



26.02.2013

---

**KAUPUNKISUUNNITTELULAUTAKUNTA**  
**ESITYSLISTA**  
**5 - 2013**

---

**KOKOUSHUTSU**

**Kokousaika**                **26.02.2013 klo 15:30**  
**Kokouspaikka**           **Lautakunnan sali, Kansakoulukatu 3**  
**Käsitellään**               **Tällä esityslistalla mainitut asiat**

Puheenjohtaja

---



26.02.2013

Asia	Sivu
VIRASTOPÄÄLLIKKÖ/KSV	
1 Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta	1
2 Ilmoitusasiat	2
LIIKENNESUUNNITTELUOSASTO	
1 Mannerheimintien pyörätiejärjestelyt välillä Runeberginkatu Postikatu (a-asia)	4
2 Runeberginkadun liikennesuunnitelma välillä Tykistönkatu Mannerheimintie (a-asia)	13
3 Raitioliikenteen kehittämishankkeiden tilannekatsaus (a-asia)	19
4 Helsinginkadun pyörä- ja raitiotiejärjestelyt (a-asia)	22
HALLINTO-OSASTO/KSV	
1 Vuoden 2012 toiminnan ja talouden toteutumisasiiraportti (b-asia)	26
ASEMAKAAVAOSASTO	
1 Vuosaari, Haavikujan rakentamisasiapaohje (b-asia)	27
2 Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto valtuustoaloitteesta, joka koskee skeittiramppien sijoittamista leikkipuisto Munkkiin (b-asia)	29
3 Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto valtuustoaloitteesta, joka koskee väljien tonttien valjastamista kaupunkiviljelyyn (b-asia)	31
4 Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto ympäristökeskukselle vieraslajien linjauksista Helsingissä 2012-2016 (b-asia)	34
5 Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto toivomusponnasta, joka koskee Kruunuvuorenrannan uimarannan huoltorakennuksen laajentamista asemakaavassa esitetystä (b-asia)	39
LIIKENNESUUNNITTELUOSASTO	
5 Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto toivomusponnasta, joka koskee ilmaislippujen järjestämistä sotaveteraani-ikäluokille HSL-	41



26.02.2013

---

alueella (b-asia)

- |   |   |    |
|---|---|----|
| 6 | Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto valtuustoaloitteesta, joka koskee Heikkiläntie 2:n asiakaspysäköintipaikkojen palauttamista yritysten käyttöön (b-asia) | 43 |
| 7 | Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto Merihaan raitiotielinjan selvittämistä koskevasta valtuustoaloitteesta (b-asia)   | 46 |

**PUHEENJOHTAJA**

- |   |  |    |
|---|--|----|
| 1 | Kaupunkisuunnittelulautakunnan seminaari 12.3.2013 | 48 |
|---|--|----|



**1**

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

**Päätösehdotus**

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

Esittelijä

virastopäällikkö  
Mikko Aho



## 2

### Ilmoitusasiat

### Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen merkitä tiedoksi kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtavan apulaiskaupunginjohtajan tekemän päätöksen sekä asemakaavaosaston ilmoitukset:

Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja 12.2.2013 § 16

Maankäyttö- ja rakennusasetuksessa säädetyllä tavalla on kuulutettu 8.2.2013 kaupunkisuunnittelulautakunnan 18.12.2012 hyväksymästä Kallion tontin 11320/1 ja katualueen asemakaavan muutoksesta 12127, jolloin kaava on tullut voimaan (Neljäs linja 17 - 19).  
(HEL 2011-002815) asemakaavaosasto

#### Asemakaavaosaston ilmoitukset

##### 1

Kaupunkisuunnitteluvirastossa valmistellaan asemakaavan muutosta Vuosaaren voimalaitosalueelle. Suunnittelualueeseen kuuluu nykyinen voimalaitosalue ja osia satama-alueesta sekä niiden ympäristöstä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on esillä 25.2. - 25.4.

Asemakaavan muutos liittyy Helsingin Energian hankkeeseen biopolttoaineiden käytön lisäämiseksi Helsingin energiantuotannossa, ja sen on tarkoitus mahdollistaa uuden, biopolttoaineita käyttävän voimalan rakentaminen.

Yleisötilaisuus kaavamutoshankkeesta ja Biopolttoaineiden käytön lisääminen Helsingin energiantuotannossa -hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta on 14.3. klo 18 - 20 kaupunkisuunnitteluviraston auditoriossa, Kansakoulukatu 3. Asemakaavan ja ympäristövaikutusten arvioinnin valmistelijat sekä Helsingin Energian edustajat ovat tavattavissa tilaisuudessa klo 17 alkaen.

Kaavaa valmistelee arkkitehti Antti Varkemaa, puhelin 310 37053

##### 2

Kaupunkisuunnitteluvirastossa valmistellaan asemakaavan



muutosperiaatteita Tammisalons alueelle. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja suunnitteluperiaatteet ovat esillä 25.2.–18.3.

Keskustelutilaisuus on keskiviikkona 27.2. klo 18.–20 Tammisalons palokunnantalolla, Tammisalontie 7.

Kaavamuutosperiaatteita valmistelee arkkitehti Barbara Tallqvist, puhelin 310 37283.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan esille ottamat asiat.

Esittelijä

virastopäällikkö  
Mikko Aho

Lisätiedot

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



**1**

**Mannerheimintien pyörätiejärjestelyt välillä Runeberginkatu  
Postikatu (a-asia)**

HEL 2013-002548 T 08 00 04

hankenro 0923\_8

**Päätösehdotus**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen hyväksyä liikennesuunnitteluosaston piirustusten 6170-54, 6171-34 ja 6172-34 mukaiset pyörätiejärjestelyt välillä Runeberginkatu - Postikatu, joiden kustannusennuste on ensimmäisessä vaiheessa 1,7 miljoonaa euroa ja toisessa vaiheessa 1,8 miljoonaa euroa.

Päätöksen jakelu:

- yleisten töiden lautakunta

**Tiivistelmä**

Liikennesuunnitteluosastolla on laadittu pyörätiesuunnitelma Mannerheimintielle Runeberginkadun ja Postikadun väliselle osuudelle. Pyöräliikenne on eroteltu moottoriajoneuvoliikenteestä Mannerheimintien vilkkauden vuoksi. Pyöräliikenteen järjestelyt ovat yksisuuntaisia, ja pyörätieosuudet toteutetaan kolmitasoratkaisuna, jossa pyöräily on eroteltu reunakivellä omalle tasolleen niin moottoriajoneuvoista kuin jalankulustakin. Risteysalueilla pyöräliikenne kulkee ajoradan tasolla, mikä helpottaa vuorovaikutusta autoliikenteen kanssa ja selkeyttää pyöräilyn erottelua jalankulusta. Suunnitelma vastaa kaupungin asettamia tavoitteita jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön edistämiseksi.

**Esittelijä**



#### Lähtökohdat

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 22.5.2012 kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkon tavoitetilan 2025, jonka mukaisesti kantakaupungin pyöräliikenteen verkkoa ryhdytään täydentämään. Nyt suunniteltu osuus on tavoitetilan mukainen.

Mannerheimintielle suunniteltu osuus on noin 1,5 km pitkä. Mannerheimintie on pääkatu, jolla nopeakäyttö on 40 km/h. Vuorokausiliikennemäärä on noin 37 000 moottoriajoneuvoa (autot ja raitiovaunut) sekä noin 3 800 pyöräilijää (kesäkuun arkipäivä).

Liikennesuunnitelman tarkoituksena on kehittää pyöräliikenteen järjestelyjen turvallisuutta ja sujuvuutta sekä vastata Mannerheimintien kasvavaan pyöräliikennemäärään. Kantakaupungin pyöräliikennejärjestelyjä suunnitellaan pääsääntöisesti yksisuuntaisina pyöräteinä ja -kaistoina paremman välityskyvyn ja turvallisuuden





vuoksi. Mannerheimintien nykyiset toispuoliset kaksisuuntaiset järjestelyt ovat liikkujille osin epäselviä ja aiheuttavat liikenneturvallisuuteen liittyviä ongelmia sekä ajoittaisia kapasiteettiongelmia jo nykyisillä pyöräilijämäärillä.

Kantakaupungin pyöräliikenteen järjestelyiden yksisuuntaistaminen on pitkä prosessi, jonka toteutuminen kestää usean vuoden ajan. Yksisuuntaisuuden toimivuus paranee sitä myötä kun yhtenevien, toisiinsa saumattomasti yhteen sopivien järjestelyjen verkko täydentyy.

#### Suunnitelma yleisesti

Laadukkaat pyöräliikenteen järjestelyt parantavat turvallisuutta, sujuvuutta, saavutettavuutta ja pyöräilyn houkuttelevuutta.

Kantakaupungin katuverkossa jalankulun, pyöräilyn ja autoliikenteen yhteensovittaminen on avainasemassa. Sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta yhteensovittaminen edellyttää erillisten pyöräliikennejärjestelyiden toteuttamista niillä katuosuuksilla, joilla vilkkaan autoliikenteen rauhoittaminen ei tule kyseeseen. Nämä ovat autoliikenteen pää- ja kokoojakatuja, joiden varsille sijoittuu suhteellisesti eniten toimintoja ja jotka pääsääntöisesti muodostavat suurimmat ja helpoiten hahmotettavat reitit myös pyöräliikenteelle. Siksi erityisesti kantakaupungissa on tavoiteltavaa, että autoliikenteen pääreitit ovat myös pyöräilyn pääreittejä. Nyt suunniteltu osuus on kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkon tavoitetilan 2025 mukainen (kaupunkisuunnittelulautakunta 22.5.2012).

Katuosuudella on lukuisia kivijalkakauppoja. Jalankulkijoita on paljonkummallakin puolella katua. Pyöräliikenne erotellaan jalankulusta rakenteellisesti, jotta voidaan turvata jalankulkijoille rauhoitettu oma katutila.

Suunnitelmassa on huomioitu kantakaupungin pääkadun erityisolosuhteet. Liikenteen luonteesta ja jalankulkijamäärästä johtuen suunnittelun lähtökohtana on ollut kulkumuotojen erottelu. Pääasiallisena suunnitteluratkaisuna Mannerheimintielle esitetään kööpenhaminalaistyylistä ns. kolmitasopyörätietä, joka erottelee rakenteellisesti pyöräliikenteen sekä jalankulkijoista että autoilijoista. Risteysalueilla pyöräliikenne lasketaan ajoradan tasoon. Jalankulun kanssa samassa tasossa olevat pyörätiet toteutetaan värillisellä asfaltilla erottelun tehostamiseksi. Turvallisuuden parantamiseksi tietyissä kohdissa käytetään myös pyöräkaistoilla ja risteysalueilla punaista huomioväriä. Pyöräteillä ja -kaistoilla käytetään pintamateriaalina vain asfalttia.

Liikennemerkkit ja liikennevalotolpat sijoitetaan jalkakäytävän ajoradan puoleiseen reunaan tai kiinnitetään rakennukseen. Pyörätietä



käsitellään ajoradan osana, eikä sille aseteta mitään fyysisiä esteitä. Fyysisillä esteillä tarkoitetaan liikennemerkitolppien ja liikennevalopylväiden lisäksi mainoslaitteita, valaisinpylväitä, pysäkkikatoksia, sähkökaappeja yms.

Piirustuksissa on esitettyä poikkileikkausmittoja oleellisilta osilta suunnitelmaa.

Suunnitelmassa on pyritty ottamaan huomioon esteettömän ympäristön laatukriteerit. Jalankulku erotellaan ajoneuvoliikenteestä rakenteellisesti, minkä ansiosta myös esteettömyys paranee.

Suunnitelman ensimmäisessä vaiheessa raitioliikenteen kiskolinjaus ei muutu ja kiskoalueet säilyvät nykyisellään. Kiskoalue esitetään kuitenkin korotettuna koko suunnitelman alueella, koska korottaminen on raitiovaunuliikenteen kannalta tavoiteltua vähentäen autoliikenteen aiheuttamia häiriöitä ja parantaen raitioliikenteen nopeutta ja luotettavuutta. Korotus esitetään suunnitelmakuvassa, mutta niitä ei ole sisällytetty kustannusennusteeseen suunnitelman ensimmäisessä vaiheessa.

Suunnitelma on jaettu maantieteellisesti kahteen osaan; eteläiseen osaan (piirustus 6170-54) ja pohjoiseen osaan (piirustukset 6171-34 ja 6172-34). Pohjoinen osa on kaksivaiheinen. Suunnitelman toisen vaiheen toteuttaminen edellyttää kiskojen siirtoa Dunckerinkadun ja Runeberginkadun välisellä osuudella sekä Oopperan risteyksen kiskoristikon uusimista. Ristikko ja kiskot kyseisellä osuudella uusittiin hiljattain. Todennäköisesti taloudellisesti on perusteltua rakentaa ensin väliaikaiset järjestelyt (ensimmäinen vaihe) kevein toimenpitein ja toteuttaa tavoitetilan mukaiset järjestelyt (toinen vaihe) vasta myöhemmin.

Suunnitelman eteläinen osa (piirustus 6170-54)

Itäinen puoli Postikadulta pohjoiseen

Väli Postikatu Kiasma

Mannerheimin aukiolla hyödynnetään nykyistä pyörätietä pysäkkien takana, missä pyörätie liittyy uuteen suunnitelmaan. Arkadiankadun suojatien kohdalla erotellaan jalankulku nykyistä selkeämmin pyöräliikenteestä tasoerolla.

Väli Kiasma Musiikkitalo

Pyörätie suunnitellaan nykyisen jalkakäytävän tilaan, jonka leveys on vähimmillään vain 3,0 m. Pyörätie on ahtaudesta johtuen suunniteltu samaan tasoon jalankulun kanssa.



#### Musiikkitalon edusta

Yksisuuntaisten pyöräliikenteen järjestelyiden myötä Musiikkitalon edustan pyörätiejärjestelyjä voidaan parantaa. Toteutetaan ns. kolmitasopyörätie ajoradan viereen. Samalla nykyinen pyörätie muutetaan jalankulun käyttöön. Saattopaikka muutetaan siten, että siitä on esteetön käynti jalankulkualueelle.

Töölönlahdenkadun pohjoispuolelle Mannerheimintien yli on suunniteltu pyöräliikenteelle ylityspaikka. Uusi ylitysmahdollisuus hieman pienentää liittymän välityskykyä, mutta on välttämätön Töölönlahdenkadun pyörätien vuoksi. Mannerheimintien ylittävä suojatie esitetään siirrettäväksi lähemmäksi Töölönlahdenkadun liittymää. Näin pyöräilijät ja autoilijat näkevät toisensa paremmin ja turvallisuus risteysalueella paranee.

#### Väli Töölönlahdenkatu Eteläinen Hesperiankatu

Olemassa oleva pyörätie parannetaan kolmitasopyörätieksi. Taustalla on selkeämpi erottelu jalankulkuun nähden. Finlandiatalon edustalta Mannerheimintien varrelta esitetään poistettavaksi nykyinen saattotasku, jotta reunakivilinja sekä jalankulun että pyöräliikenteen linjaukset voidaan pitää suorina. Finlandiatalon itäpuolelle Karamzininrantaan valmistuu hyvät saattotilat, minkä lisäksi henkilökunta pitää tarpeellisenä säilyttää saattomahdollisuus myös Mannerheimintien puolelta. Saattoliikenne voidaan ohjata talon yläaukiolle.

#### Väli Eteläinen Hesperiankatu Dunckerinkatu

Jatkuvuus Hesperiankatujen suuntaan toteutetaan pyöräkaistoja pitkin. Nykyinen pyörätie Eteläiseltä Hesperiankadulta puretaan. Töölönkadun länsipuolella puiston pyörätieyhteys säilytetään toistaiseksi nykyisellään. Hotellien kohdan bussipysäkkien takaa linjattava pyörätie voidaan toteuttaa nykyisen pyörätien tapaan samassa tasossa jalankulun kanssa, mutta pysäkkitala tulee erotella kaiteilla pyörätiestä sekä pyöräilijän että bussimatkustajan turvallisuuden parantamiseksi.

#### Läntinen puoli Dunckerinkadulta etelään

#### Väli Dunckerinkatu Pohjoinen Hesperiankatu

Lyhyt kortteliväli on ahdas mistä syystä se on toteutettava pyöräkaistana.

#### Väli Pohjoinen Hesperiankatu Museokatu

Eteläisen Hesperiankadun eteläpuolella oleva bussipysäkki siirretään Cygnaeuksenkadun eteläpuolelle. Taustalla on tilanpuute nykyisessä



pysäkin kohdassa. Cygnaeuksenkadun eteläpuolella Kansallismuseon muurin vieressä on tilaa paremmin ja pysäkkitala on suorassa.

Kansallismuseon raitiovaunupysäkkien kohdalla on ahdas paikka ja pyöräliikenne on suunniteltu pyöräkaistalle.

Väli Museokatu - Pohjoinen rautatienkatu

Kyösti Kallion patsaan edusta rauhoitetaan vain jalankululle. Pyöräliikenteen kannalta tärkeä Museokadun ja Töölönlahdenkadun yhteys voidaan toteuttaa vain, jos puistoon avataan entinen yhteys uudelleen patsaan pohjoispuolelle.

Patsaan kohdalla pyörätien rakentaminen Mannerheimintien varteen on tasauksen ja nykyisten puuston kannalta haasteellinen. Tavoitteena on sovittaa pyörätie Mannerheimintien varteen siten että kunnossapidon edellytykset voidaan turvata sekä nykyinen puusto voidaan säilyttää. Kohde vaatii liikennesuunnitelmaan pohjautuvaa tarkempaa suunnittelua.

Eduskuntatalon edustalla jalkakäytävän ja nurmikon välissä olevaa muuria siirretään eduskuntataloon päin, jotta jalkakäytävää voidaan leventää hiukan. Nykyinen pyörätie parannetaan kolmitasopyörätieksi, jolloin se on selkeämmin eroteltu jalankulusta.

Väli Museokatu - Salomonkatu

Pyöräliikenne suunnitellaan tilanpuutteen vuoksi pyöräkaistalle. Pyöräkaista ohjataan suorassa linjassa Arkadiankadun yli ja jatketaan kolmitasopyöräteillä kohti nykyistä pyörätietä Salomonkadun eteläpuolella.

Baanan ramppiyhteydet

Baanan ja Mannerheimintien länsipuolen välille esitetään jatkosuunniteltavaksi ramppiyhteyttä. Mannerheimin itäpuolella, ns. Ala-Mannerheimintien ja Baanan risteuksen turvallisuutta parannetaan. Risteykseen on suunniteltu paremmat näkemät ja parempi erottelu jalankulun ja pyöräliikenteen välille.

Suunnitelman pohjoinen osa - ensimmäinen vaihe (piirustus 6171-34)

Itäisellä puolella Mannerheimintietä suunnitelma ei aiheuta muutoksia nykyiseen pyörätiehen. Läntisellä puolella pyörätie suunnitellaan kevein toimenpitein nykyisen jalkakäytävän viereen. Kivelänkadun liittymä korotetaan, jossa Kivelän kadun suuntainen autoliikenne ajaa jalkakäytävän ja pyörätien yli. Dunckerinkadun pohjoispuolella katualueen ja tontin rajalla olevat neljä puuta poistetaan tilanpuutteen vuoksi. Oopperan risteysalueella yksisuuntaisen pyöräliikenteen



toteutuminen vaatii toimenpiteitä koko risteyksen ympäristössä. Paavo Nurmen polun kaksisuuntainen pyörätie osoitetaan liittyväksi Mannerheimintiehen kisahallin eteläpuolella.

#### Suunnitelman pohjoinen osa - toinen vaihe (piirustus 6172-34)

Suunnitelman pohjoisella osalla kaikilla kulkumuodoilla on tilaa liian vähän. Lisäksi katupuut voivat huonosti liian kapeassa tilassa. Suunnitelman toinen vaihe parantaa kadun olosuhteita kautta linjan.

Ajantasaisessa asemakaavassa katualueen ja puiston raja on nykyisen puiston alueella. Suunnitelmassa otetaan koko katualue katuelementtien käyttöön. Näin voidaan saavuttaa nykyisin ahtaaseen katukuiluun kaikille kulkumuodoille, jalankulkijoille ja istutuskaistalle laadukkaat olosuhteet.

#### Vaikutukset talvihoitoon

Rakenteellisesti jalankulusta erotellut pyörätiejärjestelyt ovat pääsääntöisesti talvihoidon edellyttämän minimimitoituksen mukaisia. Tämä mahdollistaa pyöräteiden ja -kaistojen talvihoidon nykyisillä urakointijärjestelyillä. Pyöräkaistat ja jalankulusta rakenteellisesti erotellut pyörätiet eivät kuitenkaan ole ihanteellisia nykyisten talvihoitojärjestelyjen kannalta. Korkealaatuisen ja kustannustehokkaan talvihoidon varmistamiseksi kantakaupungin tavoiteverkon mukaiset pyöräliikennejärjestelyt suunnitellaan yhdenmukaisiksi reittikokonaisuuksiksi, jotka ovat vaihteittain sisällytettävissä reittikohtaisen urakoinnin piiriin.

#### Vuorovaikutus

Suunnitelma oli esillä kaupunkisuunnitteluviraston verkkosivuilla ksv-foorumilla 3.9.-24.9.2012. Suunnitelmiin saatiin useita mielipiteitä, joissa kiiteltiin suunnitelman olevan oikeansuuntainen muutos sujuvampaan ja turvallisempaan pyöräilyyn Helsingissä. Suunnitelman katsottiin korjaavan selkeän puutteen pyörätieverkostossa tuomalla Mannerheimintien länsipuolellekin pyörätien. Suunnitelmassa esitetty uusi bussipysäkkiratkaisu sen sijaan mietitytti ja useissa mielipiteissä katsottiinkin pyörätien, joka kulkee bussipysäkin editse, olevan turvallisuusriski niin pyöräilijälle itselleen kuin bussiin nousijalle ja erityisesti bussista poistuvalla. Keskustelussa peräänkuulutettiin uudenlaisen kaikkia osapuolia paremmin huomioivan liikennekulttuurin omaksumista niin pyöräilijöille, jalankulkijoille kuin autoilijoille.

Internetkyselyn tiivistelmä on luettavissa:

[http://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2013\\_kaavakuvat/2012\\_011715\\_yhteen\\_veto031012.pdf](http://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2013_kaavakuvat/2012_011715_yhteen_veto031012.pdf)



Palautteen perusteella suunnitelmaa tarkistettiin muun muassa seuraavilta osin:

- Mannerheimintien pyörätieltä ja Töölöstä on vaikea päästä Baanalle. Samoin yhteys Baanalta etelään Mannerheimintielle on haasteellinen. Suunnitelmaan lisättiin ramppiyhteys Mannerheimintieltä Baanalle Pikkuparlamentinpuiston viereen jatkosuunnittelun lähtökohdaksi. Jatkosuunnittelussa selvitetään rampin toteutettavuuden edellytykset.
- Pysäkkijärjestelyitä korjattiin käytävissä olevan tilan antamissa rajoissa. Pysäkkiä ei toteuteta vuorovaikutuksessa esitetyllä tavalla, joka on soveltuvampi rauhallisemmalle pysäkillä. Mannerheimintien pysäkit ovat vilkkaita ja pysäkillä on hyvä osoittaa edes pieni poistumistila bussimatkustajille ennen astumista pyörätielle.
- Nykyistä samassa tasossa jalankulun kanssa olevaa pyörätietä kritisoitiin. Tasoero ei pohjoisella osalla ole mahdollinen vielä ensimmäisessä vaiheessa tilan puutteen vuoksi. Toisessa vaiheessa pyöräliikenne erotellaan jalankulusta tasoerolla.

Suunnitelmaa on valmisteltu yhdessä kaupunkisuunnitteluviraston, HKL:n, HSL:n ja rakennusviaston eri asiantuntijoiden kanssa. Perusteellinen vuorovaikutus asukkaiden ja muiden osallisten kanssa toteutetaan katusuunnitelman yhteydessä.

## Kustannukset

Liikennesuunnitelman ensimmäisen vaiheen kustannusennuste on noin 1,7 milj. euroa sisältäen myös Baanan ympäristön parannustoimenpiteet. Kustannusennuste ei pidä sisällään mahdollisia suunnitelmassa esitettyjä raitiovaunukaistojen korotuksia. Toisessa vaiheessa suunnitelman pohjoisen osan kustannusennuste on 1,8 milj. euroa sisältäen myös kiskotyöt. HKR on kiirehtinyt päätöstä liikennesuunnitelmasta voidakseen käynnistää katusuunnittelun ja varautua rakennustyön aloittamiseen mahdollisimman pian.

## Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

## Lisätiedot

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

## Liitteet

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

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

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

**Y-tunnus**

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



26.02.2013

- |   |                   |
|---|-------------------|
| 1 | Piirustus 6170-54 |
| 2 | Piirustus 6171-34 |
| 3 | Piirustus 6172-34 |

**Otteet**

**Ote**

Helsingin seudun liikenne -  
kuntayhtymä

**Otteen liitteet**

Oikaisuvaatimusohje,  
kaupunkisuunnittelulautakunta

Liite 1

Liite 2

Liite 3



## 2

### Runeberginkadun liikennesuunnitelma välillä Tykistönkatu Mannerheimintie (a-asia)

HEL 2013-002546 T 08 00 04

hankenro 0923\_7

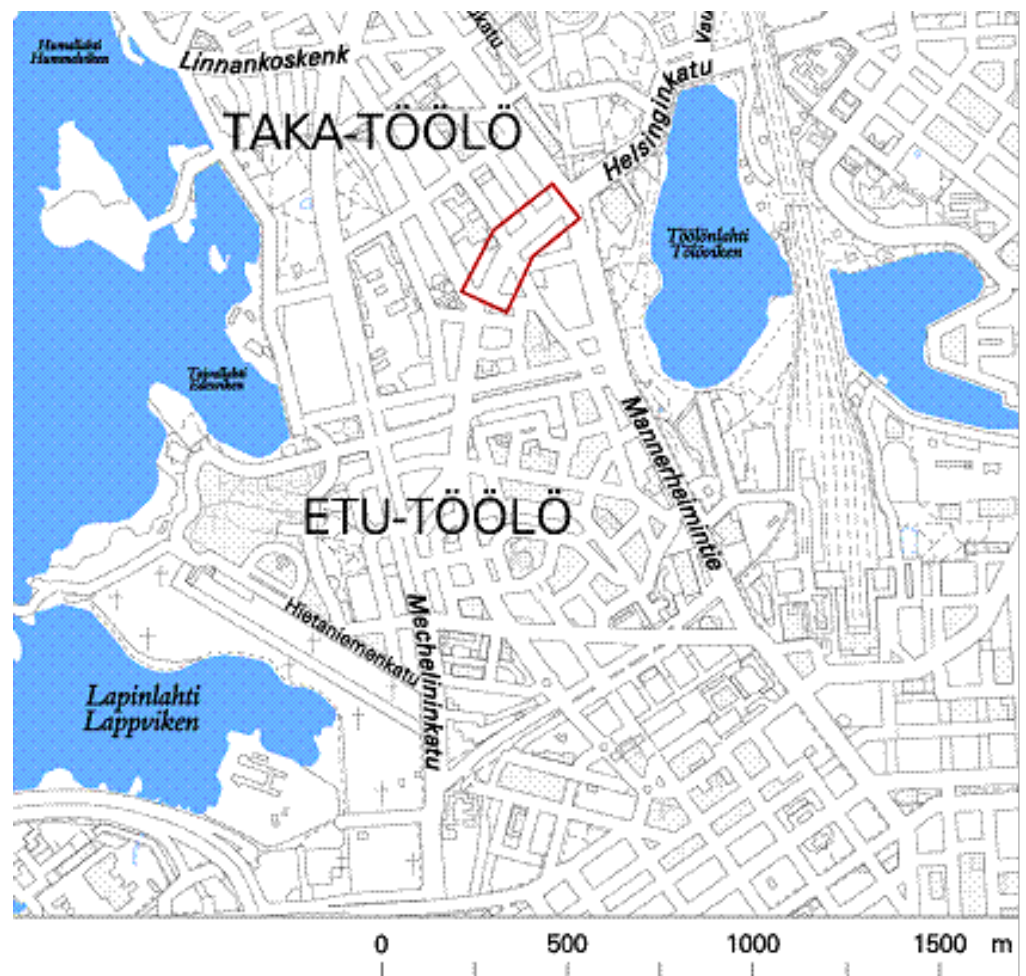
#### Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen hyväksyä Runeberginkadulle välillä Tykistönkatu Mannerheimintie liikennesuunnitelman, jonka kustannusennuste on 500 000 euroa.

Päätöksen jakelu:

- yleisten töiden lautakunta

#### Esittelijä







## Tiivistelmä

Runeberginkadun liikennesuunnitelma mahdollistaa tasapuoliset ja korkeatasoiset yhteydet eri kulkumuodoille. Suunnitelma vastaa kaupungin asettamia tavoitteita jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön edistämiseksi.

## Lähtökohdat

Runeberginkatu on alueellinen kokoojakatu, jota kulkee vuorokaudessa noin 12 300 autoa ja raitiovaunua.

Kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa (kaupunkisuunnittelulautakunta 22.5.2012) on esitetty pääreitti Runeberginkadulle. Toteuttamatta on tällä hetkellä osuus Mannerheimintieltä Arkadiankadulle. Nyt suunniteltu osuus koskee väliä Mannerheimintie - Töölöntori.

## Suunnitelma

### Jalankulku

Jalkakäytävät ja jalankulkualueet ovat laadukkaita koko suunnitteluosuudella. Jalankulku erotellaan ajoneuvoliikenteestä rakenteellisesti, minkä ansiosta myös esteettömyys paranee.

### Pyöräliikenne

Pyöräliikenne on eroteltu moottoriajoneuvoliikenteestä Runeberginkadun vilkkauden vuoksi. Pyöräliikenteen järjestelyt ovat yksisuuntaisia, ja pyörätieosuudet toteutetaan kolmitasoratkaisuna, jossa pyöräily on eroteltu reunakivellä omalle tasolleen niin moottoriajoneuvoista kuin jalankulustakin. Pyörätiet ovat 2,5 m leveitä kunnossapitokaluston vaatimusten mukaan. Pyöräkaistojen leveys on 1,75 m. Bussipysäkkien kohdalla pyöräliikenne ohjataan bussin odotustilan läpi, koska bussiliikenne ei ole erityisen vilkasta tällä katuosuudella.

### Joukkoliikenne

Runeberginkatua liikennöi raitiovaunu 8 omilla kaistoillaan. Raitiovaunujen kiskolinjaus ei muutu. Uuden suunnitelman myötä raitiovaunukaistat voidaan toteuttaa korotettuina, mikä ohjaa paremmin henkilöautot niille tarkoitetulle alueelle, vähentää siten raitioliikenteelle aiheutuvia häiriöitä ja parantaa raitioliikenteen luotettavuutta. Nykyisin kiskoaluetta ei ole korotettu. Raitiovaunukaistan leveys on vähintään 6,1m. Suunnitelmassa on myös mahdollistettu raitiovaunupysäkkien levennys Töölöntorin pysäkeillä. Raitiovaunukaistan korotus ja



pysäkkilevennykset esitetään suunnitelmakuvassa, mutta niitä ei ole sisällytetty kustannusennusteeseen.

Katuosuutta liikennöi tällä hetkellä yksi linjaliikenteen bussi. Töölöntorin päässä nykyinen pysäkki sijaitsee Runeberginkatu 57 edessä. Se siirretään Runeberginkatu 55 eteen, jolloin pysäkki sijaitsee heti risteyksen jälkeen suoralla katuosuudella. Pysäkki Runeberginkatu 60 edessä pysyy ennallaan.

#### Moottoriajoneuvoliikenne

Runeberginkatua kulkee vuorokaudessa noin 12 300 autoa ja raitiovaunua. Moottoriajoneuvoliikenteen kaistat ovat pääsääntöisesti 3,5 metriä ja kaksikaistaisena 6,25 metriä (3,25 m + 3,0 m) leveitä.

Merkittävin muutos autoliikenteen välityskyvyn kannalta on toisen kaistan poistuminen Runeberginkatu 46 edustalta Töölön torin suuntaan. Runeberginkatu 67 kohdalla toinen autoliikenteen ryhmityskaistoista Helsinginkadun suuntaan lyhennetään tilan puutteen vuoksi. Muutoin kaistajärjestelyt säilyvät nykyisellään.

#### Pysäköinti

Uudet pyörätiet/-kaistat aiheuttavat pysäköintipaikkojen uudelleen järjestämistä, minkä yhteydessä asukas- ja asiointipysäköintipaikkoja poistuu yhteensä 22 kpl nykytilanteeseen verrattuna. Pysäköintikapasiteettia alueella lisää kuitenkin Töölönkadulle kaavoitettu maanalainen noin 700-paikkainen pysäköintilaitos. Kivijalkakauppojen aukioloaikana asiointi- ja lastausliikenteeseen varataan osa Runeberginkadulle jäävistä paikoista.

#### Suunnitelman vaikutukset

Katuosuudella on lukuisia kivijalkakauppoja. Jalankulkijoita on kohtalaisesti kummallakin puolella katua. Pyöräliikenne erotellaan jalankulusta rakenteellisesti, jotta voidaan jatkossa turvata jalankulkijoille rauhoitettu oma katutila. Laadukkaat pyöräliikenteen järjestelyt parantavat sekä jalankulun että pyöräilyn turvallisuutta, saavutettavuutta ja houkuttelevuutta.

Rakenteellisesti jalankulusta erotellut pyörätiejärjestelyt ovat talvihoidon edellyttämän minimimitoituksen mukaisia. Mitoitus mahdollistaa pyöräteiden ja -kaistojen talvihoidon nykyisillä urakointijärjestelyillä. Pyöräkaistat ja jalankulusta rakenteellisesti erotellut pyörätiet eivät kuitenkaan ole ihanteellisia nykyisten talvihoitojärjestelyjen kannalta. Korkealaatuisen ja kustannustehokkaan talvihoidon varmistamiseksi kantakaupungin tavoiteverkon mukaisia pyöräliikennejärjestelyjä ollaan suunnittelemassa yhdenmukaisiksi



reittikokonaisuuksiksi, jotka ovat vaiheittain sisällytettävissä reittikohtaisen urakoinnin piiriin. Reittikohtaiseen urakointiin siirtyminen tuo merkittävän laadullisen parannuksen pyöräily-yhteyksien talvikunnossapitoon.

Runeberginkatu on alueellinen kokoojakatu ja autoliikenteen sujuvuus siellä on tärkeää. Toisen ajoneuvoliikenteen kaistan poistaminen Runeberginkatu 46 edustalta vaikuttaa autoliikenteen sujuvuuteen. Suunnan välityskyky pienenee ruuhka-aikoina noin 30 % (200 ajon/h). Kaistan poistamisen jälkeen nykyinen ajoittainen ruuhkautuminen lisääntyy sekä aamu- että iltaruuhkassa. Haittaa voidaan vähentää lyhentämällä valo-ohjauksessa Topeliuksenkadun vihreää vaihetta tai lieventämällä Topeliuksenkadun joukkoliikenne-etuuksia. Toisaalta toinen vastaanottava kaista Runeberginkadulla Töölön torin eteläpuolella koillisesta tultaessa on bussikaista, jolle valtaosa oikeanpuoleista ryhmityskaistaa käyttäneistä autoista on jatkanut. Voidaankin arvioida, että kaistajärjestelyillä on myös positiivinen vaikutus bussikaistan toimivuuteen Töölön torin eteläpuolella. Suunnitteleamalla pyörätie autokaistan tilaan jalka-käytävän leveys voidaan säilyttää laadukkaana ja pyörätie voidaan suunnitella jatkuvana risteykseen asti. Lisäksi on mahdollista leventää kapeaa raitiovaunupysäkin odotustilaa. Kokonaisuutena järjestelyllä saavutettavat liikennejärjestelmätason edut ovat haittoja suuremmat.

Myös Runeberginkatu 55 edessä olevaa raitiovaunupysäkkiä on mahdollista leventää. Bussipysäkin kohdalla kaistan leveys on 5,65 m, mikä mahdollistaa bussin rauhallisen ohittamisen bussin ollessa pysäkillä.

Runeberginkatu 67 kohdalla autoliikenteen oikeanpuoleinen kaista on suunniteltu vastaamaan tulosuunnan ruuhka-ajan keskimääräistä vihreän pituutta. Kaistan lyhentäminen pienentää hiukan välityskykyä iltaruuhkassa ja lisää hiukan jonon pituutta.

Nykyiset pysäköintipaikat ovat sekä asukas- että asiointipysäköintikäytössä. Kivijalkakauppojen aukioloaikana kadun varresta varataan tila myös asiointi- ja lastausliikenteelle. Lähistölle on kaavoitettu maanalainen pysäköintilaitos (asemakaava nro 12032, Kaupunginvaltuusto 29.2.2012, ns. Töölönkadun pysäköintilaitos), joka toteutuessaan luo Töölöön lisää pysäköintikapasiteettia.

Raitiolinja 8 kehittämisohjelmaa (kaupunkisuunnittelulautakunta 9.6.2011) mukaillen raitiovaunujen kiskolinjaukset toteutetaan mahdollisimman jouhevina. Kehittämis-ohjelmassa suositeltua koroketta Ruusulankadun risteykseen ei mahdu. Suunnitelmassa esitetyllä kiskoalueen korottamisella on koroketta vastaava vaikutus liikenneturvallisuuteen ja raitioliikenteen sujuvuuteen.



Osuuden nykyiset katupuut ja näkymät ovat olleet suunnitelman lähtökohtia ja ne on pyritty säilyttämään kaupunkikuvallisesti tärkeinä. Tilanpuutteen vuoksi Runeberginkatu 69 edustalta jouduttaneen kuitenkin poistamaan neljä puuta.

Tutkitut vaihtoehdot ja vuorovaikutus

Runeberginkatu 69 kohdalla tutkittiin myös seuraavia vaihtoehtoja tavoitteena mm. kaikkien nykyisten katupuiden säilyttäminen:

- Oikean puoleisen autoliikenteen ajokaistan poistaminen, jolloin kaikki puut voitaisiin säilyttää. Tätä ei pidetty mahdollisena ajoneuvoliikenteen kapasiteetin vähenemisen ja siitä aiheutuvien ruuhkien takia.
- Toisen autoliikenteen kaistan osoittaminen vain oikealle kääntyvälle autoliikenteelle ja sen yhdistäminen pyöräliikenteen kanssa, jolloin kaikki puut voitaisiin säilyttää. Pyöräilyn ja autoliikenteen sijoittaminen samaan tilaan olisi tässä liikenneturvallisuuden näkökulmasta mahdollista, sillä oikealle kääntyvää autoliikennettä on hyvin vähän. Vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen olisivat kuitenkin käytännössä lähes samat kuin kaistan poistamisella, jolloin autoliikenteen välityskyky heikkenisi liiaksi.
- Pyöräilyn osoittaminen autoliikenteen kanssa yhteiselle kaistalle ennen risteystä. Ratkaisu on erityisesti liikenneturvallisuuden näkökulmasta hyvin ongelmallinen. Suoraan kulkevan auto- ja pyöräliikenteen yhdistämistä risteysalueella ei näin vilkkaassa ympäristössä voida pitää turvallisena ratkaisuna.
- Uusien puiden istuttaminen lähemmäksi rakennusta. Tutkittiin mahdollisuutta toteuttaa kaksi autoliikenteen kaistaa ja pyöräkaista minimimitoituksella ajoradalle. Tila ei kuitenkaan tällöinkään riitä, vaan puut tulisivat liian lähelle rakennusta.

Runeberginkatu 46 kohdalla tutkittiin myös seuraavaa vaihtoehtoa:

- Säilytetään kaksi autokaistaa Runeberginkadulla etelään ja suunnitellaan pyöräkaista ottaen tila nykyisestä jalkakäytävästä. Eritoten jalankulkuympäristön heikentämistä on pyritty välttämään ja siten tätä ratkaisua ei nähty parhaana kokonaisuuden kannalta. Jalkakäytävä olisi erittäin kapea, kun huomioidaan liikennemerkkien ja -valotolppien sijoittaminen jalkakäytävän reunaan. Myöskään nykyistä kapeaa raitiovaunupysäkkiä ei voitaisi leventää. Pyöräkaista pyörätien sijaan on pieni laadun heikennys, mutta lyhyellä matkalla se ei



ole ongelmallista.

- Suunnitelmaa on valmisteltu yhdessä kaupunkisuunnitteluviraston, HKL:n ja rakennusviraston asiantuntijoiden kanssa. Periaatetasolla suunnitelma on ollut esillä myös yleisessä keskustelussa. Perusteellinen vuorovaikutus asukkaiden ja muiden osallisten kanssa toteutetaan katusuunnitelman yhteydessä.

#### Kustannukset

Liikennesuunnitelman kustannusennuste on noin 500 000 euroa. Kustannusennuste ei pidä sisällään mahdollisia suunnitelmassa esitettyjä raitiovaunukaistojen korotuksia tai pysäkkien levennyksiä, jotka toteutetaan HKL:n investointeina.

Rakennusvirasto on kiirehtinyt päätöstä liikennesuunnitelmasta voidakseen käynnistää katusuunnittelun ja varautua rakennustyön aloittamiseen mahdollisimman pian. Katuinvestointiohjelmassa rakentamista on kaavailtu jo vuodelle 2013.

#### Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

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

#### Liitteet

1 Piirustus 6106-44



### 3

#### Raitioliikenteen kehittämishankkeiden tilannekatsaus (a-asia)

HEL 2013-002220 T 08 00 02

hankenro 0902\_3

#### Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen merkitä tiedoksi asiasta saamansa informaation.

#### Esittelijä

Raitioliikenteen kehittämishankkeiden lähtökohtana on HKL-liikelaitoksen vuonna 2009 tekemä Raitioliikenteen kokonaiskehittämisselvitys. Selvityksessä kartoitettiin keinoja liikennöinnin kehittämiseksi ja tarkasteltiin alustavasti vaihtoehtoja rataverkon laajentamiseksi.

Rataverkon laajennuksista osa liittyy suoraan suunnitteilla ja rakenteilla oleviin projektialueisiin. Näistä on vuoden 2009 jälkeen avattu linjan 8 jatke Saukonpaateen ja linjan 9 jatke Länsiterminaaliin. Muita laajennuksia suunnitellaan mahdollisuuksien mukaan osana projektialueiden kaavoitusta. Hankkeiden mahdolliset toteuttamisaikataulut riippuvat alueiden rakentumisesta. Lisäksi hankekohtaisesti tarvitaan riittävä hankkeen arviointi ja hankesuunnitelma. Hankkeiden suunnittelutilanne ja toteutumisen varmuus vaihtelevat.

Laajasalon raitiotie poikkeaa muista projektialueiden hankkeista. Laajasalon raitiotie on liikennejärjestelmätason hanke, joka palvelee Kruunuvuorenrannan projektialueen lisäksi koko Laajasaloa. Kyseessä on ensimmäinen uuden ajan esikaupunkiraitiotie Helsingissä.

Projektialueiden lisäksi raitioverkon laajentamista tutkitaan nykyistä verkkoa täydentävillä radoilla mm. Topeliuksenkadulla ja nykyisen verkon lähellä olevia alueita palvelevana laajennuksena Munkkivuoreen. Topeliuksenkadun vaihtoehtojen suunnitelmat ja alustava hankearviointi valmistuvat kevään aikana. Munkkivuoren raitiotiestä laadittiin vuonna 2012 Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän johdolla tarve- ja toteuttamiskelpoisuus selvitys. Selvityksen perusteella raitiotie on kannattava hanke.

Nykyisen raitioliikenteen suurin ongelma on liikennöinnin hitaus. Hidas liikennöinti on matkustajien näkökulmasta raitioliikenteen kilpailukykyä heikentävä tekijä ja lisäksi aiheuttaa vuosittain useiden miljoonien eurojen suorat kustannukset kaupungille. Pelkästään vaunupäivä- ja



linjakilometrikustannusten kasvu hitaamman liikennöinnin takia vuosina 2002 - 2009 nosti kustannuksia noin 1,7 miljoonaa euroa vuodessa. Hidas liikennöinti kasvattaa myös lähes väistämättä pysähtelevämmän ajotavan kautta kilometrikohtaisia käyttökustannuksia, jotka koostuvat pääosin huollosta ja energiasta. Hitaus vähentää raitioliikenteen houkuttelevuutta merkittävästi, sillä useiden tutkimusten mukaan joukkoliikenteen nopeus on yksi tärkeimmistä kulkumuodon valintaan vaikuttavista tekijöistä. Näiden tekijöiden yhteiskuntataloudelliset vaikutukset ovat vuositasona miljoonia euroja. Pelkkien suorien kustannuksien alentumisella voitaisiin kattaa huomattavia investointeja raitioliikenteen nopeuttamiseksi. Käytännössä liikennöinti on kuitenkin hidastunut viime vuosiin asti. Mitattu keskinopeus vuonna 2011 oli HSL:n tietojen mukaan 14,3 km/h, kun keskinopeus vuonna 1995 oli silloisen HKL:n tietojen mukaan 16 km/h. Pysäkkiäilydeltään Helsingin kanssa vertailukelpoisissa Zürichissä ja Baselissa keskinopeudet vuonna 2000 olivat 16,7 ja 17,5 km/h.

Raitioliikenteen nopeutta pyritään parantamaan linjakohtaisilla kehittämisohjelmilla. Linjan 8 kehittämisohjelma laadittiin vuonna 2011. Ensimmäiset kehittämisohjelman toimenpiteet ovat etenemässä toteutukseen vuoden 2013 aikana. Lisäksi linjan 8 liikennevaloetuksia on kehitetty vuoden 2012 loppupuolella. Linjojen 2, 3, 7A ja 7B kehittämisohjelman laadinta on käynnistymässä vuonna 2013. Kehittämistoimien tulisi toteutua nopeammin. Linjakohtaisten ohjelmien lisäksi tarvitaan mm. kuljettajien lipunmyynnistä luopumista, ratatekniikan kehittämistä ja infrastruktuurin suurempia parannuksia katujen peruskorjausten yhteydessä. Infrastruktuurimuutoksia pyritään jatkossa toteuttamaan samassa tahdissa pyöräilyn tavoiteverkon rakentamisen kanssa, jotta kaikki kaduilla tarvittavat muutokset voidaan tehdä kerralla.

Pidemmällä tähtäimellä on harkittava raitio- ja bussiliikenteen päällekkäisyyksien vähentämistä. Rajalliseen katutilaan on usein mahdotonta sovittaa laadukkaita järjestelyjä molemmille joukkoliikennemuodoille. Pyöräilyinfrastruktuurin tarve lisää edelleen vaikeuksia joillakin kaduilla. Suuret vuoromäärät ja eri kohdilla olevat pysäkit vaikuttavat lisäksi tehokkaiden liikennevaloetuuksien järjestämistä. Pisara-radon pintaliikenneselvityksessä ehdotettiin Mäkelänkadun bussiliikenteen määrän vähentämistä murto-osaan yhdistetyllä raitio- ja junaliikenteen liityntäterminaalilla Käpylässä. Vastaavia mahdollisuuksia tarkastellaan muilla suunnilla myöhemmin käynnistytävissä esikaupunkiraitiotieselvityksessä.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

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

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

**Y-tunnus**

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



26.02.2013

Lsp/3

---

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





**4**

**Helsinginkadun pyörä- ja raitiotiejärjestelyt (a-asia)**

HEL 2013-002235 T 08 01 02

hankenro 0926\_8

**Päätösehdotus**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen hyväksyä Helsinginkadun liikennesuunnitelman 6174-7 Kirstinkadun ja Hämeentien välillä, jonka kustannusennuste on 1 550 000 euroa.

**Tiivistelmä**

Helsinginkadun edellytyksiä raitiovaunuliikenteen ja pyöräilyn toimivuuden kannalta parannetaan Kirstinkadun ja Hämeentien välillä. Toimenpiteet on tarkoitus toteuttaa vuonna 2014.

**Esittelijä**

**Lähtökohdat**

Vuonna 2011 valmistuneessa raitiolinja kahdeksan kehittämisohjelmassa ehdotettiin toimenpiteinä raidegeometrian parantamista, Kaarlenkadun ja Urheilutalon pysäkkien yhdistämistä Brahen kentän päähän sekä Kustaankadun kohdan pysäkin poistamista. Lisäksi ohjelmassa ehdotettiin, että Helsinginkadun/Kustaankadun ja Helsinginkadun/Harjukadun liittymät muutettaisiin suuntaisliittymiksi siten, että kääntyminen kiskoja yli vasemmalle kiellettäisiin raitiovaunuliikenteen nopeuttamiseksi.

Helsinginkatu kuuluu kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkkoon. Kantakaupungin pääverkon tavoitetilä on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 22.5.2012.

Autoliikenteen osalta Helsinginkatu on alueellinen kokoojakatu, jonka liikennemäärä on Sturenkadulta Brahen kentälle noin 9 000 ajon/vrk. Brahen kentältä Hämeentielle liikennemäärä pienenee noin 6 500 ajoneuvoon/vrk. Helsinginkadulla kadunvarsipysäköinti on pääasiassa sallittua.

**Suunnitelma**

Suunnitelma voidaan toteuttaa vaiheittain siten, että Fleminginkatu - Hämeentie on ensimmäinen vaihe ja Fleminginkatu - Kirstinkatu ja Brahen kentän pysäkkijärjestelyt toinen vaihe.

Fleminginkatu - Hämeentie



Suunnitelmassa uusitaan raiteet Fleminginkadun ja Hämeentien välillä. Raitiotie uusitaan keskelle Helsinginkatua siten, että raidegeometria on mahdollisimman suora. Autoliikenteelle osoitetaan kaistat suuntaansa ja näiden viereen merkitään pyöräkaistat. Kadun eteläreunalle jää kadunvarsipysäköinti. Kustaankadun ja Harjukadun liittymät muutetaan reunakivellisiksi, eli niille/niiltä kääntyminen tapahtuu jalkakäytävän ylitse. Lisäksi Harjukadun liittymä muuttuu suuntaisliittymäksi. Pengerkadun, Kustaankadun, Fleminginkadun ja Hämeentien liittymistä poistuvat ryhmityskaistat.

Helsinginkatu 13 edustalla oleva Kustaankadun raitiovaunupysäkki poistuu. Sörnäisten metroaseman läheisyydessä oleva taksiasema siirtyy Harjutorin kohdalle kadun vastakkaiselle puolelle. Metroaseman kohdalla sijaitsevan bussilinja nro 22 päätepysäkillä etsitään uusi paikka. Helsinginkatu 4 edustan, tällä hetkellä yöbussien käytössä oleva, pysäkki jää paikoilleen.

#### Kaarlenkatu - Fleminginkatu

Helsinginkatu 21/23 edustalla olevaa raitiovaunupysäkkiä pidennetään Kaarlenkadun liittymän suojatiehen asti. Helsinginkatu 20 edustalla oleva bussipysäkki jää paikoilleen.

Pyöräkaistat merkitään Fleminginkadun ja Kaarlenkadun liittymien yli. Helsinginkadulta vasemmalle etelään Kaarlenkadulle kääntyville pyöräilijöille merkitään pyörätasku ennen Kaarlenkadun suojatietä.

Autoliikenteen vasemmalle kääntyvät ryhmityskaistat säilyvät Helsinginkadulla Fleminginkatua pohjoiseen ja Kaarlenkatua etelään käännäyttyessä. Ryhmityskaista oikealle Helsinginkadulta Kaarlenkadulle poistuu.

#### Kirstinkatu - Kaarlenkatu

Urheilutalon edustan, läntisen Brahenkadun ja Kaarlenkadun pysäkit yhdistetään Brahen kentän eteläpuolelle yhdeksi pysäkiäksi. Raitioliikenteellä on omat kaistat keskellä Helsinginkatua.

Autoliikenteelle osoitetaan kaistat suuntaansa. Kadunvarsipysäköinti poistuu Brahen kentän pysäkkien kohdalta. Urheilutalon vastakkaiselle puolelle Helsinginkatu 28 edustalle jää pysäköintiä.

Pyöräkaistat merkitään autokaistojen viereen. Pyöräliikenne yhdistyy olemassa olevaan rakenteeseen Kirstinkadun liittymän länsipuolella.

Brahen kentän edustan taksiasema siirtyy Läntiselle Brahenkadulle. Läntisen Brahenkadun eteläpään merkitään pyöräkaista ja Brahen kentän läntistä vierustaa kulkeva pyörätie muutetaan tässä yhteydessä yksisuuntaiseksi.



## Suunnitelman vaikutukset

Raitiovaunuliikenteen toimintaedellytykset paranevat selvästi ratageometrian parantamisen, oman raitiotien ja parannettujen pysäkkien ansiosta. Raitiolinja 8 kehittämissuunnitelmassa Kaarlenkadun ja Urheilutalon pysäkkien yhdistämisen arvioitiin tuottavan matkustajien aikahyötyinä yhteensä 949 000 euroa ja liikennöintikustannussäästöinä 9 000 euroa. Ratageometrian parantamisen Helsingin kadun itäpäässä ja Kustaankadun pysäkin poistamisen arvioitiin tuottavan matkustajille aikahyötyjä yhteensä 703 000 euroa ja liikennöintikustannussäästöjä 740 000 euroa.

Pyöräilyn olosuhteita parannetaan merkitsemällä pyöräliikenteelle omat kaistat. Pyöräilyjärjestelyjen sujuvuus, turvallisuus ja selkeys paranevat.

Autoliikenteen osalta katu on nykyisellään kohtuullisen rauhallinen ja vaikutukset ovat suhteellisen vähäisiä.

Pysäköintipaikkoja poistuu väliltä Kaarlenkatu- Hämeentie kokonaisuudessaan 21 paikkaa, kun pysäköinti kadun pohjoisreunalla poistuu. Lisäksi Brahen kentän kohdalta poistuu pysäkkijärjestelyjen myötä 21 pysäköintipaikkaa. Alppiharju kuuluu asukaspysäköintivyöhykkeeseen J, jolla on toisin kuin muualla kantakaupungissa enemmän pysäköintipaikkoja kuin lunastettuja asukaspysäköintitunnuksia.

Kinaporinkadulla on mahdollisuus muuttaa kadunvarsipysäköinti vinopaikoiksi, jolloin sinne saadaan merkittyä noin 10 korvaavaa paikkaa. Myös pohjoisempaan Satamaradankadulla on ilmaista pysäköintiä, joka on mahdollisuus muuttaa asukaspysäköintiin tarpeen vaatiessa.

Helsinginkatu 21/23 edustalta joudutaan poistamaan kuusi katupuuta.

Suunnitelmaa on valmisteltu yhdessä KSV:n, HKL:n ja HSL:n asiantuntijoiden kanssa ja periaatetasolla se on ollut esillä myös yleisessä keskustelussa. Perusteellinen vuorovaikutus asukkaiden ja muiden osallisten kanssa toteutetaan katusuunnittelun yhteydessä.

## Kustannusennuste

HKL	
Raitiotie Fleminginkatu - Hämeentie	600 000 euroa
Fleminginkadun/Helsinginkadun vaihteet	200 000 euroa
Brahen kentän pysäkkijärjestelyt	500 000 euroa



26.02.2013

Lsp/4

HKR	
Pyöräliikenteen järjestelyt	250 000 euroa
Yhteensä	1 550 000 euroa

Raitiotie välillä Kaarlenkatu - Hämeentie uusitaan HKL:n suunnitelmien joka tapauksessa vuonna 2014, koska radan käyttöikä on loppumassa. Liikennejärjestelyjen kokonaisuuden näkökulmasta olisi tarkoituksenmukaista ja kustannustehokasta toteuttaa pyöräilyn ja raitioliikenteen kehittämistoimet samanaikaisesti.

HKR ja HKL ovat kiirehtineet päätöstä liikennesuunnitelmasta voidakseen käynnistää katusuunnittelun mahdollisimman pian. Rakennustyö on tarkoitus ajoittaa vuoteen 2014.

**Esittelijä**

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

**Lisätiedot**

Sakari Montonen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37134  
sakari.montonen(a)hel.fi

**Liitteet**

1 Piirustus 6174-7



26.02.2013

Hp/1

**1**

**Vuoden 2012 toiminnan ja talouden toteutumisraportti (b-asia)**

HEL 2012-013736 T 02 02 01

**Päätösehdotus**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen merkitä vuoden 2012 toiminnan ja talouden seurantaraportin tiedoksi.

**Esittelijä**

Vuoden 2012 toiminnan ja talousarvion toteutumisraportissa esitetään taloussäännön määräysten mukainen tilien asema varsinaisista menoista ja tuloista 1.1.–31.12.2012, selvitys virastossa suoritetuista ylitöistä ajalla 1.1.–31.12.2012, selvitys toiminnan seurantamittareiden toteutumisesta tilanteessa 31.12.2012 (tulokortti 2012/ toteutuminen) sekä tulospalkkiokriteerien toteutuminen tilanteessa 31.12.2012.

Vuoden 2012 toiminnan ja talousarvion seurantaraportti on listan liitteenä.

**Esittelijä**

hallintopäällikkö  
Outi Karsimus

**Lisätiedot**

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

**Liitteet**

1 Toiminnan ja talouden toteutumisraportti 2012

**Tiedoksi**

Hallinto-osasto / Karsimus  
Talous- ja suunnittelukeskus / Saxholm



26.02.2013

Akp/1

# 1

## Vuosaari, Haavikujan rakentamistapaohje (b-asia)

HEL 2013-001642 T 10 03 08

Ksv 0601\_5

### Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen osaltaan hyväksyä Haavikujan rakentamistapaohjeen.

Päätösjakelu:

- rakennuslautakunta
- rakennusvirasto
- kiinteistövirasto

### Esittelijä

Suunnittelualue

Alue sijaitsee Vuosaaren Meri-Rastilassa, Ramsinniementien varrella.

### Päätökset

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 20.10.2010 Ramsinkannaksen asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 11880.

### Asemakaava

Ramsinniementien pohjoispuolelle Verkkopolun länsipäähän on kaavoitettu uusi katu, Haavikuja, ja sen varteen erillispientalojen kortteleita. Uusissa kortteleissa yhdistyvät tiivis kaupunkimainen tilanmuodostus ja luonnonläheisyys.

Erillispientalojen korttelialueen (AO) pinta-ala on yhteensä noin 0,8 ha ja rakennusoikeus 2 780 k-m<sup>2</sup>. Kortteleihin on sijoitettu 15 keskimäärin n. 530 m<sup>2</sup>:n pientalotonttia, joille jokaiselle saa rakentaa yhden, korkeintaan 2-kerroksisen pientalon. Tonttien rakennusoikeus on 180–200 k-m<sup>2</sup>, ja likimääräinen tonttitehokkuus  $e = 0,35$ . Kaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi asuntoa kohti saa rakentaa saunan, lasikuistin, viherhuoneen ja/tai varaston sisältävän enintään 25 m<sup>2</sup> piharakennuksen sekä 22 m<sup>2</sup> autokatoksen tai -tallin.

### Rakentamistapaohje

Ohje on tarkoitus saattaa rakennuslautakunnan hyväksyttäväksi rakennusjärjestyksen mukaisena rakentamistapaohjeena.



Haavikujan rakentamistapaohje tarkoittaa asemakaavan asettamia kaupunkikuvallisia tavoitteita. Alueen tontit ovat pieniä ja osalla tonteista rakennukset saa sijoittaa kiinni tontin rajaan. Asemakaavan mukaisen tiiviin pientaloalueen suunnittelu ja rakentaminen edellyttää korttelikohtaista koordinoitua, mitä rakentamistapaohje osaltaan tukee. Ohjeella pyritään myös helpottamaan naapureiden välistä yhteistyötä suunnittelun ja rakentamisen aikana.

Alueen maasto on etelään viettävää metsäistä kalliota ja kitkamaa- aluetta, jossa kallio on lähellä maanpintaa. Rakentamistapaohjeessa kiinnitetään huomiota pihojen ja rakennusten luontevaan suunnitteluun siten, että tontin maastonmuodot otetaan huomioon.

Rakentamistapaohje on A4-kokoinen, kuvilla ja esimerkeillä havainnollistettu opas pientalorakentajalle. Sen noudattamista tullaan edellyttämään tontinluovutusehdoissa.

Ohjetta on laadittu yhteistyössä rakennusvalvontaviraston kanssa.

**Esittelijä**

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

**Lisätiedot**

Eeva Pirhonen, arkkitehti, puhelin: 310 37053  
eeva.pirhonen(a)hel.fi

**Liitteet**

1 Haavikujan rakentamistapaohje



## Käsiteltävä tässä kokouksessa

### 2

#### **Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto valtuustoaloitteesta, joka koskee skeittiramppien sijoittamista leikkipuisto Munkkiin (b-asia)**

HEL 2012-015500 T 00 00 03

#### **Päätösehdotus**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Valtuustoaloitteen mukaisten skeittiramppien sijoittamiselle Munkinpuistoon ei ole asemakaavan puolesta estettä.

Munkinpuistossa on voimassa asemakaava nro 8832 vuodelta 1984. Siinä alue on merkitty puistoksi ja ns. Koneen talon ali kulkeva Munkkiniemen puistotie jalankululle varatuksi tieksi.

Nykyisin leikkipuisto Munkin alueella on mm. suosittu lasten kahluuallas ja puistoalue on muutenkin vilkkaassa käytössä. Toiminnallisesti pienehkö skeittauspaikka sopisi hyvin Munkinpuistoon ja laajentaisi puiston käyttömahdollisuuksia.

Helsingissä skeittipalveluita järjestävät rakennusvirasto, liikuntavirasto ja nuorisoasiainkeskus. Ohjeeksi palvelujen järjestämiseksi on laadittu Helsingin skeittiohjelma 2010–2014. Ohjelma sisältää skeittipaikkojen kuvaukset ja kehittämistavoitteet, ylläpidon periaatteet ja tavoitteellisen uusien skeittipaikkojen rakentamisohjelman. Skeittiohjelmassa ei ole esitetty skeittauspaikkaa Munkinpuistoon. Lähialueille ei kuitenkaan ole skeittauspaikkoja ja harrastajat ovat sitä Munkinpuistoon toivoneet.

Helsingin kaupungin poikkihallinnollinen skeittityöryhmä koordinoi skeittaamiseen liittyviä asioita. Työssä otetaan huomioon elinympäristön turvallisuuteen, kestävyYTEEN ja toimivuuteen ja viihtyisyyteen liittyvät seikat. Skeittityöryhmässä on edustus nuorisoasiankeskuksesta, rakennusvirastosta, liikuntavirastosta, ympäristökeskuksesta, kaupunkisuunnitteluvirastosta ja kiinteistövirastosta.

Ns. Koneen talon eli osoitteessa Munkkiniemen puistotie 25 olevan toimistorakennuksen muutos asuinrakennukseksi on suunnitteilla ja sen asemakaavan muutosta valmistellaan parhaillaan. Asemakaavan muutoksessa tontin muoto tulee todennäköisesti muuttumaan ja rakentamisen yhteydessä alueen puistoalueiden kunnostus ja osittainen uudelleen rakentaminen tulee tarpeelliseksi. Skeittiramppeja





ei voida sijoittaa rakennuksen läheisyyteen, mutta kaupunkisuunnitteluviraston näkemyksen mukaan skeittiramppien rakentaminen voisi tulla ajankohtaiseksi samaan aikaan muun puistorakentamisen kanssa. Asemakaavan muutosehdotus valmistunee keväällä 2013. Asemakaavan lainvoimaistuminen riippuu mahdollisista muistutuksista ja valituksista. Uuden asemakaavan mukaiset muutokset voinevat siten alkaa aikaisintaan vuonna 2014 tai mahdollisesti muutamaa vuotta myöhemmin.

Mikäli skeittiramppien sijoittamisessa noudatetaan ympäristökeskuksen suosittelemaa 100 m etäisyyttä asuinrakennuksesta, tulee ns. Koneen talon muuttaminen asumiseen rajoittamaan ramppien sijoittamismahdollisuutta. Puistosta lienee kuitenkin löydettävissä tähän tarkoitukseen sopiva alue.

Kaupunkisuunnittelulautakunta pitää valtuustoaloitetta kannatettavana ja esittää asiaa edelleen harkittavaksi skeittiryhmälle.

## Esittelijä

Kaupunginvaltuutettu Annika Andersson ja neljätoista muuta valtuutettua ovat tehneet 14.11.2012 seuraavan valtuustoaloitteen:

Munkinseudulla on runsaasti skeittausta ja scoottausta (=tempupotkulautailua) harrastavia lapsia nuoria. Me allekirjoittaneet valtuutetut ehdotamme, että leikkipuisto Munkin yhteyteen sijoitetaan kaksi skeittiramppia seuraavan peruskorjauksen yhteydessä, jotta lapset ja nuoret voivat harrastaa näitä lajeja turvallisessa ympäristössä. Mallia voi ottaa esim. leikkipuisto Tullinpuomista Meilahdessa.

## Lausuntopyyntö

Hallintokeskus on pyytänyt kaupunkisuunnittelulautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 8.3.2013 mennessä.

## Esittelijä

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

## Lisätiedot

Anu Kuutti, arkkitehti, puhelin: 310 37154  
anu.kuutti(a)hel.fi

## Oheismateriaali

1

Andersson Annika Kvsto 14.11.2012 asia 13



### Käsiteltävä tässä kokouksessa

#### 3

#### Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto valtuustoaloitteesta, joka koskee väljien tonttien valjastamista kaupunkiviljelyyn (b-asia)

HEL 2012-013818 T 00 00 03

#### Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Maailman suurkaupungeissa on trendinä luonnonläheinen urbaani elämäntyyli. Käynnissä on monenlaisia luomu- ja lähiruokahankkeita, joiden myötä monet kaupunkilaiset ovat innostuneet hyötyviljelystä. Helsingissä perinteinen siirtolapuutarha- ja viljelypalstaviljely on nykytilanteessa viherkattoja ja -lavoja taloudellisempi ja ekologisempi ratkaisu hyödyntäessään maanvaraista viheraluetta ja olemassa olevia rakenteita. Myös yksityisillä tonteilla tapahtuvan kaupunkiviljelyn edistämistä on etunsa. Hyötyviljely elävöittää kaupunkikuvaa, tarjoaa mahdollisuuksia lähiruuan tuottamiseen, käsillä tekemiseen ja luontokokemuksiin kaupungissa.

Kaupungissa tapahtuva hyötyviljely on monin tavoin kannatettava asia. Periaatteessa asemakaavat eivät aseta esteitä tonteilla tapahtuvalle pienimuotoiselle kaupunkiviljelylle. Hyötykasveja voi nykyisin viljellä niin omakoti-, rivi- kuin kerrostalojen piholla, terasseilla ja parvekkeilla. Kerrostalojen pihojen istutettavia tontinosia voidaan hyödyntää tähän tarkoitukseen. Kerrostaloyhtiöt voivat halutessaan käyttää pihojaan hyötyviljelyyn. Kaupunkiviljelystä kiinnostuneet asukkaat, taloyhtiöt ja yhdistykset voivat olla aktiivisia ja etsiä kaupunkiviljelyyn sopivia alueita ja esittää niiden ottamista viljelykäyttöön. Myös kaupungin vuokratalojen pihuille voisi suunnitella hyötykasveille ja hedelmäpuille sopivia alueita, joita asukkaat voisivat itse viljellä.

Asemakaavan mahdollisuudet edistää kaupunkiviljelyä ovat rajoitetut etenkin jo rakennettujen alueiden osalta. Väljien lähiöiden ja asuinalueiden tiivistämis- ja korjaushankkeissa voidaan kuitenkin etsiä kaupunkiviljelyyn sopivia puisto- ja piha-alueita sekä selvittää parvekkeiden, terrassien ja kattojen korjaus- tai uudistustöiden yhteydessä niiden sopivuutta hyötyviljelykäyttöön. Näin voidaan kohentaa myös alueiden kaupunkikuvaa ja toiminnallista viihtyisyyttä. Ns. joutomaina pidetyt alueet saattavat olla esim. luonnontilaisia viheraluekaistaleita, jotka toimivat viheryhteyksinä puistoalueelta toiselle, liikenteen suojaviheralueita, rakentamattomia tontteja tai vajaakäyttöisiä pysäköintialueita. Joutomaat ovat siten myös



eriluonteisia esi- ja kantakaupungissa. Suojaviheralueita lukuun ottamatta osa niistä saattaa soveltua pysyvään tai väliaikaiseen kaupunkiviljelykäyttöön. Rakennusvirasto vastaa hallinnoinnista ja toteutuksen suunnittelusta yleisillä alueilla. Joutomaiksi koetut alueet ovat myös potentiaalisia täydennysrakentamisalueita kaupunkirakennetta tiivistettäessä.

Muutamissa tehdyissä ja parhaillaan tekeillä olevissa asemakaavoissa on otettu huomioon myös hyötyviljelyn näkökulma. Esimerkiksi Vuosaaren Omenamäen uuden pientaloalueen asemakaavassa edellytettiin jo kymmenen vuotta sitten yhden hedelmäpuun istuttamista kutakin asuinrakennusta kohden. Eko-Viikissä on asunnoille kaavoitettu omia kasvihuoneita, pihoja sekä asuntojen läheisyyteen asukkaille tarkoitettuja viljelypalstoja.

Asemakaavamääräyksillä voidaan tiivistyvissäkin kaupunkirakenteessa edistää pienien pihojen tai puistoalueiden kaupunkiviljelykäyttöä. Esimerkiksi Honkasuolle suunnitellun 1 500 asukkaan kaupunkikylän asemakaavassa on varattu asuinkorttelin viereiseen puistoon vanhalle peltoalueelle viljelypalsta-alue. Kuninkaantammen asemakaavaehdotuksessa puolestaan edellytetään, että tiiviisti rakennettavan keskusta-alueen keskeisestä puistosta varataan tilaa kaupunkiviljelyyn. Lisäksi alueen asuinrakennusten korttelialueilla tulee rakentamattomat tontinosat ja ne osat pihakannesta, joita ei käytetä leikkipaikkoina tai kulkuteinä, säilyttää luonnonmukaisina, osoittaa asukkaiden viljelyalueeksi tai istuttaa. Istutuksissa tulee käyttää joko alueen luontaista kasvillisuutta ja luonnonpuita tai hyötykasveja ja hedelmäpuita tai viherkattoja. Julkisiin rakennuksiin sekä kaikkiin yksikerroksisiin rakennusten osiin ja katoksiin edellytetään viherkattojen rakentamista.

Korkean rakentamisen ja pieniä pihoja kompensoivien kattoterassien yleistyessä tulee kattomaisema yhä tärkeämpään rooliin kaupungin viihtyisyyden lisääjänä, samoin kuin hyötyviljelyn mahdollistajana. Kaupungin viherkattostrategia on tarkoitus laatia virastojen yhteistyönä. Tässä yhteydessä voidaan myös selvittää mahdollisuutta viherkattojen hyötyviljelykäyttöön. Viherkattojen käyttö hyötyviljelyyn vaatii kuitenkin erityishuomiota ja -investointeja mm. kastelu- ja turvallisuushaasteisiin vastaamiseksi.

Kaupunkisuunnitteluvirasto ja -lautakunta pyrkivät omalta osaltaan luomaan edellytyksiä kaupunkiviljelylle asemakaavoituksen keinoin niin väljästi rakennetuilla vanhoilla asuinalueilla kuin uusilla tiiviimmin rakennetuilla asuinalueilla.

## Esittelijä

Valtuustoaloite

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

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

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

**Y-tunnus**  
  
**Tilinro**  
FI0680001200062637  
**Alv.nro**



Valtuutettu Maija Anttila ja 9 muuta valtuutettua ovat 10.10.2012 tehneet seuraavan aloitteen:

Kaupunkilaisten innostus omaehtoiseen viljelyyn ja lähiruoan tuotantoon on positiivista. Näitä mahdollisuuksia pitää tukea myös kaupungin toimesta. Yhtenä mahdollisuutena olisi selvittää, miten kerrostalojen tai rivitalojen väljille tonteille tai tonttien välisille ns. joutomaille voitaisiin luoda kaupunkiviljelyn mahdollisuuksia.

Allekirjoittaneet valtuutetut esittävät, että kaupunki tutkii miten taloyhtiöitä voitaisiin innostaa omien tonttiansa tai tonttien välisten maakaistaleiden viljelyyn tai puutarhapalstoihin.

### Lausuntopyyntö

Hallintokeskus on pyytänyt kaupunkisuunnittelulautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 1.3.2013 mennessä ja määräaika on jatkettu 12.3.2013 asti.

#### Esittelijä

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

#### Lisätiedot

Maria Jaakkola, toimistopäällikkö, puhelin: 310 37244  
maria.jaakkola(a)hel.fi  
Liisa Kuokkanen-Suomi, suunnittelija, puhelin: 310 37362  
liisa.kuokkanen-suomi(a)hel.fi

### Oheismateriaali

1 Anttila Maija valtuustoaloite Kvsto 10.10.2012 asia 38



4

**Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto ympäristökeskukselle  
vieraslajien linjauksista Helsingissä 2012-2016 (b-asia)**

HEL 2012-017199 T 11 01 04

**Päätösehdotus**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen antaa ympäristökeskukselle seuraavan lausunnon:

Vieraslajien torjunta liittyy ensisijaisesti maiseman ja ympäristön hoitoon. Kaavoituksen yhteydessä mahdollistetaan maankäytön muotoja, joista puisto- ja viheralueet sekä muu kaupunkivihreä kuten katuistutusten tilavaraukset saattavat luoda kasvualustan myös haitallisille vieraslajeille. Kaavamääräyksissä ei pääsääntöisesti puututa kasvilajiin, vaikkakin yleisten alueiden yleissuunnitelmissa, lähiympäristön suunnitteluohjeissa, rakentamistapaohjeissa ja erityisesti pihojen ja puistojen kunnostusohjeissa saatetaan esittää vaihtoehtoja tai ideoita toivotusta lajivalikoimasta. Syynä voi tällöin olla tietyn kaupunkikuvallisen ilmeen aikaansaaminen tai alueen historiallisista arvoista lähtevä tavoite säilyttää tiettyjä ominaispiirteitä.

Suuri osa haitallisista vieraskasvilajeista on alkuperältään koristekasveja, kuten Helsingin rannoille levittäytynyt kurtturehtiruusu, jättipalsami sekä jättiputki. Kurtturehtuista istutettiin paljon pihoihin 1950- ja 60-luvuilla, joten se on myös osa kulttuurihistoriaa ko. aikoina suunnitelluilla alueilla. Alueen ominaispiirteisiin kuuluvan lajiston säilyttämisen ja toisaalta haitallisten vieraslajien torjunnan välillä joudutaankin tällaisilla alueilla tekemään valintoja.

Mitä eläinlajiin tulee, haitalliset vieraslajit aiheuttavat tuhoa myös maiseman kulttuuriperinnölle (esimerkkinä kanien aiheuttamat vahingot keskustan historiallisten puistojen kasvillisuudelle), jonka vaaliminen on osa hyvän kaupungin suunnittelua. Näin ollen niiden torjuminen on tärkeä osa toivotun tulevaisuuden aikaansaamista.

Vieraslajistrategian tavoitteena on myös tehostaa kuntalaisille suunnattua tiedottamista, jotta he eivät tahattomasti tai tahallisesti levitä luontoon uusia vieraslajeja. Tässä tiedotuksessa olisi tärkeää tehdä asia maallikolle helpommin lähestyttäväksi valottamalla liitteenä ollutta linjausta paremmin esim. vieras- ja tulokaslajien välistä eroa ja tarvittavia toimenpiteitä toivotun lopputuloksen aikaansaamiseksi.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa laadittava Viheralueiden strateginen kehityskuva on asettanut yhdeksi tavoitteekseen monimuotoisen maiseman vaalimisen. Tämä sisältää maiseman kerroksellisuuden ja



erityisesti Helsingille tyypillisten ominaispiirteiden säilyttämisen uusien maisemien syntymisen rinnalla, sekä luonnon monimuotoisuuden huomioon ottaminen ekologisesti kestävästä kaupungin nimissä. Lajiston tietoinen ohjaaminen, johon kuuluu ei-toivottujen vieraslajien haitallisten vaikutusten ehkäiseminen, tukee näitä tavoitteita. Vieraslajistrategian käytännön toteuttamisesta tulevat pääosin vastaamaan muut hallintokunnat.

## Esittelijä

### Vieraslajien linjaukset Helsingissä 2012–2016

Helsingin vieraslajien linjausten tavoitteena on rajoittaa haitallisten vieraslajien aiheuttamia haittoja ja riskejä Helsingin luonnolle, luonnonvarojen kestäväälle hyödyntämiselle sekä elinkeinoille. Tavoitteena on toimia mahdollisimman varhaisessa vaiheessa haitallisten vieraslajien torjumiseksi, sekä luoda edellytykset Helsingissä jo asemansa vakiinnuttaneiden vieraslajien hoitotoimenpiteille. Vieraslajien linjaukset koskevat Helsingin kaupungin omistuksessa olevia alueita, tarkoittaen maa- ja vesialueita sijainnista riippumatta.

Vieraslajien linjaus on strateginen asiakirja. Linjausten päämääränä on kehittää seurantamenetelmiä sekä hoitotoimenpiteitä Helsingin kaupungin omistamilla alueilla oleville haitallisille vieraslajeille, mahdollistaa uusien haitallisten vieraslajien varhainen torjunta ja niiden saapumisen ennaltaehkäisy, sekä vieraslajien Helsingin kaupungille aiheuttaman riskin arvioiminen.

Vieraslajien linjausten toteutuksessa tullaan kehittämään riskinarviointijärjestelmä, jonka avulla voidaan arvioida vieraslajien haitallisuutta Helsingin kaupungin näkökulmasta. Riskinarvioinnin perusteella kohdennetaan toimenpiteitä etenkin Helsingin kaupungin kannalta haitallisimmiksi todettuihin vieraslajeihin. Toimenpiteet kootaan toimenpideohjelmiksi, joissa tullaan esittämään konkreettisia toimenpiteitä vieraslajien torjunnalle, sekä esitetään Helsingin kaupungin kannalta arvokkaita alueita jonne torjuntatoimia tullaan kohdentamaan. Vieraslajien linjaukset ovat myös osa kaupunginhallituksen hyväksymien LUMO-tavoitteiden toteutusta.

Helsingin vieraslajitilanne noudattaa pääsääntöisesti muun maan tilannetta. Helsingin alueella on kuitenkin tiettyjä vieraslajeja koskevia ongelmia, joiden aiheuttaman haitan määrä poikkeaa muun Suomen tilanteesta. Tällaisia esimerkkilajeja ovat mm. kani ja tulokaslajeista valkoposkihanhi sekä tietyt vieraskasvilajit kuten kurtutlehtiruusu. Nykytilanteessa näiden lajien torjuntaa ja niihin kohdistettavia toimenpiteitä säädellään valtion ohjauskeinoin (luonnonsuojelulaki ja -asetus, metsästyslaki), sekä kaupungin omien ohjeistusten kautta.



Kaikkiaan vieraslajien aiheuttamat taloudelliset menetykset ovat Suomessa vuosittain kymmeniä, jopa satoja miljoonia euroja. Euroopassa vuosittaisten menetysten arvioidaan olevan 12,5 miljardia euroa, ja maailmanlaajuisesti yli 1000 miljardia vuodessa, eli 2–3 prosenttia maailman bruttokansantuotteesta. Helsinki käyttää vieraslajien jatkuvaan torjuntaan vuositasolla noin 430 000 euroa. Todellinen haitallisten vieraslajien aiheuttama kulu on suurempi, kun huomioidaan hallinnon ja eri tahojen myös hallinnon ja eri tahojen työajasta, tutkimuksesta ja seurannasta, laadullisista ja määrällisistä tuotannon (sato ja saalis) menetyksistä sekä vahingoista ja vahinkojen korjaamisesta syntyvät kulut. Vieraslajit aiheuttavat nyt ja tulevaisuudessa merkittäviä kustannuksia kaupungin ylläpidossa. Helsinki on otollinen vieraslajeille, koska vieraslajeille on tarjolla rikkonaista maata, alueella on voimakasta ihmistoimintaa ja Helsinki on tärkeä taloudellinen ja kaupallinen kohde, jonka kautta kulkee liikennettä eri puolilta maailmaa.

Helsingillä on keskeinen rooli uusien vieraslajien saapumisen estämisessä ja jo täällä olevien vieraslajien leviämisen rajoittamisessa. Olennaista vieraslajien torjunnassa on estää uusien lajien pääsy ennalta. Jos vieraslaji kykenee muodostamaan uudelle alueelle lisääntymiskykyisen kannan, sen poistaminen luonnosta vaatii runsaasti resursseja ja poiston onnistumisen ennuste on huono. Esimerkiksi vesiympäristöstä on käytännössä mahdotonta saada poistettua sinne jo levinnyttä vieraslajia. Sama pätee myös maaympäristössä lisääntymiskykyisen kannan muodostaneisiin lajeihin, kuten jättipalsami, komea lupiini tai minkki.

Helsingin vieraslajien linjausten lähtökohtana on kansallisen vieraslajistrategian mukainen vieraslajien aiheuttamien ongelmien ennaltaehkäisy sekä haittojen varhainen torjunta. Nämä ovat yleensä myös kustannustehokkaimpia toimia vieraslajien torjunnassa. Ennaltaehkäisy sekä varhainen puuttuminen ovat kansallisen vieraslajistrategian ja Helsingin vieraslajien linjauksien menestyksekkään toteutuksen kannalta tärkeimpiä toimenpiteitä. Helsingin vieraslajien linjauksen aikatahtain asetetaan viiden vuoden jaksoihin. Ensimmäinen linjaus kattaa vuodet 2012–2016 ja vieraslajien linjausten päivitys seuraavalle viisivuotiskaudelle suoritetaan vuonna 2016. Helsingin vieraslajien linjauksen toteutusta koordinoi ja seuraa ympäristökeskus. Helsingin vieraslajien linjauksien toteuttamiseksi laaditaan riskinarvioinnit ja niiden perusteella toimenpide-ohjelmat erillisen aikataulun mukaan. Toimenpideohjelmat laaditaan siten, että niissä huomioidaan kansallisen vieraslajistrategian kaupungeille ja kunnille asettamien haitallisia vieraslajeja koskevien toimenpiteiden/viranomaisvastuiden toteutus.



26.02.2013

Akp/4

## Lausuntopyyntö

Ympäristölautakunta on pyytänyt kaupunkisuunnittelulautakuntaa antamaan asiasta lausunnon 15.3.2013 mennessä.

### Esittelijä

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

### Lisätiedot

Maria Jaakkola, toimistopäällikkö, puhelin: 310 37244  
maria.jaakkola(a)hel.fi

## Liitteet

1 Vieraslajien linjaukset Helsingissä 2012-2016

## Päätöshistoria

Helsingin Energian johtokunta 12.02.2013 § 4

HEL 2012-017199 T 11 01 04

### Päätös

Johtokunta päätti antaa asiasta ympäristölautakunnalle esittelijän ehdotuksen mukaisen lausunnon:

Vieraslajien linjausten tavoitteena on rajoittaa haitallisten vieraslajien riskejä Helsingin luonnolle, luonnonvarojen kestäväälle hyödyntämiselle sekä elinkeinoille. Vieraslajien linjausten toteutuksessa kehitetään riskinarviointimenetelmä arvioimaan niiden haitallisuutta Helsingissä. Helsingin Energia tukee vieraslajien linjausten mukaista ennakoivaa suhtautumista, riskinarvioinnin toteutusta ja aiheen tietokannan kokoamista.

### Esittelijä

Toimitusjohtaja  
Pekka Manninen

### Lisätiedot

Martti Hyvönen, Ympäristöjohtaja, puhelin: +358 9 617 2075  
martti.hyvonen(a)helen.fi

Ympäristölautakunta 08.01.2013 § 11

HEL 2012-017199 T 11 01 04

### Päätös





Ympäristölautakunta päätti lähettää ”Vieraslajien linjaukset Helsingissä 2012 -2016”-luonnoksen lausunnon antamista varten kaupunkisuunnittelulautakunnalle, kiinteistölautakunnalle, liikuntalautakunnalle, yleisten töiden lautakunnalle, teknisen palvelun lautakunnalle, opetuslautakunnalle, Helsingin satama-liikelaitoksen johtokunnalle, Helsingin energia-liikelaitoksen johtokunnalle, Helsingin seudun ympäristöpalvelut-kuntayhtymälle, Uudenmaan ELY-keskukselle, Espoon kaupungille, Vantaan kaupungille, Sipoon kunnalle, Vihdin kunnalle, Kirkkonummen kunnalle, Lohjan kaupungille, Inkoon kunnalle, Hangon kaupungille, Karkkilan kaupungille, Nurmijärven kunnalle, Porvoon kaupungille, sekä Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry:lle.

Lausunto pyydetään 15.3.2013 mennessä.

#### Käsittely

08.01.2013 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Esittelijä muutti esitystään siten, että Esittelijä-osuudessa kuudennen kappaleen toinen virke muutetaan muotoon ”Tällaisia esimerkkilajeja ovat mm. kani ja tulokaslajeista valkoposkihanhi sekä tietyt vieraskasvilajit kuten kurtturehdistys.”

#### Esittelijä

ympäristöpäällikkö  
Päivi Kippo-Edlund

#### Lisätiedot

Jari-pekka Pääkkönen, johtava ympäristötutkija, puhelin: +358 9 310 31536  
jari-pekka.paakkonen(a)hel.fi



**5**

**Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto toivomusponnosta, joka koskee Kruunuvuorenrannan uimarannan huoltorakennuksen laajentamista asemakaavassa esitetystä (b-asia)**

HEL 2012-014766 T 00 00 03

**Päätösehdotus**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Kruunuvuorenrantaan rakennetaan merellinen asuinalue 11 000 asukkaalle. Puolet alueesta jää virkistysalueiksi. Hieno sijainti, ympäröivät luontoalueet ja kartanopuistot sekä pitkä rantaviivan luovat edellytyksiä alueen kehittämiseksi myös merellisenä virkistyskeskuksena, joka tarjoaa erilaisia virkistysmahdollisuuksia myös muille helsinkiläisille. Suuri lahdenpoukamassa sijaitseva, komeita mäntyjä kasvava uimaranta on yksi houkuttelevista toiminta-alueista. Uimaranta on tarkoitus toteuttaa etupainotteisesti niin, että Kruunuvuorenrantaan muuttaville on tarjolla puretun öljysatamamiljöön vastapainona valmiita toiminnallisia virkistysalueita. Korkeatasoinen uimaranta voi houkutella käyttäjiä laajaltakin alueelta. Uimarannan liikenne voidaan hoitaa alkuvaiheessa Stansvikin kartanoalueen kautta.

Asemakaavassa nro 12080 uimaranta-alueelle on merkitty rakennettavan Stansvikin rantakadun varteen rakennusala 200 m<sup>2</sup> suurelle huoltorakennukselle, jonne saa sijoittaa myös kahvilan ja/tai kioskin. Kaupunkisuunnitteluvirasto ja liikuntavirasto tekivät yhteistyötä kaavaa laadittaessa, liikuntavirasto piti 200 m<sup>2</sup>:n suuruista huolto- yms. rakennusta sopivan kokoisena ottaen huomioon toteutuksen taloudelliset mahdollisuudet.

Kaupunkisuunnittelulautakunta pitää ehdotusta huoltorakennuksen laajentamisesta ja sen toimintojen monipuolistamisesta kannatettavana, mikäli hankkeelle on mahdollista saada rahoitus. Huoltorakennuksen laajentaminen edellyttää ratkaisusta riippuen joko poikkeamis päätöstä tai asemakaavan muutosta.

**Esittelijä**

**Toivomusponsi**

Kaupunginvaltuusto päätti 10.10.2012 hyväksyä Laajasalon kortteleiden nro 49277-49280 sekä kesämaja-, puisto-, leikkipuisto-, lähivirkistys-, uimaranta-, vesi- ja katualueita koskevan asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 12080.



26.02.2013

Akp/5

---

**Lausuntopyyntö**

Hallintokeskus on pyytänyt kaupunkisuunnittelulautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 15.3.2013 mennessä.

**Esittelijä**

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

**Lisätiedot**

Riitta Jalkanen, projektipäällikkö, puhelin: 310 37293  
riitta.jalkanen(a)hel.fi



**5**

**Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto toivomusponnosta, joka koskee ilmaislippujen järjestämistä sotaveteraani-ikäluokille HSL-alueella (b-asia)**

HEL 2012-016686 T 00 00 03

**Päätösehdotus**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon.

**Lausunto**

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) valmistelee uutta taksa- ja lippujärjestelmää, joka otetaan käyttöön vuoteen 2016 mennessä. Tässä yhteydessä tehdään pidemmän aikavälin tariffipoliittisia linjauksia koskevia selvityksiä.

Parhaillaan HSL:ssä on tekeillä yhteistyössä seudun kuntien kanssa työ, johon sisältyvät lippujen hinnoittelua, erityisryhmien alennus- ja vapaalippujen myöntämisperusteita sekä alennusten suuruutta koskevat selvitykset. Tavoitteena on yksinkertaistaa nykyistä lippujärjestelmää. Eräänä ehdotuksena on esitetty ratkaisua, jossa kunnat suoraan ostaisivat edelleen omille erityisryhmilleen maksuttomasti myönnettävät liput. Tällöin kunnat voisivat tarjota lippuja halutessaan erilaisin perustein.

Lähtökohtaisesti liikenne- ja sosiaalipoliittisesti jaettavia tukia ei tulisi yhdistää. Sosiaalisista syistä annettavat tuet tulisi jakaa sosiaalisen sektorin kanavien kautta, jolloin tuki kohdentuu paremmin tukea tarvitseville. Tällöin tukea tarvitsevat pääsisivät myös itse vaikuttamaan, mihin käytettynä heidän saamansa tuen arvo on suurin.

Liikennepoliittisesti tarkoituksenmukaista on ohjata iäkkäitä käyttämään joukkoliikennettä. Iän myötä toimintakyky henkilöauton kuljettajana heikkenee ja onnettomuusriski kasvaa. Iäkkäitä onkin syytä kannustaa ja ohjata henkilöauton sijasta liikkumaan yhä enemmän mm. jalan ja joukkoliikenteellä.

**Esittelijä**

**Toivomusponsi**

Talousarvioehdotusta vuodelle 2013 ja taloussuunnitelmaa vuosiksi 2013–2015 käsitellessään kaupunginvaltuusto hyväksyi seuraavan toivomusponnen:



Kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään mahdollisuus aloittaa neuvottelut muiden HSL-kuntien kanssa ilmaislippujen saamiseksi sotaveteraani-ikäluokille HSL-alueella. (Antti Valpas)

**Lausuntopyyntö**

Hallintokeskus on pyytänyt kaupunkisuunnittelulautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 28.2.2013 mennessä.

**Esittelijä**

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

**Lisätiedot**

Markku Granholm, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37121  
markku.granholm(a)hel.fi



**6**

**Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto valtuustoaloitteesta,  
joka koskee Heikkiläntie 2:n asiakaspysäköintipaikkojen  
palauttamista yritysten käyttöön (b-asia)**

HEL 2012-015501 T 00 00 03

**Päätösehdotus**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

**Lausunto**

Heikkilänaukiolla on voimassa 7.11.1985 vahvistettu asemakaava nro 8880, jossa aukio on varustettu katuaukion merkinnällä.

Käsitellessään Vattuniemen alustavaa asemakaavan muutosehdotusta 5.1.1984 kaupunkisuunnittelulautakunta edellytti, että Heikkilänaukiosta tehdään yksityiskohtainen suunnitelma. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi asemakaavan muutosehdotuksen yhteydessä 20.12.1984 myös aukiosuunnitelman, jonka pohjalta varsinainen katusuunnitelma valmistui myöhemmin. Aukiosuunnitelma tehtiin yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston, rakennusviraston, naapurikiinteistöjen omistajien sekä alueen asukkaiden kanssa.

Heikkilänaukiosta haluttiin alueen toiminnallinen keskus ja kaupunkikuvallinen kohokohta Vattuniemeen. Aukiosuunnitelmaa laadittaessa asukkaat vastustivat autopaikkojen sijoittamista suunnitelmaan ja kiinteistöjen omistajat puolestaan halusivat autot aukioille. Kompromissina muodostettiin aukion itäreunaan 24 auton pysäköintialue selkeästi jalankulkualueesta voimakkain istutuksin erotettuna. Muulla osalla aukiota autoliikenne estettiin kiinteillä ajoesteillä.

Liikerakennus osoitteeseen Heikkiläntie 2 valmistui vuonna 1988. Aukion käyttötarkoitus ja luonne olivat selvillä liikerakennuksen suunnittelun alkuvaiheesta lähtien. Aukiota on kuitenkin käytetty luvattomaan pysäköintiin sen valmistumisesta lähtien. 1990-luvun alkupuolella kiinteitä ajoesteitä jouduttiin lisäämään. Vuonna 1993 Kiinteistö Oy Heikkilänaukio ja Kiinteistö Oy Wavulinintie 1 ehdottivat katuaukion asemakaavan muuttamista siten, että aukiolla sallittaisiin pysäköinti. Tuolloin kaupunkisuunnittelulautakunta totesi, että voimassa oleva asemakaava ei estä autopaikkojen sijoittamista Heikkilänaukiolle, mutta aukio tulee säilyttää kokonaisuudessaan jalankulkuaukiona, eikä sitä tule muuttaa pysäköintialueeksi.



Heikkilänaukion ympäristön maankäytössä on tapahtunut muutoksia. Päivittäistavarakaupan aukeaminen Heikkiläntie 4:ssä lisäsi laittoman pysäköinnin ongelmia Heikkilänaukiolla. Muutama vuosi sitten poliisin toivomuksesta aukion reunaan lisättiin tilapäisesti betoniporsaita. Syynä tähän olivat laittoman pysäköinnin aiheuttamat vaaratilanteet jalankulkualueella.

Lähimmät yleisen pysäköintialueen pysäköintipaikat sijaitsevat aukion itäreunassa noin 30 metrin päässä Heikkiläntie 2 liikerakennuksen itäreunasta. Kyseisillä pysäköintipaikoilla (24 kpl) pysäköinti on rajoitettu tuntiin maanantaista perjantaihin kello 8 - 19 ja lauantaisin kello 8 - 15 välisenä aikana. Itälahdenkadun ja Wavulinintien lounaiskulmassa sijaitsevalla yleisellä pysäköintialueella on noin 20 paikkaa, joilla pysäköinti on rajoitettu kahteen tuntiin maanantaista perjantaihin kello 8 - 17. Näiltä paikoilta on hieman pidempi matka Heikkilänaukion yrityksiin. Vattuniemen kadunvarsipaikoilla pysäköintiä ei pääsääntöisesti ole rajoitettu. Heikkiläntie 2 pihalla on noin 10 ja autohallissa noin 90 autopaikkaa, joiden käytöstä kiinteistö päättää itse.

Helsingissä on kartoitettu kohteita, jotka voidaan toteuttaa Euroopassa yleistyneen yhteisen tilan (Shared Space) suunnitteluperiaatteita noudattaen. Yhteistyötilaisuuksissa Lauttasaari-Seuralle ja Lauttasaaren Yrittäjille on alustavasti esitelty ajatusta Heikkilänaukion soveltumisesta tällaiseksi kohteeksi. Varsinainen suunnittelu aukion soveltumisesta yhteiseksi tilaksi käynnistyy vuoden 2013 aikana ja se tullaan tekemään yhteistyössä asukkaiden ja yrittäjien edustajien kanssa. Tuossa yhteydessä selvitetään myös mahdollisuus pysäköintipaikkojen uudelleen järjestelemiseksi. Tavoitteena on, että Heikkilänaukion luonne alueen toiminnallisena keskuksena toteutuu nykyistä paremmin ja, että mahdolliset järjestelyt voidaan toteuttaa siinä vaiheessa, kun Heikkilänaukion peruskorjaus tulee muutenkin ajankohtaiseksi. Heikkilänaukio on perusparannuskohteena rakennusviraston laatimassa Lauttasaaren aluesuunnitelmassa, mutta sitä ei ole vielä ajoitettu investointiohjelmaan.

## Tiivistelmä

Heikkilänaukio on ollut jalankulkualuetta noin 25 vuotta. Heikkilänaukion soveltuvuutta yhteiseksi tilaksi (shared space) tutkitaan. Samassa yhteydessä selvitetään mahdollisuus pysäköintipaikkojen uudelleen järjestelemiseksi.

## Esittelijä

Valtuustoaloite

Valtuutetut Seppo Kanerva, Sirpa Asko-Seljavaara ja Ulla-Marja Urho ovat tehneet seuraavan valtuustoaloitteen:



"Helsingin Lauttasaaren Heikkiläntie 2:ssa sijaitsee kolme liikeyritystä, jotka kaikki tarvitsevat asiakaspysäköintitilaa. Alueella oleva Bar 52 tarvitsee etenkin lounasaikaan ruokailijoille pysäköintitilaa. Yritystalossa oleva Lauttasaaren Kirkkoapteekki puolestaan tarvitsee koko päivän tällaista pysäköintialuetta. Apteekkiin tuodaan sairaita tai muita lääkkeitä tarvitsevia usein taxilla. Liikuntavammaiset joutuvat kävelemään pitkän matkan jalkakäytävältä alueen poikki apteekkiin syksyn liukkaissa keleissä. Kun alue on suljettu, ei sitä kukaan hiekoitakaan. Taxit jäävät jalkakäytävälle tukokseksi. Kyseinen alue oli aiemmin pysäköinnin mahdollistava. Sitten se suljettiin parilla betoniporsaalla ja alueelle saapuivat pysäköinninvalvojat sakottamaan alueelle uskaltaneita ja jalkakäytävälle pysäköiviä. Alueen yrittäjät ovat ymmällään ja kokevat asian kiusanteoksi ja elinkeinotoiminnan häiritsemiseksi. Edellä mainitun johdosta esitämme, että Helsingin kaupunki ryhtyisi pikaisesti toimenpiteisiin kyseisen alueen muuttamiseksi yhden tunnin määräaikaiseksi pysäköintialueeksi."

#### Lausuntopyyntö

Hallintokeskus on pyytänyt kaupunkisuunnittelulautakuntaa antamaan asiasta lausunnon 8.3.2013 mennessä.

#### Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

Jouni Korhonen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37080  
jouni.korhonen(a)hel.fi





**7**

**Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto Merihaan raitiotielinjan selvittämistä koskevasta valtuustoaloitteesta (b-asia)**

HEL 2012-012536 T 00 00 03

**Päätösehdotus**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

**Lausunto**

Merihakaa palvelevaksi raitiolinjaksi on useita vaihtoehtoja. Käynnissä olevaan Sompasaaren ja keskustan välisen raitiotieyhteyden vaihtoehtojen tarkasteluun sisältyy Merihakaakin palveleva linjaus Hakaniemen rantaan. Mikäli tämän selvityksen perusteella päädytään muuhun vaihtoehtoon, Merihakaa palveleva raitiolinja olisi mahdollista toteuttaa myös Kalasatamasta Hanasaaren kautta.

Edellytyksenä Merihakaa palvelevan raitiolinjan toteutumiselle on riittävän suuri matkustajakysyntä. Raitioteiden infrastruktuurin ja vaunujen investointien kuolettamiseksi raitiolinjojen on oltava kokopäiväisesti kuormitettuja suurien matkustajamäärien runkolinjoja. Merihaan raitioyhteyden toteutuminen ratkeaa osana raitioliikenteen koko kaupunkia koskevia kehittämissuunnitelmia.

**Esittelijä**

**Valtuustoaloite**

Kaupunginvaltuuston kokouksessa 12.9.2012 Tarja Kantola ym. tekivät seuraavan aloitteen:

"Helsingin joukkoliikenteen järjestämisen keskeinen osa on raitioverkko. Ratikat ja ratikkalinjat ovat suosittuja kulkuvälineenä ja ratikkaverkko yhdistää kaupunginosia tehokkaalla tavalla.

Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Kalasataman tulevaa raitiotielinjausta ja muita uusia linjoja suunniteltaessa selvitetään raitiotielinjan vetäminen Merihaan läpi."

**Lausuntopyyntö**

Hallintokeskus on pyytänyt kaupunkisuunnittelulautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 1.3.2013 mennessä.

**Esittelijä**

liikennesuunnittelupäällikkö



26.02.2013

Lsp/7

Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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



26.02.2013

Pj/1

**1**

**Kaupunkisuunnittelulautakunnan seminaari 12.3.2013**

HEL 2013-002571 T 00 00 02

**Päätösehdotus**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen pitää yleiskaavan teemaseminaarin tiistaina 12.3.2013 lautakunnan kokouksen jälkeen. Paikka ilmoitetaan myöhemmin.

Esittelijä

puheenjohtaja  
Risto Rautava

Lisätiedot

Rikhard Manninen, yleiskaavapäällikkö, puhelin: 310 37160  
rikhard.manninen(a)hel.fi