

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

§ 58

Oikaisuvaatimus suunnittelupäällikön päätökseen Koskipuiston ja Hervantakeskuksen raitiotiepysäkkien pidentämistä varten muutetuista katusuunnitelmista 1/23031 ja 1/23033

TRE:336/10.03.02/2026

Valmistelija / lisätiedot:
Vandell Ari

Valmistelijan yhteystiedot

Liikenneinsinööri Katja Seimelä, puh. 040 149 3684, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Hallintosihteeri Jonna Koivumäki, puh. 040 124 1626, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Nurminen Mikko, Johtaja

Päätösehdotus

Hyväksytään oikaisuvaatimus koskien Hervantakeskuksen pysäkin valaisinpylvästä ja muilta osin oikaisuvaatimus hylätään.

Katusuunnitelman muutos Insinöörinkatu välillä Lindforsinkatu-Teekkarinkatu n:o 1/23033 hyväksytään liitteen mukaisesti.

Päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomainen toisin määrää (TLL 193 § 2 mom).

Perustelut

Suunnittelupäällikkö hyväksyi 27.1.2026 § 6 Koskipuiston, Tullin ja Hervantakeskuksen raitiotiepysäkkien pidentämistä varten muutetut katusuunnitelmat 1/23031, 1/23032 ja 1/23033. Suunnittelupäällikön päätökseen tehtiin 30.1.2026 oikaisuvaatimus. Oikaisuvaatimus on kohdennettu Koskipuiston ja Hervantakeskuksen raitiotiepysäkkien suunnitelmiin.

Koskipuiston pysäkki

Koskipuiston pysäkkiin liittyen oikaisuvaatimuksen perusteena esitetään, että suunnitelmalla heikennetään pyöräliikenteen reittiä entisestään ja vaikeutetaan sen kunnossapitoa kohtuuttomasti. Oikaisuvaatimuksessa esitetään, että suunnitelmaa ei pidä sellaisenaan toteuttaa vaan löytää suunnitteluratkaisu, jolla ei ole negatiivista vaikutusta pyörätien kunnossapidon laatuun.

Koskipuiston pysäkin esisuunnitteluvaiheessa tutkittiin useita vaihtoehtoja, jolla mahdollistetaan 47 m pitkän raitiovaunun pysähtyminen. Vaihtoehtotarkastelun perusteella Hämeenkadun katualueella ei ole mahdollista pidentää Koskipuiston raitiotiepysäkkiä

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

nykyisellä paikallaan siten, ettei millekään käyttäjäryhmälle tulisi negatiivisia vaikutuksia. Suunnitteluryhmässä valittiin katusuunnitteluun vaihtoehto, joka mahdollistaa 47 m pitkän raitiotievaunun pysäyttämisen huolellista ajotapaa noudattaen ja jolla katsottiin kokonaisuutena olevan vähiten negatiivisia vaikutuksia. Suunnittelupäällikön päättämään katusuunnitelmaan ei siten esitetä muutoksia oikaisuvaatimuksen perusteella.

Seuraavassa kuvataan suunnittelun aikana tarkastellut vaihtoehdot vaikutuksineen.

Vaihtoehto 1: 47 m tai 45 m pitkät laiturit, joissa itäpuolella luiskat laiturin jatkeena. Raitiotiepysäkeillä on tavanomaisesti käytetty ratkaisua, jossa jalankulkuyhteys jatkuu pysäkkilaiturin molemmissa päissä laiturin suuntaisena luiskana jalkakäytävän tasolle. Koska Koskipuistossa pysäkkilaituria ei ole mahdollista jatkaa länteen Hatanpään valtatie suuntaan kääntyvien raiteiden vuoksi, tulee laituria pidentää itään päin. Idän suuntaan laituria pidennettäessä laiturit ja sen jatkeena oleva luiska jatkuisivat noin 10 m (45 m laiturit) tai 12 m (47 m laiturit) Pellavatehtaankadun itäpuolelle. Ratkaisun toteuttaminen olisi edellyttänyt Pellavatehtaankadun katkaisemista Hämeenkadun kohdalla autoliikenteeltä. Keskustan liikenneverkkosuunnitelman (Takli 2013) ja raitiotien toteuttamiseen liittyvien Hämeenkadun katusuunnitelmien (2016) käsittelyn yhteydessä yhdyskuntalautakunta on linjannut, että Hämeenkadun ylittäviä katuja ei katkaista. Ratkaisu olisi lisäksi siirtänyt Pellavatehtaankadun kohdalla olevaa suojatietä n. 12 m itään, mikä olisi vaikeuttanut pohjois-eteläsuuntaista jalankulkua ja etelästä pohjoiseen suuntautuvaa pyöräliikennettä sekä estänyt pyöräilyn Pellavatehtaankadun etelään Hämeenkadun yksisuuntaisten pyörätiejärjestelyjen vuoksi. Vaihtoehto hylättiin toteutuskelvottomana suunnittelun alkuvaiheessa.

Vaihtoehto 2: 47 m pitkät laiturit, joissa itäpäässä portaat. 47 m pitkä laiturialue jatkuisi n. 2,5 m Pellavatehtaankadun ajoradan päälle ja sen toteuttaminen edellyttäisi Pellavatehtaankadun ajorataan vastaavaa sivusiirtymää kaventaen Pellavatehtaankadun itäpuolella olevaa suojatietä varsin kapeaksi tai edellyttäisi pylväiden siirtoja. Pyörätie on nykyisin kiinni laiturissa ja laiturilta laskeutuvat portaat sijoittuisivat pyörätien kohdalle, joten pyörätietä olisi linjattava uudelleen. Koska suunnitelmalla ei haluttu siirtää liittymän itäpuolella olevia raitiotien yhteiskäyttöpylväitä, pyörätie on linjattava niiden ulkopuolelta käyttäen jalkakäytävän tilaa. Pyörätien sivusiirtymä olisi pysäkin kohdalla noin 4 m ja liittymän itäpuolella n. 7,5 m. Jalkakäytävän leveydeksi jäisi noin 3,5 m. Ratkaisu on samankaltainen kuin katusuunnitteluun edennyt vaihtoehto, mutta kaikkien kulkumuotojen osalta hieman huonompi, koska ajoneuvoliikenteen siirtymät ovat suuremmat ja jalankulun tilat kapeammat. 47 m pitkän laiturin toteuttaminen olisi ollut myös teknisesti ongelmallista, koska raiteen pystygeometrian tulee olla

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

pituuskaltevuudeltaan suora pysäkin 47 m pitkän osuuden matkalla, mutta Pellavatehtaankadun kohdalla on pyöristyskaari. Pyöristyskaari johtaa siihen, että laiturin ja vaunun välille muodostuu korkeuseroa.

Vaihtoehto 3: 45 m pitkät laiturit, joiden itäpäässä ei ole kulkuyhteyttä laiturille portailla tai luiskalla. Ainoa kulkuyhteys pysäkille jäisi pysäkin länsipäähän, jossa on nykyisin liikennevalo-ohjaamaton ylityspaikka. Koskipuiston pysäkki on ratikkapysäkeistä käytetyin ja myös Nyssen kaikista pysäkeistä käytetyin pysäkkipari. Pysäkkiparilta tehdään arkipäivässä yli 6 500 nousua ja poistuvia matkustajia on oletettavasti saman verran. Pysäkkiparin nousuista yli puolet on vaihdollisia. Pysäkin käyttäjämäärän vuoksi ei pidetty mahdollisena, että kaikki kulku hoidetaan vain yhdestä suunnasta. Lisäksi ratkaisu olisi johtanut idän suunnasta saapuville tai sinne pyrkiville matkustajille 50–100 m kiertomatkaan.

Vaihtoehto 4: 45 m pitkät pysäkkilaiturit, joiden itäosassa kapeat luiskat. 3 m leveät pysäkkilaiturit jaettaisiin itäpäässä pituussuunnassa kahteen osaan noin 12 metrin matkalla, jolloin raiteiden puolelle jäisi kapea odotustila ja pyörätien puolelle olisi mahdollista toteuttaa raiteiden suuntainen kapea luiska. Luiskan ja odotustilan väliin on sijoitettava kaide. Odotustilan hyötyleveys olisi ollut 1,5 m kaiteen etupinnasta paasikiven etureunaan. Luiskan hyötyleveys olisi ollut 1,12 m. Kumpikaan näistä ei ole suunnitteluohjeen mukainen eikä koneellisesti kunnossapidettävä. Ratkaisu mahdollistaisi nykyiset pyöräliikenteen järjestelyt ilman sivusiirtoa ja olisi Pellavatehtaankadun ajoradan sivusiirron ja Hämeenkadun ylittävän suojatieratkaisun osalta samanlainen kuin katusuunnitteluun valittu vaihtoehto. Ratkaisu olisi kuitenkin ollut joukkoliikennematkustajien kannalta selvästi heikompi tilojen ollessa käyttäjämäärään nähden alimitoitettuja. Vilkkaalla pysäkillä liian kapea odotustila voisi johtaa myös vaaratilanteisiin.

Vaihtoehto 5: Pysäkkiä ei pidennetä ja osa pysäkillä pysähtyvien raitiotievaunujen ovista pidetään suljettuna pysäkin kohdalla. Ratkaisu olisi ollut hyvin poikkeuksellinen raitiotiejärjestelmässä, jossa raitiovaunu pysähtyy jokaisella pysäkillä ja kulku on mahdollista kaikista ovista sisään ja ulos. Kuten vaihtoehtoon 3 kohdassa on kerrottu, Koskipuiston pysäkki on erittäin käytetty ja poistujia on paljon. Raitiovaunuissa matkustajamäärä on huipussaan ydinkeskustan kohdalla. Yhden pysäkin poikkeuksellisesta poistumisjärjestelystä viestiminen olisi ollut haastavaa. Täydessä vaunussa siirtyminen suljetulta ovelta käytettävissä olevalle ovelle olisi hankalaa ja epäonnistuessaan johtaisi huonoon asiakaskokemukseen ja mahdollisesti myöhästymiseen vaihtoyhteydestä. Nysse hylkäsi tämän vaihtoehtoon suunnittelun alkuvaiheessa, joten työssä ei tarkemmin tutkittu mihin kohtaan raitiovaunu tarkalleen ottaen pysähtyisi. Pidempi raitiotievaunu ei kuitenkaan mahtuisi pysäkille, joten itäpäässä ylitys johtaisi vaunun pysähtymiseen Pellavatehtaankadun liittymän länsipuolella olevan suojatien kohdalle ja länsipäässä ylityspaikan kohdalle, joten vaunun pysähtymisellä olisi vaikutuksia Hämeenkatua ylittävään liikkumiseen ja sen turvallisuuteen.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

Vaihtoehto 6: Pysäkin siirtäminen Pellavatehtaankadun ja Aleksanterinkadun väliin. Kortteliväliin on mahdollista toteuttaa laatuvaatimusten mukainen raitiotiepysäkki, jolla on 47 m pitkät laiturit ja luiskat raiteiden suunnassa. Koskipuiston ja Rautatieaseman pysäkit ovat jo nykyisin varsin lähellä toisiaan, joten pysäkkivälin lyhentäminen tässä vaiheessa koettiin hankalana. Pysäkin siirto myös pidentäisi vaihtomatkoja Koskipuiston bussipysäkeille. Kokonaan uuden pysäkkiparin rakentaminen olisi varsin kallista ja aiheuttaisi keskustan liikenteeseen tarpeettoman häiriön tilanteessa, jossa häiriöitä pyritään muiden isojen hankkeiden vuoksi välttämään. Noin vuonna 2031 valmistuva Asemakeskuksen uusi raitiotiepysäkkipari vaatii lähitulevaisuudessa keskustan pysäkkiverkon uudelleen suunnittelua. Raitiotien toteutussuunnitelmaan (osana toteutuspäätöstä Tampereen kaupunginvaltuusto 7.11.2016) on kirjattu tavoitteita raitiotielle ja sen ominaisuuksille. Yhtenä tavoitekokonaisuutena on raitiotien nopeus, taloudellinen kannattavuus ja edulliset liikennöintikustannukset. Ratikkapysäkkien osalta tämä tarkoittaa, että niiden sijaintia ja määrää on tutkittava kriittisesti. Tässä vaiheessa ei voida vielä todeta, miten Asemakeskuksen tuleva pysäkki ja sen käyttöönotto vaikuttaa keskustan itäosan raitiotiepysäkkiverkkoon.

Päätöksentekoon edennyt vaihtoehto: 45 m pitkät laiturit, joissa itäpäässä portaat. Portaat mahdollistavat pysäkillä kulun myös laiturin itäpäästä ja näin varmistetaan pysäkin toimivuus myös ruuhkatilanteessa. Ratkaisu ei vaikuta matkustajien nykyisiin kävelyreittien pituuksiin lukuun ottamatta idän suunnasta saapuvia tai sinne pyrkiviä liikkumisesteisiä, joille tulee länsipäässä olevia luiskia käyttäessään 50–100 m kiertomatkaa. Suunnittelussa on huomioitu portaiden vaikutus pyörätiehen ja sen kunnossapitoon. Kuten oikaisuvaatimuksessa todetaan, Hämeenkadun pyörätiet ovat varsin kapeat, niissä on jo nykyisin mutkia ja pyörätien kunnossapidossa käytetään erikoiskalustoa. Katusuunnitelma ei muuta kunnossapitokaluston vaatimuksia tai vaikuta kunnossapidon mahdollisuuksiin. Portaiden hoitovastuu kuuluu raitiotien kunnossapitoallianssille ja niiden kunnossapito edellyttää käsityötä. Hämeenkadun pyörätiet ovat pyöräliikenteen aluereittejä, joiden tarkoituksena on mahdollistaa pyöräliikenne Hämeenkadun varrella oleviin kohteisiin. Hämeenkatu kuuluu kävelykeskustana kehitettävään hitaan liikkumiseen alueeseen ja Hämeenkadun nopeusrajoitus 20 km/h koskee myös pyöräteitä. Näin ollen Hämeenkadun pyöräliikenteen järjestelyn ei ole tarkoituskaan mahdollistaa nopeaa läpikulkevaa pyöräliikennettä, vaan siihen tarkoitukseen kehitetään hanke kerrallaan seudullista pääreittiä Rongankadulta Puutarhakadulle. Keskustan pääkadulla, vilkkaan pysäkin läheisyydessä, kulkee erittäin paljon joukkoliikenteeseen nousevia ja poistuvia matkustajia. Kun kävelyvirtaa on nykyisellään jo runsaasti, on selvää, ettei Hämeenkadulla ole mahdollista pyöräillä erityisen nopeasti, ja pyöräilijältä vaaditaan erityistä

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

tarkkaavaisuutta ratikkapysäkkien välittömässä läheisyydessä. Samaa tarkkaavaisuutta vaaditaan myös kävelijältä, joka on siirtymässä tai poistumassa pysäkiltä.

Hervantakeskuksen pysäkki

Hervantakeskuksen pysäkin osalta oikaisuvaatimuksen perusteena on, ettei suunnitelma muuta mitään pysäkkialueella tunnistettuja ja kaupungille esiin tuotuja ongelmia. Näitä ovat mm. Lindforsinkadun eteläpuolelta puuttuva sujuva pyöräliikenteen yhteys Insinöörinkadun itäpuoliselle yksisuuntaiselle pyörätielle, Hervantakeskus F pysäkkikatoksen sijoittelusta johtuva bussin odottaminen pyörätiellä, Hervannan torille suuntaava autoliikenne 1-suuntaista pyörätietä käyttäen molempiin ajosuuntiin sekä Duon edustalla pyörien pysäköinti pyörätielle kaiteeseen kiinnittämällä. Lisäksi oikaisuvaatimuksessa huomautetaan kunnossapidon haasteista suunnitelman mukaisilla Insinöörinkadun ylittävillä suojateilla ja pyöräilijän ylityspaikoissa, joissa pyöräilijän ylityksen kohdalla on 2.0 m leveä reunakiveton osuus ja eteläisemmän suojatien kohdalla pyöräilijän ja jalankulkijan odotustilojen väliin on sijoitettu valaisinpylväs.

Oikaisuvaatimuksessa esitetyt ongelmat ovat todellisia ja niistä on saatu lukuisia palautteita mm. oikaisuvaatimuksen tekijältä, ja ongelmia on tunnistettu myös raitiotien ja Insinöörinkadun aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa. Hervannan keskustassa on useita asemakaavamuutoksia vireillä, kaavoitusohjelmassa tai alustavien keskustelujen perusteella tulossa, joten niiden tavoitteiden määrittelyä, mahdollisia ratkaisuja ja Hervannan keskustan kokonaissuunnitelmaa varten on valmisteltu Hervannan julkisten ulkotilojen ympäristösuunnitelmaa samanaikaisesti raitiotiepysäkin pidentämisen suunnittelun kanssa. Raitiotiepysäkin pidentämisen suunnittelun ohjauksessa rajattiin suunnittelu koskemaan vain pysäkkilaiturin pidentämisen edellyttämiä toimenpiteitä, koska muut mainitut ongelmat edellyttävät toimenpiteitä laajemmalla alueella ja myös yksityisomistuksessa olevilla tonteilla. Ympäristösuunnitelman luonnoksessa 26.1.2026 on esitetty ratkaisuja mm. Hervannan torin siirtämiseksi (huoltoajotarve poistuu pyörätieltä, mahdollistaa pyöräpysäköintiä nykyiselle torialueelle), Lindforsinkadun itäpäähän (pyörätiejärjestelyjen yhteensopivuus Insinöörinkatuun) ja nykyiseen bussipysäkkiin Hervantakeskus F odotustiloihin.

Oikaisuvaatimuksessa esitetty huomio suojateiden puutteellisista leveyksistä ja niiden vaikutuksesta kunnossapitoon pitää paikkansa. Pysäkin pohjoispuolella nykyiset ylitysratkaisut eivät ole nykyisten suunnitteluohjeiden mukaiset. Suojatien tulisi olla vähintään 3 m (nyk. 2,3 m) ja pyöräilijän ylityspaikan vähintään 2,5 m (nyk. 2,2 m) leveitä ja näiden välissä tulisi olla 1 m leveä erottelukaista (nyk. ei erottelukaistaa). Raitiotiepysäkin suunnittelun yhteydessä laadittiin Hervantakeskuksen raitiotiepysäkin suojatieselvitys, jossa tutkittiin erilaisia vaihtoehtoja parantaa nykyistä järjestelyä. Suojatiekohdan leventäminen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

suunnitteluohjeiden mukaiseksi edellyttäisi n. 2 m lisää tilaa pohjoisesta, mikä edellyttäisi nykyisen Hervantakeskus F bussipysäkin lyhentämistä vastaavasti. Bussipysäkillä on tarve kahden bussin samanaikaiselle pysähtymiselle, joten pysäkin lyhentäminen nykytilanteessa raitiotiepysäkin pidentämisen yhteydessä ei ole mahdollista vaan pikemminkin pysäkkiä tulisi pidentää. Bussipysäkin sijoittumista on tarkasteltu em. ympäristösuunnitelman yhteydessä. Suojatieselvitys on ympäristösuunnitelman suunnittelijoilla tiedossa ja suojatien kehittäminen sisällytetään Hervannan keskustan kokonaisratkaisuun.

Eteläisimmän uuden suojatien suunnittelussakaan ei ole pystytty toteuttamaan suunnitteluohjeen mukaisia leveyksiä tilan puutteen vuoksi. Suunnitelmassa oli esitetty valaisinpylväs pyöräilijän ja jalankulkijan odotustilojen väliin sillä perusteella, että suojatiemerkki ja muut liikennemerkkit sijoitetaan valaisinpylvääseen. Suojatiemerkin tulee sijaita enintään 2 m ennen tiemerkinä, joten suunnitelman mukainen sijoitus on tieliikennelain mukainen, kun taas eteläpuoliseen saarekkeeseen sijoitettuna jää liian etäälle suojatiemerkinnästä. Suojatiemerkkejä on kuitenkin sijoitettu jo muissa raitiotien varrella olevissa vastaavissa tilanteissa tieliikennelain vastaisesti ennen pyöräilijän ylityspaikkaa ml. Hervantakeskuksen pysäkin pohjoispuolella olevalla suojatiellä. Katusuunnitelmaa on muutettu oikaisuvaatimuksen johdosta siten, että valaisin ja liikennemerkkit sijoitetaan pyöräilijän odotustilan eteläpuolella olevaan saarekkeeseen. Näin suojatien suunnassa jää yli 4 m leveä tila mahdollistamaan kunnossapitokaluston liikkuminen. Myös Insinöörinkadun itäpuolella olevaa suojatiemerkki on vastaavasti siirretty ylityskohdan eteläpuolelle. Jalankulkijan ja pyöräilijän odotustilojen välissä on 4 cm korkeusero, joten talvihoito on muutoksesta huolimatta haastavaa.

Tiedoksi

oikaisuvaatimuksen tekijä, Antti Uotila, Ville-Mikael Tuominen, Jouni Sivenius, Mikko Vainiomäki, Pasi Ruohomäki, Timo Seimelä, Leena Huhtala, Petri Hakala

Liitteet

- 1 Liite Yla 3.3.2026 Oikaisuvaatimus
- 2 Liite Yla 3.3.2026 Suunnittelupäällikön päätös 27.1.2026 § 6
- 3 Liite Yla 3.3.2026 Katujärjestelypiirustus Hervantakeskus 23033 1
- 4 Liite Yla 3.3.2026 Tyyppipoikkileikkaus Hervantakeskus 23033 2

Nähtävilläolo ja tiedoksianto asianosaiselle

Pöytäkirja on asetettu nähtäväksi 6.3.2026 kaupungin internetsivuille www.tampere.fi

Päätös on lähetetty sähköpostilla 9.3.2026

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

Muutoksenhakuviranomainen

Hämeenlinnan hallinto-oikeus

Tampere
09.03.2026

Jonna Koivumäki
Hallintosihteeri

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

Valitusosoitus

§58

Valitusosoitus

Valitusosoitus

Tähän päätökseen haetaan muutosta hallintovalituksella.

Valitusoikeus

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

Oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen, kun se ei ole muuttunut oikaisuvaatimusmenettelyssä, saa muutosta kuitenkin hakea vain se, joka on tehnyt oikaisuvaatimuksen.

Valitusviranomainen

Valitus tehdään Hämeenlinnan hallinto-oikeudelle ensisijaisesti hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa <https://asiointi.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>.

Hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Hämeenlinnan hallinto-oikeus
Raatihuoneenkatu 1
13100 Hämeenlinna
faksi: 029 56 42269
sähköposti: hameenlinna.hao@oikeus.fi

Valitusaika

Valitus on tehtävä **30 päivän** kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Tiedoksisaanti

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, 7 päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, 3 päivän kuluttua sähköpostin lähettämisestä, saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana. Tiedoksisaantipäivää ei lueta määräaikaan. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa tehtävän toimittaa ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Valituskirjelmä

Valituskirjelmässä, joka on osoitettava valitusviranomaiselle, on ilmoitettava

- valittajan nimi, kotikunta, postiosoite ja puhelinnumero
- päätös, johon haetaan muutosta
- miltä osin päätöksestä valitetaan ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- vaatimuksen perusteet
- mihin valitusoikeus perustuu, jos valituksen kohteena oleva päätös ei kohdistu valittajaan

Valituskirjelmään on liitettävä

- päätös, johon haetaan muutosta valittamalla, alkuperäisenä tai jäljennöksenä

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

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

Asiamiehen on liitettävä valituskirjelmään valtakirja, kuten oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain (808/2019) 32 §:ssä säädetään.

Valituskirjelmän toimittaminen

Valituskirjelmä on toimitettava valitusajan kuluessa valitusviranomaiselle. Valituskirjelmän tulee olla perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukiolon päättymistä. Valituskirjelmän lähettäminen postitse tai sähköisesti tapahtuu lähettäjän omalla vastuulla.

Oikeudenkäyntimaksu

Hallinto-oikeudessa valituksen käsittelystä perittävä oikeudenkäyntimaksu on 310 euroa. Mikäli hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaista päätöstä muutoksenhakijan eduksi, oikeudenkäyntimaksua ei peritä. Maksua ei myöskään peritä eräissä asiaryhmissä eikä myöskään mikäli asianosainen on muualla laissa vapautettu maksusta. Maksuvelvollinen on vireillepanija ja maksu on valituskirjelmäkohtainen.