kaksi vaihtoehtoista suunnitelmaluonnosta, jotka olivat nähtävillä 20.5. - 9.6.2013. Nähtävilläolosta tiedotettiin osallisille kaupungin virallisissa lehdissä (Helsingin Sanomat, Hufvudstadsbladet ja Metro). Töölöläinen -lehteen toimitettiin artikkeli aiheesta ja medialle lähetettiin lehdistötiedote. Suunnitelmaluonnosten nähtävilläolosta tiedotettiin myös Helsinki suunnittelee -facebook sivuilla ja kaupunkisuunnitteluviraston nettisivuilla. Alueen seuroille lähetettiin ennakkotietoa asiasta sähköpostitse. 30.5.2013 järjestettiin Töölön liikenneilta – keskustelutilaisuus ja näyttely, johon osallistui noin 100 henkeä. Tilaisuudessa asukasryhmä esitteli Mechelininkadun liikennejärjestelyistä oman vaihtoehdonsa. Suunnitelmavaihtoehtoihin oli mahdollista tutustua ja kommentoida myös Internetissä KSV Forumin keskustelupalstalla. Kannanottoja keskustelupalstalle tuli yhteensä 72. Liikennesuunnitteluosastolle on saapunut lisäksi kirjeitse kymmenen mielipidettä.

Mechelininkadun taloyhtiöiltä saatiin kaksi poikkileikkausehdotusta, jotka on esitelty ja kuvattu vuorovaikutusraportissa (liite 8). Ehdotusten



toteuttamiskelpoisuus selvitettiin ja arviot ehdotuksista on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Uudenmaan Autokoulu yhdistys ry. teki jäsenilleen kyselyn Hietaniemen kentän käytöstä ajoharjoitteluun. Mechelininkadun jakelu- ja huoltoliikennetarpeiden selvittämiseksi KSV teki kadun varren kivijalkayrityksille kyselyn, jonka tulokset kattavat noin 85 % alueen yrityksistä. Tulosten perusteella voitiin suunnitella suunnitelmaan liittyviä huoltoliikenteen järjestelyjä.

Mechelininkadun liikennesuunnitelman valmisteluun liittynyt vuorovaikutus ja sen pohjalta tehdyt selvitykset ovat parantaneet tietopohjaa osallisten näkemyksistä ja suunnitelman vaikutuksista. Suunnitelmaratkaisuissa on pyritty ottamaan mahdollisimman hyvin huomioon osallisten näkemysten ja vaikutustenarvioiden perusteella tarkentuneet lähtötiedot. Esimerkiksi suunnitelmavaihtoehdossa 2 on otettu huomioon monien asukkaiden huoli nykyistä leveämmästä ajoradasta sen aiheuttamasta turvattomuuden tunteesta kaventuvan jalkakäytävän käyttäjille. Suunnitelmavaihtoehdossa 2 tämä on huomioitu nostamalla pyöräily jalankulun tasoon, jolloin kadun reunakivilinja siirtyy keskemmäälle ja ajorata kaventuu nykyisestä.

#### Toteutus ja kustannukset

Liikennesuunnitelman VE1 kustannusarvio on noin 5,7 miljoonaa euroa ja liikennesuunnitelman VE2 kustannusarvio on 7,0 miljoonaa euroa. Kustannusarviot sisältävät pyöräkaistojen rakentamisen, jalkakäytävien ja ajoratojen muutostyöt, puukujanteiden uusimisen ja raitiovaunupysäkkien muutostyöt. Suunnitelman VE2 päällystystöiden kustannusarvioon on laskettu mukaan jalkakäytävien graniittilaatta välillä Eteläinen Hesperiankatu Hietaniemenkatu. Investointiohjelmassa suunnitelma on varauduttu toteuttamaan vuosina 2014 - 2015.

#### Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

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

#### Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Piirustus 6234-7
- 3 Piirustus 6235-7
- 4 Piirustus 6236-7
- 5 Piirustus 6237-7
- 6 Piirustus 6238-7
- 7 Piirustus 6239-7



8	Vuorovaikutusraportti
9	Jakelu- ja huoltoliikenteen järjestelyt VE:ssa 1
10	Mielipiteet

## Otteet

### Ote

Ne mielipiteensä esittäneet,  
jotka ovat antaneet osoitteensa

### Otteen liitteet

Esitysteksti  
Muutoksenhakukielto, valmistelu

## Tiedoksi

Yleisten töiden lautakunta  
HKL-liikelaitoksen johtokunta

## Päätöshistoria

Kaupunkisuunnittelulautakunta 22.10.2013 § 340

Pöydälle 22.10.2013

HEL 2013-006377 T 08 00 00

### Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti panna asian pöydälle 5.11.2013 saakka.

### Käsittely

22.10.2013 Pöydälle

Pöydällepanoehdotus:

Matti Niiranen: Pyydän asian 2 viikoksi pöydälle.

Pöydällepanoesitykseeni liittyen pyydän saada kirjallisesti vastauksen kahden viikon kuluttua seuraaviin kysymyksiini, jotka pyydän liittämään pöytäkirjaan:

1.) Jalkakäytävän leveys välillä Eteläinen Hesperiankatu – Hietaniemenkatu alittaa saamani tiedon mukaan kaupungin oman suosituksen, joka on näin tiheästi asutulla alueella ja katutyypillä 3 metriä. Normin alittaminen voi vaarantaa jalankulkijoiden turvallisuuden. Pyydänkin selvittämään mahdollisuuden tehdä pyörätielinjaus välillä Eteläinen Hesperiankatu - Hietaniemenkatu Väinämöisenkadun länsipuoleista reunaa pitkin.

2.) Lisäksi pyydän selvittämään Väinämöisenkadulle vinopysäköintimahdollisuuden siten, että se toteutettaisiin ko. kadun puiston puoleiselle reunalle, josta poistuisi jalkakäytävä, joka on asukaspalautteen mukaan käytännössä tarpeeton. Lisäksi pyydän selvittämään voidaanko ko. vinopysäköintiä työntää tarvittaessa



05.11.2013

Lsp/1

hieman nykyistä jalkakäytävää syvemmälle puiston puolelle, jotta vinopysäköinti mahdollistuisi.

3.) Pyydän selvittämään liikennesuunnitelman myötä välillä Nordenskiöldinaukio - Rajasaarenkatu mahdollisesti menetettävien asukas- ja asiakaspysäköintipaikkojen määrän ja tekemään ehdotuksen niiden korvaamiseksi.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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



**§ 349**

**Konala, Hilapellontie 2, asemakaavan muutosehdotus (nro 12216)**

HEL 2011-006892 T 10 03 03

Ksv 2081\_1, Hilapellontie 2, karttaruutu F6/P3

**Päätös**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti

- lähettää 5.11.2013 päivätyn 32. kaupunginosan (Konala) korttelin 32067 sekä puistoalueen asemakaavan muutosehdotuksen nro 12216 kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä
- antaa vuorovaikutusraportin mukaiset vastineet esitettyihin mielipiteisiin.

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

Lisäksi lautakunta päätti kehottaa kaupunkisuunnitteluvirastoa perimään hakijalta Kustannukset -liitteen mukaiset asemakaavan laatimis- ja käsittelykustannukset asemakaavan hyväksymisen jälkeen.

**Esittelijä**

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

**Lisätiedot**

Mikael Ström, arkkitehti, puhelin: 310 37470  
mikael.strom(a)hel.fi  
Pirjo Koivunen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37128  
pirjo.koivunen(a)hel.fi

**Liitteet**

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12216 kartta, päivätty 5.11.2013
- 4 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12216 selostus, päivätty 5.11.2013
- 5 Havainnekuva, 5.11.2013
- 6 Tilastotiedot
- 7 Vuorovaikutusraportti 5.11.2013
- 8 Mielipidekirjeen lähettäneet -luettelo
- 9 Mielipidekirje
- 10 Kustannukset
- 11 Osa päätöshistoriaa
- 12 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12216 selostus, päivätty 5.11.2013, päivitetty Kslk:n 5.11.2013 päätöksen mukaiseksi



## Otteet

### Ote

Hakija

### Otteen liitteet

Esitysteksti

Hallintovalitus, tavallinen  
tiedoksianto

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Liite 6

Liite 7

Liite 10

Ne mielipiteensä esittäneet,  
jotka ovat ilmoittaneet  
osoitteensa

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Liite 6

Liite 7

## Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättänee

- lähettää 5.11.2013 päivätyn 32. kaupunginosan (Konala) korttelin 32067 sekä puistoalueen asemakaavan muutosehdotuksen nro 12216 kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä
- antaa vuorovaikutusraportin mukaiset vastineet esitettyihin mielipiteisiin.

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

Lisäksi lautakunta päättänee kehottaa kaupunkisuunnitteluvirastoa perimään hakijalta Kustannukset-liitteen mukaiset asemakaavan laatimis- ja käsittelykustannukset asemakaavan hyväksymisen jälkeen.

## Tiivistelmä

Asemakaavan muutos mahdollistaa kahden uuden asuinkerrostalon rakentamisen kortteliin 32067. Korttelin kerrosala kasvaa 2 387 k-m<sup>2</sup>:llä. Pihojen ja pysäköinnin järjestelyjä muutetaan uudisrakentamisen johdosta.

Vajaakäyttöisen liiketilasiiven purkamisen myötä voidaan Hilapellontien varteen rakentaa uusi nelikerroksinen asuinkerrostalo. Apu- ja yhteistilat sijoittuvat ensimmäiseen, osittain maanalaiseen kerrokseen.

Hilapellon puistoalueen reunaan on mahdollista rakentaa uusi, neljä asuinkerrosta käsittävä asuinkerrostalo. Viidenteen kerrokseen saa sijoittaa asukkaiden yhteistiloja. Uusien pihajärjestelyjen myötä



nykyiset huonokuntoiset pihavarastorakennukset korvataan uusilla. Korttelialue laajenee lounaisrajalla vähäisesti puistoalueelle.

## Esittelijä

### Alueen sijainti

Alue sijaitsee Konalassa, Konalantien länsipuolella, osoitteessa Hilapellontie 2.

### Lähtökohdat

Helsingin yleiskaava 2002:ssa alue on kerrostalovaltaista aluetta. Hilapellon puisto on merkitty kaupunkipuistoksi.

Alueella voimassa oleva asemakaava on vahvistettu vuonna 1981. Kaavan mukaan suunnittelualue on asuinkerrostalojen korttelialuetta (AK) ja puistoaluetta (P). Rakennusoikeutta on yhteensä 7 053 k-m<sup>2</sup>.

Yksityisomistuksessa olevalla tontilla 32067/1 sijaitsee nelikerroksinen asuinkerrostalo ja yksikerroksinen myymäläsiipi. Kaupungin omistamalla tontilla 32067/2 on kuusi kolmikerroksista asuinkerrostaloa ja kylmiä piharakennuksia. Suunnittelualan ympäristössä on vaihtelevan ikäisiä, lähinnä 1960-luvun jälkeen rakennettuja kerrostalo- ja pientalokortteleita. Lounais- ja kaakkoisreunaltaan suunnittelualue rajoittuu Hilapellon puistoon.

### Asemakaavan muutoksen sisältö

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on uusien asuntojen mahdollistaminen jo rakennetuille tonteille. Kaupungin tavoitteena on esikaupunkialueiden täydennysrakentaminen. Kaupunki on myös asettanut tavoitteita kaupungin vuokratyhtiöiden tonttien täydennysrakentamista koskien.

AK-korttelialueen yhteenlaskettu rakennusoikeus kasvaa 2 387 k-m<sup>2</sup>:llä. Uusien asukkaiden määrä tulee olemaan noin 60. Aiemmassa kaavassa oli osa kerrosalasta varattu myymälätiloille, joiden kysyntä on osoittautunut vähäiseksi lähistölle (Ajomiehentie ja Malminkartanontie) syntyneiden palvelukeskittymien myötä. Asemakaavan muutoksessa kaikki kerrosala varataan asuntoja varten. Kerrosalan lisäksi saa rakentaa varasto- ja yhteistiloja asukkaiden käyttöön.

Asemakaavan muutoksessa on esitetty ohjeellinen uusi tonttijako, jonka mukaan voidaan tarvittaessa lohkoa erilliset tontit uudisrakennuksia varten. Uudisrakentaminen johtaa mm. yhteistilojen, pihatoimintojen ja pysäköinnin uudelleenjärjestelyihin, osittain tonttien yhteisinä ratkaisuinä.



Tontille 3 saa rakentaa uuden nelikerroksisen asuinkerrostalon, jonka kerrosala on 1 300 k-m<sup>2</sup>. Apu- ja yhteistilat sijoittuvat ensimmäiseen, osittain maanalaiseen kerrokseen. Yhtenäisen räystäskorkeuden avulla uudisrakennus liittyy sen lounaispuolella olevaan kerrostalojen ryhmään.

Tontille 6 saa rakentaa 1 350 k-m<sup>2</sup> laajuisen asuinkerrostalon. Neljän asuinkerroksen lisäksi saa rakentaa vajaakokoisen viidennen kerroksen asukkaiden yhteistiloja varten. Suunnittelualueen lounaisreunalla nykyistä korttelialuetta esitetään laajennettavaksi 6 metrin kaistaleen verran puistoalueelle, alueelle jolla jo sijaitsee taloyhtiön rakennuksia yhdistävä pihapolku.

Autopaikat sijoitetaan pihoille maantasoon. Tontin 32067/4 asuinrakennuksessa on joitakin autotalleja. Voimassa olevan kaavan mukainen autopaikkamitoitus (1 ap/80 k-m<sup>2</sup>) lievennetään olemassa olevien asuntojen osalta tasolle 1 ap /100 k-m<sup>2</sup>, mikä vastaa korttelissa toteutunutta autopaikkatilannetta. Uusien asuntojen autopaikkamitoitus noudattaa autopaikkamäärien laskentaohjetta (Kslk 7.2.2012).

#### Asemakaavamuutoksen vaikutukset

Kaavan toteuttaminen johtaa korttelin reuna-alueiden tiivistymiseen alueen nykyiseen rakennuskantaan sopeutuvalla tavalla. Uusien asukkaiden määrä tulee olemaan noin 60. Kaavan toteuttaminen lisää esteettömien eli hissillisten asuntojen määrää alueella ja vahvistaa olemassa olevan teknisen huollon verkoston käyttöä. Kaavan toteuttamisesta ei aiheudu kaupungille kustannuksia.

Myymälätiloille osoitetun kerrosalan poistaminen ei heikennä alueen palveluja, sillä lähistöllä on monipuoliset kaupalliset palvelut. Lisärakentaminen vaikuttaa joidenkin nykyisten asuntojen ikkunanäkymiin. Rakennusten väleissä säilyy silti pitkiä näkymiä korttelin 32067 sisäosiin.

Korttelialueen vähäinen laajeneminen puistoalueelle ei heikennä kaupunkipuiston virkistysarvoja ja yhtenäistä virkistysalueverkostoa. Liikennemäärän muutoksilla ei ole merkittävää vaikutusta ympäröivän katuverkon liikenteen toimivuuteen. Katuverkkoon ei aiheudu muutoksia.

#### Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Asunto Oy Hilapellontie 2 b on tontin 32067/1 omistajana 25.10.2011 hakenut asemakaavan muuttamista huonokuntoisen liikesiiven purkamiseksi ja uuden asuinkerrostalon rakentamiseksi sen tilalle. Tontin 32067/2 asemakaavan muutoksesta on neuvoteltu Hekan (Helsingin kaupungin asunnot Oy) kanssa ja se liittyy kaupungin



tavoitteeseen kaupungin vuokrataloyhtiöiden tonttien täydennysrakentamisesta.

Vireilletulosta on ilmoitettu osallisille kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston kirjeellä, jonka mukana lähetettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma (päiväty 21.11.2012). Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty selostuksen liitteenä olevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti.

#### Viranomaisyhteistyö

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä rakennusviraston, rakennusvalvontaviraston, ympäristökeskuksen ja HSY:n vesihuollon kanssa.

HSY:n vesihuollon esityksestä suunnittelualueetta sivuavan päävesijohdon johtokuja-alueetta on levennetty aiemmasta. Muilla hallintokunnilla ei ole ollut huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta tai asemakaavaluonnoksesta.

Viranomaisten kannanotot ja lausunnot ovat liitteenä.

#### Esitetyt mielipiteet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse yksi mielipide, joka koski osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa. Lisäksi yksi suullinen mielipide osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta on esitetty kaavapäivystyksessä. Asemakaavan muutosluonnoksesta ei ole esitetty mielipiteitä.

Saapunut mielipidekirje on liitteenä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet sisälsivät uutta rakentamista vastustavia ja epäileviä kantoja, joissa oletettiin alueen viihtyisyyden, valoisuusolosuhteiden, näkymien, pysäköinnin ja talviaikaisen liikenteen huonontuvan tai vaikeutuvan, mikäli uudisrakentaminen toteutuu.

Mielipiteet on kaavoitustyössä otettu huomioon siten, että vierekkäisten rakennusalojen väliset etäisyydet on pyritty määrittelemään riittävän suuriksi. Lisäksi on määrätty pihojen istuttamisesta ja vierasautopaikkojen sijoittamisesta katualueen sijaan tonteille.

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

#### Jatkotoimenpiteet



Ehdotus koskee valtion ylläpitämään kiinteistörekisteriin kuulumatonta aluetta.

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

Asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymisestä päättää kaupunginvaltuusto.

Esittelijä

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

Lisätiedot

Mikael Ström, arkkitehti, puhelin: 310 37470  
mikael.strom(a)hel.fi  
Pirjo Koivunen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37128  
pirjo.koivunen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12216 kartta, päivätty 5.11.2013
- 4 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12216 selostus, päivätty 5.11.2013
- 5 Havainnekuva, 5.11.2013
- 6 Tilastotiedot
- 7 Vuorovaikutusraportti 5.11.2013
- 8 Mielipidekirjeen lähettäneet -luettelo
- 9 Mielipidekirje
- 10 Kustannukset
- 11 Osa päätöshistoriaa

Otteet

**Ote**  
Hakija

**Otteen liitteet**

Esitysteksti  
Hallintovalitus, tavallinen tiedoksianto  
Muutoksenhakukielto, valmistelu  
Liite 6  
Liite 7  
Liite 10  
Esitysteksti  
Muutoksenhakukielto, valmistelu  
Liite 6

Ne mielipiteensä esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa



05.11.2013

Akp/3

Liite 7

**Tiedoksi**

Kaupunginhallitus  
Hallintokeskus/Rämö  
Kaupunkisuunnitteluvirasto/Koski

**Päätöshistoria**

Rakennusvirasto 6.9.2013

HEL 2011-006892 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirasto pyytää rakennusviraston kannanottoa Konalassa, osoitteessa Hilapellontie 2 sijaitsevien tonttien asemakaavaluonnoksesta 6.9.2013 mennessä.

Suunnittelualueeseen kuuluu kaksi kerrostalotonttia korttelissa 32067, osoitteissa Hilapellontie 2a ja 2b sekä kaistale niiden eteläpuolista puistoa.

Asemakaavan muutos mahdollistaa korttelin 32067 täydennysrakentamisen kahdella uudella asuinkerrostalolla. Hilapellontie 2a:n tontin länsikulmaan voidaan rakentaa uusi nelikerroksinen asuinkerrostalo. Tämä johtaa pysäköintialueen ja piharakennusten uudelleenjärjestelyihin. Tonttia laajennetaan lounaisrajalla puistoon päin, jotta taloyhtiön käytössä oleva käytävä saadaan liitettyä tonttiin. Hilapellontie 2b:ssä asemakaavan muutos mahdollistaa liiketilasiiven purkamisen ja uuden asuinkerrostalon rakentamisen.

Rakennusvirastolla ei ole huomautettavaa asemakaavaluonnoksesta.

11.1.2013 Lausunto annettu

Lisätiedot

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

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



05.11.2013

Lsp/2

## § 350 Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma

Pöydälle 05.11.2013

HEL 2013-013534 T 08 00 00

### Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti panna asian pöydälle kahdeksi viikoksi.

### Käsittely

Pöydällepanoehdotus:  
Risto Rautava: Kahdeksi viikoksi pöydälle.

### Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

### Lisätiedot

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

### Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne merkitä tiedoksi raporttiluonnoksen "Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma".

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

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne lähettää Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman luonnoksen kaupunginhallitukselle lausuntopyyntöjä varten.

### Esittelijä

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 kehittämisohjelmaa on valmisteltu kaupunkisuunnitteluviraston johdolla alkuvuodesta 2013 alkaen. Kehittämisohjelma pyrkii vastaamaan Helsingin strategiaohjelmassa, kaupungin muissa strategisissa ohjelmissa sekä seudullisissa suunnitelmissa liikenteelle ja liikkumiselle asetettuihin korkean tason



tavoitteisiin. Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman keskeisiä lähtökohtia ovat kaupungin kasvu, strategiaohjelman tavoitteet ja valmisteilla oleva yleiskaavan visio.

Helsingin kaupunki ja sitä ympäröivä seutu kasvavat lähitulevaisuudessa voimakkaasti: Helsingin väkiluvun on arvioitu nousevan vuoteen 2050 mennessä jopa 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.). Näiden tarkastelujen perusteella voidaan todeta, että liikenteen sujuvuudesta ja kaupungin elinvoimaisuudesta huolehtiminen ei ole mahdollista nojaamalla liikennesuunnittelussa vanhoihin toimintatapoihin. Koska muutokset liikennejärjestelmässä tapahtuvat hitaasti kestäen vuosikymmeniä, edellyttävät niin asukkaiden hyvinvoinnin kuin elinkeinoelämän kilpailukyvyyn varmistaminen jo lähitulevaisuudessa, 2020-luvulta alkaen, uudenlaisia liikennepoliittisia arvovalintoja ja liikennesuunnittelun käytäntöjen kehittämistä välittömästi.

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 keskusten 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 kestävästä liikkumisesta 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 tunnistettu, 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 liikuttamaan 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, pyöräilyn ja joukkoliikenteeseen panostaminen on myös henkilöautoilun ja elinkeinoelämän kuljetusten toimivuudelle välttämätöntä.

Liikkumisen kehittämissuunnitelmassa 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 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



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 säätämällä 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 toimenpideohjelmia.
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.

### Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

### Lisätiedot

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

### Liitteet

1 Raporttiluonnos: Helsingin liikkumisen kehittämishjelma



05.11.2013

Lsp/3

## § 351

### Helsingin pysäköintipolitiikka

Pöydälle 05.11.2013

HEL 2013-004099 T 08 00 00

#### Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti panna asian viikoksi pöydälle.

#### Käsittely

Ville Lehmuskoski: Esittelijän muutos:

Päätösehdotuksen kappale (2) korvataan seuraavalla uudella muotoilulla:

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

Pöydällepanoehdotus:

Matti Niiranen: Pyydän asian viikoksi pöydälle.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

#### Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne osaltaan hyväksyä liitteenä 2 olevan Helsingin pysäköintipolitiikan ehdotuksen.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne lähettää pysäköintipolitiikkaehdotuksen kaupunginhallitukselle käsiteltäväksi esittäen, että sen toimenpiteet ja jatkoselvitykset toteutetaan pitäen esitettyjä aikatauluja ohjeellisina.

#### Tiivistelmä

Helsingin pysäköintipolitiikkaa on valmisteltu kaupunkisuunnitteluviraston johdolla eri hallinnonalojen kanssa yhteistyössä alkuvuodesta 2012 lähtien. Laaditun pysäköintipolitiikan päätavoitteina ovat asukkaiden elämänlaadun parantaminen ja elinkeinoelämän kilpailukyvyyn edistäminen. Vaikka Helsingin liikennepolitiikkaan kuuluu vahva painotus kävelyn, pyöräilyn ja



joukkoliikenteen edistämiseksi, kuuluu henkilöauto nyt ja tulevaisuudessakin merkittävän osan kaupunkilaisista elämään.

Helsingin pysäköintipolitiikalle on määritetty seitsemän strategista linjausta. Näiden avulla helpotetaan lisä- ja täydennysrakentamista, otetaan huomioon alueiden erityispiirteet pysäköinnin suunnittelussa, tuetaan kohtuuhintaista asumista, edistetään läpinäkyvää hinnoittelua ja käyttäjä maksaa -näkökulman toteutumista sekä huomioidaan pysäköinnin suunnittelussa käyttäjien erilaiset tarpeet.

Esitetty Helsingin pysäköintipolitiikka sisältää 12 kärkitoimenpidettä. Näitä toimenpiteitä ovat mm:

- Asuin- ja työpaikkatonttien autopaikkamäärien laskentaohjeiden tarkistaminen.
- Asukaspysäköintijärjestelmän maantieteellinen laajentaminen. Asukaspysäköinnin hinnan korottaminen 680 euroon vuodessa vaiheittain vuoteen 2020 mennessä. Vuoden 2014 hintatasoksi esitetään 170 euroa. Asukaspysäköinnin erillinen talvi- ja kesähinnoittelu siten, että talvikuukaudet ovat kesäkuukausia kalliimpia.
- Yrityspysäköinnin kehittäminen uudella tuotteella, joka mahdollistaa pysäköinnin kaikilla vyöhykkeillä. Tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinnin kehittäminen siten, että toimintaedellytykset varsinkin kantakaupungissa paranevat.
- Yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa siten, että asukkaille tarjotaan nykyistä houkuttelevampia mahdollisuuksia korkealaatuiseen laitospysäköintiin.
- Asunnon ja pysäköintipaikan hintojen erottaminen. Niin sanotun huutokauppamallin pilotointi asuntotuotantoon liittyvissä pysäköintipaikoissa.
- Alueellisesti keskitettyjen pysäköintijärjestelyjen toteuttaminen. Edistettäessä alueellisten pysäköintiyhtiöiden perustamista kaupungilla tulee olla valmius lähteä yhtiöiden osakkaaksi ainakin toiminnan alkuvaiheessa.
- Pysäköintivirhemaksuja koskevan lakialoitteen tekeminen valtiolle siten, että pysäköintivirhemaksu nostetaan joukkoliikenteen tarkastusmaksun tasolle. Samalla raitioliikennettä estävästä väärinpysäköinnistä tai invapaikalle pysäköinnistä esitetään 500 euron maksu ja liian lähelle



suojatietä, jalkakäytävälle tai yhteiskäyttöauton tai jakeluliikenteen paikalle pysäköinnistä 250 euron maksu.

- Pysäköintiin liittyvien mobiilipalveluiden kehittäminen. Muun muassa pysäköinnin maksamisessa on pitkällä aikajänteellä tavoitteena luopua pysäköintiautomaateista ja siirtyä mobiilimaksamiseen.
- Pysäköinnin progressiivinen hinnoittelu kivijalkaliikkeiden edustoilla. Progressiivisessa hinnoittelussa lyhytaikainen pysäköinti on edullista ja pitempiaikainen pysäköinti suhteessa selvästi kalliimpaa. Progressiivisella hinnoittelulla parannetaan asiakkaiden asiointimahdollisuuksia kivijalkaliikkeissä.

## Esittelijä

Helsingin pysäköintipolitiikka

### Johdanto

Pysäköintipolitiikka on keskeinen osa liikennepolitiikkaa. Pysäköintipolitiikka on jo useita vuosikymmeniä toiminut onnistuneesti esimerkiksi kantakaupungin henkilöautoliikenteen säätelijänä ja sujuvuuden varmistajana.

Helsingin pysäköintipolitiikka on vuosikymmenten saatossa muodostunut palanen kerrallaan. Nyt tehdyn työn tarkoituksena on ollut arvioida ainakin pysäköintipolitiikan keskeisimmät osat yhtenä kokonaisuutena.

Pysäköintipolitiikan toteuttamisen merkittävimpiä keinoja ovat olleet asuintonttien ja toimitilojen autopaikkamäärien laskentaohjeet sekä erilaiset maksu-, asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmät. Aasukkaille on haluttu varmistaa asuintonttien autopaikkamäärien laskentaohjeilla riittävä määrä pysäköintipaikkoja. Toimitilojen pysäköintipaikkamääriä on haluttu rajoittaa kantakaupungissa ja kantakaupunkia ympäröivällä vyöhykkeellä liikenteen ruuhkautumisen estämiseksi. Maksullisen pysäköinnin tavoitteena on saada paikkojen käyttöön kiertoa ja paikat näin tehokkaampaan käyttöön.

Tulevaisuudessa liikenne Helsingissä on muuttumassa johtuen niin koko Helsingin seudun kasvusta kuin Helsingin kantakaupungin kasvusta satamilta vapautuvien alueiden rakentuessa. Liikennepolitiikkaan kohdistuu paineita muun muassa kestävästä liikkumisen edistämiseksi ja ajoneuvoliikenteen palvelutason varmistamiseksi. Pysäköintipolitiikkaa on syytä arvioida uudelleen muun muassa näiden haasteiden valossa.



Vaikka Helsingin liikennepolitiikkaan kuuluu vahva painotus kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseksi, kuuluu henkilöauto nyt ja tulevaisuudessakin suuren osan kaupunkilaisista elämään. Pysäköintiin liittyvillä ratkaisuilla on suuri vaikutus arjen elämän laatuun.

### Työn tavoite

Työn tavoitteena on esittää Helsingin pysäköintipolitiikan tärkeimmät strategiset linjaukset ja valitut kärkitoimenpiteet yhdessä julkaisussa hyvin perusteltuna. Pysäköintipolitiikan tulee ohjata kaupungin kehitystä oikeaan suuntaan kaupunkilaisten elämän laadun parantamiseksi ja elinkeinoelämän kilpailukyvyyn lisäämiseksi. Työssä esitetään etenemispolku ja vastuutahot kärkitoimenpiteiden toteuttamiseksi ja eteenpäin viemiseksi. Aikaisemmin Helsingin pysäköintipolitiikkaa ei ole esitetty kootusti yhdessä julkaisussa. Tämä on vaikeuttanut tärkeän asian hahmottamista.

Pysäköintipolitiikan ratkaisuilla on tavoitteena tarjota pysäköijälle mahdollisimman korkealaatuista palvelua siten, että autoilun rooli on yhteiskunnan ja kaupungin elinvoiman kannalta mahdollisimman järkevä. Pysäköintipolitiikan tulee tarkoituksenmukaisella tavalla ohjata toisaalta kestävien liikkumismuotojen käyttöön ja toisaalta asukkaiden ja yritysten todellisten pysäköintitarpeiden tyydyttämiseen.

Muita tavoitteita, joita työssä esitettävät toimenpiteet pyrkivät tukemaan, ovat muun muassa pysäköintiin liittyvien ratkaisujen ja niiden kustannusten ja muiden vaikutusten läpinäkyvyyden lisääminen, käyttäjä maksaa -periaatteen toteutuminen ja pyrkimys taloudellisesti tehokkaihin ratkaisuihin. Pysäköintiratkaisuilla pyritään myös tukemaan kohtuuhintaista asumista. Kantakaupungissa asukas-pysäköintipaikkojen pulaan etsitään ratkaisuja ja toisaalta tarjotaan mahdollisuuksia entistä korkealaatuisempaan pysäköintiympäristöön. Kivijalkaliikkeiden elinvoimaisuutta edistetään parantamalla mahdollisuuksia lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin.

Pysäköinnin nykytilanne, kehittämistarpeet ja pysäköintipolitiikan strategiset linjaukset on kuvattu esityslistan liitteessä.

### Pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteet

Edellä mainittuihin strategisiin linjauksiin pohjautuen on muodostettu 12 kärkitoimenpidettä, joiden aikajänne vaihtelee. Osa toimenpiteistä on toteutettavissa nopeasti. Joidenkin osalta valmistelevat toimenpiteet on käynnistettävä nyt, jos niiden halutaan vaikuttavan täysitehoisesti kymmenen vuoden kuluttua. Pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteet ovat:

1. Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys
2. Nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen



3. Asukaspysäköintijärjestelmän hinnoittelu ja laajentaminen
4. Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen
5. Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa
6. Asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen
7. Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan
8. Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus
9. Autojen talvipysäköintiratkaisut
10. Mobiili- ja internetpalvelut
11. Progressiivinen hinnoittelu
12. Liityntäpysäköinti

#### Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys

Raidekaupungin alueella mahdollisuudet hyödyntää pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttöä pysäköinnin tehokkaaksi järjestämiseksi ovat parhaat. Kaavoituksessa aiempaa voimakkaammin mahdollistetaan maankäytön riittävä sekoittuminen. Vuorottaiskäyttöratkaisuja haetaan erityisen aktiivisesti täydennysrakentumiskohteissa. Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyyteen liittyen tehdään selvitys pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön esteiden tunnistamiseksi ja poistamiseksi. Esteitä ovat ainakin alueellisen toimijan puute, keskitetyn pysäköinnin vähäisyys, asuntojen ja työpaikkojen pysäköinnin tapahtuminen erillään sekä voimassa olevat arvonalisäverokäytännöt. Vuorottaiskäytön huomioiminen rakennuslupavaiheessa edellyttää uudentyyppejä asemakaavamääräyksiä.

#### Nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen

Luodaan pelisäännöt autottomien ja vähäautoisten kohteiden toteuttamista koskien. Asuintonttien autopaikkamäärien laskentaohje tarkistetaan lisäksi ainakin siten, että raidekaupungin alueella edellytykset keskusten vahvistamiseen paranevat ja pysäköintivaatimukset nykyistä paremmin edistävät täydennys- ja lisärakentamisen sekä yhteiskunnan tukeman asuntorakentamisen toteutumista.

Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeet tulee päivittää seudullisesti yhteistyössä Espoon, Vantaan ja HSL:n kanssa. Erityisesti raidekaupungissa määritellään toimistoille ja liiketoille autopaikkamäärin sallittu vaihteluväli. Normin päivittämisessä otetaan huomioon tilankäytön tehostuminen, yritysten kilpailukykyvaatimukset sekä joukkoliikenteen palvelutaso.



Toimitilojen pysäköintipaikkamäärien enimmäisnormin ylittäminen johtaa huomattavaan yhteiskuntaloudelliseen kustannukseen. Kantakaupungissa yhden pysäköintipaikan lisäys toimitilalle aiheuttaa elinkaaren aikana noin 27 000 euron toteutuspaheen liikenneinvestoinneille, jotka kantakaupungissa tilan vähäisyyden vuoksi usein ovat tunneleita. Tämä vaikutus tulee ottaa huomioon aiempaa selvemmin jatkossa, mikäli mahdollisia poikkeamia pysäköintinormeista tehdään. Tulee harkita joustavaa menettelyä kaavoitus- tai tontinluovutusprosessin yhteyteen, jossa mahdollistettaisiin oikeus toteuttaa normia suurempi autopaikkamäärä, mikäli aiheutettu haitta korvataan kaupungille. Jos esimerkiksi ylimääräiset pysäköintipaikat osoitetaan vuorottaispysäköinnin tarpeisiin, voitaisiin tällä kattaa osa haitoista. Kaupungin tulee myös harkita kannustimia, joilla kantakaupunkiin houkuteltaisiin keskimääräistä vähemmän pysäköintipaikkoja edellyttäviä työpaikkoja.

Pysäköintinormeihin lisätään pyöräpysäköintipaikkojen laskentanormi ja suunnitteluohjeistus.

#### Asukaspysäköintijärjestelmän hinnoittelu ja laajentaminen

Asukaspysäköintijärjestelmää laajennetaan kriteerit täyttävälle alueelle. Kriteereitä ovat esimerkiksi alueelta saatu aloite, riittämätön pysäköintipaikkatarjonta sekä tarve siirtää auton pitkäaikaista säilytystä kadunvarresta tarkoituksenmukaisempiin paikkoihin. Ensimmäisiä laajennuskohteita ovat Munkkiniemi, Käpylä, Lauttasaari ja Munkkivuori.

Asukaspysäköinnin hinnoittelussa otetaan käyttöön talvikuukausien erillishinnoittelu, jolloin marras-maaliskuussa kuukausihinta on kesäkuukausiin verrattuna kaksinkertainen. Talvihinnoittelu perustuu huomattavasti suurempiin kunnossapitokustannuksiin (lumenpoisto) talviaikana sekä lumen vuoksi pienempään pysäköintipaikkatarjontaan. Kadunvarsipysäköinti aiheuttaa talvella myös selvästi kesää enemmän häiriöitä muulle liikenteelle ja on tarkoituksenmukaista hinnoittelulla ohjata talviajan pysäköintiä enemmän esimerkiksi pysäköintilaitoksiin.

Asukaspysäköinnin hintaa korotetaan niin, että vuonna 2014 hinta on 170 euroa (nykyisin 120 euroa). Hintaa korotetaan vuosittain vaihteittain niin, että vuonna 2020 hinta on 680 euroa. Nykyisin asukaspysäköinti vastaa vain murto-osasta siitä aiheutuvista kustannuksista. Liikennejärjestelmän näkökulmasta ei ole tarkoituksenmukaista, että kaupunki subventoi ruuhkaisessa ytimessä asukkaiden pysäköintikustannuksia, mutta esikaupunkialueilla asuinkiinteistöt pääsääntöisesti kattavat pysäköinnistä aiheutuvat kustannukset. Vertailukohtana Tukholmassa asukaspysäköinnin hinta on nykyisin yli 1100 euroa vuodessa ja Göteborgissa noin 800 euroa vuodessa.



Autohotelli (talvisäilytys) tms. järjestelyjä kehitetään niin kaupungin omana kuin yksityisenä toimintana auton pitkäaikaissäilytyksen tarpeisiin.

Muutosten tavoitteena on helpottaa asiakas- ja asukaspysäköintiä, tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä sekä vähentää autojen pitkäaikaissäilytystä kadulla.

Hinnankorotusten vaikutuksista kerätään kokemuksia ja selvitetään mahdollisuuksia huomioida hinnoittelussa uusia näkökohtia esimerkiksi vähäpäästöisyys, auton koko, kitkarenkaiden käyttö ja asutokunnassa olevien ajoneuvojen määrä. Tulevaisuudessa tulee määritellä maksimiaika, jonka asukaspysäköintitunnuksella pysäköivä auto voi olla kadun varressa liikuttamatta. Tulee myös vaatia, että pysäköivä auto on liikennevakuutettu sekä ajoneuvovero on maksettu. Asukaspysäköintitunnuksen lunastusmenettelyä kehitetään niin, että jatkossa asukaspysäköintitunnuksen hankkiminen perustuisi asukkaan ja kaupungin väliseen sopimukseen, jonka rikkomisesta voi seurata tunnuksen menettäminen.

Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen

Yrityspysäköinti on nykyisin (370 euroa/vuosi) asukaspysäköintiä (120 euroa/vuosi) selvästi kalliimpaa. Yrityspysäköinnin hinnoittelua kehitetään vaiheittain niin, että vuodesta 2017 lähtien yritys- ja asukaspysäköinnin hinnat vastaavat toisiaan.

Yrityspysäköinnissä otetaan nykyisen yhden alueen kattavan pysäköintioikeuden rinnalla käyttöön uusi tuote, joka mahdollistaa pysäköinnin kaikilla vyöhykkeillä sekä uuden tuotteen yhteiskäyttöautojen pysäköintiin.

Tavara- ja jakeluliikenteen pysäköintiä kehitetään. Helsingin ydinkeskustasta tulee järjestää tarvittava määrä tavara- ja jakeluliikenteen pysäköinti- ja pysähtymispaikkoja. Kantakaupungin kadunvarsipaikkoja on rajallinen määrä ja niitä tarvitaan moniin käyttötarkoituksiin. Tutkittavia ratkaisuja ovat jakelulle määriteltyjen aikarajoitusten pidentäminen, jakelutoiminnan valvonta, lastaus- ja purkuruutujen määrän lisääminen ja oikean käytön varmistaminen sekä varaamisjärjestelmän ja pysähtymistunnusten suunnittelu ja käyttöönotto.

Turisti- ja matkustajaliikenteen pysäköintiä kehitetään, koska näille toiminnoille on liian vähän pysäköintitilaa varsinkin Helsingin kantakaupungissa. Pysäköintipaikkojen määrän ja valvonnan lisäämistä, aikarajoituksia sekä varausmahdollisuutta tutkitaan.



Mainittujen ongelmakohtien ratkaisemiseksi laaditaan tavara- ja jakeluliikenteen sekä turistibussien pysäköinnin kehittämissuunnitelma.

Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa

Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyöstä on neuvoteltu yksityisten pysäköintioperaattoreiden kanssa. Tavoitteena on sopia pysäköintilaitoksista asukkaille tarjottavista pysäköintituotteista ja niiden pitkäjänteisistä hinnoittelun periaatteista. Pysäköintilaitoksissa on erityisesti yöaikaan paljon vapaata kapasiteettia, jota voisi hyödyntää aktiivisimmin autoa käyttävien tai laadukkaampia pysäköintimahdollisuuksia tarvitsevien tarpeisiin. Tavoitteena on luoda uusi pysäköintituote asukaspysäköintilaitostunnus, jonka voi lunastaa jokainen asukaspysäköintitunnukseen oikeutettu. Molempia tunnuksia ei myönnetä samalle ajoneuvolle. Tällöin kaduilta vapautuisi pysäköintikapasiteettia esimerkiksi asiointipysäköinnille ja kunnossapito helpottuisi. Hahmotelma pääpiirteisestä sisällöstä "Helsingin kaupungin ja yksityisten pysäköintioperaattoreiden välinen yhteistyö kantakaupungin asukkaiden pysäköinnistä pysäköintioperaattoreiden pysäköintilaitoksissa (asukaspysäköintilaitostunnus)" on esityslistan liitteenä.

On myös neuvoteltu pysäköintilaitosten paikkojen hyödyntämisestä siirtämällä jonkin katualueen pysäköinti talvikunnossapidon ajaksi esimerkiksi yhdeksi yöksi kokonaan pysäköintilaitokseen, jolloin kyseisen katualueen lumenpoisto voidaan hoitaa korkeatasoisesti ja tehokkaasti.

Asukaspysäköintilaitostunnuksen käyttöönotto mahdollistaisi myös, että torialueiden käyttöä tilapäispysäköintiin talvisin voitaisiin nykyistä paremmin välttää. Jos lähialueella on pysäköintilaitos, jossa on vapaata kapasiteettia, sitä tulisi ensisijaisesti käyttää asukkaiden ja yritysten tilapäispysäköintiin. Pysäköidyt autot toreilla ja aukioilla huonontavat kaupunkikuvaa.

Asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen

Käyttäjä maksaa -periaatteen soveltamiseksi ja tarkemmin kysyntää vastaavan pysäköintipaikkamäärän toteuttamiseksi kokeillaan uusia ratkaisuja asuintonttien pysäköintipaikkojen toteutuksessa. Pilotoidaan ns. huutokaupparamallia. Tällä mahdollistetaan kustannustehokas rakentaminen siten, että kaavaan asuinkiinteistölle merkitytjä autopaikkoja ei ole ensi vaiheessa pakko täydessä mitassa toteuttaa. Osa paikoista voidaan jättää toteuttamatta, kun luodaan sitova menettely, jolla paikat toteutetaan, mikäli maksuhalukkuus nousee todellista kustannustasoa vastaavaksi. Pilotointi voidaan tehdä sekä Helsingin kaupungin Asuntotuotantotoimiston että yksityisten



rakennuttajien kanssa. Piloteista saatavien kokemusten perusteella etsitään pysyvä toteutusmalli. Pilotointia on suunniteltu esimerkiksi Asuntotuotantotoimiston kohteeseen Jätkäsaareen.

Kokeiluissa kaavaan mahdollistetaan pysäköintinormin edellyttämä pysäköintipaikkamäärä, mutta siitä edellytetään ensivaiheessa toteuttavan vain osa, esimerkiksi 50 %. Oikeudet pysäköintipaikkojen käyttämiseksi myydään tai vuokrataan määräajoin, esimerkiksi vuosittain. Jos todellista kustannusvastaavaa maksuhalukkuutta löytyy enemmän kuin paikkoja on tarjolla, niitä on rakennettava asteittain lisää pysäköintinormin mukaiseen määrään asti. Paikat myydään tai vuokrataan joko markkina- tai tuotantokustannushintaan. Markkinahinta tarkoittaa paikkojen huutokauppaamista.

Tuotantokustannusperiaatteessa yhtiöjärjestykseen tulee kirjata lauseke, että autopaikasta perittävien kustannusten tulee vastata paikkojen toteuttamisesta ja ylläpidosta syntyviä kuluja. Järjestely edellyttää, että lähialueella ei ole maksutonta tai subventoitua pysäköintiä. Oletus on, että todellista maksuhalukkuutta ei löydy pysäköintinormin edellyttämään paikkamäärään asti, jolloin rakentamiskustannuksissa säästetään rakentamatta jäävien pysäköintipaikkojen verran.

Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan

Uusilla asuntoalueilla ja täydennysrakentamiskohteissa pysäköinnin tulee jatkossa perustua kustannus- ja ympäristösyistä ensisijaisesti keskitettyyn pysäköintiin. Keskitettyyn pysäköintiin kehitetään alueellinen toimijamalli. Ratkaistavia asioita ovat eri toimijoiden roolit, rahoitusvastuut ja tehtävät.

Keskitetyn pysäköinnin tavoitteena on pysäköintipaikkojen tehokkaampi hyödyntäminen verrattuna ratkaisuun, jossa kunkin tontin pysäköinti huolehditaan kyseisen tontin alueella. Pysäköintipaikkoja voidaan toteuttaa vähemmän keskitetyn ratkaisun mahdollistaman korkeamman käyttöasteen, paikkojen nimeämättömyyden ja tehokkaamman vuorottaiskäytön ansiosta. Lisäksi keskitetysti toteutettuna rakennuskustannukset paikkaa kohden ovat pääsääntöisesti alhaisemmat. Keskitetyssä ratkaisussa pysäköintipaikkojen vaiheittain toteuttaminen eli paikkojen lisääminen jälkikäteen on myös paremmin mahdollista kuin hajautetussa ratkaisussa. Pysäköintipaikkoja voidaan alkuvaiheessa toteuttaa vähemmän ja myöhemmin esimerkiksi rakentaa pysäköintitaloon lisäkerros. Kokonaisuutena keskitetyllä pysäköinnin järjestämisellä voidaan saavuttaa merkittävä kustannussäästö ja yhteiskunnallisia hyötyjä.

Keskitetyn pysäköinnin järjestämisen ongelma on alueen kiinteistöjen rakentaminen eritahtisesti. Osa kiinteistöistä rakentuu usein vuosia



ensimmäisten kiinteistöjen jälkeen ja viimeisille kiinteistölle joudutaan mahdollisesti rakentamaan pysäköintipaikat huomattavasti ennen kuin pysäköintipaikkojen tarve realisoituu. Tämä sitoo pääomaa ja on riski pysäköintilaitoksen toteuttajalle. Kaupunki on toimija, jolla on parhaat mahdollisuudet vaikuttaa riskiin.

Keskitettyjen pysäköintiratkaisujen lisääntyessä tulevaisuudessa kaupungilta tulee osoittaa riittävät resurssit omaava vastuutaho näiden hankkeiden toteuttamiseen. Jatkotutkimustarpeena on koko kaupungin alueella toimiva kaupungin omistama pysäköintiyhtiö, jolle osoitetaan riittävät resurssit. Tämä vaatii kaupungilta panostusta, mutta vastavuoroisesti kaupunki voi helpommin toteuttaa haluamaansa yhdyskuntarakennetta elinkaarikustannusten näkökulmasta edullisimmin. Myös yksityiseltä puolelta voi löytyä halukkaita operoijia ja heidän olemassa olonsa tulee aina kartoittaa.

Keskitetyn pysäköintiratkaisun toteuttajaa on syytä arvioida jo kaavoitusvaiheessa. Keskitetty malli pysäköintiyhtiöstä voidaan kirjata kaavaan, tontinluovutusehtoihin ja tonttien vuokra- ja myyntisopimukseen. On myös mahdollista, että kaupunki osallistuu pysäköintiyhtiön alkuvaiheessa, ja luopuu omistuksestaan vaiheittain kiinteistöjen rakentuessa alueelle. Asuntotonttien varauksen yhteydessä varauksen saajat veloitetaan merkitsemään paikkoja sovittun määrän laitoksesta ja maksupostit voidaan niin haluttaessa sopia etupainotteisiksi.

Esitetty toimintatapa edellyttää kaupungin taloudellista panostusta alueiden toteuttamisen alkuvaiheessa. Järjestelyllä voidaan kuitenkin saavuttaa merkittäviä kokonaiskustannussäästöjä elinkaaren aikana ottaen huomioon myös rahoituskustannukset. Kaupunki voi myös varautua riskiin hinnoitteleamalla paikkojen myyntihinnan riskivarauksen sisältäväksi.

#### Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus

Pysäköinninvalvontaa lisätään ja tehostetaan muun muassa lisäämällä tarkastajien määrää sekä hyödyntämällä teknologiaa.

Kaupunki tekee lakimuutosesityksen valtiolle pysäköintivirhemaksun määräytymisperusteita koskien. Pysäköintivirhemaksun suuruus esitetään nostettavaksi vähintään samaksi kuin joukkoliikenteen tarkastusmaksu sekä porrastettavaksi haitan mukaan. Pysäköinti joukkoliikennettä haitaten (esim. liian lähelle raitiotiekiskoa) tai invapaikalla ilman asianmukaista lupaa aiheuttaisi 500 euron sekä pysäköinti suojatien eteen, yhteiskäyttöauton paikalle, jalkakäytävälle tai tavaraliikenteen jakeluruutuun 250 euron virhemaksun.



Rengaslukkoa voidaan Helsingissä käyttää väärinpysäköityyn autoon, jos viidestä eri pysäköintivirheestä on jätetty virhemaksu maksamatta. Rengaslukon kiinnittämisen ja irrottamisen taksat vastaavat vahvistettuja ajoneuvotyyppikohtaisia varastosiirtokustannusten taksoja. Kun rengaslukon käytöstä on saatu kokemuksia, arvioidaan, onko tarpeen kiristää piittaamattomuusperiaatetta ja onko siirtokustannuksiin lisättävissä välillisiä kustannuksia esimerkiksi talvikunnossapidolle aiheutettuja haittoja.

Nykyisen lainsäädännön mukaan ajoneuvon saa pakottavista syistä erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle ja pyörätielle kuormaamista varten. Tämä on vaikeasti tulkittavissa, joten ulkomaisten esimerkkien avulla tutkitaan lainsäädännön muuttamistarvetta tältä osin.

#### Autojen talvipysäköintiratkaisut

Autojen talvisäilytysmahdollisuuksia (nykyisin Tattarisuo ja Kalasatama) laajennetaan ja palvelukokonaisuutta kehitetään, jotta varsinkin pitkään käyttämättä olevia autoja ei varastoitaisi esimerkiksi kantakaupungissa kadunvarsipaikoilla.

Vuoropysäköinti alkoi kokeiluna Munkkivuorella kevättalvella vuonna 2012. Positiivisten kokemusten johdosta vuoropysäköintiä laajennettiin vuonna 2013 Munkkivuoren lisäksi uusille alueille Käpylään, Herttoniemeen ja Patolaan. Vuoropysäköinti helpottaa talvikunnossapitoa sekä parantaa liikenteen sujuvuutta, turvallisuutta ja yleistä viihtyisyyttä. Talviajan vuoropysäköintiä laajennetaan edelleen saatujen kokemusten perusteella.

Tavoitteena on luoda kantakaupungin asukaspysäköijille uusi palvelu, jossa voi tiettyinä etukäteen tiedotettuina huoltoinä pysäköidä asukaspysäköintitunnuksella sovitussa pysäköintilaitoksessa, jolloin haluttujen katujen talvikunnossapito tehostuu.

#### Mobiili- ja internetpalvelut

Pysäköintioperaattoreiden kanssa on käynnistetty sopimusneuvottelut pysäköintilaitosten statusinformaation tuottamisesta. Informaation avulla voitaisiin ottaa käyttöön esimerkiksi pysäköinnin reittiopas, muita pysäköintiin liittyviä mobiilipalveluita sekä mahdollisesti myös liikenteen valvontaan liittyviä sovelluksia.

Kehitetään pysäköintipörssi-palvelu henkilöauto- ja jakeluliikenteelle siten, että se otetaan käyttöön vuonna 2014.

Tavoitteena on siirtyä enenevässä määrin pysäköinnin maksamiseen mobiilipalveluilla. Helsingin rakennusvirasto ja Palmia ovat tehneet



aiesopimuksen järjestelmästä, jossa pysäköintimaksu voidaan maksaa matkapuhelimella kertaluonteisesti ilman rekisteröitymistä palvelun käyttäjäksi. Järjestelmän on tavoitteena olla käytössä vuoden 2014 aikana. Mobiilimaksamiseen siirtymistä on tavoitteena kokeilla esimerkiksi siten, että uudelle rakentuvalle alueelle ei tule pysäköintiautomaatteja kuin alueen rajoille sisään tuloväylien varsille. Muu maksaminen tapahtuu mobiililaitteilla. Tulevaisuudessa pysäköinti- ja joukkoliikennemaksamisen yhdistämistä tulee selvittää, jolloin kumpikin maksu voidaan tehdä samalla laitteella.

#### Progressiivinen hinnoittelu

Progressiivisessa hinnoittelussa pysäköinnin suhteellinen hinta kasvaa pysäköinnin pitkittyessä ja siihen voi vaikuttaa pysäköinnin täyttöaste, viikonpäivä ja kellonaika. Esimerkinomaisesti ensimmäinen 20 minuuttia voi maksaa 50 senttiä, seuraava 20 minuuttia euron ja sitä seuraava 20 minuuttia 2 euroa. Hinnoittelu suunnitellaan siten, että se kannustaa joukkoliikenteen käyttöön. Progressiivista hinnoittelua on tarkoitus käyttää kivijalkaliikkeen edustoilla asiointipysäköintiin soveltuvilla paikoilla. Tavoitteena on suosia lyhytaikaista asiointipysäköintiä pitkäaikaisen auton säilyttämisen kustannuksella. Tämä parantaa kantakaupungin kivijalkayritysten toimintaedellytyksiä. Progressiivista hinnoittelua pilotoidaan vuonna 2015.

#### Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinnin osalta edetään HSL:n johdolla valmistellun liityntäpysäköintistrategian sekä Helsingin liityntäpysäköinnin kehittämisselvityksen esitysten mukaisesti.

Helsingin tulee eri hallintokuntien välisissä jatkoneuvotteluissa sopia, mikä hallintokunta vastaa liityntäpysäköinnin rahoituksesta.

#### Toimenpiteiden vaikutuksia

Pysäköintipolitiikassa esitetyillä toimenpiteillä tavoiteltavia vaikutuksia ovat muun muassa:

- tarkoituksenmukaisten pysäköintiolosuhteiden ja -palveluiden tarjoaminen eri pysäköintitarpeisiin
- kaupunkiympäristön viihtyisyyden parantaminen ja kaupunkitilan tarkoituksenmukaisempi käyttö
- elinkeinoelämän toimintaedellytyksistä huolehtiminen
- liikenneverkon ruuhkautumisen väheneminen



- pysäköinnistä aiheutuvien kustannusten väheneminen asunto- ja toimitilatuoannossa sekä kustannusten kohdentuminen nykyistä paremmin paikkojen käyttäjille
- uusien pysäköintipalvelujen kehittäminen asukkaille, asioijille ja yrityksille.

#### Ympäristövaikutukset

Helsingin pysäköintipolitiikka ei perustu lakiin tai hallinnolliseen määräykseen, joten SOVA-arviointia ei tarvitse tehdä. Yleinen velvollisuus on kuitenkin selvittää ja arvioida ympäristövaikutukset riittävässä määrin valmistelun aikana. Ympäristövaikutuksista on laadittu muistio, joka on esityslistan liitteenä.

Kärkitoimenpiteiden ympäristövaikutukset ovat suurelta osin positiivisia. Ainoastaan asiointipysäköinnin lisääntymisellä asukas- ja yrityspysäköinnin hinnoittelun sekä progressiivisen hinnoittelun yhteydessä voi aiheuttaa negatiivisia ympäristövaikutuksia. Toisaalta keskustan kivijalkayritysten toimintaedellytykset paranevat.

#### Vuorovaikutus

Helsingin pysäköintipolitiikka on tehty luonnosvaiheen alusta alkaen kaupungin eri hallintokuntien yhteistyönä. Mukana työssä ovat olleet kaupunkisuunnitteluvirasto, talous- ja suunnittelukeskus, kiinteistövirasto, rakennusvirasto, asuntotuotantotoimisto sekä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä. Luonnoksen teon aikana järjestettiin keskustelu- tai esittelytilaisuuksia Helsingin seudun kauppakamarin, Helsingin Yrittäjien, muutaman yksityisen rakennusliikkeen, Suomen Kiinteistöliiton, Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliiton, Helsingin kaupunginosayhdistykset ry:n sekä suurimpien yksityisten pysäköintioperaattoreiden kanssa. Tapaamisissa saatiin monipuolisia näkemyksiä pysäköintiin ja sen toteuttamiseen, esimerkiksi asunnon ja autopaikan hinnan erottamiseen toisistaan sekä kaupungin ja pysäköintioperaattoreiden väliseen yhteistyöhön.

Helsingin pysäköintipolitiikkaluonnosta käsiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 9.4.2013. Lautakuntakäsittelyn yhteydessä pysäköintipolitiikan linjauksista käynnistyi laaja keskustelu lehtien sivuilla ja sosiaalisessa mediassa. Jotta luonnoksesta saataisiin laajempaa ja syvällisempää palautetta, järjestettiin osana kaupungin alueellisen osallistumisen kokeilua kaupunkilaisten pysäköintiraati sekä teetettiin pysäköinnistä kattava kyselytutkimus. Pysäköintipolitiikkaluonnosta esiteltiin myös kaupunkisuunnittelumessuilla vuoden 2013 huhtikuussa omalla



messuosastolla. Messuilla oli noin 2 300 kävijää. Pysäköintipolitiikasta pyydettiin lisäksi lausunnot tai kannanotot tärkeimmiltä sidosryhmiltä.

Lausuntoja pyydettiin kaupungin hallintokunnilta, joita asian katsottiin koskevan sekä kaupungin organisaation ulkopuolelta Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä, Helsingin poliisilaitokselta, Helsingin kaupunginosayhdistykset ry:ltä (Helka) sekä Helsingin seudun kauppakamarilta. Kaikki antoivat lausunnot. Kannanottoja pyydettiin yhteensä lähes sadalta taholta. Mukana olivat muun muassa Helsingin asukas- ja yrittäjäyhdistykset. Kannanottoja saatiin yhteensä kahdeksan kappaletta. Lausuntojen ja kannanottojen vastineet ovat liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa.

Kaupunkilaisten raatiin valittiin 196 hakijan joukosta 16 henkilöä. Raatilaisille esiteltiin pysäköintipolitiikan keskeiset linjaukset, minkä jälkeen raati laati kaikkien raatilaisten yhteisesti hyväksymän julkilausuman pysäköintipolitiikasta. Työskentelyn toisessa vaiheessa järjestettiin Laiturilla kaikille kaupunkilaisille avoin tilaisuus, jossa esiteltiin politiikan kärkitoimenpiteet sekä raatilaisten julkilausuma ja käytiin niistä keskustelua. Raadin kolmannessa vaiheessa raatilaiset esittelivät työnsä tuloksia kaupunkisuunnittelulautakunnan ja kaupunginvaltuuston jäsenille.

Kyselytutkimuksen tavoitteena oli selvittää asukkaiden mielipiteitä ja tarpeita pysäköintipolitiikasta. Tutkimus toteutettiin paneelitiedonkeruulla touko - kesäkuussa ja kohderyhmän muodostivat Helsingin ja lähialueiden asukkaat. Tutkimus perustuu 1781 vastaukseen ja virhemarginaali on +/- 2,3 %. Raportti tutkimuksen päätuloksista on esityslistan liitteenä.

#### Pysäköintipolitiikan käsittely

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 9.4.2013 merkitä tiedoksi raporttiluonnoksen "Helsingin pysäköintipolitiikka".  
Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää Helsingin pysäköintipolitiikan luonnoksen kaupunginhallitukselle lausunnon pyyntöjä varten.

Kaupunginhallitus on 30.4.2013 pyytänyt lausuntoja "Helsingin pysäköintipolitiikka" raporttiluonnoksesta.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on syksyn 2013 aikana viimeistellyt Helsingin pysäköintipolitiikka raporttiluonnoksen ehdotukseksi eri kanavia saadun palautteen sekä kaupungin eri hallinnonalojen ja muiden sidosryhmien lausuntojen perusteella.

Kaupunkisuunnitteluviraston näkemys tarkoituksenmukaisesta jatkokäsittelyprosessista on seuraava:



- Kaupunkisuunnittelulautakunta käsittelee viimeistellyn Helsingin pysäköintipolitiikka ehdotuksen lähettäen sen kaupunginhallitukselle.
- Lopullinen poliittinen päätöksenteko tehdään kaupunginhallituksessa ja sen niin päättäessä kaupunginvaltuustossa. Poliittinen käsittely olisi tärkeää tehdä vuoden 2013 loppuun mennessä.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Pysäköinnin nykytilanne, kehittämistarpeet ja pysäköintipolitiikan strategiset linjaukset
- 2 Raportti Helsingin pysäköintipolitiikka, ehdotus
- 3 Vuorovaikutusraportti
- 4 Raporttiluonnoksesta saadut lausunnot ja kannanotot
- 5 Kaupunkilaisten raadin julkilausuma
- 6 Pysäköintitutkimus 2013
- 7 Pysäköintitutkimus 2013 - tulostiedote
- 8 Keskeinen sisältö Helsingin kaupungin ja yksityisten pysäköintioperaattoreiden välisestä sopimusluonnoksesta "Sopimus pysäköintilaitosten paikkatietojen luovuttamisesta (Statusinformaatio)"
- 9 Hahmotelma pääpiirteisestä sisällöstä Helsingin kaupungin ja yksityisten pysäköintioperaattoreiden välinen yhteistyö kantakaupungin asukkaiden pysäköinnistä pysäköintioperaattoreiden pysäköintilaitoksissa (asukaspysäköintitunnus)
- 10 Pysäköintipolitiikassa esitettyjen toimenpiteiden ympäristövaikutukset

Otteet

Ote

Ne kannanotonsa esittäneet,  
jotka ovat antaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti  
Muutoksenhakukielto, valmistelu

Päätöshistoria

Talous- ja suunnittelukeskus 3.10.2013

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Helsingin pysäköintipolitiikka raporttiluonnoksen tarkoituksena on luoda suuntaviivoja, joilla vastataan asukkaiden ja yritysten tulevaisuuden haasteisiin ja tarpeisiin. Luonnoksessa päätavoitteita ovat asukkaiden



elämänlaadun parantaminen ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn edistäminen. Muita tavoitteita on mm. pysäköintiratkaisujen vaikutusten ja kustannusten läpinäkyvyys, käyttäjä maksaa -periaate, taloudellisesti tehokkaat pysäköintiratkaisut ja kohtuuhintainen asuminen. Kantakaupungissa tavoitteita ovat korkealaatuinen pysäköintiympäristö ja kivijalkamyymälöiden elinvoimaisuuden edistäminen parantamalla mahdollisuuksia lyhytaikaiseen pysäköintiin. Raporttiluonnoksessa luodaan suuntaviivoja em. tavoitteille. Luonnoksen mukaan pysäköintipolitiikan tavoitteiden on kannustettava ja ohjattava omalta osaltaan liikkujia kestävien kulkumuotojen valintaan. Palvelulähtöisten pysäköintiratkaisujen on tulevaisuudessa perustuttava enemmän asukkaiden ja yritysten todellisiin tarpeisiin.

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

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

Talous- ja suunnittelukeskuksen mielestä raporttiin tulisi lisätä tärkeälle huolto- ja tavaraliikenteen pysäköinnille sekä työmaapysäköinnille oma



kärkitoimenpide. Myös muualta Suomesta tulevan henkilöautoliikenteen ja lisääntyvän matkailun pysäköinnin tarpeet tulisi ottaa toimenpiteissä huomioon. Jatkovalmistelua varten talous- ja suunnittelukeskus esittää lisäksi jäljempänä lähinnä elinkeinopolitiikan ja täydennysrakentamisnäkökulmasta näkemyksiään yksityiskohtaisemmin. Osa näistä toimenpiteistä on sellaisia, jotka parantavat esim. täydennysrakentamisen edellytyksiä, jolloin niiden edistäminen on kiireellistä.

#### Pysäköintipolitiikan kytkeytyminen elinkeinopolitiikkaan

##### Helsingin kilpailuasema yritysten sijaintipaikkana

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

Helsingin yritysmuutoksen kannalta on tärkeää tunnistaa, mitkä seikat nostavat rakentamisen kustannuksia muuta maata korkeamman maan hinnan lisäksi. Kaupungin päättämällä asemakaavaratkaisuilla ja määräyksillä, jotka koskevat myös pysäköintiä on olennaista vaikutusta rakentamisen kustannuksiin (esim. pysäköintipaikkojen lukumäärä ja pysäköinnin toteuttaminen maantasoon tai esim. laitokseen). Helsingin hyvästä imagosta huolimatta, yritys voi korkeiden kustannusten vuoksi hakeutua Helsingin ulkopuolelle.

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

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

Toimitilojen normin ylittävien pysäköintipaikkojen yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointi

Raporttiluonnoksen yhteydessä on laskettu liikennejärjestelmään syntyvät ns. yhteiskuntataloudelliset haitat (s. 40). Selvityksessä



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

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

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

Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeiden tarkistaminen

Helsingissä on käytössä vuonna 1994 laadittu työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohje, jossa on määritelty autopaikkojen enimmäisnormi kantakaupunkiin (ydinkeskusta 1 ap/ 500 kem<sup>2</sup>, muualla 1 ap/ 350 kem<sup>2</sup>), vaihteluväli kantakaupungin pohjoisosiin ja Pitäjänmäelle sekä vähimmäisnormi muualla kaupunkiin (1 ap/ 75 kem<sup>2</sup> ja 1 ap/ 60 kem<sup>2</sup>). Vastaavasti naapurikaupunkien toimistokohteissa autopaikkoja pitää toteuttaa vähintään yksi autopaikka 50 kerrosneliometriä kohti. Nykyisellään naapurikaupungeissa sallitaan rakentaa autopaikkoja enemmän kuin Helsingin esikaupunkialueilla ja huomattavasti enemmän kuin Helsingin ydinkeskustassa. Helsingin osuus työpaikoista Uudellamaalla oli vuonna 2011 pudonnut hieman alle 50 prosenttiin, kun se vielä 1980-luvulla oli lähes 60 prosenttia. Tilankäytön tehostumisen myötä nykyisellä laskentatavalla autopaikkojen määrä työntekijää kohti laskee entisestään, koska autopaikkojen määrä kytkeytyy tilojen pinta-alaan.

Raporttiluonnoksessa todetaan, että liikenne- ja ympäristöpoliittiset tavoitteet edellyttävät enimmäisnormin määrittämistä kaupan autopaikoille koko kaupungissa ja toimistokohteiden autopaikoille raidekaupungissa. Lisäksi todetaan, että työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeiden tulee noudattaa samoja periaatteita koko Helsingin seudulla (Kärkitoimenpide 2 b). Pysäköintinormin päivittäminen on välttämätöntä, mutta uuden



määrittelyn tulee perustua tilankäytön tehostumiseen ja alueen saavutettavuuteen joukkoliikenteellä. Myös markkinatilanne tulee ottaa huomioon. Jotta toimitilarakentamisen uudet pysäköintipaikkamääräykset vastaisivat myös elinkeinoelämän ja kiinteistömarkkinoiden tarpeisiin, normien uudelleen määrittelyssä tulee kuulla rakennuttajia ja elinkeinoelämän edustajia.

Yritysten toimintaympäristön ja toimintaedellytysten kehittäminen

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

Asiointipysäköinnin merkitystä korostetaan selvityksessä monissa kohdin. Asiointipysäköinnin tukemiseksi esitetään progressiivisen hinnoittelun käyttöönottoa (s. 65) ja mm. pitkäaikaisen pysäköinnin siirtämistä pois kadulta esimerkiksi pysäköintilaitoksiin. Molemmat tavoitteet ovat tässä yhteydessä tarkoituksenmukaisia, mutta edellyttävät onnistuakseen asian huolellista valmistelua yhdessä eri sidosryhmien (asukkaat, yritykset, pysäköinti-operaattorit) kanssa. Kaavoitettaessa kivijalkaliiketiluja ja muita palvelutiloja uusille alueille tulee lisäksi varmistaa, että tilojen läheisyyteen sijoitetaan lyhytkestoista asiointia varten riittävästi pysäköintipaikkoja kaupallisten palvelujen toimintaedellytysten turvaamiseksi. Tältä osin selvitystä tulisikin täydentää ao. toimenpiteellä.

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

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

Helsinkiin tullaan töihin paitsi naapurikaupungeista myös muualta seudulta. Joukkoliikenteen kehittäminen on tärkeää erityisesti Helsingin naapuri- ja kehyskunnissa, jotta niissä joukkoliikenteen osuus



työmatkaliikenteessä kasvaisi. Liityntäpysäköinti tulee nähdä aikaisempaa vahvemmin osana seudullisen työmatkaliikenteen matkaketjuja. Liityntäpysäköintipaikkoja tulisi rakentaa riittävästi raideliikenteen asemien yhteyteen seudun muihin kuntiin. Lisäksi tulee kehittää toimintamalleja, joiden avulla varmistetaan se, että liityntäpysäköintialueet Helsingissä ovat pääosin liityntäliikenteen matkustajien käytössä Helsinkiin tullaan asiointi- liikematkoille autolla muualta Suomesta. Elinkeinoelämän turvaamiseksi myös nämä pysäköintitarpeet on otettava huomioon.

#### Yritysten liikkumissuunnitelmat

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

Vaatimukseen liikkumissuunnitelmien laadinnasta liittyy käytännön ongelmia: niissä tapauksissa, joissa yritys sijoittuu vuokralle olemassa olevaan yksityisen tahon omistamaan rakennukseen, kaupungille ei välttämättä välity tietoa yrityksen sijoittumisesta etukäteen. Liikkumissuunnitelmien laadintavelvollisuus asettaisi yritykset eriarvoiseen asemaan. Suunnitelmien ja hallinnollisten dokumenttien vaatiminen ei ole nykyaikaista hallintoa. Vaatimus liikkumissuunnitelmien laadinnasta tulisi ehdottomasti poistaa raportista.

Yhteenvetona elinkeinopolitiikan näkökulmasta pysäköintipolitiikan keskeiset tavoitteet ovat seuraavat:

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

#### Pysäköintipolitiikan kytkeytyminen täydennysrakentamiseen



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

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

Pysäköinnin strategisten linjausten arviointia

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

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

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

Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteuttamisohjelman täytäntöönpanopäätöksessä talous- ja suunnittelukeskukselle annettiin tehtäväksi laatia yhteistyössä muiden hallintokuntien kanssa esitys, miten asuintalojen autopaikkojen kustannukset voidaan kohdentaa nykyistä paremmin autopaikkojen käyttäjille. Selvitys valmistuu vuoden



2013 loppuun mennessä. Pysäköintipolitiikassa on todettu tämän olevan yksi keino asumiskustannusten kohtuullistamiseen, vaikka toimivan ratkaisun löytäminen on tähän saakka osoittautunut haastavaksi. Toiseksi keinoksi on esitetty vähäautopaikkaisia tai autottomia yhtiöitä, joita on toteutettu uusille projektialueille. Näistä kohteista kootaan kokemuksia ja niiden perusteella kehitetään edelleen vähäautopaikkaisia tai autottomia ratkaisuja. Autopaikkojen kustannusten kohtuullistamisselvityksestä saatavia tuloksia tulisi hyödyntää myös Pysäköintipolitiikka raporttiluonnoksen jatkovalmistelussa.

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

#### Kärkitoimenpiteiden arviointia

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

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

Keskitettyihin pysäköintiratkaisuihin liittyy haasteita sekä uudisalueilla että täydennysrakentamiskohteissa. Uusilla alueilla pysäköintiratkaisun tulisi olla vaihteittain toteuttavissa. Keskitetyn ratkaisun koko ja



toteuttamisessa mukana olevien osapuolien määrä on toteuttamisedellytysten kannalta merkittävä asia. Keskitettyjen ratkaisujen tulee olla taloudellisesti kannattavia ja hallinnollisesti toteuttamiskelpoisia. Lisäksi tulisi löytää ratkaisuja, joissa kaupungille ei koituisi takausvastuita tai muita ylimääräisiä rahallisia panostuksia.

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

Lisätiedot

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

Kiinteistölautakunta 19.09.2013 § 486

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Päätös

Lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle Helsingin pysäköintipolitiikka -raporttiluonnoksesta seuraavan lausunnon:

Yleistä

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

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

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

Pysäköintipolitiikan strategisia linjauksia



1

Pysäköinti tukee ekologisesti kestäväää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista

Velvoiteautopaikkojen laskentaohjeet:

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

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

Keskitetty pysäköintijärjestelyt ja autopaikkojen käytön tehostaminen:

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

Uusille alueille rakennettavien autopaikkojen tehokkaamman käytön mahdollistaminen edellyttää pysäköinnin keskitettyä järjestämistä laitoksiin, mikä on lähes poikkeuksetta maantasoista pysäköintiä merkittävästi kalliimpaa. Kaikilla alueilla keskitettyyn pysäköintiin ei ole taloudellisista syistä edellytyksiä. Yhteispysäköintilaitosten hallinnointia varten tulee yleensä perustaa kaupungin toimesta alueellinen pysäköinti-yhtiö. Yksityiset pysäköintialan toimijat eivät



kiinteistölautakunnan käsityksen mukaan ole ainakaan nykyisellään kiinnostuneita velvoitepysäköintiin tarkoitettujen pysäköintilaitosten toteuttamisesta ja hallinnoinnista, koska se ei ole tällä hetkellä taloudellisesti kannattavaa liiketoimintaa.

Pysäköintiyhtiöiden perustaminen ja hallinnointi edellyttää mm. hallinnollista, juridista ja taloudellista erityisosaamista ja on usein varsin vaativaa ottaen erityisesti huomioon alueiden rakentamisen pitkä aikajänne. Kaupungilla on pysäköinti- ja vastaavien yhtiöiden perustamisesta kuitenkin jo varsin paljon kokemusta. Kaupungilla ei kuitenkaan ole nimetty vastuullista tahoa, jonka tehtäviin laajat alueelliset yhteisjärjestelyt varsinaisesti kuuluisivat. Tämä ei ole omiaan edistämään saatujen kokemusten ja osaamisen hyödyntämistä. Mikäli alueellisten pysäköintilaitosten määrä tulevaisuudessa lisääntyy, tulee näille hankkeille nimetä vastuutaho ja tälle osoittaa riittävät resurssit. Kiinteistötoimi ei nykyisellään omaa riittäviä resursseja. Selvitettäväksi voisi tulla myös toimintamalli, jossa kaikki eri alueille toteutettavat pysäköintilaitokset toteutettaisiin yhden, kaupungin perustaman ja hallinnoiman, yhtiön toimesta. Tämä antaisi todennäköisesti hyvät mahdollisuudet tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä ja saattaisi tuoda myös kustannussäästöjä esim. hallinnon ja ylläpidon järjestämisessä. Koko kaupungin alueella toimiva yhtiö voisi ottaa hoidettavakseen myös vapaana olevien autopaikkojen välitystoimintaa, joka osaltaan tehostaisi jo rakennettujen autopaikkojen käyttöä.

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

2

Pysäköinnissä otetaan huomioon kaupungin eri osien erityispiirteet

Raporttiluonnoksen mukaan Helsinki voitaisiin jakaa karkeasti kolmeen luonteeltaan erilaiseen alueeseen, joita ovat ratikkakaupunki,



raidekaupunki sekä bussikaupunki. Näiden alueiden ominaisuudet ja pysäköintitarpeet poikkeavat toisistaan ja tämä huomioitaisiin myös alueiden suunnittelun lähtökohdissa. Jaottelua voidaan lautakunnan näkemyksen mukaan pitää onnistuneena lähtökohtana.

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

Raidekaupungin osalta esitettyä tavoitetta joukkoliikenteeseen tukeutuvasta kantakaupunkimaisesta yhdyskuntarakenteesta voidaan pitää kannatettavana. Raidekaupungin täydennysrakentamisalueilla pysäköintinormeja tulee pystyä soveltamaan erityisen joustavasti. Raideliikenteen käytön edistämisen kannalta toimivan liityntäpysäköinnin rooli lienee yksi keskeisimmistä.

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

3

Pysäköinti palvelee Helsingin ja koko metropolialueen tulevaisuuden visiota.

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

Kiinteistölautakunta pitää Helsingin kilpailukykyyn kannalta erityisen tärkeänä, etteivät tehtävät pysäköintipoliittiset linjaukset ja näiden pohjalta aikanaan tehtävät kaavaratkaisut estä tai vaikeuta jo nykyisellään vähälukuisten uusien toimitilahankkeiden sijoittumista Helsinkiin. Työpaikkojen sijoittaminen Helsinkiin hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle ja lähelle työntekijöitä lienee kiistatta ympäristön kannalta paras mahdollinen vaihtoehto. Mainittuun viitaten lautakunta toteaa, että myös toimitilahankkeiden osalta



pysäköintinormiston tulee olla riittävän joustava ja mahdollistaa tapauskohtaisten erityispiirteiden huomioimisen kaavaratkaisuissa.

4

Pysäköinti tukee asumiskustannusten kohtuullistamista

Autopaikkojen järjestäminen on usein yksi suurimmista yksittäisistä kustannustekijöistä asuin- ja toimitilahankkeissa. Autopaikkojen toteutuskustannukset vaikuttavat siten rakentamiskustannuksia nostavasti. Sääntelemättömässä omistus- ja vuokra-asuntotuotannossa rakennuskustannusten nousu ei kuitenkaan lähtökohtaisesti yksittäisen hankkeen osalta nosta asuntojen myyntihintaa tai vuokraa, koska ne määräytyvät rakentamiskustannuksista riippumatta markkinaehtoisesti. Korkeat rakentamiskustannukset voivat kuitenkin vaikuttaa hankkeita hidastavasti tai toteutuksen estävästi, mikäli rakennuskustannukset nousevat liian korkeiksi suhteessa ko. alueen asuntojen markkinahintaan / -vuokraan. Tämä koskee osaltaan myös toimitilahankkeita. Lisäksi korkeat rakentamiskustannukset lisäävät rakentamisen pääomatarvetta, joka puolestaan rajoittaa osaltaan pienempien rakennusalan toimijoiden mahdollisuuksia hankkeiden toteuttamiseen ja heikentää näin rakennusalan kilpailua. Tästä syystä valittavien pysäköintiratkaisujen ja vaadittavien autopaikkojen määrän tulisi olla kohtuullisia.

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

Kiinteistölautakunta pitää kokemukseen perustuen tärkeänä, että alueiden pysäköintitarpeet ratkaistaan tonttien ja alueiden rakentamisen yhteydessä. Alueiden valmistumisen jälkeen ns. 2-vaiheen autopaikat jäävät suurella todennäköisyydellä toteuttamatta. Tämä erityisesti, jos näiden toteuttaminen jätetään yksin taloyhtiöiden harteille, joilla ei ole asiaan kuuluvaa osaamista eikä usein kykyä tarvittavaan päätöksentekoon. Kiinteistölautakunnan näkemyksen mukaan esim. menettelyä, jossa asuntohankkeiden autopaikoista toteutetaan rakentamisen yhteydessä vain rakentamishetken kysyntää



vastaava määrä ja myöhemmin autopaikkoja toteutetaan kysynnän niin vaatiessa, ei voida pitää kovinkaan realistisena. Jotta tällainen menettely voisi olla realistinen, tulisi lisääutopaikkojen rakentaminen hoitaa keskitetysti esim. kaupungin toimesta ja tätä varten erikseen osoitetuille autopaikkatonteille. Kustannuksista vastaisivat tällöin luonnollisesti autopaikkojen käyttäjät.

6

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

Lautakunta pitää myönteisenä tavoitetta, jonka mukaan pysäköinnin ohjaamisessa pyritään siirtymään staattisista ja kategorisesti sovellettavista ohjeista joustavaan, käyttäjien tarpeet huomioivaan normistoon. Esimerkiksi yritysten pysäköintitarpeet vaihtelevat tapauskohtaisesti mm. toimialan mukaan. Myös yritysten toimitilaratkaisut ovat kehittyneet viime vuosina ja kehittynevät myös tulevaisuudessa. Esimerkiksi viimeisen 20 vuoden aikana toimitilahankkeissa keskimääräinen tilatarve (neliö/henkilö) on pudonnut puoleen ja tämä kehitys tulee todennäköisesti edelleen jatkumaan. Tämä tarkoittaa, että myös toimitilahankkeiden autopaikkatarpeet ovat muuttuneet ja tulevat todennäköisesti muuttumaan edelleen. Lisäksi huomion arvoista on, että myös yksittäisten toimitilahankkeiden autopaikkatarve voi vaihdella voimakkaastikin rakennuksen elinkaaren aikana riippuen rakennuksen käyttäjästä. Mainitun kaltaiset muutokset tulee huomioida myös kaavoituksessa ja autopaikkanormeissa, koska näillä on huomattava vaikutus muun ohella sijoittajakysyntään Helsingin toimitilamarkkinoilla.

Muilta osin voidaan viitata jo lausunnossa edellä esitettyyn.

#### Toimenpiteistä strategian toteuttamiseksi

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

Kiinteistölautakunnan mielestä kaupungin tulisi raporttiluonnoksessa esitetyn lisäksi selvittää ja kokeilla tilaa säästävien automatisoitujen pysäköintilaitosten mahdollisuuksia kiinteistökohtaisten ja keskitettyjen alueellisten pysäköintilaitosten toteuttamisessa. Lisäksi lautakunnan



mielestä voitaisiin kaavoituksessa ja tontinluovutuksessa kokeilla normistoa, jossa sekoittuneen maankäytön alueella asuinkiinteistölle sallittaisiin nykyistä normitusta vähemmän autopaikkoja ja toimitiloille nykyistä enemmän autopaikkoja edellyttäen, että toimitilahankkeet tarjoavat autopaikkoja alueen asukkaiden vuokrattaviksi vuoroittaispysäköintiperiaatteen mukaisesti. Tämä voisi parantaa sekä asuin- että toimitilarakentamisen houkuttelevuutta ja edistäisi samalla myös raporttiluonnoksessa estettyjen tavoitteiden toteutumista.

#### Lopuksi

Pysäköintipoliittinen strategialuonnos käsittelee kaupungin pysäköintiin liittyviä näkökohtia kiitettävän kokonaisvaltaisesti. Kokonaisvaltainen tarkastelu on tarpeen, koska pysäköintikysymyksen eri osa-alueet vaikuttavat merkittävällä tavalla toisiinsa. Esimerkiksi nykyisellään hyvinkin edullinen asukaspysäköinti kadunvarsilla estää käytännössä kaupallisten asukaspysäköintiin keskittyvien pysäköintilaitosten ja ns. autohotellien toteuttamisen, koska halpoja kadunvarsiautopaikkoja on runsaasti saatavilla. Kalliimmille laitospaikoille ei siten ole riittävästi kysyntää.

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

05.09.2013 Pöydälle

#### Esittelijä

osastopäällikkö  
Juhani Tuuttila

#### Lisätiedot

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

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 08.08.2013 § 121

HEL 2013-004099 T 08 00 00

#### Päätös



Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

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

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

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

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

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

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



Käsittely

08.08.2013 Ehdotuksen mukaan

Vastaehdotus:

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

Kannattajat: Ari Lehtinen

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

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

Jaa-äännet: 5

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

Ei-äännet: 4

Kari Kälviä, Otso Kivekäs, Ari Lehtinen, Jouni Uusikivi

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Ari Lehtinen ja Kari Kälviä:

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

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

06.06.2013 Pöydälle

Esittelijä

yksikön johtaja  
Juha Saarikoski

Lisätiedot

Artturi Lähdetie, projektipäällikkö, puhelin: 310 35245  
artturi.lahdetie(a)hel.fi



Eeva Heckwolf, ympäristöinsinööri, puhelin: 310 34815  
eeva.heckwolf(a)hel.fi

Asuntotuotantotoimikunta 26.06.2013 § 119

HEL 2013-004099 T 08 00 00

## Päätös

Asuntotuotantotoimikunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon Helsingin pysäköintipolitiikka -luonnoksesta:

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

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

## Pysäköintipolitiikan strategisista linjauksista

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

1. Pysäköinti tukee ekologisesti kestävää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista

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



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

## 2. Pysäköinnissä otetaan huomioon kaupungin eri osien erityispiirteet

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

## 4. Pysäköinti tukee asumiskustannusten kohtuullistamista

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

Pysäköintipolitiikkaluonnoksessa esitetään periaatteellista muutosta kustannusten jakamiseen.

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

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



näkökulmasta lähialueilla tarjoutuvat liiketoimintamahdollisuudet voivat olla paremmat ja palveluiden käyttäjäkunta laajempi.

#### 6. Pysäköintiratkaisut erilaisten tarpeiden mukaan

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

#### 7. ”Helsinki – pohjoisen pallon puoliskon paras talvikaupunki”

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

### Pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteistä

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

#### 1. Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys

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

Asuntojen yhteyteen toteutettavien helppokäyttöisten polkupyörien säilytystilojen toteuttaminen on keino edistää pyöräilyä. Asuntotuotantotoimiston autopaikkotomaan kortteliin toteutettiin polkupyöräpaikka jokaista asuinhuonetta kohden. Kohteen asukkaille suunnatun kyselyn mukaan 66 % vastaajista oli ennestään aktiivisia pyöräilijöitä, ja 13 vastaajaa 35:stä ilmoitti pyöräilyn lisääntyneen kohteeseen muuton jälkeen. 5 vastaajaa ilmoitti auton käytön



vähentyneen, automarketeissa asioinnin loppuneen ja metron käytön sekä kävelyn määrän lisääntyneen. Kyselyn vastusprosentti oli 55,6.

## 2. Nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen

Nykyiset asuntotuotantoa koskevat autopaikkamäärien laskentaohjeet on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 7.2.2012.

Laskentaohjeista on tarvetta poiketa erityisesti hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle ja ahtaille tonteille toteutettavissa täydennysrakennuskohteissa. Täydennysrakennuskohteet ovat usein laajuudeltaan pieniä, mikä jo itsessään voi johtaa tavanomaista korkeampiin rakentamiskustannuksiin. Lisäksi alueelle kohdistuva asuntojen kysyntä voi olla heikkoa. Asuntojen markkinoitavuuden vuoksi kohtuuhintaisuus olisi tärkeää. Pelkästään kalliit autopaikkakustannukset voivat estää täydennysrakentamisen toteutumisen.

## 5. Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa

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

## 6. Asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen toisistaan

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

## 7. Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan (keskitetty pysäköinti)



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

Lopuksi

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

Esittelijä

vs. toimitusjohtaja  
Risto Mykkänen

Lisätiedot

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

Ympäristölautakunta 11.06.2013 § 187

HEL 2013-004099 T 08 00 00

Päätös

Ympäristölautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle pysäköintipolitiikka -luonnoksesta seuraavan lausunnon.

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

Pysäköintipolitiikalla on paljon ympäristöpoliittisia ulottuvuuksia, joihin raportissakin on viitattu. Pysäköintipolitiikka -luonnoksen linjaukset ovat pääpiirteissään ympäristönäkökulmasta positiivisia. Jotkin



hinnoittelulinjaukset sisältävät kuitenkin piirteitä, jotka saattavat olla vaikutukseltaan liikennemääriä kasvattavia.

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

#### Pysäköintipolitiikan vaikutukset liikennemääriin ja liikenteen päästöihin

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

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

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

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

#### Paikkavaatimukset, vuorottaiskäyttö ja autottomat kohteet



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

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

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

#### Vähäpäästöisten ajoneuvojen pysäköintietuus

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

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

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

#### Kitkarenkaiden edistäminen pysäköintipolitiikalla

Keväällä 2013 päättyneessä Nasta -tutkimusohjelmassa esitettiin tavoitteeksi nostaa kitkarenkaiden osuus pääkaupunkiseudun talviliikenteessä 50 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Helsingin kaupunginvaltuutetut tekivät keväällä 2012 valtuustoaloitteen, jonka mukaan kaupungin olisi ryhdyttävä toimiin katupölyn vähentämiseksi siirtymällä nastarenkaista kitkarenkaisiin. Kaupunginhallitus teki 12.11.2012 valtuustoaloitteesta päätöksen, jonka mukaan rakennusvirasto, kaupunkisuunnitteluvirasto ja ympäristökeskus



valmistelevat kaupunginhallitukselle ehdotuksen toimenpiteistä, joilla kaupunki voisi edistää kitkarenkaiden käyttöä. Esitys toimenpiteistä kitkarenkaiden käytön edistämiseksi on tarkoitus viedä kaupunginhallitukseen syksyllä 2013.

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

#### Toimenpiteet ja seuranta

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

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

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

#### Esittelijä

ympäristöpäällikkö  
Päivi Kippo-Edlund

#### Lisätiedot

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

#### Yleisten töiden lautakunta 04.06.2013 § 252

HEL 2013-004099 T 08 00 00

#### Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:



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

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

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

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

#### 1 Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys

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

#### 3 Asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen ja hinnoittelu

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

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

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

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

Rakennusviraston pysäköinninvalvonta valvoo pysäköintitunnusten käyttöä. Tunnuksia tarkastetaan lukemalla ajoneuvon rekisterinumero



kämmentietokoneella, jonka avulla luvan voimassaolo tarkistetaan taustajärjestelmästä.

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

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

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

#### 4 Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen

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

Rakennusvirasto osallistuu yrityspysäköintijärjestelmän kehittämiseen ja varautuu tästä aiheutuviin muutoksiin pysäköinninvalvonnassa.

#### 5 Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö pysäköintioperaattoreiden kanssa

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

#### 8 Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus

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

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

Rakennusvirasto kehittää valvontaa hankkimalla järjestelmän, jolla pysäköityjen ajoneuvojen rekisteritunnuksia voidaan lukea liikkuvasta autosta siihen asennetun kamerajärjestelmän avulla ja näin tarkastaa



paisi pysäköintitunnuksia myös matkapuhelimella maksettuja pysäköintimaksuja.

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

Rakennusvirasto on valmis kokeilemaan katuun asennettavia ilmaisimia erityisen kriittisissä paikoissa, esimerkiksi ongelmallisilla asuntokaduilla, joissa väärin pysäköidyt autot aiheuttavat ongelmia raitiotieliikenteelle. Tunnistimia voisi kokeilla myös 5 metrin suojatiesäännön valvonnassa.

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

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

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

#### 9 Autojen talvipysäköintiratkaisut

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

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

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

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



## 10 Mobiili- ja internetpalvelut

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

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

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

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

## 11 Maksullinen pysäköinti ja progressiivinen hinnoittelu

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

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

## 12 Liityntäpysäköinti

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

## Muut toimenpiteet

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



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

#### Pysäköintiin vaikuttava maankäytön suunnittelu

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

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

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

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

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

#### Lopuksi

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

#### Käsittely

04.06.2013 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

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

#### Esittelijä

osastopäällikkö  
Pekka Henttonen

#### Lisätiedot

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



Kaupunkisuunnittelulautakunta 09.04.2013 § 107

HEL 2013-004099 T 08 00 00

### Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti merkitä tiedoksi raporttiluonnoksen "Helsingin pysäköintipolitiikka".

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää Helsingin pysäköintipolitiikan luonnoksen kaupunginhallitukselle lausunnon pyyntöjä varten.

Kaupunkisuunnittelulautakunta esittää, että kaupunginhallituksen pyytämässä lausunnoissa käsiteltäisiin mm.

- erilaisia vaihtoehtoja asukas- ja yrityspysäköinnin maksujen määräytymiseen eri asuinalueilla mukaan lukien mahdollisuuden, että etsitään kokemuksen kautta kaupunginosittain hinta, joka tasapainottaa kysynnän ja tarjonnan.
- maanalaisten resurssien hyödyntämismahdollisuuksiin pysäköinnissä
- keinoja, kuinka olemassa olevia pysäköintilaitoksia voitaisiin hyödyntää nykyistä paremmin pysäköinnissä

Kaupunkisuunnittelulautakunta ei ota kantaa Helsingin pysäköintipolitiikka luonnoksessa esitettyihin linjauksiin ja ratkaisuihin vaan tekee sen vasta siinä vaiheessa kun lausunnot, mielipiteet ja palautteet muiden kanavien kautta on saatu.

Kaupunkisuunnittelulautakunta edellyttää, että kaupunkisuunnitteluvirasto jatkaa laajaa vuorovaikutusta eri tahojen kanssa.

Todetaan myös, että lisäksi lautakunta muutti esitystä seuraavasti:

Kohta pysäköintipolitiikan jatkokäsittely

Kaupunkisuunnittelulautakunnan näkemys tarkoituksenmukaisesta käsittelyprosessista on seuraava:

- Kaupunginhallitus lähettää lausuntopyynnöille saamansa Helsingin pysäköintipolitiikan luonnoksen
- Kaupunginhallitus kehottaa kaupunkisuunnittelulautakuntaa laatimaan raporttiluonnoksen lopulliseksi raportiksi syksyllä eri kanavia saadun palautteen sekä kaupungin eri hallinnonalojen ja



muiden sidosryhmien lausuntojen perusteella.

- Kaupunkisuunnittelulautakunta käsittelee pysäköintipolitiikkatyön raportin lähettäen sen kaupunginhallitukselle.
- Lopullinen poliittinen päätöksenteko tehdään kaupunginhallituksessa ja sen niin päättäessä kaupunginvaltuustossa. Tavoiteaikataulu kaupunginhallituskäsittelylle on vuoden 2014 alkuun mennessä.

Lisäksi :

Otsikko Tiivistelmä  
muutetaan muotoon Tiivistelmä luonnoksesta ja  
otsikko Esittelijä  
muutetaan muotoon Esittelijä luonnoksesta.

Lihavoidaan otsikko Pysäköintipolitiikan jatkokäsittely

Lautakunta päätti asiasta yksimielisesti. Kannattaja : jäsen Niiranen

Merkittiin, että esittelijä teki esitykseensä seuraavan muutoksen:  
Esityslistan liitteenä olevassa raportissa sivulla 57 (kärkitoimenpiteessä 7) vetovastuulliseksi Taske ja osallistujaksi ksv.

#### Käsittely

09.04.2013 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Vastaehdotus:

Risto Rautava: KOHDAT 1-3:

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne merkitä tiedoksi  
raporttiluonnoksen "Helsingin pysäköintipolitiikka".

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne lähettää Helsingin  
pysäköintipolitiikan luonnoksen kaupunginhallitukselle lausunnon  
pyyntöjä varten.

Kaupunkisuunnittelulautakunta esittää, että kaupunginhallituksen  
pyytämässä lausunnoissa käsiteltäisiin mm.

- erilaisia vaihtoehtoja asukas- ja yrityspysäköinnin maksujen määräytymiseen eri asuinalueilla mukaan lukien mahdollisuuden, että etsitään kokemuksen kautta kaupunginosittain hinta, joka tasapainottaa kysynnän ja tarjonnan.



- maanalaisten resurssien hyödyntämismahdollisuuksiin pysäköinnissä
- keinoja, kuinka olemassa olevia pysäköintilaitoksia voitaisiin hyödyntää nykyistä paremmin pysäköinnissä

Kaupunkisuunnittelulautakunta ei ota kantaa Helsingin pysäköintipolitiikka luonnoksessa esitettyihin linjauksiin ja ratkaisuihin vaan tekee sen vasta siinä vaiheessa kun lausunnot, mielipiteet ja palautteet muiden kanavien kautta on saatu.

Kaupunkisuunnittelulautakunta edellyttää, että kaupunkisuunnitteluvirasto jatkaa laajaa vuorovaikutusta eri tahojen kanssa.

Kohta pysäköintipolitiikan jatkokäsittely  
Kaupunkisuunnittelulautakunnan näkemys tarkoituksenmukaisesta käsittelyprosessista on seuraava:

- Kaupunginhallitus lähettää lausuntopyynnöille saamansa Helsingin pysäköintipolitiikan luonnoksen
- Kaupunginhallitus kehottaa kaupunkisuunnittelulautakuntaa laatimaan raporttiluonnoksen lopulliseksi raportiksi syksyllä eri kanavia saadun palautteen sekä kaupungin eri hallinnonalojen ja muiden sidosryhmien lausuntojen perusteella.
- Kaupunkisuunnittelulautakunta käsittelee pysäköintipolitiikkatyön raportin lähettäen sen kaupunginhallitukselle.
- Lopullinen poliittinen päätöksenteko tehdään kaupunginhallituksessa ja sen niin päättäessä kaupunginvaltuustossa. Tavoiteaikataulu kaupunginhallituskäsittelylle on vuoden 2014 alkuun mennessä.

Lisäksi :

Otsikko Tiivistelmä  
muutetaan muotoon Tiivistelmä luonnoksesta ja  
otsikko Esittelijä  
muutetaan muotoon Esittelijä luonnoksesta.

Lihavoidaan otsikko Pysäköintipolitiikan jatkokäsittely

Lautakunta päätti asiasta yksimielisesti. Kannattaja : jäsen Niiranen



Merkittiin, että esittelijä teki esitykseensä seuraavan muutoksen:  
Esityslistan liitteenä olevassa raportissa sivulla 57 (kärkitoimenpiteessä  
7) vetovastuulliseksi Taske ja osallistujaksi ksv.

26.03.2013 Pöydälle

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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



## § 352

### Haagan Kivihaantie 1 ja 6 tonttien asemakaavan muutosehdotus (nro 12239)

Pöydälle 05.11.2013

HEL 2012-008850 T 10 03 03

Ksv 0740\_26, Kivihaantie 1 ja 6, karttaruutu G5/P1

### Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti panna asian viikoksi pöydälle.

### Käsittely

Pöydällepanoehdotus:  
Risto Rautava: Viikoksi pöydälle.

#### Esittelijä

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

#### Lisätiedot

Päivi Sarmaja, arkkitehti, puhelin: 310 37279  
paivi.sarmaja(a)hel.fi  
Olga Bernitz, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37280  
olga.bernitz(a)hel.fi  
Leena Makkonen, arkkitehti, rakennussuojelu, puhelin: 310 37262  
leena.makkonen(a)hel.fi  
Peik Salonen, insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37248  
peik.salonen(a)hel.fi  
Lauri Sipilä, diplomi-insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37094  
lauri.sipila(a)hel.fi

### Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne

- lähettää 5.11.2013 päivätyn 29. kaupunginosan (Haaga, Kivihaka) korttelin 29201 tontin 1 ja korttelin 29202 tontin 2 sekä katualueen asemakaavan muutosehdotuksen nro 12239 kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä
- antaa vuorovaikutusraportin mukaiset vastineet esitettyihin mielipiteisiin.

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



Lisäksi lautakunta päättäneen kehottaa kaupunkisuunnitteluvirastoa perimään hakijoilta Kustannukset-liitteen mukaiset asemakaavan laatimis- ja käsittelykustannukset asemakaavan hyväksymisen jälkeen.

## Tiivistelmä

Asemakaavan muutos mahdollistaa Haagan Kivihaantie 1 ja 6 asuinkerrostalotontille alueen luonteeseen sopivien uusien lisärakennusten sekä Kivihaantie 6:lle rakennukseen sopeutuvien ullakkoasuntojen rakentamisen. Samalla suojellaan asemakaavamääräyksellä Kivihaantie 6 asuinrakennus. Tonttien yhteenlaskettu rakennusoikeus kasvaa 2 252 k-m<sup>2</sup>.

## Esittelijä

### Alueen sijainti

Alue sijaitsee Haagassa Kivihaan eteläosassa.

### Lähtökohdat

Helsingin yleiskaava 2002:ssa alue on kerrostalovaltaista aluetta.

Alueella voimassa oleva asemakaava on vahvistettu vuonna 1959. Asemakaavan mukaan tontit ovat asunto- ja liiketontteja. Rakennusoikeudet on kaavassa osoitettu rakennusaloin ja kerrosluvuin. Tonttien yhteenlaskettu rakennusoikeus on kiinteistörekisterin mukaan 5 948 k-m<sup>2</sup>.

Kaupunkisuunnittelulautakunta on 16.4.1998 hyväksynyt Etelä-Haagan kaavoitusperiaatteet, Haagan viheralueet – kaupunkirakenteen tiivistämisen reunaehdot, (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1999:1) sekä Haagan rakennukset ja arvotus -selvityksen (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1998:4) ohjeellisina noudatettaviksi alueen asemakaavan muutosehdotuksia laadittaessa. Päätösten mukaan alueen arvokas rakennettu ja luonnon ympäristö suojellaan ja muille alueille osoitetaan ympäristöön sopivaa täydennysrakentamista.

Tontti 29202/2 sisältyy Etelä-Haagan rakennuskieltoalueeseen, jolla on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain 53 §:n 1 momentin mukainen rakennuskielto asemakaavan muuttamiseksi.

Tontti 29202/2 on yksityisomistuksessa. Tontti 29201/1 on Helsingin kaupungin omistama ja vuokrattu asunto-osakeyhtiölle.

Kivihaka on pienehkö Haagan osa-alue, joka sijaitsee Hakamäentien, Hämeenlinnanväylän, Keskuspuiston ja rantaradan välissä. Alue on yhtenäinen 1960-luvun asuinkerrostaloalue lehtevän puuston keskellä.



Kivihaantie 1 ja 6 sijaitsevat alueen eteläosassa, osana rakennusten muodostamaa porttia alueelle saavuttaessa.

#### Asemakaavan muutoksen sisältö ja sen perustelut

Asemakaavan muutos mahdollistaa kahden uuden alueen luonteeseen sopivan asuinrakennuksen rakentamisen Kivihaantie 6:n purettavan yksikerroksisen autotallirakennuksen kohdalle sekä Kivihaantie 1:n tontin rakentamattomaan eteläosaan.

Lisäksi asemakaava mahdollistaa Kivihaantie 6:n nykyiseen asuinkerrostaloon sopeutuvat ullakkoasunnot. Asemakaavan muutos pohjautuu lisärakentamisen osalta hakijoiden laatimaan viitesuunnitelmaan, jota on kaavaprosessin aikana kehitetty.

Tontin 29201/1 rakennusoikeus lisääntyy 931 k-m<sup>2</sup> ja tonttitehokkuus nousee arvoon  $e = 1,10$ . Tontin 29202/2 rakennusoikeus lisääntyy 1 321 k-m<sup>2</sup> ja tonttitehokkuus nousee arvoon  $e = 0,90$ . Tonttien yhteenlaskettu kerrosala lisääntyy 2 252 k-m<sup>2</sup>. Näin korkeat tonttitehokkuudet ovat mahdolliset, sillä sekä olemassa olevien että uusien rakennusten maantasokerroksissa on kauttaaltaan autotallit.

Kaavaan on merkitty Etelä-Haagan kaavoitusperiaatteiden mukaisesti rakennusten julkisivumateriaalit, kattomuodot, julkisivujen ja päätyjen enimmäisleveydet sekä istutusmääräys. Kivihaantien varteen on merkitty puurivi.

Samalla suojellaan asemakaavamääräyksellä sr-2 tontin 29202/2 asuinkerrostalo, joka on suositeltu suojeltavaksi Haagan rakennukset ja arvotus -inventointiraportissa.

#### Asemakaavamuutoksen vaikutukset

Kaavamuutos mahdollistaa noin 40 uuden asunnon rakentamisen tonteille käyttäen hyväksi olemassa olevaa katuverkkoa ja muuta infrastruktuuria.

Uudet asuinrakennukset mukautuvat hyvin Kivihaan rakennettuun ympäristöön. Kivihaantien varsi säilyy vehreänä, kun sen varteen kaavamuutoksen mukaisesti istutetaan puurivit.

Kaavamuutoksella ei ole merkittävää vaikutusta liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen. Kaavamuutos ei aiheuta kaupungille kustannuksia.

#### Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Tontin 29201/1 haltija ja tontin 29202/2 omistaja ovat 11.6.2012 ja 7.2.2013 hakeneet asemakaavan muuttamista siten, että tonteille voisi



rakentaa lisärakennukset ja Kivihaantie 6 asuinkerrostaloon ullakkoasuntoja.

Suojelun osalta kaavoitustyö on tullut vireille kaupungin aloitteesta.

Vireilletulosta on ilmoitettu osallisille kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston kirjeellä, jonka mukana lähetettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma (päiväty 28.5.2013). Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty selostuksen liitteenä olevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Kaavan valmistelija on ollut tavattavissa Etelä-Haagan kirjastossa, missä valmisteluaineisto on ollut nähtävänä.

#### Viranomaisyhteistyö

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteistyötä kaupunginmuseon ja rakennusvalvontaviraston kanssa.

Viranomaisten kannanotot kohdistuivat tontille 29202/2 suunnitellun lisärakennuksen sijoituspaikkaan tontilla sekä ullakkokerroksen käsittelyyn.

Kaupunginmuseon ja rakennusvalvontaviraston ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta valmisteltaessa.

Viranomaisten kannanotot ovat liitteenä.

#### Esitetyt mielipiteet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse kaksi mielipidettä, jotka koskivat asemakaavan muutosluonnosta. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuudessa ja puhelimitse.

Saapuneet mielipidekirjeet (2 kpl) ovat liitteenä.

Mielipiteet kohdistuivat lisärakentamisen aiheuttamiin liikenteen haittoihin, suojaavien puiden kaatamiseen, nykyisten pysäköintipaikkojen häviämiseen ja ahtauteen.

Mielipiteet on kaavoitustyössä otettu huomioon siten, että pihaille on lisätty puin ja pensain istutettavia alueen osia.

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

#### Jatkotoimenpiteet



Ehdotus koskee valtion ylläpitämään kuulumatonta aluetta.

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

Kiinteistövirasto käynnistää yksityisen maanomistajan kanssa kaupunginhallituksen edellyttämät maapoliittiset neuvottelut.

Asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymisestä päättää kaupunginvaltuusto.

#### Esittelijä

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

#### Lisätiedot

Päivi Sarmaja, arkkitehti, puhelin: 310 37279  
paivi.sarmaja(a)hel.fi  
Olga Bernitz, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37280  
olga.bernitz(a)hel.fi  
Leena Makkonen, arkkitehti, rakennussuojelu, puhelin: 310 37262  
leena.makkonen(a)hel.fi  
Peik Salonen, insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37248  
peik.salonen(a)hel.fi  
Lauri Sipilä, diplomi-insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37094  
lauri.sipila(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12239 kartta, päivätty 5.11.2013
- 4 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12239 selostus, päivätty 5.11.2013
- 5 Havainnekuva, 5.11.2013
- 6 Tilastotiedot
- 7 Kustannukset
- 8 Vuorovaikutusraportti 5.11.2013
- 9 Mielipidekirjeen lähettäneet -luettelo
- 10 Mielipidekirjeet

#### Otteet

**Ote**  
Hakijat

#### Otteen liitteet

Esitysteksti  
Hallintovalitus, tavallinen tiedoksianto  
Muutoksenhakukielto, valmistelu  
Liite 6  
Liite 7



Ne mielipiteensä esittäneet,  
jotka ovat ilmoittaneet  
osoitteensa

Liite 8  
Esitysteksti  
Muutoksenhakukielto, valmistelu  
Liite 6  
Liite 8

## Tiedoksi

Kaupunginhallitus  
Hallintokeskus/Rämö  
Kaupunkisuunnitteluvirasto/Koski

## Päätöshistoria

Rakennusvirasto 24.6.2013

HEL 2012-008850 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirasto pyytää rakennusvirastolta mielipidettä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 1108-00/13, Haaga, Kivihaka.

Suunnittelualueeseen kuuluu kaksi kerrostalotonttia osoitteissa Kivihaantie 1 ja 6 (29201/1 ja 29202/2). Kivihaantie kulkee tonttien välistä.

Tonteille on suunnitteilla lisärakentamista. Kivihaantie 6 ullakolle on tavoitteena rakentaa ullakkoasuntoja, purkaa pihalla oleva autotalli ja rakentaa sen paikalle rivitalo. Kivihaantie 1 tontin eteläosaan on tarkoitus osoittaa lisärakennus.

Kivihaantie 1 tontin viereisen viheralueen kalliolta valuu tontille hulevesiä, jotka täytyy ottaa huomioon rakennuksen ja tontin kuivatuksen suunnittelussa.

Rakennusvirastolla ei ole edellä esitetyn lisäksi muuta huomauttamista asemakaavan 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

Kaupunginmuseo Kulttuuriympäristöyksikkö 17.6.2013

HEL 2012-008850 T 10 03 03



Kaupunkisuunnitteluviraston lausuntopyyntö 11.6.2013

Helsingin kaupunginmuseo lausuu Kivihaan korttelia 29201 tonttia 1 ja korttelia 29202 tonttia 2 koskevasta asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja asemakaavaluonnoksesta kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta seuraavan.

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on kahden tontin lisärakentaminen. Kivihaantie 6:n asuinkerrostalolle osoitetaan rakennusoikeus, joka mahdollistaa talon ullakon rakentamisen asunnoiksi. Lisäksi tontilla sijaitsevan autotallin paikalle on osoitettu rakennusoikeus rivitalolle. Kivihaantie 1 tontin eteläosaan osoitetaan lisärakennusoikeus. Asemakaavalla suojellaan Kivihaantie 6 asuinkerrostalo.

Kivihaassa on voimassa alkuperäinen, vuoden 1959 asemakaava, joka toimi pohjana alueen rakentamiselle. Alue rakennettiin maastonmuotoja noudattaen pitkähköillä ja usein taitteisilla asuinkerrostaloilla. Kerrostalot ovat pääosin kolmi-nelikerroksia. Kivihaan rakennuskanta on pääosin peräisin 1960-luvulta ja siten alue on kaupunkikuvallisesti yhtenäinen.

Kivihaantie 6:n suunnitteli arkkitehti Eino Tuompo ja rakennus valmistui vuonna 1961. Rakennus sisältyy Haagan rakennukset ja arvotus - inventointiin vuodelta 1998, jonka kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt ohjeellisena noudatettavaksi alueen asemakaavojen muutoksissa. Inventoinnissa rakennus on arvoitettu luokkaan 3. Rakennukselle on annettu asemakaavaluonnoksessa suojelumerkintä sr-2 ja suojelumääräys: ”Kaupunkikuvallisesti ja ympäristöllisesti arvokas rakennus. Rakennusta ei saa purkaa eikä siinä saa suorittaa sellaisia korjaus-, lisärakentamis- tai muutostöitä, jotka heikentävät rakennuksen kaupunkikuvallista arvoa tai muuttavat rakennuksen ominaispiirteitä.” ja ”Korjaus-, lisärakentamis- ja muutostöiden yhteydessä rakennuksen julkisivut, ikkunat, ulko-ovet, vesikatto ja rakenteet tulee kunnostaa alkuperäisen rakennustavan mukaisesti.” Kaupunginmuseo katsoo, että suojelumääräys on asianmukainen.

Kivihaantie 6:n asuinkerrostalolle esitetään kaavaluonnoksessa suojelun lisäksi myös rakennusoikeuden korotusta niin, että ylin kerros eli nykyinen ullakko, on mahdollista muuttaa asuinkerrokseksi. Rakennuksessa on pulpettikatto. Kaupunginmuseo katsoo, että suojeltavan rakennuksen korottaminen on ristiriidassa rakennuksen arvojen ja sen tulevan suojelun suhteen. Korottaminen merkitsisi muutoksia rakennuksen katon muotoon, uusia aukotuksia ja mahdollisesti myös parvekkeiden tai terassien rakentamista. Muutostyö on museon näkemyksen mukaan sellainen toimenpide, joka muuttaisi rakennuksen ominaispiirteitä olennaisesti. Näin ollen museo ei voi



puoltaa rakennuksen ylimmän kerroksen muuttamista asuinkäyttöön asemakaavassa. Museo katsoo kuitenkin, että ylimmän kerroksen asuntojen laajentaminen ullakotilaan kattoa korottamatta on mahdollista.

Kivihaantie 6:n tontilla sijaitsevan autotallin paikalle esitetään kaavassa uuden rakennusalan paikka. Rakennusala on esitetty sijoitettavaksi rakennuksen pääty katuun päin. Tämä on kuitenkin vastoin alueen alkuperäisen asemakaavasta johdetun rakentamisen periaatteita. Kaupunginmuseo katsoo, että tontilla tulee tutkia rakennuksen sijoittamista kadun suuntaisesti, mutta kuitenkin niin, että rakennus ei tule kiinni katuun vaan väliin jää istutusvyöhyke.

Kivihaantie 1 tontilla sijaitseva nelikerroksinen asuinkerrostalo valmistui vuonna 1965. Sen suunnitteli arkkitehti Eija Saijonmaa. Kaavaluonnoksessa tontille esitetään rakennuksen jatkoksi lisärakennusoikeus nelikerroksiselle asuinkerrostalolle. Rakennus ei tule kuitenkaan kiinni olemassa olevaan taloon vaan uudisrakennuksen ja olemassa olevan rakennuksen väliin jää tilaa. Rakennukselle ei ole esitetty suojelutavoitteita inventoinnissa eikä kaupunginmuseo näe estettä uudelle rakennusoikeudelle.

Muilta osin kaupunginmuseolla ei ole asemakaavan muutosluonnoksesta huomautettavaa.

Lisätiedot

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



## § 353

### Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle asemakaavan muutoshakemuksesta, joka koskee tonttia 31038/14, Lauttasaarentie 20

Pöydälle 05.11.2013

HEL 2012-017316 T 10 03 03

#### Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti panna asian viikoksi pöydälle.

#### Käsittely

Pöydällepanoehdotus:  
Risto Rautava: Viikoksi pöydälle.

#### Esittelijä

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

#### Lisätiedot

Paula Kinnunen, arkkitehti, puhelin: 310 37141  
paula.a.kinnunen(a)hel.fi

#### Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen esittää kaupunginhallitukselle, että As Oy Helsingin Lauttasaarentie 20–22 asemakaavan muutoshakemus, joka koskee asemakaavan muuttamista tontilla 31038/14 (osoitteessa Lauttasaarentie 20) siten, että tontille voitaisiin rakentaa uusi asuinkerrostalo, ei anna aiheutta asemakaavan muuttamiseen eikä muihinkaan enempiin toimenpiteisiin.

Kaupunkisuunnittelulautakunta katsoo, että kyseisen tontin asemakaavan muuttamiselle ei ole edellytyksiä, koska lisärakentaminen turmelisi alueen rakennetun kulttuuriympäristön arvoja. Kaupunkisuunnittelun tavoitteena on alkuperäisen asemakaavallisen kokonaisuuden, arkkitehtuurin ja mittasuhteiden säilyttäminen ottaen huomioon myös korttelin asumisolosuhteet, yleisen jalankulkuraitin toiminnallinen merkitys sekä näkymien säilyminen.

Ostoskeskuksen liiketontti on jo alkuperäisessä professori Olli Kivisen suunnitelmassa poikennut massoittelultaan ja rakentamistehokkuudeltaan muusta korttelista, jolle luonteenomaista on avoimen tilan ja kadun suuntaisten pitkittäisten rakennusmassojen rytminen vaihtelu. Rakentamistehokkuudet on alueella määritetty tasapuolisesti.



Kaupunkirakenteessa on tasaisesti väljyyttä, joka antaa positiivisen leimansa koko kaupunginosalle. Ostoskeskustontin täydellisen uudelleenrakentamisen yhteydessä kaupunkirakenteen tiivistämisellä kehitetään olemassa olevia olosuhteita mm. parantamalla uuden joukkoliikenneyhteyden saavutettavuutta sekä lisäämällä palveluja. Näihin verrattavia etuja ja parannuksia, jotka korvaisivat menetettävät rakennetun ympäristön arvot, ei saavuteta asuintonttien lisärakentamisella.

## Esittelijä

### Asemakaavan muutoshakemus

As Oy Helsingin Lauttasaarentie 20–22 on tehnyt 18.12.2012 asemakaavan muutoshakemuksen, jossa taloyhtiön omistamille tonteille haetaan kaavamuutosta kerrostalon rakentamiseksi liitteenä olevien suunnitelmien mukaisesti Lauttasaarentien varteen.

Hakija perustelee hakemustaan sillä, että lisärakentaminen liittyy korttelissa käynnissä olevaan kaavamuutoshankkeeseen, jossa nykyinen kauppakeskus puretaan ja tilalle rakennetaan uusi liikerakennus, metroasema ja kerrostalot liiketalojen päälle. Lisärakentamisen tulee olla korttelissa tasapuolista eri tontinomistajien välillä. Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja kehittäminen metroaseman läheisyydessä on kaupungin rakentamisen strategian mukaista. Hakijan mukaan As Oy Lauttasaarentie 20-22:n lisärakentamista on kehitetty yhdessä kaavoittajan ja As Oy Lauttasaarentie 24-26:n kanssa.

### Selostus

Voimassa olevassa asemakaavassa nro 6006 tontit 31038/13 ja 14 ovat asuinkerrostalojen korttelialuetta. Tonttien rakennusoikeus on yhteensä 12 404 k-m<sup>2</sup>. Rakennusten vesikaton ylimmän kohdan enimmäiskorkeus merenpinnasta on +31.00, maanpinnan ollessa sisäpihalla +8.00.

Yleiskaava 2002:ssa alue on merkitty keskustatoiminnoille. Aluetta kehitetään hallinnon, kaupan ja julkisten palvelujen, asumisen, virkistykseen sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön. Kaava-alueelle on osoitettu maanalainen metrolinja.

Alue sijaitsee keskeisellä paikalla Lauttasaarentien varrella, Lauttasaaren ostoskeskuksen ja tulevan metron sisäänkäynnin sekä maanalaisen metroaseman kanssa samalla korttelialueella. Alueen neljä asuinrakennusta kuuluvat ostoskeskuksen kanssa samaan korttelikokonaisuuteen. Korttelin keskellä on jalankululle rakennettu



alue, josta on ostoskeskuksen tontilla poikittaiset yhteydet etelään Kauppaneuvoksentielle ja pohjoiseen Lauttasaarentielle.

Hakemuksessa esitetty täydennysrakentaminen rikkoo arvokkaan korttelin rakenteen ja muuttaa Olli Kivisen suunnitteleman korttelikokonaisuuden siten, että sen kulttuurihistoriallinen arvo, joka on oleellisesti asemakaavallinen, menetetään.

Täydennys ei parantaisi kaupunkikuvaa, sillä Olli Kivisen suunnitelman merkittävä laatutekijä on onnistuneesti saavutettu läpinäkyvyys isossa korttelissa, jonka rakennukset ovat huomattavasti ympäristön rakennuskantaa suurempia. Täydennysrakentaminen heikentäisi korttelin asumisolosuhteita. Nykyisin limittäin sijoitetut rakennukset antavat kaikille asunnoille ja asuinhuoneille pitkät näkymät, jotka katkeaisivat kokonaan esitetyn täydennysrakentamisen myötä.

Täydennysrakentaminen tekisi korttelin sisäisestä jalankulkuraitista kuilumaisen ja ahtaan. Yleisen jalankulkuraitin tärkeä arvo on näkymien avautuminen joka kohdassa laajemmalle, joko korttelin etelä- tai pohjoispuolelle. Raitin avoimuus vahvistaa sen julkista luonnetta.

#### Korttelin suojeluarvot

Korttelin 31038 rakennukset on luokiteltu kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi rakennuksiksi Helsingin kaupunginmuseon teettämässä Lauttasaaren rakennusinventoinnissa (Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja 2/2003) on kriteereinä mainittu, että rakennuksiin sisältyy kaavahistoriallisia arvoja ja todettu seuraavaa: "Lauttasaaren ns. keskuskorttelin asemakaavan ja rakennukset suunnitteli professori Olli Kivinen. Neljän korkean asuinkerrostalon ja ostoskeskuksen kaava valmistui vuonna 1968. Keskuskorttelin selkäranka on korttelin halki kulkeva ja muulta liikenteeltä rauhoitettu kävelyväylä, joka jatkuu kauppakeskuksessa katettuna kauppakujana. Paikoitustilat on sijoitettu pihakansien ja maan alle. Kivisen kortteli on pienimuotoinen esimerkki suunnitelmasta, jossa pyritään liikenteen ja jalankulun erottamiseen omille tasoilleen."

#### Uudisrakentamisen suunnitteluprosessi ja perusteet ostoskeskuksen suunnittelussa

Kaupunginvaltuusto on 9.10.2013 hyväksynyt Lauttasaaren ostoskeskuksen asemakaavan muutoksen (nro 12079).

Ostoskeskuksen suojelua tutkittiin suunnittelun alkuvaiheessa ja tavoitteena oli pitkään, että ainakin Lauttasaarentien puoleinen osa rakennuksesta säilyisi nykyisellään. Toteuttamiskelpoista osittain säilyttävää ratkaisua ei kuitenkaan löytynyt. Metroaseman sisäänkäynnin sijoittaminen nykyisen rakennuksen kulmaan olisi heikentänyt kulkuyhteyksiä metron ja Lauttasaarentien välillä, eivätkä



yhteydet olisi täyttäneet hyvälle joukkoliikenteelle asetettavia laatuvaatimuksia.

Ostoskeskuksen tontin suunnittelun peruslähtökohtana on ollut uudisrakentamisen yhteensovittaminen Olli Kivisen korttelin asuinrakennusten muodostaman arvokkaan rakennetun ympäristön kanssa.

Kokonaisuutta tarkasteltaessa parhaimmaksi vaihtoehdoksi nousi uudisrakentamisvaihtoehto, jossa myös palveluiden, asuntojen sekä asukkaiden nk. yhteisen oleskelutilan, kuten kirjasto, musiikkiopisto jne. tarjontaa voitiin lisätä. Rakentamisen määrän kasvusta huolimatta on arkkitehtuurilla pyritty säilyttämään sama väljyyden tuntu kuin alkuperäisessä asemakaavallisessa kokonaisratkaisussa. Palvelujen kerrosala kasvaa nykyisestä noin puolella.

Olli Kivisen suunnitteleman korttelin Itä-länsisuuntaisen jalankulkuyhteyden asemakaavallinen perusidea säilytetään ostoskeskuksen kaavaratkaisussa. Alkuperäistä ideaa kunnioitetaan myös asuinkerrostalomassojen sijoittelussa. Kulkuyhteyttä on parannettu siten, että rakennuksen läpäisevä käytävätila päättyy puolijulkiselle aukiolle tontin kulmassa. Samalta linjalta avataan portaat alempaan kerrokseen, josta tulee olemaan sujuva yhteys myös metron sisäänkäyntiin.

Ostoskeskustontin täydellisen uudelleenrakentamisen yhteydessä kaupunkirakenteen tiivistämisellä on erityisiä syitä: Uudisrakentamisella ratkaistaan liikenteellisiä ongelmia, kehitetään metroaseman ja uuden joukkoliikenneyhteyden saavutettavuutta ja toteutetaan liityntäliikennejärjestelyt sekä lisätään palveluja. Näihin verrattavia etuja ja parannuksia, jotka korvaisivat menetettävät rakennetun ympäristön arvot, ei saavuteta haetulla asuintontin lisärakentamisella.

**Esittelijä**

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

**Lisätiedot**

Paula Kinnunen, arkkitehti, puhelin: 310 37141  
paula.a.kinnunen(a)hel.fi

**Liitteet**

- 1 Asemakaavan muutoshakemus liitteineen
- 2 Viistoilmakuva 1 ja 2
- 3 Havainnekuva 5.11.2013

**Otteet**

**Ote**

**Otteen liitteet**



05.11.2013

Akp/5

Hakija

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu

**Tiedoksi**

Kaupunginhallitus  
Hallintokeskus/Suvi Rämö

**Postiosoite**

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

**Käyntiosoite**

Kansakoulukatu 3  
Helsinki 10  
www.hel.fi/kaupunkisuunnittelu

**Puhelin**

**Faksi**  
+358 9 310 37409

**Y-tunnus**

**Tilinro**

FI0680001200062637  
**Alvno**



**§ 354**

**Poikkeamishakemus (Pihlajamäki, Johtokiventie 1a ja 1b)**

HEL 2013-011297 T 10 04 01

Rakvv 38-2855-13\_S 29.8.2013, Ksv 82

**Päätös**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti hyväksyä Helsingin kaupungin asuntotuotantotoimiston poikkeamishakemuksen, joka koskee asemakaavaa nro 11943. Hakemus koskee kerrosalan ylittämistä, autopaikkojen sijoittamista rakennuksen ensimmäisen kerroksen ulkopuolelle ja suurimman sallitun kerrosluvun ylittämistä parvikerroksella.

Lautakunta päätti myöntää poikkeamisen seuraavalla ehdolla:

- korttelin 38031 kaavan mukainen rakennusoikeus katsotaan käytetyksi tontin 4 osalta.

**Hakija**

Helsingin kaupungin asuntotuotantotoimisto (jättöpäivämäärä 30.8.2013).

**Rakennuspaikka**

38. kaupunginosan (Pihlajamäki) korttelin 38029 tontti 3 ja korttelin 38031 tontti 4.

**Hakemus**

Asuinkerrostalon (3 148 k-m<sup>2</sup>) rakentaminen poiketen voimassa olevasta asemakaavasta siten, että kahden tontin yhteenlaskettu rakennusoikeus (2 700 k-m<sup>2</sup>) ylittyy. Kerrosala ylittyy 607 k-m<sup>2</sup> korttelin 38029 tontilla 3 ja alittuu 159 k-m<sup>2</sup> korttelin 38031 tontilla 4.

Parvikerroksen rakentaminen pohjoispäädystä viidennen asuinkerroksen päälle kahteen asuntoon.

Autopaikkojen sijoittaminen tontilla 38029/3 ensimmäisen kerroksen ulkopuolelle.

Vaikka rakennus sijoittuu kahdelle eri korttelialueiden tontille (38029/3 ja 38031/4) sitä tarkastellaan hakemuksessa yhtenä kokonaisuutena.

**Säännökset, joista poiketaan**



Haettu toimenpide on vastoin voimassa olevaa asemakaavaa ja siten vastoin maankäyttö- ja rakennuslain 58 §:n 1 momenttia.

#### Osallisten kuuleminen

Hakemuksesta on tiedotettu naapureille kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston kirjeellä (12.9.2013). Heille on varattu tilaisuus kirjallisen muistutuksen tekemiseen. Muistutuksia ei ole esitetty. Laajempi kuuleminen ei ole tarpeen.

#### Perustelut

Alue sijaitsee Pihlajamäentien ja Johtokiventien risteyksessä. Pohjoisempi tontti 38029/3 on käyttämätön ja tontilla kasvaa hieman hyväkuntoista puustoa. Eteläisempi tontti 38031/4 on aikaisemmassa kaavassa ollut puistoa, mutta sitä ei ole toteutettu puistona eikä sillä ole kasvillisuutta. Naapuritontin 38031/1 itäreunassa oleva jyrkkä kallio rajaa aluetta voimakkaasti.

Alueella on voimassa 8.9.2010 hyväksytty asemakaava nro 11943. Asemakaavan mukaan tontit ovat asuinrakennusten korttelialuetta (A).

Kerrosalaksi on merkitty tontilla 38029/3 1 850 k-m<sup>2</sup> ja tontilla 38031/4 850 k-m<sup>2</sup>. Tonttien yhteenlaskettu kerrosala on 2 700 k-m<sup>2</sup> ja rakennukseen on jätettävä Johtokivenpolun kohdalla ulokkeen alla oleva vapaa korkeus 6 m. Kerrosluku vaihtelee portaittain tonteilla kahdesta viiteen.

Tontilla 38029/3 tulee rakennuksen ensimmäiseen kerrokseen sijoittaa tonttien 38029/3 ja 38031/4 autopaikat, teknisiä tiloja sekä asukkaiden yhteiseen käyttöön tarkoitettuja varasto-, huolto- yms. tiloja. Tilat saa rakentaa kerrosalan lisäksi. Asuntoihin tulee liittyä lasitettu parveke, terassi, tai asuntopiha, jotka saa rakentaa asemakaavaan merkityn kerrosalan lisäksi. Niitä varten ei tarvitse rakentaa autopaikkoja.

Pihlajamäen lähiön alue on Museoviraston inventoinnissa (RKY) sisällytetty valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon.

Kohteella on voimassa oleva rakennuslupa syksyiltä 2012, jonka mukaisia suunnitelmia on muutettu. Voimassa oleva rakennuslupa sisältää vähäisiä poikkeamia asemakaavasta.

Hakijan tarkoituksena on saada lisättyä asuinkerrosalan osuutta ja samalla vähentää autopaikkoja rakennuksen maantasokerroksesta. Hakija perustelee poikkeamista sillä, että kohdetta ei nykyisillä suunnitelmilla voida kustannussyistä toteuttaa.



Haettu toimenpide poikkeaa asemakaavasta seuraavasti. Tontilla 38029/3 rakennusoikeus (1 850 k-m<sup>2</sup>) ylittyy 607 k-m<sup>2</sup>:llä eli 32,8 % Kerrosluku ylittyy yhdellä kahteen asuntoon liittyvällä parvikerroksella. Autopaikat eivät sijoitu tontin 38029/3 ensimmäiseen kerrokseen, vaan maanpäällisinä siten, että autopaikkoja on tonttien yhteenlasketun asuntokerrosalan (3 148 k-m<sup>2</sup>) mukaan 26 kpl. Autopaikoista 10 sijaitsee eteläisen tontin eteläpäädyn autokatoksessa, 8 pihalla eteläisen tontin eteläpäädyssä ja 8 pihalla pohjoisen tontin pohjoispäädyssä.

Kaupunkikuvaneuvottelukunta (28.8.2013) toteaa, että pihajulkisivuja ja pihasuunnitelma voi vielä parantaa. Naapurikuulemisen aikana suunnitelmia on täydennetty huomioiden kaupunkikuvaneuvottelukunnan huomautukset. Uudenmaan ELY-keskus on 2.10.2013 ilmoittanut, että hakemuksen suunnitelmat ovat perusteltuja ja että erillistä lausuntoa ei ole tarpeen antaa.

Haettu toimenpide voidaan toteuttaa tontilla 38029/3, koska rakennuksen korkeus ja kokonaisvolyymi ovat voimassa olevaan rakennuslupaan nähden pienentyneet, vaikka kerrosala onkin kasvanut. Pohjois-päädyn korotus parantaa rakennuksen kokonaisuusmuotoilua eikä ylitä jo rakennusluvan saaneen suunnitelman korkeutta.

Haettu toimenpide voidaan toteuttaa tontilla 38031/4, koska tontin pihajärjestelyt eivät olennaisesti heikenny. Korttelin 38031 kaavan mukainen rakennusoikeus katsotaan käytetyksi tontin 4 osalta.

Kaikki autopaikat on sijoitettu tonttien 38029/3 ja 38031/4 pihaille. Autopaikkojen sijoitus pihaille on perusteltavissa, koska pohjakerrokseen saadaan näin asuntoja ja tonttien pihajärjestelyt eivät olennaisesti heikenny.

Poikkeamisen erityinen syy on asuntorakentamisen edistäminen ja tontin tarkoituksenmukainen käyttö.

Haettu toimenpide ei aiheuta haittaa kaavoitukselle, kaavan toteuttamiselle taikka alueiden käytön muulle järjestämiselle, eikä vaikeuta luonnonsuojelun taikka rakennetun ympäristön suojelemista koskevien tavoitteiden saavuttamista. Haettu toimenpide ei myöskään johda vaikutuksiltaan merkittävään rakentamiseen eikä muutoin aiheuta merkittäviä haitallisia ympäristö- tai muita vaikutuksia, mikäli

- korttelin 38031 kaavan mukainen rakennusoikeus katsotaan käytetyksi tontin 4 osalta.

## Sovellettavat oikeusohjeet



Maankäyttö- ja rakennuslaki 58 § 1 mom, 171, 172, 173 ja 174 §

Kaupunkisuunnittelutoimen johtosäntö 6 § kohta 19a

Rakennusvalvontataksa 2013, 6 §

**Maksu**

805 euroa

**Jatkotoimenpiteet**

Ennen mahdolliseen rakennustoimenpiteeseen ryhtymistä on saatava rakennuslupa, mikäli sellaista edellytetään. Rakennus- tai muu mahdollisesti vaadittava lupa on haettava kahden vuoden kuluessa poikkeamispäätöksen antopäivästä lukien. Lupahakemukseen on liitettävä tämä päätös lainvoimaisuustodistuksineen.

Tämä päätös annetaan julkipanon jälkeisenä päivänä 18.11.2013, jolloin sen katsotaan tulleen asianosaisen tietoon.

Kuulutusteksti kirjaamoon

**Esittelijä**

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

**Lisätiedot**

Joakim Kettunen, arkkitehti, puhelin: 310 37289  
joakim.kettunen(a)hel.fi

**Liitteet**

- 1 Asemapiirros
- 2 Ympäristökartta
- 3 Ote asemakaavasta ja kaavamääräyksistä
- 4 Suunnitelma
- 5 Valokuva

**Otteet**

**Ote**  
Hakija

**Otteen liitteet**

Esitysteksti  
Oikaisuvaatimusohje,  
kaupunkisuunnittelulautakunta  
Hallintovalitus, poikkeamispäätös  
ja suunnittelutarveratkaisu  
Lainvoimaisuusohje  
Liite 1  
Liite 2

Uudenmaan elinkeino-, liikenne-  
ja ympäristökeskus

Esitysteksti  
Hallintovalitus, poikkeamispäätös



ja suunnittelutarveratkaisu  
Liite 1  
Liite 2  
Liite 3

## Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne hyväksyä Helsingin kaupungin asuntotuotantotoimiston poikkeamishakemuksen, joka koskee asemakaavaa nro 11943. Hakemus koskee kerrosalan ylittämistä, autopaikkojen sijoittamista rakennuksen ensimmäisen kerroksen ulkopuolelle ja suurimman sallitun kerrosluvun ylittämistä parvikerroksella.

Lautakunta päättäne myöntää poikkeamisen seuraavalla ehdolla:

- korttelin 38031 kaavan mukainen rakennusoikeus katsotaan käytetyksi tontin 4 osalta.

## Hakija

Helsingin kaupungin asuntotuotantotoimisto (jättöpäivämäärä 30.8.2013).

## Rakennuspaikka

38. kaupunginosan (Pihlajamäki) korttelin 38029 tontti 3 ja korttelin 38031 tontti 4.

## Hakemus

Asuinkerrostalon (3 148 k-m<sup>2</sup>) rakentaminen poiketen voimassa olevasta asemakaavasta siten, että kahden tontin yhteenlaskettu rakennusoikeus (2 700 k-m<sup>2</sup>) ylittyy. Kerrosala ylittyy 607 k-m<sup>2</sup> korttelin 38029 tontilla 3 ja alittuu 159 k-m<sup>2</sup> korttelin 38031 tontilla 4.

Parvikerroksen rakentaminen pohjoispäädystä viidennen asuinkerroksen päälle kahteen asuntoon.

Autopaikkojen sijoittaminen tontilla 38029/3 ensimmäisen kerroksen ulkopuolelle.

Vaikka rakennus sijoittuu kahdelle eri korttelialueiden tontille (38029/3 ja 38031/4) sitä tarkastellaan hakemuksessa yhtenä kokonaisuutena.

## Säännökset, joista poiketaan

Haettu toimenpide on vastoin voimassa olevaa asemakaavaa ja siten vastoin maankäyttö- ja rakennuslain 58 §:n 1 momenttia.



## Osallisten kuuleminen

Hakemuksesta on tiedotettu naapureille kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston kirjeellä (12.9.2013). Heille on varattu tilaisuus kirjallisen muistutuksen tekemiseen. Muistutuksia ei ole esitetty. Laajempi kuuleminen ei ole tarpeen.

## Perustelut

Alue sijaitsee Pihlajamäentien ja Johtokiventien risteyksessä. Pohjoisempi tontti 38029/3 on käyttämätön ja tontilla kasvaa hieman hyväkuntoista puustoa. Eteläisempi tontti 38031/4 on aikaisemmassa kaavassa ollut puistoa, mutta sitä ei ole toteutettu puistona eikä sillä ole kasvillisuutta. Naapuritontin 38031/1 itäreunassa oleva jyrkkä kallio rajaa aluetta voimakkaasti.

Alueella on voimassa 8.9.2010 hyväksytty asemakaava nro 11943. Asemakaavan mukaan tontit ovat asuinrakennusten korttelialuetta (A).

Kerrosalaksi on merkitty tontilla 38029/3 1 850 k-m<sup>2</sup> ja tontilla 38031/4 850 k-m<sup>2</sup>. Tonttien yhteenlaskettu kerrosala on 2 700 k-m<sup>2</sup> ja rakennukseen on jätettävä Johtokivenpolun kohdalla ulokkeen alla oleva vapaa korkeus 6 m. Kerrosluku vaihtelee portaittain tonteilla kahdesta viiteen.

Tontilla 38029/3 tulee rakennuksen ensimmäiseen kerrokseen sijoittaa tonttien 38029/3 ja 38031/4 autopaikat, teknisiä tiloja sekä asukkaiden yhteiseen käyttöön tarkoitettuja varasto-, huolto- yms. tiloja. Tilat saa rakentaa kerrosalan lisäksi. Asuntoihin tulee liittyä lasitettu parveke, terassi, tai asuntopiha, jotka saa rakentaa asemakaavaan merkityn kerrosalan lisäksi. Niitä varten ei tarvitse rakentaa autopaikkoja.

Pihlajamäen lähiön alue on Museoviraston inventoinnissa (RKY) sisällytetty valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon.

Kohteella on voimassa oleva rakennuslupa syksyltä 2012, jonka mukaisia suunnitelmia on muutettu. Voimassa oleva rakennuslupa sisältää vähäisiä poikkeamia asemakaavasta.

Hakijan tarkoituksena on saada lisättyä asuinkerrosalan osuutta ja samalla vähentää autopaikkoja rakennuksen maantasokerroksesta. Hakija perustelee poikkeamista sillä, että kohdetta ei nykyisillä suunnitelmillä voida kustannussyistä toteuttaa.

Haettu toimenpide poikkeaa asemakaavasta seuraavasti. Tontilla 38029/3 rakennusoikeus (1 850 k-m<sup>2</sup>) ylittyy 607 k-m<sup>2</sup>:llä eli 32,8 % Kerrosluku ylittyy yhdellä kahteen asuntoon liittyvällä parvikerroksella. Autopaikat eivät sijoitu tontin 38029/3 ensimmäiseen kerrokseen, vaan



maanpäällisinä siten, että autopaikkoja on tonttien yhteenlasketun asuntokerrosalan (3 148 k-m<sup>2</sup>) mukaan 26 kpl. Autopaikoista 10 sijaitsee eteläisen tontin eteläpäädyn autokatoksessa, 8 pihalla eteläisen tontin eteläpäädyssä ja 8 pihalla pohjoisen tontin pohjoispäädyssä.

Kaupunkikuvaneuvottelukunta (28.8.2013) toteaa, että pihajulkisivuja ja pihasuunnitelma voi vielä parantaa. Naapurikuulemisen aikana suunnitelmia on täydennetty huomioiden kaupunkikuvaneuvottelukunnan huomautukset. Uudenmaan ELY-keskus on 2.10.2013 ilmoittanut, että hakemuksen suunnitelmat ovat perusteltuja ja että erillistä lausuntoa ei ole tarpeen antaa.

Haettu toimenpide voidaan toteuttaa tontilla 38029/3, koska rakennuksen korkeus ja kokonaisvolyymi ovat voimassa olevaan rakennuslupaan nähden pienentyneet, vaikka kerrosala onkin kasvanut. Pohjois-päädyn korotus parantaa rakennuksen kokonaismassoittelua eikä ylitä jo rakennusluvan saaneen suunnitelman korkeutta.

Haettu toimenpide voidaan toteuttaa tontilla 38031/4, koska tontin pihajärjestelyt eivät olennaisesti heikenny. Korttelin 38031 kaavan mukainen rakennusoikeus katsotaan käytetyksi tontin 4 osalta.

Kaikki autopaikat on sijoitettu tonttien 38029/3 ja 38031/4 pihaille. Autopaikkojen sijoitus pihaille on perusteltavissa, koska pohjakerrokseen saadaan näin asuntoja ja tonttien pihajärjestelyt eivät olennaisesti heikenny.

Poikkeamisen erityinen syy on asuntorakentamisen edistäminen ja tontin tarkoituksenmukainen käyttö.

Haettu toimenpide ei aiheuta haittaa kaavoitukselle, kaavan toteuttamiselle taikka alueiden käytön muulle järjestämiselle, eikä vaikeuta luonnonsuojelun taikka rakennetun ympäristön suojelemista koskevien tavoitteiden saavuttamista. Haettu toimenpide ei myöskään johda vaikutuksiltaan merkittävään rakentamiseen eikä muutoin aiheuta merkittäviä haitallisia ympäristö- tai muita vaikutuksia, mikäli

- korttelin 38031 kaavan mukainen rakennusoikeus katsotaan käytetyksi tontin 4 osalta.

#### Sovellettavat oikeusohjeet

Maankäyttö- ja rakennuslaki 58 § 1 mom, 171, 172, 173 ja 174 §

Kaupunkisuunnittelutoimen johtosäntö 6 § kohta 19a

Rakennusvalvontataksa 2013, 6 §



Maksu

805 euroa

Jatkotoimenpiteet

Ennen mahdolliseen rakennustoimenpiteeseen ryhtymistä on saatava rakennuslupa, mikäli sellaista edellytetään. Rakennus- tai muu mahdollisesti vaadittava lupa on haettava kahden vuoden kuluessa poikkeamispäätöksen antopäivästä lukien. Lupahakemukseen on liitettävä tämä päätös lainvoimaisuustodistuksineen.

Tämä päätös annetaan julkipanon jälkeisenä päivänä 18.11.2013, jolloin sen katsotaan tulleen asianosaisen tietoon.

Kuulutusteksti kirjaamoon

Esittelijä

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

Lisätiedot

Joakim Kettunen, arkkitehti, puhelin: 310 37289  
joakim.kettunen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Asemapiirros
- 2 Ympäristökartta
- 3 Ote asemakaavasta ja kaavamääräyksistä
- 4 Suunnitelma
- 5 Valokuva

Otteet

**Ote**  
Hakija

Uudenmaan elinkeino-, liikenne-  
ja ympäristökeskus

**Otteen liitteet**

Esitysteksti  
Oikaisuvaatimusohje,  
kaupunkisuunnittelulautakunta  
Hallintovalitus, poikkeamispäätös  
ja suunnittelutarveratkaisu  
Lainvoimaisuusohje  
Liite 1  
Liite 2  
Esitysteksti  
Hallintovalitus, poikkeamispäätös  
ja suunnittelutarveratkaisu  
Liite 1  
Liite 2  
Liite 3



05.11.2013

Akp/6

---

**Tiedoksi**

Rakennusvalvontavirasto/Marja Saransalmi  
Kaupunkisuunnitteluvirasto/Koski (laskutus)  
Kiinteistövirasto/Tarja Samane (seuranta)

---

**Postiosoite**

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

**Käyntiosoite**

Kansakoulukatu 3  
Helsinki 10  
www.hel.fi/kaupunkisuunnittelu

**Puhelin**

**Faksi**  
+358 9 310 37409

**Y-tunnus**

**Tilinro**

FI0680001200062637  
**Alvnro**



05.11.2013

Pj/1

## § 355

### Kaupungin viranomaisten päätösten seuraaminen

#### Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti, ettei se ota käsiteltäväkseen seuraavien viranomaisten (16.10. - 25.10.2013) tekemiä päätöksiä:

Virastopäällikkö	18.10.
Asemakaavapäällikkö	22.10.
Liikennesuunnittelupäällikkö/yleiset asiat	16.10. ja 21.10.
Liikennesuunnittelupäällikkö/liikenneasiat	18.10. ja 25.10.

#### Esittelijä

puheenjohtaja  
Risto Rautava

#### Lisätiedot

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

#### Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneenä, ettei se ota käsiteltäväkseen seuraavien viranomaisten (16.10. - 25.10.2013) tekemiä päätöksiä:

Virastopäällikkö	18.10.
Asemakaavapäällikkö	22.10.
Liikennesuunnittelupäällikkö/yleiset asiat	16.10. ja 21.10.
Liikennesuunnittelupäällikkö/liikenneasiat	18.10. ja 25.10.

#### Esittelijä

puheenjohtaja  
Risto Rautava

#### Lisätiedot

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



05.11.2013

---

## Kaupunkisuunnittelulautakunta

Risto Rautava  
puheenjohtaja

Päivi Pakarinen  
pöytäkirjanpitäjä

Pöytäkirja tarkastettu

Elina Moisio

Matti Niiranen

Pöytäkirja on pidetty yleisesti nähtävänä Helsingin kaupungin kirjaamossa (Pohjoisesplanadi 11-13) 15.11.2013 ja asianosaista koskeva päätös on lähetetty seuraavana arkityöpäivänä pöytäkirjan nähtävänäpitämisestä.



05.11.2013

## MUUTOKSENHAKUOHJEET

### 1

#### MUUTOKSENHAKUKIELTO

##### Pöytäkirjan § 343-347, 349-353, 355

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

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 91 §

### 2

#### VALITUSOSOITUS

##### Pöytäkirjan § 349 kustannusten osalta

Tähän päätökseen haetaan muutosta hallintovalituksella.

##### Valitusoikeus

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

##### Valitusaika

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

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

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

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

##### Valitusviranomainen

Valitus tehdään Helsingin hallinto-oikeudelle.

Hallinto-oikeuden asiointiosoite on seuraava:

Sähköpostiosoite: [helsinki.hao@oikeus.fi](mailto:helsinki.hao@oikeus.fi)

Postiosoite: Radanrakentajantie 5



05.11.2013

00520 HELSINKI

Faksinumero: 029 56 42079  
Käyntiosoite: Radanrakentajantie 5  
Puhelinnumero: 029 56 42000

### Valituksen muoto ja sisältö

Valitus on tehtävä kirjallisesti. Myös sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Valituksessa, joka on osoitettava valitusviranomaiselle, on ilmoitettava

- päätös, johon haetaan muutosta
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- perusteet, joilla muutosta vaaditaan.

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

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

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

Valitukseen on liitettävä

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

### Oikeudenkäyntimaksu

Hallinto-oikeus perii muutoksenhakuasian käsittelystä 90 euron oikeudenkäyntimaksun.

### Pöytäkirja

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



05.11.2013

Sähköpostiosoite: helsinki.kirjaamo@hel.fi  
Postiosoite: PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
Faksinumero: (09) 655 783  
Käyntiosoite: Pohjoisesplanadi 11-13  
Puhelinnumero: (09) 310 13700 (Yleishallinto, Energia ja Satama)  
(09) 310 13701 (Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötoimi)  
(09) 310 13702 (Rakennus- ja ympäristötoimi)  
(09) 310 13703 (Sivistys- ja henkilöstötoimi)  
(09) 310 13704 (Sosiaali- ja terveystoimi)

Kirjaamon aukioloaika on maanantaista perjantaihin klo 08.15–16.00.

### 3 OHJEET OIKAISUVAATIMUKSEN TEKEMISEKSI

#### Pöytäkirjan § 348, 354 kustannusten osalta

Tähän päätökseen tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen. Päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla tuomioistuimeen.

#### Oikaisuvaatimusoikeus

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä

- se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen)
- kunnan jäsen.

#### Oikaisuvaatimusaika

Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Oikaisuvaatimuksen on saavuttava Helsingin kaupungin kirjaamoon määräajan viimeisenä päivänä ennen kirjaamon aukioloajan päättymistä.

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä. Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, kun pöytäkirja on asetettu yleisesti nähtäväksi.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Jos oikaisuvaatimusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä,



05.11.2013

vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa oikaisuvaatimuksen tehdä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

### Oikaisuvaatimusviranomaisen

Viranomaisen, jolle oikaisuvaatimus tehdään, on Helsingin kaupungin kaupunkisuunnittelulautakunta.

Oikaisuvaatimusviranomaisen asiointiosoite on seuraava:

Sähköpostiosoite: helsinki.kirjaamo@hel.fi

Postiosoite: PL 10

00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Faksinumero: (09) 655 783

Käyntiosoite: Pohjoisesplanadi 11-13

Puhelinnumero: (09) 310 13700 (Yleishallinto, Energia ja Satama)

(09) 310 13701 (Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötoimi)

(09) 310 13702 (Rakennus- ja ympäristötoimi)

(09) 310 13703 (Sivistys- ja henkilöstötoimi)

(09) 310 13704 (Sosiaali- ja terveystoimi)

Kirjaamon aukioloaika on maanantaista perjantaihin klo 08.15–16.00.

### Oikaisuvaatimuksen muoto ja sisältö

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisena. Myös sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava

- päätös, johon oikaisuvaatimus kohdistuu
- miten päätöstä halutaan oikaistavaksi
- millä perusteella päätöstä halutaan oikaistavaksi
- oikaisuvaatimuksen tekijä
- millä perusteella oikaisuvaatimuksen tekijä on oikeutettu tekemään vaatimuksen
- oikaisuvaatimuksen tekijän yhteystiedot

### Pöytäkirja

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

## 4

### VALITUSOSOITUS

#### Pöytäkirjan § 354

**Postiosoite**

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

**Käyntiosoite**

Kansakoulukatu 3  
Helsinki 10  
www.hel.fi/kaupunkisuunnittelu

**Puhelin****Faksi**

+358 9 310 37409

**Y-tunnus****Tilinro**

F10680001200062637  
**Alvno**



05.11.2013

Tähän päätökseen haetaan muutosta hallintovalituksella.

### Valitusoikeus

Tähän päätökseen saa hakea muutosta

- se, jonka oikeuteen, etuun tai velvollisuuteen, päätös välittömästi vaikuttaa
- viereisen tai vastapäätä olevan alueen omistaja ja haltija
- sellaisen kiinteistön omistaja ja haltija, jonka rakentamiseen tai muuhun käyttämiseen päätös voi olennaisesti vaikuttaa
- se, jonka asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin hanke saattaa huomattavasti vaikuttaa
- kunta ja naapurikunta, jonka maankäytön suunnitteluun päätös vaikuttaa
- toimialueellaan sellainen rekisteröity yhdistys, jonka tarkoituksena on luonnon- tai ympäristönsuojelun tai kulttuuriarvojen suojelun edistäminen taikka elinympäristön laatuun muutoin vaikuttaminen
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- muu viranomainen toimialaansa kuuluvissa asioissa.

### Valitusaika

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

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

Asianosaisen ja muun valittamaan oikeutetun katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, kun päätös on julkipanon jälkeen annettu.

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

### Valitusviranomainen

Valitus tehdään Helsingin hallinto-oikeudelle.

Hallinto-oikeuden asiointiosoite on seuraava:

Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi

Postiosoite: Radanrakentajantie 5  
00520 HELSINKI

Faksinumero: 029 56 42079

Käyntiosoite: Radanrakentajantie 5



05.11.2013

Puhelinnumero: 029 56 42000

### Valituksen muoto ja sisältö

Valitus on tehtävä kirjallisesti. Myös sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Valituksessa, joka on osoitettava valitusviranomaiselle, on ilmoitettava

- päätös, johon haetaan muutosta
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- perusteet, joilla muutosta vaaditaan.

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

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

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

Valitukseen on liitettävä

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

### Oikeudenkäyntimaksu

Hallinto-oikeus perii muutoksenhakuasian käsittelystä 90 euron oikeudenkäyntimaksun.

### Pöytäkirja

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

Sähköpostiosoite: [helsinki.kirjaamo@hel.fi](mailto:helsinki.kirjaamo@hel.fi)

Postiosoite: PL 10



05.11.2013

00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
Faksinumero: 09 655 783  
Käyntiosoite: Pohjoisesplanadi 11–13  
Puhelinnumero: 09 310 13701

Kirjaamon aukioloaika on maanantaista perjantaihin klo 08.15–16.00.

## 5

### OHJE LAINVOIMAISSUUSTODISTUKSEN HANKKIMISESTA

#### Pöytäkirjan § 354

Jotta rakennuslupahakemus voitaisiin ratkaista, on poikkeamispäätöksen/suunnittelutarveratkaisun yleensä oltava lainvoimainen.

Päätös on lainvoimainen, kun valitusaika on päättynyt tai kun päätöksestä tehty valitus on lopullisesti ratkaistu.

Lainvoimaisuustodistuksen päätökseen saa valitusviranomaiselta (Helsingin hallinto-oikeus) alkuperäiseen päätökseen tai virallisesti oikeaksi todistettuun jäljennökseen.

Virallisesti oikeaksi todistettu jäljennös on kyseisen päätöksen antaneen viranomaisen tai julkisen notaarin (nimismies tai maistraatin ao. virkamies, henkikirjoittaja) oikeaksi todistama.

Päätös, johon lainvoimaisuustodistusta haetaan toimitetaan kokonaisuudessaan (valitusosoituksineen) Helsingin hallinto-oikeuden kirjaamoon. Päätöksen voi toimittaa ennen valitusajan päättymistä; Helsingin hallinto-oikeudesta päätös palautetaan valitusajan päätyttyä postiennakkolähetyksenä. Todistuksen toimitusaika on noin viikko. Vaihtoehtoisesti todistuksen voi noutaa Helsingin hallinto-oikeuden kirjaamosta valitusajan päätyttyä.

Helsingin hallinto-oikeuteen toimitettavaan lainvoimaisuustodistuspyyntöön on merkittävä palautusosoite selkeästi tekstaten.

Helsingin hallinto-oikeuden osoite

Postiosoite Radanrakentajantie 5  
00520 HELSINKI  
Käyntiosoite Radanrakentajantie 5  
Puhelinnumero 029 56 42000  
Avoinna 8.00 - 16.15  
Lunastus 15 €



05.11.2013

HELSINGIN HALLINTO-OIKEUDEN KIRJAAMO

Radanrakentajantie 5

00520 HELSINKI

Päiväys \_\_\_/\_\_\_20

### LAINVOIMAIUUUSTODISTUSPYYNTÖ

Oheiselle alkuperäiselle poikkeamispäätökselle / suunnittelutarveratkaisulle pyydetään merkitsemään, onko päätöksestä valitettu.

Palautus alle merkittyyn osoitteeseen:

Nimi \_\_\_\_\_

Osoite \_\_\_\_\_

Puh. \_\_\_\_\_

Tai lainvoimaisuustodistus noudetaan Helsingin hallinto-oikeuden kirjaamosta

Nimi \_\_\_\_\_

Osoite \_\_\_\_\_

Puh. \_\_\_\_\_

Helsingin hallinto-oikeuden kirjaamo

Käyntiosoite: Radanrakentajantie 5

00520 HELSINKI

Puhelin: 029 56 42069



05.11.2013

---

Avoimna: 8.00 - 16.15  
Lunastus: 15 €