



Tekninen lautakunta

17.11.2021

## Kokoustiedot

Aika 17.11.2021 klo 17:00 - 19:45

Paikka Kaupunginhallituksen kokoushuone, Virastopiha 2 C, 1. kerros, Espoon keskus

## Saapuvilla olleet

Läsnä	Grönroos Simo	puheenjohtaja	
	Ahonvala Riikka	jäsen	
	Granberg Fred	jäsen	
	Halkosaari Tommi	jäsen	
	Hanhela Heidi	jäsen	
	Heikkinen Hannu	jäsen	
	Ilkko-Ervasti Pauliina	jäsen	
	Lindy Camilla	jäsen	
	Palomäki Ulla	jäsen	
	Pentikäinen Aulikki	varapuheenjohtaja	
	Seppä Heikki	jäsen	
	Siivola Marjaana	jäsen	
	Sorri Mikael	varajäsen	
	Elo Tiina	kaupunginhallituksen varaedustaja	poistui klo 18.50 / 109 §
	Virolainen Juho	nuorisovaltuuston edustaja	
	Vidgren Katja	henkilöstön edustaja	poistui klo 18.30 / 107 §
	Tanska Harri	kaupunkitekniikan johtaja	
	Rauhala Esa	katupäällikkö	
	Haase Meri	lakimies	
	Piirainen Ari	kaupungingeodeetti	
	Pelkonen Juha K	infrapalvelupäällikkö	
	Virtanen Timo	hallintopäällikkö, sihteeri	

Allekirjoitukset

Simo Grönroos  
puheenjohtaja

Aulikki Pentikäinen  
puheenjohtaja, 109 §

Timo Virtanen  
sihteeri

Pöytäkirja tarkastettu ja hyväksytty

Hannu Heikkinen  
pöytäkirjan tarkastaja

Pöytäkirjan nähtävänäolo

Tämä pöytäkirja on julkaistu yleisessä tietoverkossa 25.11.2021.

**Käsitellyt asiat**

<b>Pykälä</b>	<b>Liite</b>	<b>Otsikko</b>	<b>Sivu</b>
§ 104		Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen	4
§ 105		Pöytäkirjan tarkastajan valinta	5
§ 106	1, 2	Teknisen lautakunnan lokakuun 2021 osavuosikatsaus	6
§ 107	3	Valtuustoaloite liikenneturvallisuuden parantamisesta koulujen läheisyydessä (kh/kv-asia)	8
§ 108	4	Valtuustoaloite suojaiteiden turvallisuuden parantamiseksi kääntyvän liikenteen risteyksissä (kh-asia)	12
§ 109		Valtuustoaloite kokeilusta, jossa talvella kevyenliikenteen väylille tehdään hiihtolatuja (kh-asia)	16
§ 110		Valtuustoaloite kaupunkiviihtyvyyden lisäämiseksi puita istuttamalla (kh/kv-asia)	19
§ 111	5	Lausunnon antaminen Helsingin hallinto-oikeudelle valituksesta, jonka kohteena on Espoon kaupungin teknisen lautakunnan 25.8.2021 pidetyssä kokouksessa § 79 kohdalla tekemä päätös Kaupunginkallio 41. kaupunginosan korttelin 41008 osan tonttijaon muutoksen hyväksymispäätöstä koskevan oikaisuvaatimuksen hylkäämisestä	24
§ 112	6	Selvityksen antaminen Etelä-Suomen aluehallintovirastolle kantelusta, joka koskee Espoon kaupungin hiekan poistamista katualueilta	31
§ 113		Lausuntoja, päätöksiä ja kirjelmiä	35
§ 114		Viranhaltijoiden päätökset	36

§ 104

**Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen**

**Päätös**

Puheenjohtaja totesi kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

**Selostus**

Tekninen lautakunta oli kutsuttu koolle puheenjohtajan allekirjoittamalla 11.11.2021 päivätyllä jäsenille, varajäsenille, kaupunginhallituksen puheenjohtajalle sekä kaupunginhallituksen, nuorisovaltuuston ja henkilöstön lautakuntaan osoittamille edustajille toimitetulla kokouskutsulla.

Espoon kaupunki

Pöytäkirja

5/40

Tekninen lautakunta

§ 105

17.11.2021

§ 105

## **Pöytäkirjan tarkastajan valinta**

**Päätös**

Pöytäkirjan tarkastajaksi valittiin Hannu Heikkinen.

Espoon kaupunki

Pöytäkirja

6/40

Tekninen lautakunta

§ 106

17.11.2021

6747/02.02.02/2020

Tekninen lautakunta 17.11.2021 § 106

§ 106

## **Teknisen lautakunnan lokakuun 2021 osavuositarkastus**

Valmistelijat / lisätiedot:  
Järner Kim

etunimi.sukunimi@espoo.fi  
Vaihde 09 816 21

### **Päätösehdotus**

Kaupunkitekniikan johtaja Tanska Harri

Tekninen lautakunta merkitsee tiedoksi teknisen lautakunnan lokakuun 2021 osavuositarkastuksen.

### **Käsittely**

Esittelijä täsmensi kokouksessa tulostavoitteita koskevaa liitettä uusiutuvan polttoaineen käytön seurannan osalta.

### **Päätös**

Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

### **Selostus**

Valtuuston 3.12.2020 hyväksymä vuoden 2021 talousarvio sekä taloussuunnitelma edellyttää, että kaupunginhallitukselle ja valtuustolle laaditaan huhti-, heinä- ja lokakuun lopun tilanteesta kuukausiraporttia laajempi osavuositarkastus. Osavuositarkastus sisältää laajemman analyysin tulostavoitteiden sekä määrärahojen ja tuloarvioiden toteutumisesta. Lokakuun osavuositarkastuksen perusteella viedään tulostavoitteiden, määrärahojen ja tuloarvioiden poikkeamat sekä määrärahojen muutosesitykset valtuuston käsiteltäviksi.

Osavuositarkastus tuodaan lautakuntien ja johtokuntien käsittelyyn omana lista-asianaan.

Teknisen lautakunnan lokakuun 2021 osavuositarkastus sisältää tarkastuksen talousarvion ennustetusta koko vuoden toteumasta sekä käyttötalouden että investointien osalta.

Kaupunginhallitus käsittelee lokakuun 2021 osavuositarkastuksen 29.11.2021 ja valtuusto 13.12.2021.

**Teknisen lautakunnan (pl. ulkopuoliset työt ja rakentamisen sisäiset palvelut) tulojen ja menojen toteutuminen**

Teknisen lautakunnan tulot ovat talousarvion mukaan 42,8 milj. euroa ja toteuma lokakuun lopussa on 35,4 milj. euroa (82,7 %). Tulojen ennustetaan toteutuvan muutetun talousarvion mukaisesti, koska tulokertymä painottuu loppuvuoteen.

Talousarvion mukaan, Teknisen lautakunnan menot ovat 60,1 milj. euroa ja toteuma lokakuun lopussa on 49,1 milj. euroa (81,7 %). Menojen ennustetaan toteutuvan talousarvion mukaisesti.

Teknisen lautakunnan lokakuun 2021 osavuosisikatsaus on liitteenä.

**Teknisen lautakunnan investointien toteutuminen**

Teknisen lautakunnan muutetun talousarvion kiinteiden rakenteiden ja laitteiden investoinnit ovat yhteensä 124,3 milj. euroa. Lokakuun lopussa investointeja oli toteutunut 101,9 milj. euroa (81,9 %). Investointien ennustetaan toteutuvan muutetun talousarvion mukaisena.

Talousarvion kone ja kalustoinvestointien määräraha on 0,65 milj. euroa. Kone ja kalustoinvestointeja oli toteutunut 0,15 milj. euroa (23,1 %) lokakuun lopussa. Talousarvion ennustetaan toteutuvan.

**Päätöshistoria****Liitteet**

- 1 Teknisen lautakunnan vuoden 2021 lokakuun osavuosisikatsaus
- 2 Kaupunkitekniikan keskuksen tulostavoitteiden toteutumisen seuranta, lokakuu 2021

**Oheismateriaali****Tiedoksi**

Tekninen lautakunta 17.11.2021 § 107

§ 107

## **Valtuustoaloite liikenneturvallisuuden parantamisesta koulujen läheisyydessä (kh/kv-asia)**

Valmistelijat / lisätiedot:  
Nyberg Johanna  
Markkola Jenny  
etunimi.sukunimi@espoo.fi  
Vaihde 09 816 21

### **Päätösehdotus**

Kaupunkitekniiikan johtaja Tanska Harri

Tekninen lautakunta ehdottaa kaupunginhallitukselle ehdotettavaksi edelleen valtuustolle, että valtuusto merkitsee selostusosan tiedoksi vastauksena valtuutettu Pia Kauman ym. 26.4.2021 tekemään valtuustoaloitteeseen liikenneturvallisuuden parantamisesta koulujen läheisyydessä ja toteaa aloitteen loppuun käsitellyksi.

### **Käsittely**

Esittelijä lisäsi kokouksessa vastaukseen seuraavan liitteen: *”Espoossa vuosina 2016–2020 tapahtuneet jalankulku-, polkupyörä- ja moponnettomuudet.”*

### **Päätös**

Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

### **Selostus**

#### **Valtuustoaloite**

Pia Kauma ja 31 muuta valtuutettua ovat jättäneet 26.4.2021 valtuustoaloitteen liikenneturvallisuuden parantamisesta koulujen läheisyydessä. Aloitteessa ehdotetaan seuraavaa:

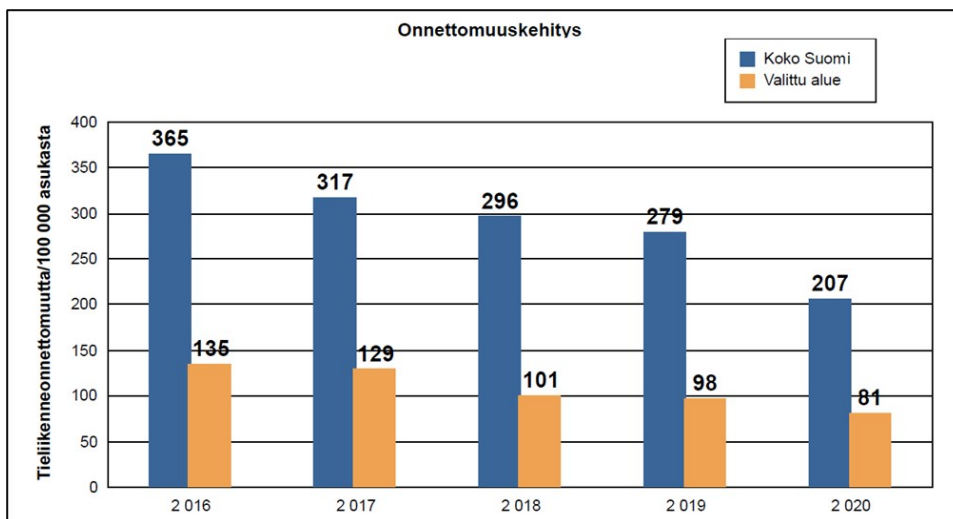
”Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että kaupunginhallitus ryhtyy viipymättä toimiin kartoittaakseen erityisesti koulujen läheiset vaaralliset risteysalueet ja tieosuudet. Edelleen esitämme, että kartoituksen tuloksena havaittujen vaarallisten risteysalueiden ja tieosuuksien liikenneturvallisuutta ryhdytään Espoossa järjestelmällisesti parantamaan kaupungin ylläpitämällä teillä.”

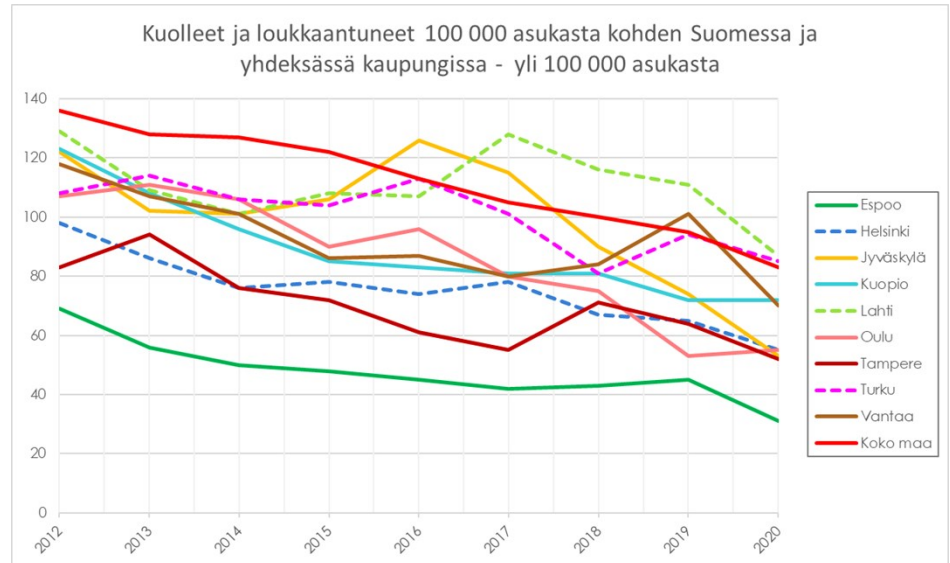


### Vastaus valtuustoaloitteeseen

Espoon kaupungin alueella tapahtui vuonna 2020 poliisin tilastojen mukaan yhteensä 223 liikenneonnettomuutta. Liittymissä tapahtui 73 onnettomuutta eli noin 32 % kaikista onnettomuuksista. Vuonna 2020 liittymäonnettomuuksissa onnettomuuspaikalla oli useimmiten kärkikolmio (27 kpl) tai liikennevalot (23 kpl). Suojateillä tapahtui 27 onnettomuutta, joista henkilövahinkoihin johti 21.

Espoon liikenneturvallisuus on parantunut pitkällä aikavälillä. Liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä on vähentynyt yli 70 prosentilla vuodesta 1990 vuoteen 2020. Samaan aikaan kaupungin asukas- ja automäärät ovat kasvaneet runsaasti. Espoossa tapahtuu liikenneonnettomuuksia asukaslukuun suhteutettuna hyvin vähän - noin 67 prosenttia vähemmän kuin koko maassa keskimäärin (kuvat alla).





Liikenneonnettomuuksien väheneminen on määrätietoisen työn tulosta. Turvallisista ratkaisuja luodaan jo asemakaavoituksessa, katujen suunnittelussa ja rakentamisessa niin jalankulun ja pyöräilyn kuin ajoneuvoliikenteenkin osalta. Turvallisuutta lisätään myös katuverkon porrastetulla nopeusrajoitusjärjestelmällä ja muulla liikenteenohjauksella sekä rakentamalla erilaisia hidasteita. Myös Espoon kaupunkirakenne on omiaan edistämään liikenneturvallisuutta. Kävely- ja pyöräteitä Espoossa on yhteensä lähes 950 kilometriä ja valaistuja puistoreittejä noin 300 kilometriä. Kävely- ja pyöräteitä on talvikunnossapidossa 900 kilometriä ja puistoraitteja 150 kilometriä.

Onnettomuuksien seurannalla, tilastoinnilla ja analysoinnilla saamme tietoa niistä kohteista, joissa turvallisuutta parantavia toimia tarvitaan kaikkein eniten. Myös asukkaiden yhteydenotot ja aloitteet ovat osa liikenneturvallisuustyötä. Espoon kaupunkitekniikan keskus tekee yhteistyötä koulujen kanssa koulureittien liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Kaupunkitekniikan keskus on kerännyt koululaisten vanhemmilta mielipiteitä koetuista riskipaikoista sekä laatinut toimenpidesuunnitelman liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä.

Liikennevalojen rakentaminen on yksi tapa parantaa liittymän turvallisuutta. Liikennevalojen suunnittelussa huomioidaan aina kaikki käyttäjäryhmät ja niiden turvallisuus. Liikennevalosuunnittelun lähtötilanteessa kartoitetaan liittymien erityispiirteet ja kaupunkiympäristö. Liikennevalosuunnittelun lähtökohdaksi selvitetään, sijaitseeko risteys vilkkaan koulureitin varrella. Liikennevalosuunnittelun vakioitu tapa on, että suojatien vihreä valo syttyy yhden sekunnin ennen saman suuntaisen moottoriajoneuvoliikenteen vihreän alkamista. Jos kohteessa on paljon jalankulkijoita, ja etenkin lapsia, silloin liikennevalot ohjelmoidaan usein siten, että jalankulkijat saavat vihreän valon jo kolme sekuntia ennen ajoneuvoja. Tässä

tilanteessa jalankulkijat ehtivät kävelemään paljon pidemmälle suojatiellä, ennen kuin autoilijat pääsevät liikkeelle. Tällöin autoilijoilla on hyvin aikaa huomata tietä ylittävät jalankulkijat.

Jalankulkijoiden ja saman suunnan ajoneuvojen samanaikainen vihreä valo on vakiintunut tapa liikenteenohjauksessa liikenteen sujuvuuden takaamiseksi. Näiden vihreiden vaiheiden jakaminen eri vaiheisiin lisää liikenteen kiertoaikaa ja sen seurauksena riskinottoa ja punaisia päin ajamista. Eritystapauksissa moottoriajoneuvoliikenne voidaan ohjata erillisellä nuolivalolla, jolloin jalankulkijoille näytetään punaista. On kuitenkin kaikkien etu, että eri risteysten liikennevalojen toimintalogiikka on mahdollisimman samanlainen toisiinsa nähden. Tällöin valojen toiminta on ennakoitavaa, joka minimoi riskiä vaaratilanteille. Riskejä pyritään minimoimaan myös katu ympäristön suunnittelulla ja liikenneohjauslaitteiden sijoittelulla. Esimerkiksi riittävä valaistus ja näköesteiden poistaminen luo hyvän näkymän risteykseen.

Liikennevalo-ohjatuissa liittymissä ei käytetä ajohidasteita, koska valot toimivat itsessään hidasteena. Ajohidasteen käyttäminen luo riskin peräänajo-onnettomuuksille. Jonon kertyessä punaisiin valoihin ja jonon lähtiessä liikkeelle vihreä vaihduttua, hidaste aiheuttaa jarrutuksen liikkeellelähdessä. Hidaste luo myös ristiriidan vihreän valon kanssa.

Erilaiset vilkkuvalot ja suojateiden varoitusjärjestelmät ovat yleistyneet 2010-luvulla. Näitä on käytetty myös Espoossa parantamaan suojateiden havaittavuutta erityisissä ongelmakohteissa. Erilaisten varoitusjärjestelmien käyttö ei ole kuitenkaan täysin ongelmaton, minkä takia niitä ei tulla ottamaan laajemmin käyttöön Espoossa. Ongelmat ovat mm. laitteiden heikko toimintavarmuus sekä se, että laitteet voivat luoda virheellisen turvallisuuden tunteen lapsille ja muille jalankulkijoille.

## Päätöshistoria

## Liitteet

- Espoossa vuosina 2016–2020 tapahtuneet jalankulku-, polkupyörä- ja mopo-onnettomuudet

## Oheismateriaali

- Valtuustoaloite liikenneturvallisuuden parantaminen koulujen läheisyydessä
- (ei julkaista, henkilötietoja) Valtuustoaloitteen allekirjoittajat

## Tiedoksi

Espoon kaupunki

Pöytäkirja

12/40

Tekninen lautakunta

§ 108

17.11.2021

10548/08.00.00/2021

Tekninen lautakunta 17.11.2021 § 108

§ 108

## **Valtuustoaloite suojateiden turvallisuuden parantamiseksi kääntyvän liikenteen risteyksissä (kh-asia)**

Valmistelijat / lisätiedot:  
Nyberg Johanna  
Markkola Jenny  
etunimi.sukunimi@espoo.fi  
Vaihde 09 816 21

### **Päätösehdotus**

Kaupunkitekniiikan johtaja Tanska Harri

Tekninen lautakunta ehdottaa, että kaupunginhallitus merkitsee selostusosan tiedoksi vastauksena valtuutettu Henna Kajavan ym. 13.9.2021 tekemään valtuustoaloitteeseen suojateiden turvallisuuden parantamiseksi kääntyvän liikenteen risteyksissä ja toteaa aloitteen loppuun käsitellyksi.

### **Käsittely**

Esittelijä lisäsi kokouksessa vastaukseen seuraavan liitteen: *"Vuosina 2016–2020 tapahtuneet jalankulku-, polkupyörä- ja mopo-onnettomuudet Espoossa."*

### **Päätös**

Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

### **Selostus**

#### **Valtuustoaloite**

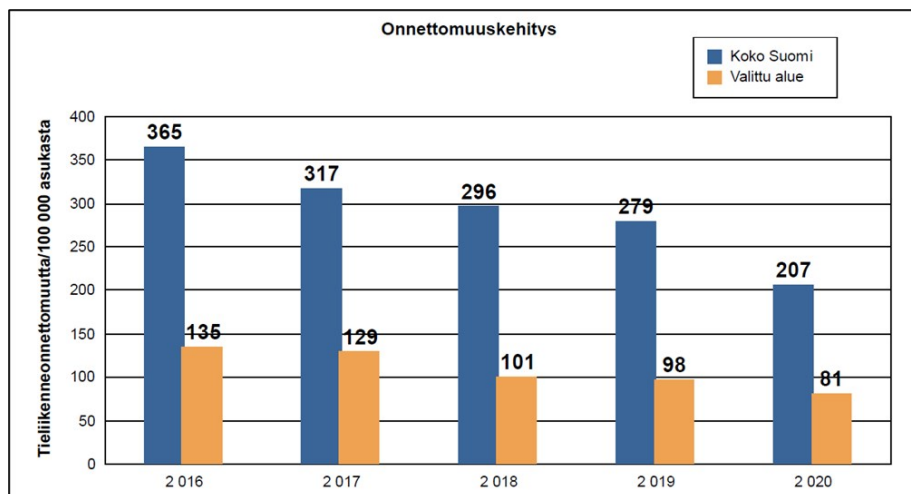
Valtuutettu Henna Kajava ja 11 muuta valtuutettua ovat tehneet 13.9.2021 valtuustoaloitteen suojateiden turvallisuuden parantamiseksi kääntyvän liikenteen risteyksissä.

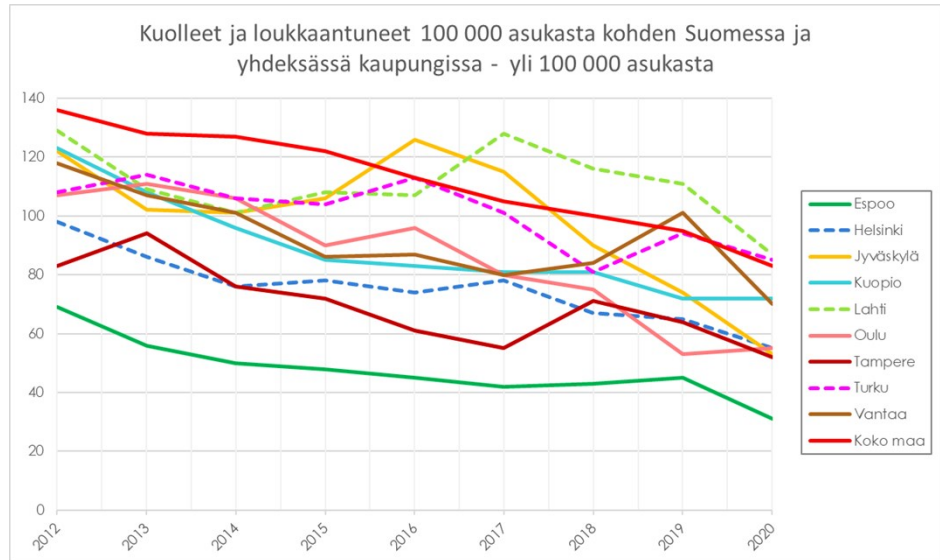
Allekirjoittaneet esittävät, että Espoo ryhtyy parantamaan liikenneturvallisuutta suojateilla, joiden ympäristössä liikkuu paljon lapsia ja nuoria risteysalueilla, joilla suojateille kääntyy moottoriajoneuvoliikennettä. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden parantaminen aloitetaan paikoista, joissa on jo tapahtunut onnettomuuksia.

### Vastaus valtuustoaloitteeseen

Espoon kaupungin alueella tapahtui vuonna 2020 poliisin tilastojen mukaan yhteensä 223 liikenneonnettomuutta. Liittymissä tapahtui 73 onnettomuutta eli noin 32 % kaikista onnettomuuksista. Vuonna 2020 liittymäonnettomuuksissa onnettomuuspaikalla oli useimmiten kärkikolmio (27 kpl) tai liikennevalot (23 kpl). Suojateillä tapahtui 27 onnettomuutta, joista henkilövahinkoihin johti 21.

Espoon liikenneturvallisuus on parantunut pitkällä aikavälillä. Liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä on vähentynyt yli 70 prosentilla vuodesta 1990 vuoteen 2020. Samaan aikaan kaupungin asukas- ja automäärät ovat kasvaneet runsaasti. Espoossa tapahtuu liikenneonnettomuuksia asukaslukuun suhteutettuna hyvin vähän - noin 67 prosenttia vähemmän kuin koko maassa keskimäärin (kuvat alla).





Liikenneonnettomuuksien väheneminen on määrätietoisen työn tulosta. Turvallisia ratkaisuja luodaan jo asemakaavoituksessa, katujen suunnittelussa ja rakentamisessa niin jalankulun ja pyöräilyn kuin ajoneuvoliikenteenkin osalta. Turvallisuutta lisätään myös katuverkon porrastetulla nopeusrajoitusjärjestelmällä ja muulla liikenteenohjauksella sekä rakentamalla erilaisia hidasteita. Myös Espoon kaupunkirakenne on omiaan edistämään liikenneturvallisuutta. Kävely- ja pyöräteitä Espoossa on yhteensä lähes 950 kilometriä ja valaistuja puistoreittejä noin 300 kilometriä. Kävely- ja pyöräteitä on talvikunnossapidossa 900 kilometriä ja puistoraitteja 150 kilometriä.

Onnettomuuksien seurannalla, tilastoinnilla ja analysoinnilla saamme tietoa niistä kohteista, joissa turvallisuutta parantavia toimia tarvitaan kaikkein eniten. Myös asukkaiden yhteydenotot ja aloitteet ovat osa liikenneturvallisuustyötä. Espoon Kaupunkitekniikan keskus tekee yhteistyötä koulujen kanssa koulureittien liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Kaupunkitekniikan keskus on kerännyt koululaisten vanhemmilta meilipiteitä koetuista riskipaikoista sekä laatinut toimenpidesuunnitelman liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä.

Liikennevalojen rakentaminen on yksi tapa parantaa liittymän turvallisuutta. Liikennevalojen suunnittelussa huomioidaan aina kaikki käyttäjäryhmät ja niiden turvallisuus. Liikennevalosuunnittelun lähtötilanteessa kartoitetaan liittymien erityispiirteet ja kaupunkiympäristö. Liikennevalosuunnittelun lähtökohdaksi selvitetään, sijaitseeko risteys vilkkaan koulureitin varrella. Liikennevalosuunnittelun vakioitu tapa on, että suojatien vihreä valo syttyy yhden sekunnin ennen saman suuntaisen moottoriajoneuvoliikenteen vihreän alkamista. Jos kohteessa on paljon jalankulkijoita, ja etenkin lapsia, silloin liikennevalot ohjelmoidaan usein siten, että jalankulkijat saavat vihreän valon jo kolme sekuntia ennen ajoneuvoja. Tässä

tilanteessa jalankulkijat ehtivät kävelemään paljon pidemmälle suojatiellä, ennen kuin autoilijat pääsevät liikkeelle. Tällöin autoilijoilla on hyvin aikaa huomata tietä ylittävät jalankulkijat.

Jalankulkijoiden ja saman suunnan ajoneuvojen samanaikainen vihreä valo on vakiintunut tapa liikenteenohjauksessa liikenteen sujuvuuden takaamiseksi. Näiden vihreiden vaiheiden jakaminen eri vaiheisiin lisää liikenteen kiertoaikaa ja sen seurauksena riskinottoa ja punaisia päin ajamista. Eritystapauksissa moottoriajoneuvoliikenne voidaan ohjata erillisellä nuolivalolla, jolloin jalankulkijoille näytetään punaista. On kuitenkin kaikkien etu, että eri risteysten liikennevalojen toimintalogiikka on mahdollisimman samanlainen toisiinsa nähden. Tällöin valojen toiminta on ennakoitavaa, joka minimoi riskiä vaaratilanteille. Riskejä pyritään minimoimaan myös katu ympäristön suunnittelulla ja liikenneohjauslaitteiden sijoittelulla. Esimerkiksi riittävä valaistus ja näköesteiden poistaminen luo hyvän näkymän risteykseen.

Liikennevalo-ohjatuissa liittymissä ei käytetä ajohidasteita, koska valot toimivat itsessään hidasteena. Ajohidasteen käyttäminen luo riskin peräänajo-onnettomuuksille. Jonon kertyessä punaisiin valoihin ja jonon lähtiessä liikkeelle vihreä vaihduttua, hidaste aiheuttaa jarrutuksen liikkeellelähdessä. Hidaste luo myös ristiriidan vihreän valon kanssa.

Erilaiset vilkkuvalot ja suojateiden varoitusjärjestelmät ovat yleistyneet 2010-luvulla. Näitä on käytetty myös Espoossa parantamaan suojateiden havaittavuutta erityisissä ongelmakohteissa. Erilaisten varoitusjärjestelmien käyttö ei ole kuitenkaan täysin ongelmaton, minkä takia niitä ei tulla ottamaan laajemmin käyttöön Espoossa. Ongelmat ovat mm. laitteiden heikko toimintavarmuus sekä se, että laitteet voivat luoda virheellisen turvallisuuden tunteen lapsille ja muille jalankulkijoille.

## Päätöshistoria

## Liitteet

- Vuosina 2016–2020 tapahtuneet jalankulku-, polkupyörä- ja mopo-onnettomuudet Espoossa

## Oheismateriaali

- Valtuustoaloite suojateiden turvallisuuden parantaminen kääntyvän liikenteen risteyksissä

## Tiedoksi

Espoon kaupunki

Pöytäkirja

16/40

Tekninen lautakunta

§ 109

17.11.2021

9094/10.03.01/2021

Tekninen lautakunta 17.11.2021 § 109

§ 109

## **Valtuustoaloite kokeilusta, jossa talvella kevyenliikenteen väylille tehdään hiihtolatuja (kh-asia)**

Valmistelijat / lisätiedot:  
Kesti Simo  
Pelkonen Juha K  
etunimi.sukunimi@espoo.fi  
Vaihde 09 816 21

### **Päätösehdotus**

Kaupunkitekniikan johtaja Tanska Harri

Tekninen lautakunta ehdottaa, että kaupunginhallitus merkitsee selostusosan tiedoksi vastauksena valtuutettu Jussi Holman 7.6.2021 tekemään valtuustoaloitteeseen kokeilusta, jossa kevyen liikenteen väylille tehdään hiihtolatuja, ja toteaa aloitteen loppuun käsitellyksi.

### **Käsittely**

Puheenjohtaja Simo Grönroos poistui kokouksesta asia käsittelyn aikana klo 18.55–19.00 väliseksi ajaksi, jolloin varapuheenjohtaja Aulikki Pentikäinen johti puhetta.

### **Päätös**

Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

### **Selostus**

#### **Valtuustoaloite**

Valtuutettu Jussi Holma on tehnyt 7.6.2021 valtuustoaloitteen kokeilusta, jossa talvella kevyenliikenteen väylille tehdään hiihtolatuja.

Aloitteessa esitetään, että Espoo edelläkävijäkaupunkina tekee kokeilun, jossa sopiville kevyenliikenteenväylille tehdään talvella hiihtolatu tai latupari. Tämä olisi omiaan edistämään erityisesti lasten ja nuorten lähi- ja hyötyliikkumista sekä ekologisesti kestävä, vuodenajat huomioivaa liikkumista ilman, että väyliä tarvitsisi hiekoittaa tai suolata. Aloitteen mukaan sopiva kohde tällaiselle kokeilulle voisi olla esimerkiksi Pohjois-Espoossa Lahnuksentien, Vanhan Lahnuksentien, Korpilammentien sekä Huhtamäentien kevyenliikenteen väylillä tai sitten jossain muualla.



Kokeilun jälkeen jatkossa latuparin toteuttaminen voisi onnistua aurauksen yhteydessä aurauksalustoon liitetyn latuhöylän avulla sen sijaan, että latuja tarvitsisi erikseen käydä tekemässä ajamassa. Ladun tekeminen ja ylläpito liitettäisiin auraurakoitsijan sopimukseen.

### **Vastaus valtuustoaloitteeseen**

Laki kadun eräiden alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta (669/1978) määrittelee kunnalle kuuluvat kunnossapitovelvoitteet kyseisillä alueilla. Myös jalankulun ja pyöräilyn väylien osalta on tässä laissa (3§ ja 4§) määrätty velvoite pitää ne liikenteen tarpeiden edellyttämässä kunnossa, turvallisina ja esteettöminä. Laissa (3§) määritellään kuitenkin myös, että kunta voi päättää, että määrätty katu tai kadun osa pidetään talvella kunnossa vain osittain tai kadulla tai sen osalla ei torjuta liukkaita. Liukkauden torjumatta jättämisestä on ilmoitettava.

Jalankulun ja pyöräilyn väylästä on Espoossa suunniteltu kokonaisuutena, joka ottaa huomioon tunnistetut liikkumistarpeet alueiden eri kohteiden välillä muodostaen turvallisen ja toimivan verkoston jalankulkijoille ja pyöräilijöille.

Myös latuverkoston kannalta sen jatkuvuus ja yhtenäisyys ovat käyttäjänäkökulmasta avainasemassa. Yksittäisten jalankulun ja pyöräilyn väyläosuuksien muuttaminen osalla väylän leveydestä laadiksi ei todennäköisesti palvelisi liikkuja kuin osalla matkaa, jolloin "kulkumuodon vaihdos" kesken matkan koituu todennäköisesti enemmän haitaksi kuin lihasvoimalla liikkumista edistäväksi tekijäksi.

Itse latujen toteuttamiseen liittyy ongelma kalusto- ja henkilöstöresursseista. Katukunnossapidon yksikön hoidossa olevia väyliä hoidetaan ns. "kumipyöräkalustolla" eli kuorma-autoilla ja pyöräkuormaajilla, jotka ovat painavia. Latuja tehtäessä lanaa ja latuhöylää vedettäessä joudutaan ajamaan vähintään osaksi latupohjan päällä, joka ei kestäisi raskasta kalustoa. Latuja tehdäänkin yleisesti kevyellä ja usein jopa tela-alustaisella kalustolla. Tästä johtuen kyseessä olevan alueen hoitoa varten tarvittaisiin uusi erillinen ajoneuvo ja myös henkilöstö sitä käyttämään. Samalla tarve alueen hoidossa tähän asti käytetyille kalustolle ja henkilöstölle säilyisi yhä, sillä myös perinteisesti talvihoidettavia väyliä olisi varmasti muutoksenkin jälkeen alueella jäljellä. Kaikkien töiden hoitaminen yhdellä ja samalla kalustolla ei siis olisi mahdollista ja näin ollen synergiahyötyjä ei kaluston käytön suhteen löytyisi.

Jos jalankulku ja pyöräily mahdollistetaan ladun vieressä väylän toisella puolikkaalla, ovat edellä mainittujen seikkojen lisäksi vastassa myös vastuukysymykset. Kuten edellä mainittiin, voi kaupunki väylän ylläpitäjänä päättää väylän osittaisesta talvihoidosta tai ettei väylällä torjuta liukkaita. Kuitenkaan vastuu turvallisen liikkumisen takaamisesta väylällä ei

tällöinkään poistu, jos liikkumista ei kielletä. Poikkeavista järjestelyistä pitää pystyä tiedottamaan kulkijoita riittävän hyvin eivätkä muutokset saa vaikeuttaa kulkemista, jos väylä yhä toimii kävelyn ja pyöräilyn reittinä. Esimerkiksi liukastumistapaukset ovat aina vaikeita selvitettäviä ja jos väylää talvihoidettaisiin vain puolelta leveydeltään, olisi tapaturmatilanteessa yksittäisen kohteen riittävän talvihoidon tason osoittaminen entistä vaikeampaa. Ladulle varattu alue ei esimerkiksi välttämättä pysy koko talvikautta selkeärajaisena tai esim. lunta, jäätä tai sulamisvesiä voi levitä latualueelta kävelylle varatulle osuudelle. Myöskään vakiintunutta riittäväksi katsottua tapaa laissa mainitulle muutetusta talvihoidon toteutuksesta ilmoittamiselle ei tällä hetkellä ole olemassa.

Edellä mainittujen seikkojen perusteella aloitteen ehdotus jalankulun ja pyöräilyn väylille tehtävistä hiihtoladuista ei ole toteuttamiskelpoinen kalusto- ja henkilöstöressurssien; teknisen toteutuksen; yhtenäisen, sujuvan ja turvallisen jalankulun ja pyöräilyn verkon säilyttämisen; latuverkoston ja latuyhteyksien käytön mielekkyyden sekä vahinkotapausten vastuurajojen selkeänä pysymisen näkökulmasta.

## Päätöshistoria

## Liitteet

## Oheismateriaali

- Valtuustoaloite kokeilusta, jossa talvella tehdään hiihtolatuja kevyen liikenteen väylille

## Tiedoksi

Espoon kaupunki

Pöytäkirja

19/40

Tekninen lautakunta

§ 110

17.11.2021

10101/11.01.00/2021

Tekninen lautakunta 17.11.2021 § 110

§ 110

## **Valtuustoaloite kaupunkiviihtyvyyden lisäämiseksi puita istuttamalla (kh/kv-asia)**

Valmistelijat / lisätiedot:  
Mannermaa Anne  
Hänninen Salla  
Ihalainen Leena  
Siivola Meiri  
etunimi.sukunimi@espoo.fi  
Vaihde 09 816 21

### **Päätösehdotus**

Kaupunkitekniikan johtaja Tanska Harri

Tekninen lautakunta ehdottaa kaupunginhallitukselle ehdotettavaksi edelleen valtuustolle, että valtuusto merkitsee selostusosan tiedoksi vastauksena valtuutettu Risto Nevanlinnan ym. 30.8.2021 tekemään valtuustoaloitteeseen kaupunkiviihtyvyyden lisäämisestä puita istuttamalla sekä toteaa aloitteen loppuun käsitellyksi.

### **Käsittely**

### **Päätös**

Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

### **Selostus**

#### **Valtuustoaloite**

Valtuutettu Risto Nevanlinna ja 32 muuta valtuutettua ovat tehneet 30.8.2021 valtuustoaloitteen kaupunkiviihtyvyyden lisäämiseksi puita istuttamalla.

Aloitteessa ehdotetaan, että Espoo asettaa kunnianhimoisen tavoitteen esimerkiksi seuraavan 10 vuoden aikana istutettavien puiden määrästä, tarkoituksena vihreyden ja viihtyisyyden lisääminen asutuksen ja muun rakennetun ympäristön piirissä sekä mm. hiilensidonta. Helsingissä on äskettäin päätetty 100 000 puun istuttamisesta seuraavien 15 vuoden aikana, ja vastaavia tavoitteita on tiettävästi asetettu muissakin kaupungeissa.

### **Vastaus valtuustoaloitteeseen**

Puilla on iso merkitys viihtyisän ja vehreän kaupunkitilan kannalta.

Asemakaavoissa huomioidaan puustoa määräämällä sitä säilytettäväksi tai määräämällä uutta istutettavaa puustoa. Uusia puiden merkintöjä on kaavoissa sekä viihtyisyyden ja kaupunkikuvan parantamiseksi että liito-oravien reittien vaatimuksista.

Katutiloista tavoitellaan toimivia kaikille liikkumismuodoille ja vehreitä sekä viihtyisiä, jotta ne kannustavat myös kävelemään. Puiden avulla voidaan parantaa pienilmastoa, kuten esimerkiksi vähentää lämpösaarekeilmiötä tai tuulisuutta ja lisätä siten ympäristön viihtyisyyttä. Puut toimivat myös merkittävinä hiilinieluinä. Katupuiden istuttaminen lisää luonnon monimuotoisuutta tarjoten kasvi- ja eläinlajeille elinympäristöjä. Täysikokoinen puu imee kuumana kesäpäivänä satoja litroja vettä, joten puilla voi olla merkittävä rooli myös alueen hulevesien hallinnassa. Puiden hyödyntäessä hulevesiä, voidaan myös välttyä kasvattamasta hulevesiviemäriverkoston kokoa, mikä vähentää infran rakennuskustannuksia ja vähentää puiden kastelutarvetta. Katutiloilla on tärkeä rooli myös maanalaisen johtojen sijoittamisessa ja ne osaltaan vaikuttavat katutilan isojen puiden sijoittamiseen. Katutilan mitoitus tutkitaan asemakaavaa valmisteltaessa ja varataan tilaa kaikille toiminnoille, huomioiden riittävä jousto seuraaviin suunnitteluvaiheisiin. Katutiloilla on myös hierarkkista eroa. Leveä puistokatu puuriveineen hahmottuu kaupunkitilassa pääreitteinä.

Asemakaavaa valmisteltaessa tutkitaan korttelialueilla olevan puuston säilyttämistä ja uusien puiden sijoittamista. Kaupunkikuvassa merkittäviä puita merkitään yksittäisenä säilytettäväksi tai laajempina alueina tilanteesta riippuen. Tiiville ja tehokkaille asuntokortteleille laaditaan korttelisuunnitelma, jossa on suunniteltu pihan toimintoja niin että myös puille ja muulle viherrakenteelle on tilaa. Korttelialueiden viherrakenteen tavoitteita on määritelty myös viherkertoimella.

Kaupunkitekniikan keskus suunnittelee, rakentaa ja kunnossapitäää asemakaavan mukaisia yleisiä alueita. Katualueiden osalta katusuunnitelmassa tarkennetaan katutilan mitoitusta ja puiden istuttamisen mahdollisuuksia sekä kaupunkikuvallisia tavoitteita. Tavoitteena on luoda vehreitä, viihtyisiä ja turvallisia katutiloja. Katusuunnittelun lähtökohtana on asemakaavaan varattu katutila. Suunnittelussa sovitetaan yhteen katualueelle sijoitettavat paikoitus- ja pysäkkialueet, tapauskohtaisesti myös muut huolto- tai pelastusjärjestelyt, jalankululle ja pyöräilylle varatut reitit, maanalaiset kunnallistekniset rakenteet sekä operaattoreiden edellyttämät tilavaraukset, katualueen kuivatus- ja hulevesijärjestelmät, liikenteenopastusjärjestelmät sekä katutilaan sijoitettavat varusteet ja kalusteet. Suunnittelussa huomioidaan

myös tärkeät näkemät ja mahdolliset lumitilat. Suunnittelua ohjaa myös kunnossapito.

Katupuut istutetaan yleensä yhtenäiselle katuviheralueen välikaistalle tai katualueen reunapientareelle.

Kivetylle alueelle istuttaessa (esim. aukiot, torit), käytetään erikoisrakenteita kuten esim. kantavaa kasvualustaa tai biohiilestä tehtyä kasvualustaa. Kapeille tonttikaduille sijoitetaan tapauskohtaisesti katupuuta. Tonttikatujen ilmeeseen vaikuttaa oleellisesti rajautuvan asutuksen piha-alueet kasvillisuuksineen sekä puistojen ja luonnontilan vehreys. Katupuina pyritään käyttämään katualueelle soveltuvia lajikkeita, joiden koko, muoto, kestävyys ja saatavuus ohjaavat puuvalintaa. Tavoitteena on lisätä katupuiden monilajisuutta. Monilajisuudella parannetaan ekologisuuutta ja monipuolisempaa kaupunkikuvaa.

Puistoihin suunnitellaan kaupunkikuvallisesti laadukkaita, viihtyisiä ja toimivia sekä turvallisia kaupunkitiloja. Puistojen kasvivalikoimissa on mahdollisuus käyttää katualuetta laajempaa materiaalivalikoimaa esim. jaloja lehtipuuta, erikoismuotoja ja värejä ja erilaisia kukkivia puita, hulevesirakenteita ja kierrätysmateriaaleja. Puisto- ja katualueille sijoittuvien puiden lisäksi kaupunki toteuttaa esim. liito-oravapuiden istuttamista ja metsitystutuksia.

Espoon kaupunki panostaa kaupunkiviihtyvyyteen ja toteutus perustuu hyvin laadittuihin suunnitelmaratkaisuihin ja rakentamiseen, laadukkaisiin materiaaleihin ja ammattitaitoiseen hoitoon.

Muutama esimerkki lähivuosina jo toteutetuista sekä tulevista puuistutusmääristä:

- Silkkiniityn puiston eteläreunan kunnostuksen yhteydessä v. 2019–2020 istutettiin 157 kpl runkokuuta, joista osa tuli liito-orava yhteyden parantamiseksi ja 345 metsitystainta.
- Matinkylän asukaspuistoon istutettiin vuonna 2021, 85 puuta ja Matinraitin 11 puuta uusittiin.
- Vermon alueelle (Majurinpuisto, Perilän puisto, Runoratsunpuisto, Meriniityn puisto, Hatzinanpuisto, Inkerinranta ja Perkkäänpuronpuisto) on suunniteltu ja osin toteutettu yhteensä 386 lehtipuuta ja 94 havupuuta.
- Matinkylän Tynnyripuistoon on suunnitteilla n. 50 lehtipuuta ja n. 20 havupuuta. Kohde toteutetaan 2022–2023.

- Finnooseen Syvänsalmenpuistoon istutetaan vuonna 2022–2023 n. 120 kpl lehtipuuta ja 20 havupuuta, joista osa liito-oravayhteyden parantamiseksi. Lisäksi tehdään metsitysistutuksia metsätaimilla.
- Latokaskeen istutettiin 121 kpl liito-oravapuita vuonna 2021.
- Espoonväylän eteläosan katualueelle on istutettu 347 puuta.

Keran eteläosan kaava-alueen suunnittelussa lähtökohtana on viihtyisät ja vihreät kaupunkitilat. Yleisille alueille on kaavailtu useita satoja uusia puuistutuksia.

Gräsanojan hankkeessa on suunniteltu istutettavan joen varteen välille Iirislahti-Mankkaa useita satoja uusia puita.

Valtuustoaloitteessa esitetään kaupunkia asettamaan tavoite puiden istuttamisen määrästä esim. 10-vuotiskaudelle. Valtuustoaloitteen esitys on hyvin perusteltu ja kannatettava. Kaupunkitekniikan keskus istuttaa vuosittain erilaisille kunnossapidettävillä viheralueilla noin sata suurempaa taimistopuuta sekä useita tuhansia metsitystaimia. Esitämme, että jatkamme hyvän suunnittelun, toteutuksen ja kunnossapidon käytännön periaatteita ja puiden arvostamista kaupunkiympäristössä. Rakentamisen vaikutuksia arvioitaessa kiinnitetään entistä enemmän huomiota puiden säilymisen edellytyksiin. Puiden kuntoa kartoitetaan ja seurataan tarkemmin. Puita koskevaa rekisteritietoa kehitetään, esimerkiksi puiden paikkatiedon ja kunnan osalta. Kaupunkitekniikan keskus on käynnistänyt huonokuntoisten katupuiden uusimiseksi ohjelman laatimisen, jonka perusteella laaditaan suunnitelmat ja toteutusaikataulut kunnostettaville katuosuuksille seuraavan 10-vuotiskauden aikana. Työhön liittyy oleellisesti myös kustannusten selvitys ja esitykset tuleviin investointien talousarvioihin.

Istutettavien puiden määrään voidaan sitoutua hyväksytyjen suunnitelmien ja toteutettavan investointien rakentamisohjelman kautta. Mikäli rakentamisen kehitys jatkuu saman suuntaisena ja investointimahdollisuudet säilyvät, kaupunki voi toteuttaa noin 5000 puistopuun istutuksen 10-vuotiskaudella. Tämän lisäksi kaupunki toteuttaa metsitystaimilla istutettavia alueita.

## Päätöshistoria

## Liitteet

## Oheismateriaali

- Valtuustoaloite kaupunkiviihtyvyyden lisäämiseksi puita istuttamalla

Espoon kaupunki

Pöytäkirja

23/40

Tekninen lautakunta

§ 110

17.11.2021

**Tiedoksi**

Espoon kaupunki

Pöytäkirja

24/40

Tekninen lautakunta

§ 111

17.11.2021

8736/10.01.00/2021

Tekninen lautakunta 17.11.2021 § 111

§ 111

**Lausunnon antaminen Helsingin hallinto-oikeudelle valituksesta, jonka kohteena on Espoon kaupungin teknisen lautakunnan 25.8.2021 pidetyssä kokouksessa § 79 kohdalla tekemä päätös Kaupunginkallio 41. kaupunginosan korttelin 41008 osan tonttijaon muutoksen hyväksymispäätöstä koskevan oikaisuvaatimuksen hylkäämisestä**

Valmistelijat / lisätiedot:  
Aumala Petteri  
Piirainen Ari  
etunimi.sukunimi@espoo.fi  
Vaihde 09 816 21

**Päätösehdotus**

Kaupunkitekniiikan johtaja Tanska Harri

Tekninen lautakunta antaa lausunnon Helsingin hallinto-oikeudelle liitteen mukaisesti.

**Käsittely**

**Päätös**

Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

**Selostus**

Valituksen kohteena on Espoon kaupungin teknisen lautakunnan 25.8.2021 pidetyssä kokouksessa § 79 kohdalla tekemä päätös Kaupunginkallio 41. kaupunginosan korttelin 41008 osan tonttijaon muutoksen hyväksymispäätöstä koskevan oikaisuvaatimuksen hylkäämisestä.

**Valituksen sisältö**

Valituksen tekijä pyytää kumoamaan tehdyn tonttijakopäätöksen, kieltämään täytäntöönpanon, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu sekä kaupungin määräämistä korvaamaan valittajan oikeudenkäyntikulut.



Lausuntopyyntöön liitemateriaalista ilmenee, että valittaja on luopunut täytäntöönpanon kieltämistä koskevasta vaatimuksestaan.

### **Vastaus hallinto-oikeudelle**

Vastausehdotuksessa pyydetään, että Helsingin hallinto-oikeus hylkää valituksen.

### **Vastauksen perustelut**

#### Taustaa

Kaupunginkallion kaupunginosan korttelin 41008 alueelle on laadittu AK N:O 41:9 Honkaportinrinne-niminen asemakaava, joka on hyväksytty kaupunginhallituksessa 26.11.2018.

Tonttijako on suunnitelma, jolla osoitetaan, miten asemakaavan mukaisen rakennuskorttelin alue jaetaan tonteiksi. Tonttijaon on oltava tarkoituksenmukainen. Tonttijako on laadittava siten, että tontti rajoittuu katualueeseen. Vaihtoehtoisesti tontin ajokelpoinen yhteys ja tekninen huolto voidaan järjestää tonttijaossa osoitettavana ja lohkomisessa perustettavana rasitteena katuun rajoittuvan tontin kautta. Tontit muodostetaan sen muotoisiksi ja suuruisiksi kuin rakentamisen, tonttien käytön ja niiden teknisen huollon kannalta on tarkoituksenmukaista. Tonttijaon saatua lainvoiman tonttijaon mukaiset tontit erotetaan itsenäisiksi kiinteistöiksi lohkomistoimituksissa.

Alueella voimassa olevassa asemakaavassa tonttijaon kohteena oleva alue on osoitettu asuinkerrostalojen korttelialueeksi. Asemakaavassa on määritelty rakennusalat ja pihakannen alaisen pysäköintilaitoksen rakennusala sitovina. Asemakaavassa on määritelty suurimmat sallitut kerrosluvut rakennusalaakohtaisesti. Lisäksi asemakaavassa on määritetty asuinkerrostalojen korttelialueen raja sitovasti, jota ei voida tonttijaolla muuttaa. Rakennusosalalle on määritelty rakennusoikeus tehokkuuslukuna eli kerrosalan suhde tontin pinta-alaan on  $e=0,4$ . Tonttijako ei muuta miltään osin asemakaavassa esitettyjä määräyksiä eikä rakennusoikeutta.

#### Lainsäädännöllinen tausta

Maankäyttö- ja rakennuslain 50 § koskee asemakaavaa. Alueiden käytön yksityiskohtaista järjestämistä, rakentamista ja kehittämistä varten laaditaan asemakaava, jonka tarkoituksena on osoittaa tarpeelliset alueet eri tarkoituksia varten sekä ohjata maankäyttöä ja rakentamista.

Maankäyttö- ja rakennuslain 78 §:n mukaan rakennuskortteliin kuuluva alue jaetaan asemakaavassa tontteihin, milloin se on maankäytön järjestämiseksi tarpeen (tonttijako). Tonttijako voi olla sitova tai ohjeellinen. Tonttijako on laadittava sitovana, milloin alueen keskeinen sijainti, korttelin rakennustehokkuus tai kiinteistöjärjestelmän selkeys sitä edellyttävät. Tonttijako osoitetaan asemakaavakartalla ja sen sitovuudesta määrätään asemakaavassa.

Rakennuskorttelista voidaan muodostaa yksi tai useampi tontti. Tonttijako voidaan laatia myös korttelin osaan, jollei näin estetä tai vaikeuteta sopivaa tonttijakoa korttelin muissa osissa. Tonttijako voidaan laatia sitovaksi myös kaava-alueen tai korttelin osalle. Sitova tonttijako voi olla kokonaan tai osittain kaksikulotteinen tai kolmiulotteinen.

Jos asemakaavassa niin määrätään tai sitovan tonttijaon laatiminen tai muuttaminen on tarpeen, rakennuskorttelia tai sen osaa varten voidaan laatia erillinen tonttijako, joka on aina sitova.

Tonttijaon on oltava tarkoituksenmukainen ja siinä on mahdollisuuksien mukaan kiinnitettävä huomiota maanomistusoloihin.

Maankäyttö- ja rakennuslain 78 §:n mukaan asemakaava on ohjeena laadittaessa erillistä tonttijakoa. Tonttijakoa laadittaessa kaavan mukainen numeroin osoitettu kokonaisrakennusoikeus voidaan jakaa muodostettaville tonteille. Erillisestä tonttijaosta on laadittava kartta. Erillisen tonttijaon laatii ja hyväksyy kunta. Valmisteltaessa erillistä tonttijakoa on kuultava tonttijakoalueen ja siihen rajoittuvien kiinteistöjen omistajia ja haltijoita sekä myös vastapäisen kiinteistön omistajaa ja haltijaa, jos päätös voi olennaisesti vaikuttaa vastapäisen kiinteistön rakentamiseen tai muuhun käyttämiseen.

Kun erillinen tonttijako tehdään korttelissa, jossa on voimassa kolmiulotteinen tonttijako, on kuultava 2 momentissa säädetyn lisäksi tonttijakoalueen ylä- ja alapuolisen ja rinnakkaisen kiinteistön omistajaa ja haltijaa, jos päätös voi vaikuttaa olennaisesti tällaisen kiinteistön rakentamiseen tai muuhun käyttämiseen. Erillisen tonttijaon laatijan tulee olla pätevä tehtävään.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin kuulemisesta erillisessä tonttijaossa, tonttijaon laatimisesta sekä tonttijaon laatijan pätevyydestä.

Maankäyttö- ja rakennuslain 79 a §:n mukaan tonttijaon pohjakarttaan sovelletaan, mitä asemakaavan pohjakartasta säädetään 54 a §:ssä.

Maankäyttö- ja rakennuslain 80 §:n mukaan tonttijaon muuttamisessa ja kumoamisessa sovelletaan erillisen tonttijaon laatimista koskevia säännöksiä. Asemakaavan mukainen ohjeellinen tonttijako voidaan muuttaa sitovaksi tonttijaoksi noudattaen vastaavia säännöksiä.

Sitovan tonttijaon muuttamiseen voidaan ryhtyä, jos sen havaitaan edistävän korttelin tai sen osan tarkoituksenmukaista järjestämistä, kun:

- 1) tonttijako ei sopeudu asemakaavaan tai vallitseviin maanomistuso-  
losoloihin tai jos se on muutoin sopimaton; taikka
- 2) niiden tonttien omistajat, joita muutos koskee, ovat siitä yksimieliset.

Vähäisten tarkistusten tekemisestä säädetään kiinteistönmuodostamislaisissa. Tontin tai sen osan omistajalla on oikeus tehdä kunnalle esitys tonttijaon muuttamisesta.

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 37 §:n mukaan tonttijako on laadittava siten, että:

- 1) jokainen tontti rajoittuu katualueeseen; erityisestä syystä tontti voi kuitenkin rajoittua muuhunkin yleiseen alueeseen, jonka kautta tontille on järjestettävissä ajokelpoinen yhteys;
- 2) tontit muodostetaan sen muotoisiksi ja suuruisiksi kuin rakentamisen, tonttien käytön ja niiden teknisen huollon kannalta on tarkoituksenmukaista.

Edellä 1 momentin 1 kohtaa ei sovelleta, jos tontin ajokelpoinen yhteys ja tekninen huolto voidaan järjestää tonttijaossa osoitettavana ja kiinteistötoimituksessa enintään kahta tonttia varten perustettavana rasiitteena mainitussa kohdassa tarkoitetun tontin kautta.

Tonttijako voidaan 1 momentin 1 kohdan ja 2 momentin estämättä laatia myös muulla tarkoituksenmukaisella tavalla, jos tonttia palveleva kulkuyhteys järjestetään asemakaavassa nimenomaisesti määrätyn mukaisesti taikka jos tonttijako tehdään korttelissa, jossa on voimassa tai johon suunnitellaan kolmiulotteinen tonttijako.

Erillisen tonttijaon laatii kunnan kiinteistöinsinööri tai hänen määräyksestään kunnan muu viranhaltija, jolla tulee olla maanmittausalan korkeakoulututkinto tai muu vähintään teknikkotasoinen maanmittausalan tutkinto.

Hallintolain 45 §:n mukaan päätös on perusteltava. Perusteluissa on ilmoitettava, mitkä seikat ja selvitykset ovat vaikuttaneet ratkaisuun sekä mainittava sovelletut säännökset.

Päätöksen perustelut voidaan jättää esittämättä, jos:

- 1) tärkeä yleinen tai yksityinen etu edellyttää päätöksen välitöntä antamista;

- 2) päätös koskee hyvinvointialueen tai hyvinvointiyhtymän taikka kunnallisen monijäsenisen toimielimen toimittamaa vaalia; (29.6.2021/637)
- 3) päätös koskee vapaaehtoiseen koulutukseen ottamista tai sellaisen edun myöntämistä, joka perustuu hakijan ominaisuuksien arviointiin;
- 4) päätöksellä hyväksytään vaatimus, joka ei koske toista asianosaista eikä muilla ole oikeutta hakea päätökseen muutosta; taikka
- 5) perusteleminen on muusta erityisestä syystä ilmeisen tarpeetonta.

Perustelut on kuitenkin 2 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa esitettävä, jos päätös merkitsee olennaista muutosta vakiintuneeseen käytäntöön.

### **Tonttijakoa koskevan valituksen sisältö**

Muutoksenhakija esittää, että teknisen lautakunnan päätös olisi lainvastainen sekä epätarkoituksenmukainen.

#### Päätöksen lainmukaisuus

Muutoksenhakijan näkemyksen mukaan päätös on lainvastainen, koska sitä ei ole perusteltu hallintolain mukaisesti vaan ainoastaan viittaamalla asemakaavaan. Päätöksessä on kuitenkin kerrottu asiaa koskevat sovelletut oikeusohjeet sekä se, että tonttijako on suunnitelma, jolla osoitetaan, miten asemakaavan mukaisen rakennuskorttelin alue jaetaan tonteiksi. Tonttijako ei siis voi olla mielivaltaisen, vaan asemakaava asettaa rajat ja on ohjeena tonttijakoa laadittaessa (MRL 79 §). Tonttijaon on oltava tarkoituksenmukainen (MRL 78 § 4 mom). Tonttijako on laadittava siten, että tontti rajoittuu katualueeseen (MRA 37 § 1 mom 1 kohta). Vaihtoehtoisesti tontin ajokelpoinen yhteys ja tekninen huolto voidaan järjestää tonttijaossa osoitettavana ja lohkomisessa perustettavana rasitteena katuun rajoittuvan tontin kautta (MRA 37 § 2 mom). Tontit muodostetaan sen muotoisiksi ja suuruisiksi kuin rakentamisen, tonttien käytön ja niiden teknisen huollon kannalta on tarkoituksenmukaista (MRA 37 § 1 mom 2 kohta). Lisäksi on kerrottu, että tonttijaon saatua lainvoiman tonttijaon mukaiset tontit erotetaan itsenäisiksi kiinteistöiksi lohkomistoimituksissa.

Alueella voimassa olevassa asemakaavassa tonttijaon kohteena oleva alue on osoitettu asuinkerrostalojen korttelialueeksi. Asemakaavassa on määritelty rakennusalat ja pihakannen alaisen pysäköintilaitoksen rakennusala sitovina. Asemakaavassa on määritelty suurimmat sallitut kerrosluvut rakennusaloittain. Lisäksi asemakaavassa on määritetty

asuinkerrostalojen korttelialueen raja sitovasti, jota ei voida tonttijaolla muuttaa. Rakennusosalalle on määritelty rakennusoikeus tehokkuuslukuna eli kerrosalan suhde tontin pinta-alaan on  $e=0,4$ . Tonttijako ei muuta miltään osin asemakaavassa esitettyjä määräyksiä eikä rakennusoikeutta.

Päätös on siten perusteltu hallintolain 45 §:n edellyttämällä tavalla kertoen, mitkä seikat ja selvitykset ovat vaikuttaneet ratkaisuun sekä mainittu sovelletut säännökset.

#### Päätöksen tarkoituksenmukaisuus

Valituksessa esitetään, että tonttijaon kohteena olevalle tontille suunnitellut liikennejärjestelyt sekä tontin teknisen huollon ja pysäköintijärjestelyiden suunnitelmat ovat puutteelliset ja riittämättömät. Tonttijaossa ei kuitenkaan voida ottaa kantaa katu- ja liikennejärjestelyihin muuta kuin tontin katuliittymäjärjestelyn mahdollistamisen osalta. Tonttijaossa ei myöskään voida ottaa kantaa tontin sisäisiin liikenne- tai pysäköintijärjestelyihin. Edelleen tonttijaossa ei oteta kantaa rakennustöiden suorittamistapaan tai esimerkiksi pysäköintihallin louhintatöiden turvallisuuteen. Rakennuslupavaiheessa rakennusvalvonta hyväksyy rakentamisen suunnitelmat, pihajärjestelyt sekä pysäköintijärjestelyt ja valvoo ja ohjaa rakentamista.

Valituksessa esitetään, että tontti on liian pieni ja kapea massiivisille kerrostaloille. Asuinkerrostalon korttelinosa on päätetty jo asemakaavassa ja koko asuinkerrostalon käyttötarkoituksalueesta on suunniteltu tonttijaolla yksi kokonainen tontti. Tontti on siten suurin mahdollinen asemakaavan mukainen asuinkerrostalon tontti. Tonttijaon muutoksen mukainen tontti on asemakaavan mukainen sekä muodoltaan ja kooltaan rakentamiseen ja tontin käyttöön soveltuva.

Valituksessa esitetään, että rakennusten sijoittelu tontille on puutteellinen ja virheellinen. Toisaalta valituksessa pidetään puutteena sitä, että rakennuksista ei ole esitetty havainnekuvaa, josta ilmenisi rakennusten korkeusasema suhteessa naapuritonttien rakennuksiin. Tonttijako ei kuitenkaan ota millään tavalla kantaa rakennusten sijoitteluun tontin rakennusalueen sisällä. Tonttijaon laatimisen edellytyksenä on, että asemakaavan mukainen rakentaminen on mahdollinen. Koko asuinkerrostalon rakennusosalasta on tulossa yksi tontti, jolloin rakentamisen toteuttaminen asemakaavamääräysten mukaisesti on mahdollinen. Rakennusvalvonta hyväksyy rakentamisen suunnitelmat, pihajärjestelyt sekä pysäköintijärjestelyt ja valvoo ja ohjaa rakentamista.

Valituksessa esitetään myös, että tontin käyttöalue laajenisi eläinten kulkualueeksi kaavailulle viheralueelle. Muutoksenhakukirjelmässä esitettyä eläinten kulkualueeksi kaavailtua viheraluetta (asemakaavassa kaavamerkintä S-2) ei ole osoitettu asemakaavassa asuinkerrostalon rakennusosalalle, jota tonttijaon muutos koskee.

### **Päätöksen täytäntöönpano lainvoiman puuttumisesta huolimatta**

Päätöksen täytäntöönpanokiellon osalta lausuntopyynnön liitteenä olevasta sähköpostista ilmenee, että valittaja on luopunut vaatimuksestaan. Siksi lausumalle täytäntöönpanokiellon osalta ei ole tarvetta.

### **Oikeudenkäyntikuluvaatimus**

Muutoksenhakija ovat esittäneet yksilöimättömän oikeudenkäyntikulujen korvaamisvaatimuksen. Tekninen lautakunta kiistää muutoksenhakijan vaatimuksen. Muutoksenhakija ei ole osoittanut Espoon kaupungin teknisen lautakunnan päätöksessä sellaista virhettä, jonka perusteella korvaus oikeudenkäyntikuluista tulisi määrätä. Muutoksenhaun kohteena oleva tonttijakoa koskeva päätös on asemakaavan mukainen ja täyttää sille laissa asetetut edellytykset.

### **Lopuksi**

Edellä esitettyjen seikkojen valossa sekä valituksenalaisen päätökseen ja sen perusteluihin ja selvityksiin viitaten Espoon kaupungin tekninen lautakunta katsoo, ettei valituksessa ole esitetty syitä, joiden perusteella päätös tulisi kumota tai sitä tulisi muuttaa. Espoon kaupungin tekninen lautakunta pyytää kunnioittavasti, että Helsingin hallinto-oikeus hylkää valituksen.

### **Päätöshistoria**

#### **Liitteet**

- 1 (henkilötietoja, ei julkaista) Lausunto Helsingin hallinto-oikeudelle

#### **Oheismateriaali**

- (henkilötietoja, ei julkaista) Valitus Helsingin hallinto-oikeudelle
- (henkilötietoja, ei julkaista) Täytäntöönpanokielloa koskevan vaatimuksen peruutus

#### **Tiedoksi**

Espoon kaupunki	Pöytäkirja	31/40
Tekninen lautakunta	§ 112	17.11.2021

9930/10.03.01/2021

Tekninen lautakunta 17.11.2021 § 112

§ 112

## **Selvityksen antaminen Etelä-Suomen aluehallintovirastolle kantelusta, joka koskee Espoon kaupungin hiekan poistamista katualueilta**

Valmistelijat / lisätiedot:  
Aumala Petteri

etunimi.sukunimi@espoo.fi  
Vaihde 09 816 21

### **Päätösehdotus**

Kaupunkitekniiikan johtaja Tanska Harri

Espoon kaupungin tekninen lautakunta antaa kantelun johdosta selvityksen Etelä-Suomen aluehallintovirastolle. Tekninen lautakunta katsoo kantelun aiheettomaksi.

### **Käsittely**

Esittelijä täydensi Espoon kaupungin vastausta kokouksessa seuraavasti:

- ... Espoon kaupunginvaltuusto hyväksyi edellä kerrottua koskevan talousarvion 3.12.2020 ja tekninen lautakunta päätti talousarvion tarkemmasta kohdentamisesta 9.12.2020.
- Uusi viimeistä edeltävä kappale:

*Hiekanpoistoon varattu kalusto on lopettanut työt 25.5.2021 ja työt valmistuivat pääosin katualueilla. Ramboll Oy:n Laaksohahti – Jupperi alueen hoidon laadunvalvontakierroksella 26.5.2021 on todennettu hiekka poistetuksi. Katselmuksessa kirjattiin joitakin vähäisiä poikkeamia, joissa havaittiin reunakiven vierellä hiekkaa. Hiekanpoisto ei siis ole jatkunut kesäkuulle kuten palautepalvelun antamassa vastauksessa on oletettu pahimmassa tapauksessa olevan mahdollista. Helsingin seudun ympäristöpalvelun (HSY) hengitettävien hiukkasten mittauksissa (PM10) raja-arvo (50 µg/m3) on ylittynyt huhtikuussa kaksi kertaa (Matinkylä ja Leppävaara), jolloin hiekanpoisto ja pesut olivat vielä käynnissä. Toukokuussa raja-arvon ylityksiä ei ollut Espoossa.*

### **Päätös**

Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

## Selostus

### Kantelun kohteena olevan Espoon kaupungin selvitys

Etelä-Suomen aluehallintovirasto on pyytänyt Espoon kaupungilta selvitystä kantelusta, joka on tehty 24.4.2021.

Kantelussa arvostellaan Espoon kaupungin toimintaa liukkauden torjunnassa käytetyn katuhiekan poistamisessa. Kantelun mukaan Laaksolahden ja Jupperin alueella hiekanpoistoa ei oltu aloitettu kantelua tehtäessä ja Espoon kaupungin palautepalvelun mukaan katuhiekan poisto jatkuu kesäkuulle. Syyksi kerrotaan teknisen lautakunnan tekemät säästöpäätökset, ylityökielto ja luminen talvi. Kantelun mukaan katupölyn poistaminen on terveyden kannalla tärkeää ja se tulisi tehdä mahdollisimman nopeasti, esim. kuudessa viikossa kuten Espoon kaupungin verkkosivulla sivuilla lukee. Kantelija katsoo, että Espoo on siirtynyt kestävämpään käytäntöön ja kohdistaa säästöjä ja liian vähäistä resursointia, aiheuttaen asukkaiden terveydelle haittaa ja vaaraa.

### Vastaus kanteluun

Espoon kaupunki kiistää kantelussa esitetyn arvostelun katuhiekan poistamisen viivästymisestä. Kantelu on tehty 24.4.2021, jolloin katuhiekan poisto on yleisesti ollut kesken. Tavoitteena on vuosittain ollut se, että katuhiikka olisi poistettu vappuun mennessä.

Kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetun lain (katulaki) 4 §:n mukaan kadun kunnossapito kuuluu kunnalle.

Samana lain 3 §:n mukaan:

Kadun kunnossapito käsittää ne toimenpiteet, joiden tarkoituksena on pitää katu liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa. Kunnossapidon tason määrittämisessä otetaan huomioon kadun liikenteellinen merkitys, liikenteen määrä, säätila ja sen ennakoitavissa olevat muutokset, vuorokaudenaika sekä eri liikennemuotojen, kuten moottoriajoneuvoliikenteen, jalankulun ja polkupyöräilyn, tarpeet sekä terveellisyys, liikenneturvallisuus ja liikenteen esteettömyys.

Kadun kunnossapito käsittää kadun rikkoutuneen päällysteen korjaamisen tai uudelleen päällystämisen, sorapäällysteisen kadun tasaisena pitämisen ja sorapäällysteisen kadun ajoradan pölyn sitomisen.

Kadun kunnossapitoon luetaan katualueella olevien istutusten, kadun kalusteiden, korokkeiden, suojakaiteiden, liikennemerkkien ja muiden vastaavien laitteiden kunnossapito.

Kadun kunnossapito käsittää myös ne toimenpiteet, jotka talvella ovat tarpeellisia kadun pysyttämiseksi 1 momentin mukaisessa kunnossa, kuten



lumen ja jään poistamisen, kadun pinnan pitämisen tasaisena, liukkauden torjumisen, liukkauden torjumiseen käytetyn kiviaineksen poistamisen sekä katuojien, sadevesikourujen ja -kaivojen avoinna pitämisen.

Kunta voi päättää, jos liikenteelle ei aiheudu huomattavaa haittaa, että määrätty katu tai kadun osa pidetään talvella kunnossa vain osittain taikka että määrättyllä kadulla tai kadun osalla ei torjuta liukkautta, jotta sitä voidaan käyttää kelkalla kulkemiseen. Liukkauden torjumatta jättämisestä on ilmoitettava.

Espoon kaupungissa katuhiekan poistoon ryhdytään hiekoituskauden jälkeen, kun yöpakkasia ei enää yleisesti ole. Keväällä 2021 katuhiekan poistoon päästiin maaliskuun loppupuolella (Tapiola 24.3.2021). Koko kalusto oli liikkeellä 29.3.2021. Katuhiekan poistoon on ryhdytty heti, kun se on ollut mahdollista huomioiden säätila ja sen ennakoitavissa olevat muutokset huomioiden. Katuhiikka poistetaan ensin linja-autoliikenteen reiteiltä, josta edetään kunnossapitoluokituksen mukaisesti pienemmille kaduille.

Espoon kaupungin verkkosivuilla aikaisemmin ollut arvio katuhiekan poiston kestosta on 6 viikkoa. Syksyllä 2020 Espoon kaupungin valtuustoryhmien talousarvioneuvotteluissa teknisen lautakunnan talousarvioesityksestä vähennettiin Infrapalveluiden toimintamenojen määrärahaa 200 000 euroa yleisten alueiden hoidosta ja lisättiin toimintamenojen määrärahaa 50 000 euroa talvipyöräilyn edistämisen ja turvallisuuden parantamiseen. Pyöräilyn osalta lisätyllä määrärahalta jatketaan suolaharjauksen käyttöä Helsingin rajalta Lauttasaaresta Matinkylään, sekä reitillä Keilaniemi-Lehtisaari. Keilaniemi-Leppävaara reitti joudutaan vielä toistaiseksi jättämään perinteiselle hoitotasolle Kehä I työmaan vuoksi. Määrärahojen vähennys kohdistettiin katujen puhtaanapidon osalta ulkoisten palveluiden oston vähentämiseen lakaisukoneiden osalta (noin 120 000 euroa) sekä viherkunnossapidon osalta ulkoisten palveluiden ostojen vähennykseen traktoriurakoitsijoiden osalta. Tämä arvioitiin tarkoittavan mm. kevätpölyn kasvavia pitoisuuksia hiekannoston viivästyessä sekä hitaampaa risujen poiskuljetusta risutetuilta alueilta. Espoon kaupunginvaltuusto hyväksyi edellä kerrottua koskevan talousarvion 3.12.2020 ja tekninen lautakunta päätti talousarvion tarkemmasta kohdentamisesta 9.12.2020.

Kantelun tekohetkellä katuhiekan poisto on ollut käynnissä yhden kuukauden eikä se siten ole ollut miltään osin myöhässä lain asettamaan tasoon (liikenteellisesti tyydyttävällä tasolla) tai kaupungin omiin sisäisiin tavoitteisiin (vappuun mennessä) tai aiemmin verkkosivuilla olleeseen julkisesti asetettuun palvelutavoitteeseen nähden (6 vk).

Hiekanpoistoon varattu kalusto on lopettanut työt 25.5.2021 ja työt valmistuivat pääosin katualueilla. Ramboll Oy:n Laakso-lahti – Jupperi alueen hoidon laadunvalvontakierroksella 26.5.2021 on todennettu hiekka

poistetuksi. Katselmuksessa kirjattiin joitakin vähäisiä poikkeamia, joissa havaittiin reunakiven vierellä hiekkaa. Hiekanpoisto ei siis ole jatkunut kesäkuulle kuten palautepalvelun antamassa vastauksessa on oletettu pahimmassa tapauksessa olevan mahdollista. Helsingin seudun ympäristöpalvelun (HSY) hengitettävien hiukkasten mittauksissa (PM10) raja-arvo (50 µg/m<sup>3</sup>) on ylittynyt huhtikuussa kaksi kertaa (Matinkylä ja Leppävaara), jolloin hiekanpoisto ja pesut olivat vielä käynnissä. Toukokuussa raja-arvon ylityksiä ei ollut Espoossa.

Espoon kaupungin tekninen lautakunta katsoo kantelun aiheettomaksi.

## Liitteet

## Tiedoksi

## Päätöshistoria

### Liitteet

- 1 (henkilötietoja, ei julkaista) Espoon kaupungin selvitys kantelun johdosta

### Oheismateriaali

- (henkilötietoja, ei julkaista) Kantelu 24.4.2021

## Tiedoksi

Espoon kaupunki  
Tekninen lautakunta

Pöytäkirja  
§ 113

35/40  
17.11.2021

§ 113

## Lausuntoja, päätöksiä ja kirjelmiä

### Päätösehdotus

Kaupunkitekniikan johtaja:

Tekninen lautakunta merkitsee tiedoksi

1) keskeiset infrahankintapäätökset lokakuun 2021 ajalta:

- a) Merituulentien jalankulku- ja pyörätien rakennusurakka. Urakan hinta on 1 909 000 euroa ja hankkeesta laadittu kustannusarvio on 2 178 811 euroa (hinnat alv. 0). Työ valmistuu 16.9.2022 ja urakoitsijana toimii GRK Infra Oy. Tekninen lautakunta on hyväksynyt suunnitelmat 29.1.2020.
- b) Niittykummuntien ja Niittykadun rakentaminen. Urakkahinta on 1 801 399,23 ja hankkeesta laadittu kustannusarvio on 2 251 861 euroa (hinnat alv. 0). Työ valmistuu 30.6.2022 ja urakoitsijana toimii SRV Infra Oy. Tekninen lautakunta on hyväksynyt suunnitelmat 17.3.2021.

### Päätös

Tekninen lautakunta:

Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

§ 114

## Viranhaltijoiden päätökset

Valmistelijat / lisätiedot:  
Anne Ranta  
etunimi.sukunimi@espoo.fi

Vaihde 09 816 21

### Päätösehdotus

Kaupunkitekniikan johtaja:

Tekninen lautakunta

- a) merkitsee tiedoksi päätökset, jotka teknisen lautakunnan puheenjohtaja on jättänyt siirtämättä lautakunnan käsiteltäväksi:
  1. Katupäällikön päätöspöytäkirja 21.10.2021 katu- ja puistoasiat § 22 (Katusuunnitelmaehdotuksien hyväksyminen)
- b) ei käytä kuntalain 92 § mukaista otto-oikeuttaan seuraaviin päätöksiin:
  2. Katupäällikön päätöspöytäkirja 29.10.2021 katu- ja puistoasiat § 23 (Puistosuunnitelman hyväksyminen)
  3. Kaupungingeodeetin päätöspöytäkirja 5.11.2021 kiinteistöasiat § 81 (Tonttijaon muutoksen hyväksymispäätöksen kumoaminen)
  4. Katupäällikön päätöspöytäkirja 5.11.2021 katu- ja puistoasiat § 24 (Katusuunnitelmaehdotuksen hyväksyminen)
  5. Kaupunkitekniikan johtajan päätöspöytäkirja 9.11.2021 hankinta-asiat § 34 (Espoon kaupungin kaupunkitekniikan keskuksen maanrakennustyöt 2019–2021, puitejärjestely, optiovuoden käyttöönotto)
  6. Kaupunkitekniikan johtajan päätöspöytäkirja 11.11.2021 yleiset asiat § 4 (Taideteoksen lahjoitus Espoon taidemuseosäätiö sr/EMMA)
  7. Katutuotantopäällikön päätöspöytäkirja 11.11.2021 Hankinta-asiat § 9 (Konepalvelun hankinta)

Espoon kaupunki	Pöytäkirja	37/40
Tekninen lautakunta	§ 114	17.11.2021

8. Kaupungeodeetin päätöspöytäkirja 16.11.2021 Kiinteistöasiat § 85 (Tonttijaon muutoksen hyväksyminen)
9. Kaupungeodeetin päätöspöytäkirja 16.11.2021 Kiinteistöasiat § 86 (Tonttijaon hyväksyminen)

### **Käsittely**

Esittelijä lisäsi kokouksessa päätösehdotukseen päätökset 6–9.

### **Päätös**

Tekninen lautakunta:

Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

### **Oheismateriaali**

(Ei julkaista, henkilötietoja) Päätökset 1–9  
(Ei julkaista, henkilötietoja) Päätöksiä, joiden otto-oikeuden käytöstä lautakunta on aiemmin luopunut 1–22

**Muutoksenhakuohje koskee pykäläiä: § 104, § 105, § 107, § 108, § 109, § 110, § 111, § 112, § 113, § 114**

### **Muutoksenhakukielto**

Edellä mainitusta päätöksestä, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.

**Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 106****Oikaisuvaatimusohje**

Edellä mainittuihin teknisen lautakunnan päätöksiin tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen. Päätöksiin ei saa hakea muutosta valittamalla.

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä kunnan jäsen.

**Oikaisuvaatimusviranomainen**

Oikaisuvaatimus tehdään Espoon tekniselle lautakunnalle.

**Oikaisuvaatimusaika**

Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

**Tiedoksisaanti**

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua päätöksen lähettämisestä tai saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana. Jos asianosainen on antanut suostumuksensa sähköiseen tiedoksiantoon, niin asiakirja katsotaan annetun tiedoksi kolmantena päivänä viestin lähettämisestä, jollei muuta näytetä.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa.

Tiedoksisaantipäivää tai sitä päivää, jona päätös on asetettu nähtäväksi, ei oteta lukuun oikaisuvaatimusaikaa laskettaessa.

**Oikaisuvaatimuksen sisältö**

Oikaisuvaatimuksessa, joka on osoitettava kaupunginhallitukselle, on ilmoitettava

- päätös, johon haetaan muutosta
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi - perusteet, joilla muutosta vaaditaan
- muutoksenhakijan nimi ja kotikunta
- postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset muutoksenhakijalle voidaan toimittaa.

Oikaisuvaatimus on muutoksenhakijan, laillisen edustajan tai asiamiehen omakätisesti allekirjoitettava. Jos muutoksenhakijan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos oikaisuvaatimuksen laatijana on joku muu henkilö, oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta.

**Oikaisuvaatimuksen toimittaminen**

Oikaisuvaatimus on toimitettava jäljempänä olevaan osoitteeseen virka-aikana ennen oikaisuvaatimusajan päättymistä.

Postiin oikaisuvaatimus on jätettävä niin ajoissa, että se ehtii perille Espoon kaupungin kirjaamoon oikaisuvaatimusajan viimeisenä päivänä ennen kirjaamon virka-ajan päättymistä. Oikaisuvaatimuksen voi toimittaa ennen oikaisuvaatimusajan päättymistä myös telekopiona tai sähköpostilla lähettäjän omalla vastuulla.

Kirjaamon osoite on:

Käyntiosoite:	Siltakatu 11
Virka-aika:	ma-pe 8.00 - 15.45
Postiosoite:	PL 1 02070 ESPOON KAUPUNKI
Sähköposti:	kirjaamo@espoo.fi
Telekopio:	+358-(0)9-816 22495
Vaihde:	+358-(0)9-81621