



22.09.2021

Kokousaika 22.09.2021 18:00 - 21:47

Kokouspaikka Valtuustosali, Aleksanterinkatu 20

Läsnä

Jäsenet

Diarra, Fatim	kaupunginvaltuuston puheenjohtaja
Rydman, Wille	kaupunginvaltuuston 1. varapuheenjohtaja
Torsti, Pilvi	kaupunginvaltuuston 2. varapuheenjohtaja
Vartiainen, Juhana	pormestari
Arhinmäki, Paavo	apulaispormestari
Razmyar, Nasima	etänä
Sazonov, Daniel	apulaispormestari
Sinnemäki, Anni	apulaispormestari
Ahde, Hilikka	osittain etänä
Ahmed, Mahad	etänä
Alametsä, Alviina	etänä
Alanko-Kahiluoto, Outi	etänä
Arajärvi, Pentti	etänä
	saapui 18:20, poissa: 272 - 277 §
Biaudet, Eva	
Bogomoloff, Harry	
Borgarsdottir Sandelin, Silja	
Castrén, Maaret	
Ebeling, Mika	etänä
Gebhard, Elisa	
Grottenfelt, Nora	
Haatainen, Tuula	etänä
Haglund, Mia	
Hakola, Juha	osittain etänä
Halla-aho, Jussi	etänä
Harjanne, Atte	etänä
Harkimo, Harry	
Harkimo, Joel	etänä
Heinäluoma, Eveliina	
Hiltunen, Titta	
Holopainen, Mari	etänä
Honkasalo, Veronika	



22.09.2021

Huff, Shawn	
Hyttinen, Nuutti	
Iskanius, Anniina	
Jalovaara, Ville	etänä
Kaleva, Atte	
Karhuvaara, Arja	etänä saapui 18:23, poissa: 272 - 277 §
Kauppila, Elina	
Kivekäs, Otso	
Kivelä, Mai	etänä
Kopra, Pia	etänä
Korpinen, Laura	etänä
Korpinen, Sini	etänä
Koskela, Minja	
Lindgren, Minna	etänä
Makkonen, Teija	etänä
Meri, Otto	
Mutttilainen, Sami	
Muurinen, Seija	etänä
Månsson, Björn	
Nevanlinna, Tuomas	etänä
Niskanen, Dani	etänä
Nuorteva, Johanna	etänä
Nygård-Peltola, Mia	etänä
Ohisalo, Maria	etänä poistui 19:04, poissa: 281 - 283 §
Packalén, Tom	etänä
Pajula, Matias	etänä
Pajunen, Jenni	
Pakarinen, Pia	etänä
Pasanen, Amanda	
Peltokorpi, Terhi	etänä
Raatikainen, Mika	etänä
Rantala, Marcus	
Rantanen, Mari	
Rantanen, Tuomas	etänä
Rautava, Risto	
Ruuhonen-Lerner, Pirkko	
Said Ahmed, Suldaan	
Sarkomaa, Sari	
Sauri, Pekka	
Saxberg, Mirita	etänä
Suomalainen, Nina	etänä
Vanhanen, Reetta	
Vepsä, Sinikka	etänä



22.09.2021

Vierunen, Maarit	etänä
Yanar, Ozan	varajäsen
Asko-Seljavaara, Sirpa	varajäsen
Hagman, Oona	varajäsen
Helal, Fardoos	varajäsen
Hjelt, Jenni	varajäsen
Juva, Kati	varajäsen
	etänä
	saapui 19:04, poistui 19:18, poissa: 272 - 279 §, osa 281 §, 282 - 283 §
Järvinen, Jukka	varajäsen
Karhumaa, Anna	varajäsen
Majok, Ajak	varajäsen
	etänä
Sydänmaa, Johanna	varajäsen
	etänä
	saapui 19:18, poissa: 272 - 280 §, osa 281 §
Tuomi-Nikula, Tuomas	varajäsen
Vesikansa, Sanna	varajäsen
	etänä

Muut

Sarvilinna, Sami	kansliapäällikkö
	poissa: 282 §
Summanen, Juha	hallintojohtaja
Peltonen, Antti	hallintopäällikkö
Hyttinen, Hannu	johtava kaupunginsihteer
Menna, Lauri	johtava asiantuntija
Kähönen, Henri	kaupunginsihteer
Isbom, Hanna	erityisavustaja
Kentala, Julianna	erityisavustaja
Leino, Antti	erityisavustaja
Salminen, Teresa	erityisavustaja
Tarkiainen, Elisa	
Andersson, Henrik	kielenkääntäjä
Schroderus, Jenny	kielenkääntäjä
Hopeakunnas, Maisa	viestintäasiantuntija
Turtola, Ilona	viestintäasiantuntija

Puheenjohtaja

Fatim Diarra kaupunginvaltuuston puheenjohtaja

Pöytäkirjanpitäjä



22.09.2021

Lauri Menna	johtava asiantuntija
Antti Peltonen	272 - 280 § hallintopäällikkö
Hannu Hyttinen	281, osa 282, 283 § johtava kaupunginsihteeri osa 282 §

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



22.09.2021

Tid 22.09.2021 18:00 - 21:47

Plats Fullmäktigesalen, Alexandersgatan 20

Närvarande

Ledamöter

Diarra, Fatim	stadsfullmäktiges ordförande
Rydman, Wille	stadsfullmäktiges I vice ordförande
Torsti, Pilvi	stadsfullmäktiges II vice ordförande
Vartiainen, Juhana	borgmästare
Arhinmäki, Paavo	biträdande borgmästare på distans
Razmyar, Nasima	biträdande borgmästare
Sazonov, Daniel	biträdande borgmästare
Sinnemäki, Anni	biträdande borgmästare delvis på distans
Ahde, Hilikka	
Ahmed, Mahad	på distans
Alametsä, Alviina	på distans
Alanko-Kahiluoto, Outi	på distans
Arajärvi, Pentti	på distans anlände 18:20, frånvarande: 272 - 277 §
Biaudet, Eva	
Bogomoloff, Harry	
Borgarsdottir Sandelin, Silja	
Castrén, Maaret	
Ebeling, Mika	på distans
Gebhard, Elisa	
Grotenfelt, Nora	
Haatainen, Tuula	på distans
Haglund, Mia	
Hakola, Juha	delvis på distans
Halla-aho, Jussi	på distans
Harjanne, Atte	på distans
Harkimo, Harry	
Harkimo, Joel	på distans
Heinäluoma, Eveliina	
Hiltunen, Titta	
Holopainen, Mari	på distans
Honkasalo, Veronika	
Huff, Shawn	



22.09.2021

Hyttinen, Nuutti	
Iskanius, Anniina	
Jalovaara, Ville	på distans
Kaleva, Atte	
Karhuvaara, Arja	på distans anlände 18:23, frånvarande: 272 - 277 §
Kauppila, Elina	
Kivekäs, Otso	
Kivelä, Mai	på distans
Kopra, Pia	på distans
Korpinen, Laura	på distans
Korpinen, Sini	på distans
Koskela, Minja	
Lindgren, Minna	på distans
Makkonen, Teija	på distans
Meri, Otto	
Muttalainen, Sami	
Muurinen, Seija	på distans
Månsson, Björn	
Nevanlinna, Tuomas	på distans
Niskanen, Dani	på distans
Nuorteva, Johanna	på distans
Nygård-Peltola, Mia	på distans
Ohisalo, Maria	på distans avlägsnade sig 19:04, frånvarande: 281 - 283 §
Packalén, Tom	på distans
Pajula, Matias	på distans
Pajunen, Jenni	
Pakarinen, Pia	på distans
Pasanen, Amanda	
Peltokorpi, Terhi	på distans
Raatikainen, Mika	på distans
Rantala, Marcus	
Rantanen, Mari	
Rantanen, Tuomas	på distans
Rautava, Risto	
Ruohonen-Lerner, Pirkko	
Said Ahmed, Suldaan	
Sarkomaa, Sari	
Sauri, Pekka	
Saxberg, Mirita	på distans
Suomalainen, Nina	på distans
Vanhanen, Reetta	



22.09.2021

Vepsä, Sinikka	på distans
Vierunen, Maarit	
Yanar, Ozan	på distans
Asko-Seljavaara, Sirpa	ersättare
Hagman, Oona	ersättare
Helal, Fardoos	ersättare
Hjelt, Jenni	ersättare
Juva, Kati	ersättare
	på distans
	anlände 19:04, avlägsnade sig 19:18, frånvarande: 272 - 279 §, delvis 281 §, 282 - 283 §
Järvinen, Jukka	ersättare
Karhumaa, Anna	ersättare
Majok, Ajak	ersättare
	på distans
Sydänmaa, Johanna	ersättare
	på distans
	anlände 19:18, frånvarande: 272 - 280 §, delvis 281 §
Tuomi-Nikula, Tuomas	ersättare
Vesikansa, Sanna	ersättare
	på distans

Övriga

Sarvilinna, Sami	kanslichef
	frånvarande: 282 §
Summanen, Juha	förvaltningsdirektör
Peltonen, Antti	förvaltningschef
Hyttinen, Hannu	ledande stadssekreterare
Menna, Lauri	ledande sakkunnig
Kähönen, Henri	stadssekreterare
Leino, Antti	specialmedarbetare
Isbom, Hanna	specialmedarbetare
Kentala, Julianna	specialmedarbetare
Salminen, Teresa	specialmedarbetare
Tarkiainen, Elisa	specialmedarbetare
Andersson, Henrik	translator
Schroderus, Jenny	translator
Hopeakunnas, Maisa	kommunikationsspecialist
Turtola, Ilona	kommunikationsspecialist

Ordförande

Fatim Diarra	stadsfullmäktiges ordförande
--------------	------------------------------



22.09.2021

Protokollförare

Lauri Menna

ledande sakkunnig

272 - 280 §

Antti Peltonen

förvaltningschef

281, delvis 282, 283 §

Hannu Hyttinen

ledande stadssekreterare

delvis 282 §

Postadress

PB 1
00099 HELSINGFORS STAD
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Besöksadress

Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/stadsfullmaktige>

Telefon

+358 9 310 1641

Telefax

+358 9 655 783

FO-nummer

0201256-6

Kontonr

FI0680001200062637

Moms nr

FI02012566



22.09.2021

§	Asia	
272	Asia/1	Nimenhuuto, laillisuus ja päätösvaltaisuus Namnupprop, laglighet och beslutsförhet
273	Asia/2	Pöytäkirjan tarkastajien valinta Val av protokolljusterare
274	Asia/3	Helsingin kaupungin tilivelvollisten määrittely Redovisningsskyldiga vid Helsingfors stad
275	Asia/4	Hallintosäännön muuttaminen, kaupunginhallituksen sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaoston perustaminen Ändring av förvaltningsstadgan, stadsstyrelsens sektion för reform av social- och hälsovården samt räddningsväsendet
276	Asia/5	Kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan virkaan ottaminen Anställning av innehavare av tjänsten som sektorchef i fostrans- och utbildningssektorn
277	Asia/6	Viikin tiedepuiston tärinäeristyksen ja sähkömagneettikentän kompensointiorakenteiden hankesuunnitelma Projektplan för vibrationsisolering och konstruktioner som kompenserar det elektromagnetiska fältet i Viks forskarpark
278	Asia/7	Kottby lågstadieskolan korvaavan uudisrakennuksen hankesuunnitelma Projektplan för ersättande nybyggnad för Kottby lågstadieskola
279	Asia/8	Päiväkoti Pelimannin ja Tiukun uudisrakennuksen hankesuunnitelma Projektplan för nybyggnaden för daghemmet Pelimanni och Tiuku
280	Asia/9	Vuokrausperiaatteiden määrittäminen maanlaiselle alueelle (Hakaniemi, Hakaniementori) Arrendeprinciper för ett underjordiskt område (Hagnäs, Hagnäs torg)
281	Asia/10	Pitäjänmäen Kutomotie 1 ja 9 ja lähialueen asemakaavan muuttaminen (nro 12516) Detaljplaneändring för Väverivägen 1 och 9 samt närliggande område i Sockenbacka (nr 12516)
282	Asia/11	Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen toiminnan yhtiöittäminen Bolagisering av verksamheten i Helsingfors stads trafikaffärsverk
283	Asia/12	Kokouksessa jätetyt aloitteet Motioner inlämnade vid sammanträdet



§ 272

Nimenuuto, laillisuus ja päätösvaltaisuus

Päätös

Kaupunginvaltuusto totesi kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Nimenuuto ja estyneet

Puheenjohtaja totesi, että esteilmoituksen jättäneiden tilalle on kutsuttu seuraavat varavaltuutetut:

- Elina Valtonen, tilalle Sirpa Asko-Seljavaara
- Emma Kari, tilalle Tuomas Tuomi-Nikula
- Osmo Soininvaara, tilalle Sanna Vesikansa
- Timo Harakka, tilalle Fardoos Helal
- Ilkka Taipale, tilalle Jukka Järvinen
- Erkki Tuomioja, tilalle Jenni Hjelt
- Petra Malin, tilalle Ajak Majok
- Laura Kolbe, tilalle Anna Karhumaa
- Mikael Jungner, tilalle Oona Hagman

Nimenuudosta olivat poissa seuraavat valtuutetut:

- Pentti Arajärvi
- Arja Karhuvaara

Laillisuus ja päätösvaltaisuus

Puheenjohtaja totesi, että kaupunginvaltuuston kokous on kutsuttu koolle kuntalaissa ja hallintosäännössä edellytetyssä järjestyksessä. Toimitetun nimenuudon mukaan vähintään kaksi kolmasosaa valtuutetuista on läsnä. Edellä olevan perusteella puheenjohtaja totesi, että kokous on laillisesti koolle kutsuttu ja päätösvaltainen.

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginvaltuusto toteaa esteen ilmoittaneet valtuutetut ja heidän tilalleen tulevat varavaltuutetut, toimittaa nimenuudon sekä toteaa kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden.

Muutoksenhaku

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



22.09.2021

Asia/1

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



22.09.2021

Asia/2

§ 273

Pöytäkirjan tarkastajien valinta

Päätös

Pöytäkirjan tarkastajiksi valittiin valtuutetut Joel Harkimo ja Minja Koskela sekä varalle valtuutetut Matias Pajula ja Amanda Pasanen.

Käsittely

Puheenjohtajan ehdotuksesta pöytäkirjan tarkastajiksi valittiin yksimielisesti valtuutetut Joel Harkimo ja Minja Koskela sekä varalle valtuutetut Matias Pajula ja Amanda Pasanen.

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginvaltuusto valitsee pöytäkirjantarkastajiksi kaksi valtuutettua ja varatarkastajiksi kaksi valtuutettua.

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



22.09.2021

Asia/3

§ 274

Helsingin kaupungin tilivelvollisten määrittely

HEL 2021-006127 T 00 03 00

Päätös

Kaupunginvaltuusto hyväksyi luettelon Helsingin kaupungin tilivelvollisista.

Esittelijä

Tarkastuslautakunta

Lisätiedot

Timo Terävä, tarkastusjohtaja, puhelin: +358931043126
timo.terävä(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Tilivelvollisten määrittely
- 2 Kaupunginhallituksen lausunto tilivelvollisten määrittelystä 28.6.2021
- 3 KPMG Oy Ab lausunto tilivelvollisten määrittelystä 24.6.2021

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, valtuusto

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Tilivelvollisten määrittely

Kuntalain 125 §:n mukaan tilivelvollisia ovat valtuustoa lukuun ottamatta kaupungin toimielinten jäsenet ja asianomaisen toimielimen tehtäväalueen johtavat viranhaltijat. Tilivelvollisuus merkitsee sitä, että toimielimen jäsenen ja viranhaltijan toiminta tulee valtuuston arvioitavaksi, siihen voidaan kohdistaa tilintarkastajan tilintarkastuskertomuksessa muistutus ja valtuusto päättää myönnettävästä vastuuvapaudesta.

Kunnan toimielimet on määritelty kuntalain 30 §:ssä ja Helsingin osalta tarkemmin kaupunginvaltuuston hyväksymän hallintosäännön 2. luvussa. Kuntalaissa ei ole selkeästi määritelty, ketkä ovat toimielimen tehtäväalueen johtavia viranhaltijoita. Kuntalain kommentaarin mukaan johtavana viranhaltijana voidaan pitää toimielimen esittelijää ja toimielimen tehtäväalueella itsenäisestä tehtäväkokonaisuudesta vastaavaa henkilöä hänen toimiessaan toimielimen alaisena.



22.09.2021

Helsingin kaupungissa johtavat viranhaltijat ja toimielinten esittelijät on pääsääntöisesti määritelty hallintosäännössä. Sen lisäksi tilivelvollisten määrittelyssä on hyödynnetty kaupunginkanslian, toimialojen, pelastuslaitoksen ja liikelaitosten johdon asiantuntemusta oman organisaation-
sa tehtäväkokonaisuuksista. Tilivelvollisten määrittelyssä on otettu huomioon myös kaupunginhallituksen ja kaupungin tilintarkastajan antamat lausunnot.

Kaupungin kaikkien työntekijöiden on hoidettava tehtävänsä asianmukaisen huolellisesti. Vaikka kaupungin tilivelvolliset olisikin määritelty, kaupungin tilintarkastaja voi kuntalain 125 §:n perusteella tilintarkastuskertomuksessaan kohdistaa muistutuksen muullekin kuin määritelmän piiriin kuuluvalla viranhaltijalle, ja esittää vastuuvapauden epäämistä. Tilivelvollisten määrittely ei siten estä kohdistamasta vahingonkorvausvaatimusta tai rikossyytettä muuhun henkilöön kuin tilivelvolliseen. Toimielinten varajäseniin ja johtavien viranhaltijoiden varahenkilöihin sovelletaan samoja säännöksiä heidän toimiessaan tehtävässä.

Kuntalain 123 §:n mukaan tilintarkastajan on tilintarkastuskertomuksessaan esitettävä lausunto mm. sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan sekä konsernivalvonnan asianmukaisesta järjestämisestä sekä esitys vastuuvapauden myöntämisestä ja mahdollisesta muistutuksesta, joka voidaan kohdistaa tilivelvolliseen. Muistutuksen edellytyksenä on, että tilivelvollinen on toiminut vastoin lakia tai valtuuston päätöksiä eikä virhe tai aiheutunut vahinko ole vähäinen.

Tilivelvolliset esitetään talousarviossa ja tilinpäätöksessä

Kirjanpitolautakunnan kuntajaosto on antanut yleisohjeen kuntien tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen laatimisesta. Yleisohjeen tarkoituksena on ohjeistaa tilinpäätöksen laatimista siten, että se antaa oikean ja riittävän kuvan kunnan toiminnasta ja taloudesta. Ohjeen kohdassa 3.2.2 Kunnan hallinto ja siinä tapahtuneet muutokset todetaan, että ”vastuuvapauden myöntämisen kannalta on perusteltua esittää tilivelvolliset toimielimet sekä tilivelvolliset viran- ja toimenhaltijat. Tilivelvollisia ovat kunnan toimielinten jäsenet sekä tehtäväalueen johtavat viranhaltijat.” Helsingin kohdalla tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että tilinpäätöksen kohdassa Kunnan hallinto ja siinä tapahtuneet muutokset esitetään jatkossa tilivelvollisten määrittelyä käsittelevä teksti ja luettelo tilivelvollisista.

Tilivelvollisten esittäminen myös talousarviossa on perusteltua, sillä valtuuston hyväksymässä talousarviossa asetetaan muun muassa kaupungin johtavien viranhaltijoiden johtamille hallinnollisille kokonaisuuksille toiminnallisia ja taloudellisia tavoitteita sekä vastuu talousarvion noudattamisesta. Tilivelvollisten ja muiden kannalta on selkeäm-



pää, kun he tietävät jo talousarviovuoden alussa, keitä tilinpäätöksen käsittelyn yhteydessä annettava vastuuvapauslausuma koskee.

Koska tilivelvolliset esitetään jatkossa talousarviossa ja tilinpäätöksessä, päivitetty luettelo tuodaan vuosittain edellä mainittujen asiakirjojen yhteydessä valtuuston päätettäväksi eikä tarvetta erilliselle päätöksenteolle ole. Kaupunginhallitus puoltaa lausunnossaan edellä mainittua menettelyä.

Tilivelvollisuusluettelon ylläpidosta huolehtii tarkastusvirasto, joka valmistelee siihen tehtävät olennaiset päivitykset tarkastuslautakunnan päätettäväksi siten, että ajantasainen tieto voidaan toimittaa vuosittain tilinpäätöksen ja talousarvion laatimista varten. Luettelon päivittämisessä on mahdollista hyödyntää hallintosäännön määräyksiin tehtyjä muutoksia, sidonnaisuusilmoitusten valvonnan kautta kertyvää tietoa toimielinten esittelijöistä ja tarvittaessa keskushallinnolle, toimialoille ja liikelaitoksille sekä tilintarkastajalle tehtäviä tietopyyntöjä.

Tilivelvollisten määrittely muissa suurissa kaupungeissa

Muissa suurissa kaupungeissa tilivelvollisten määrittely on jo tehty. Espoossa ja Vantaalla tilivelvolliset luetellaan tilinpäätöksessä, Tampereella ja Turussa talousarviossa. Oulussa tilivelvolliset on lueteltu molemmissa asiakirjoissa.

Tarkastuslautakunnan valmistelutehtävä ja siihen liittyvä lausuntopyyntö

Kuntalain kommentaarin mukaan tilivelvollisten luettelon hyväksyminen kuuluu valtuustolle, joka päättää asiasta tarkastuslautakunnan valmistelun pohjalta. Tarkastuslautakunnan on valmistellessaan tilivelvollisten määrittelyä kaupunginvaltuuston päätettäväksi kuultava kaupunginhallitusta ja kaupungin tilintarkastajaa.

Kaupunginhallitus on 28.6.2021 antanut tilivelvollisten määrittelystä lausunnon ja toteaa, että tilivelvollisten luettelo on sisältämiensä nimikkeiden osalta kattava ja tarkoituksenmukainen. Kaupunginhallituksen mukaan tilivelvollisten luettelon hyväksyminen vuosittain erillisenä päätösasiana kaupunginvaltuustossa ei ole välttämätöntä vaan tilivelvollisten luettelon hyväksyminen osana talousarviota ja tilinpäätöstä on joustava toimintatapa ja varmistaa luettelon päivittymisen ajantasaiseksi kullekin talousarviovuodelle. Lisäksi kaupunginhallitus toteaa, että tilivelvollisuusluettelon ylläpidon osoittaminen tarkastusvirastolle on tarkoituksenmukaista.

Kaupungin tilintarkastaja on 24.6.2021 päivätyssä lausunnossaan kiinnittänyt huomiota siihen, että tilivelvolliseksi tulisi nimetä kaupungin tietojärjestelmistä ja tietoturvallisuudesta vastaava henkilö, kaupungin la-



22.09.2021

kimies, sisäisen tarkastuksen päällikkö ja kaupunkitasolla hankinnoista sekä sopimushallinnasta vastaava henkilö. Lausunnon perusteella kyseiset viranhaltijat on lisätty luetteloon tilivelvollisista.

Esittelijä

Tarkastuslautakunta

Lisätiedot

Timo Terävä, tarkastusjohtaja, puhelin: +358931043126
timo.terävä(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Tilivelvollisten määrittely
- 2 Kaupunginhallituksen lausunto tilivelvollisten määrittelystä 28.6.2021
- 3 KPMG Oy Ab lausunto tilivelvollisten määrittelystä 24.6.2021

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Tarkastuslautakunta 14.09.2021 § 81

HEL 2021-006127 T 00 03 00

Päätös

Tarkastuslautakunta päätti esittää kaupunginvaltuustolle, että tämä päättää hyväksyä luettelon Helsingin kaupungin tilivelvollisista.

Samalla tarkastuslautakunta tarkasti pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Käsittely

14.09.2021 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Esittelijä täydensi ehdotustaan siten, että tarkastuslautakunta tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Tarkastuslautakunta hyväksyi esittelijän muutetun ehdotuksen.

01.06.2021 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä

tarkastusjohtaja
Timo Terävä

Lisätiedot

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



22.09.2021

Asia/3

Timo Terävä, tarkastusjohtaja, puhelin: +358931043126
timo.terava(a)hel.fi

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



22.09.2021

Asia/4

§ 275

Hallintosäännön muuttaminen, kaupunginhallituksen sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaoston perustaminen

HEL 2021-009498 T 00 01 00

Päätös

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Helsingin kaupungin hallintosäännön liitteen 1 mukaisesti määrääjäksi kaupunginvaltuuston täytäntöönpanopäätöksestä 31.12.2022 saakka.

Lisäksi kaupunginvaltuusto päätti valita kaupunginhallituksen sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaoston puheenjohtajan, varapuheenjohtajan, jäsenet ja varajäsenet tämän päätöksen täytäntöönpanosta alkavaksi toimikaudeksi seuraavasti:

	<i>jäsen</i>	<i>varajäsen</i>
1.	Daniel Sazonov	Seija Muurinen
2.	Maarit Vierunen	Risto Rautava
3.	Harry Bogomoloff	Maaret Castrén
4.	Reetta Vanhanen	Pekka Sauri
5.	Sanna Vesikansa	Oula Silvennoinen
6.	Pentti Arajärvi	Nelli Nurminen
7.	Anna Vuorjoki	Paavo Arhinmäki
8.	Jussi Halla-aho	Mari Rantanen
9.	Nasima Razmyar	Marcus Rantala
<i>puheenjohtaja</i>	Daniel Sazonov	
<i>varapuheenjohtaja</i>	Reetta Vanhanen	

Vielä kaupunginvaltuusto päätti tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Olli Lahtinen, erityissuunnittelija, puhelin: 310 36055
olli.lahtinen(a)hel.fi

Liitteet

1 Helsingin kaupungin hallintosääntö



22.09.2021

Asia/4

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, valtuusto

Otteet

Ote

Päätöksessä mainitut

Otteen liitteet

Esitysteksti

Liite 1

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kansallinen sosiaali- ja terveydenhuollon uudistus on käynnissä. Meillä on vuoden 2022 loppuun saakka kestävä muutosvaihe, jonka aikana nyt perustetuille hyvinvointialueille valitaan aluevaaleissa poliittiset luottamushenkilöelimet, aluevaltuustot alkuvuodesta 2022. Valmistelutyötä hyvinvointialueilla johtaa ensin viranhaltijoista muodostettu väliaikainen valmistelutoimielin, kunnes aluevaltuuston valitsema aluehallitus ryhtyy toimimaan.

Helsinki jatkaa laissa säädetyn erillisratkaisun mukaisesti ainoana kuntana järjestämisvastuussa sosiaali- ja terveydenhuollossa sekä pelastustoimessa. Helsingissä ei järjestetä aluevaaleja, vaan kaupunginvaltuusto toimii Helsingissä aluevaltuustoa vastaavassa asemassa.

Uudellemaalle muodostetaan neljän hyvinvointialueen, Helsingin kaupungin sekä HUS:n erityissairaanhoidon rakenne, HUS-yhtymä. Sen perussopimus tullaan käsittelemään kaupungin toimielimissä viimeistään huhtikuussa 2022.

Helsingissä on toiminut helmikuusta 2021 alkaen sote-uudistuksen toimeenpanon varautumista koordinoiva kansliapäällikön asettama viranhaltijaohjausryhmä. Koska uudistuksen toteutukseen liittyy periaatteellisesti merkittäviä ratkaistavia kysymyksiä liittyen muun muassa sosiaali- ja terveystoimen ja pelastustoimen sekä muun hallinnon työnjakoon ja yhteistyöhön HUS-yhtymän puitteissa, voidaan pitää perusteltuna, että uudistuksen toimeenpanoa ohjaamaan asetetaan tässä vaiheessa luottamushenkilötoimielin, kaupunginhallituksen jaosto, samaan tapaan kuin sosiaaliviraston ja terveysviraston yhdistymisen tai kaupungin johtamisjärjestelmän uudistuksen yhteydessä toimittiin.

Tarkoituksena on vuonna 2022 tehtävän hallintosäännön muutoksen yhteydessä esittää sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaostolle tehtäväksi myös tehdä uudistuksen täytäntöönpanon

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



vaatimia perustettavien toimielinten toimivaltaan kuuluvia päätöksiä ennen hallintosäännön voimaantuloa vuoden 2023 alussa.

Uudistusjaostoon tulisi kaupunginhallituksen muiden jaostojen mukaisesti valita yhdeksän jäsentä varajäsenineen. Jaoston puheenjohtajaksi ja varapuheenjohtajaksi tulisi valita kaupunginhallituksen jäsen tai varajäsen.

Esittelijänä uudistusjaostossa toimisi kansliapäällikkö samoin kuin muissa kaupunginhallituksen jaostoissa (hallintosääntö 5 luvun 2 §:n 2 momentti).

Esitys on valmisteltu yhteistyössä sääntötyöryhmän kanssa.

Kaupunginhallituksen täytäntöönpanopäätöksen jälkeen kansliapäällikön on tarkoitus tehdä päätös, jolla annetaan läsnäolo- ja puheoikeus jaostossa sellaisille varajäsenille, joiden edustamalla ryhmällä ei ole paikkaa jaoston varsinaisten jäsenten joukossa.

Hallintosäännön muutos

Hallintosäännön 2 lukuun lisättäisiin määräaikainen 4a §.

4a § Kaupunginhallituksen sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaosto [voimassa 31.12.2022 saakka]

Kaupunginhallituksen sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaosto ohjaa ja seuraa sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistuksen suunnittelu- ja valmistelutehtäviä. Jaosto tekee kaupunginhallitukselle esityksiä uudistukseen liittyvistä kaupungin johtamisjärjestelmän ja organisaatorakenteen muutoksista.

Jaostossa on 9 jäsentä. Jokaisella jäsenellä on henkilökohtainen varajäsen.

Kaupunginvaltuusto valitsee jaoston jäsenet ja varajäsenet. Jaoston jäseniksi ja varajäseniksi voidaan valita muitakin kuin kaupunginhallituksen jäseniä tai varajäseniä. Lisäksi kaupunginvaltuusto valitsee jaoston varsinaisista jäsenistä sille puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan, joiden on oltava kaupunginhallituksen jäseniä tai varajäseniä.



Toimielimen jäsenten valinta

Vaalikelpoinen kunnanhallitukseen (kuntalain 35 §) on henkilö, joka on vaalikelpoinen valtuustoon, ei kuitenkaan

1. kunnan keskushallinnossa kunnanhallituksen alaisena toimiva kunnan palveluksessa oleva henkilö,
2. kunnan palveluksessa oleva henkilö, joka lautakunnan esittelijänä tai muuten vastaa kunnanhallituksen käsiteltäväksi tulevien asioiden valmistelusta, eikä
3. henkilö, joka on hallituksen tai siihen rinnastettavan toimielimen jäsenenä taikka johtavassa ja vastuullisessa tehtävässä tai siihen rinnastettavassa asemassa liiketoimintaa harjoittavassa yhteisössä, jos kysymyksessä on sellainen yhteisö, jolle kunnanhallituksessa tavanomaisesti käsiteltävien asioiden ratkaisu on omiaan tuottamaan olennaista hyötyä tai vahinkoa.

Henkilöstön edunvalvonnasta asianomaisessa kunnassa huolehtivan yhteisön hallituksen tai siihen rinnastettavan toimielimen puheenjohtaja ei ole vaalikelpoinen kunnanhallitukseen. Vaalikelpoinen ei myöskään ole henkilö, joka yhteisön neuvottelijana tai muussa vastaavassa ominaisuudessa vastaa edunvalvonnasta.

Kaupunginhallitus toteaa lisäksi, että kunnanhallituksen, lautakunnan ja johtokunnan jaostosta on soveltuvin osin voimassa, mitä asianomaisesti toimielimestä säädetään (kuntalain 17 § 4 mom.).

Tasa-arvolain 4a §:n 1 momentin mukaan valtion komiteoissa, neuvottelukunnissa ja muissa vastaavissa toimielimissä sekä kunnallisissa että kuntien välisen yhteistoiminnan toimielimissä lukuun ottamatta kunnanvaltuustoja tulee olla sekä naisia että miehiä kumpiakin vähintään 40 prosenttia, jollei erityisistä syistä muuta johdu. Saman pykälän 3 momentin mukaan viranomaisten ja kaikkien niiden tahojen, joita pyydetään nimeämään ehdokkaita tässä pykälässä tarkoitettuihin toimieliimiin, tulee mahdollisuuksien mukaan ehdottaa sekä naista että miestä jokaista jäsenpaikkaa kohden.

Kuntalain 60 §:n mukaan vaalissa tulevat valituiksi se tai ne, jotka ovat saaneet eniten ääniä.

Luottamushenkilöiden vaali toimitetaan suhteellisena, jos sitä vaatii läsnä olevista toimielimen jäsenistä vähintään määrä, joka saadaan jakamalla läsnä olevien lukumäärä valittavien lukumäärällä lisättynä yhdellä. Jos osamääräksi tulee murtoluku, se korotetaan lähinnä ylemmän kokonaislukuun.



22.09.2021

Asia/4

Varajäsenet valitaan samassa vaalissa kuin varsinaiset jäsenet. Jos varajäsenet ovat henkilökohtaisia, ehdokkaat on hyväksyttävä ennen vaalia ja ehdokkaana tulee olla sekä varsinainen jäsen että tämän varajäsen. Jos varajäsenet eivät ole henkilökohtaisia, valituiksi tulevat varsinaisiksi jäseniksi valittujen jälkeen seuraavaksi eniten ääniä tai korkeimmat vertausluvut saaneet ehdokkaat.

Suhteellista vaalia toimitettaessa on noudatettava soveltuvin osin, mitä kunnallisvaaleista säädetään. Lisäksi valtuusto voi antaa määräyksiä vaalin toimittamisesta. Suhteellinen vaali ja vaadittaessa myös enemmistövaali on toimitettava suljetuin lipuin. Äänten mennessä tasan ratkaisee arpa.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Olli Lahtinen, erityissuunnittelija, puhelin: 310 36055
olli.lahtinen(a)hel.fi

Liitteet

1 Helsingin kaupungin hallintosääntö

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, valtuusto

Otteet

Ote
Päätöksessä mainitut

Otteen liitteet
Esitysteksti
Liite 1

Tiedoksi

Sosiaali- ja terveyslautakunta
Pelastuslautakunta
Kaupunginkanslia

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 13.09.2021 § 619

HEL 2021-009498 T 00 01 00

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



22.09.2021

Kaupunginvaltuusto hyväksyy Helsingin kaupungin hallintosäännön liitteen 1 mukaisesti määrääjäksi kaupunginvaltuuston täytäntöönpanopäätöksestä 31.12.2022 saakka.

Lisäksi kaupunginvaltuusto päättää valita kaupunginhallituksen sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaoston puheenjohtajan, varapuheenjohtajan, jäsenet ja varajäsenet tämän päätöksen täytäntöönpanosta alkavaksi toimikaudeksi seuraavasti:

	<i>jäsen</i>	<i>varajäsen</i>
1.	Daniel Sazonov	Seija Muurinen
2.	Maarit Vierunen	Risto Rautava
3.	Harry Bogomoloff	Maaret Castrén
4.	Reetta Vanhanen	Pekka Sauri
5.	Sanna Vesikansa	Oula Silvennoinen
6.	Pentti Arajärvi	Nelli Nurminen
7.	Anna Vuorjoki	Paavo Arhinmäki
8.	Jussi Halla-aho	Mari Rantanen
9.	Nasima Razmyar	Marcus Rantala
<i>puheenjohtaja</i>	Daniel Sazonov	
<i>varapuheenjohtaja</i>	Reetta Vanhanen	

Vielä kaupunginvaltuusto päättää tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Käsittely

13.09.2021 Ehdotuksen mukaan

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti Jussi Halla-ahon ehdotuksesta valita Jussi Halla-ahon jäseneksi ja Mari Rantasen varajäseneksi sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaostoon.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti Reetta Vanhasen ehdotuksesta valita Reetta Vanhasen jäseneksi ja varapuheenjohtajaksi, Pekka Saurin varajäseneksi sekä Sanna Vesikansan jäseneksi ja Oula Silvennoinen varajäseneksi sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaostoon.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti Maarit Vierusen ehdotuksesta valita Daniel Sazonovin jäseneksi ja puheenjohtajaksi, Seija Muurisen varajäseneksi, Maarit Vierusen jäseneksi, Risto Rautavan varajäseneksi sekä Harry Bogomoloffin jäseneksi ja Maaret Castrénin varajäse-



22.09.2021

neksi sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaostoon.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti Minja Koskelan ehdotuksesta valita Anna Vuorjoen jäseneksi ja Paavo Arhinmäen varajäseneksi sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaostoon.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti Elisa Gebhardin ehdotuksesta valita Pentti Arajärven jäseneksi ja Nelli Nurmisen varajäseneksi sekä Nasima Razmyarin jäseneksi sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaostoon.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti Marcus Rantalan ehdotuksesta valita Marcus Rantalan Nasima Razmyarin varajäseneksi sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaostoon.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Olli Lahtinen, erityissuunnittelija, puhelin: 310 36055
olli.lahtinen(a)hel.fi

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



22.09.2021

Asia/5

§ 276

Kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan virkaan ottaminen

HEL 2021-005321 T 01 01 01 01

Päätös

Kaupunginvaltuusto otti kasvatustieteiden maisteri Satu Järvenkallak-
sen kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan virkaan seitsemän
vuoden määräajaksi 12 545,42 euron kokonaiskuukausipalkan mukaan
määräytyvin palkkaeduin. Virassa on kuuden kuukauden koeaika.

Lisäksi kaupunginvaltuusto totesi, että mikäli virkaan otetaan henkilö,
joka ei ole kaupungin palveluksessa, eikä terveydellisiä tietoja ole käy-
tettävissä virkaan otettaessa, on päätös tällaisen henkilön osalta ehdol-
linen, kunnes henkilön terveydentilasta saadun selvityksen perusteella
virkaan ottaminen on vahvistettu. Selvitys on esitettävä 30 vuorokau-
den kuluessa virkaan ottamista koskevan päätöksen tiedoksisaannista
lukien.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Nina Gros, henkilöstöjohtaja, puhelin: 09 310 37965
nina.gros(a)hel.fi

Minna Kemppainen, asiantuntija, puhelin: 09 310 33248
minna.kemppainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Hakijalista
- 2 Hakijayhteenveto
- 3 Hakemukset
- 4 Kasvatus- ja koulutuslautakunnan lausunto 24.8.2021

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, valtuusto

Otteet

Ote
Virkaa hakeneet

Otteen liitteet
Esitysteksti
Kunnallisvalitus, valtuusto

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.



Esittelijän perustelut

Kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan virka

Kaupunginhallitus on 12.4.2021, 249 § merkinnyt tiedoksi edellisen viranhaltijan eroilmoituksen kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan virasta 1.10.2021 lukien ja kehottanut kaupunginkansliaa käynnistämään viran täyttämiseksi julkisen hakumenettelyn. Hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 1 momentin 14 kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää sellaisen viran haettavaksi julistamisesta, johon kaupunginvaltuusto ottaa viranhaltijan.

Hallintosäännön 7 luvun 1 §:n 15 kohdan mukaan toimialajohtajan virkaan ottamisesta päättää kaupunginvaltuusto, ellei toimivallasta ole muutoin säädetty tai määrätty. Kasvatus- ja koulutuslautakunta on antanut asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle.

Kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan virka oli julkisesti haettavana 20.5 - 7.6.2021. Hakuilmoitus julkaistiin kaupungin sähköisessä rekryointipalvelussa, TE-palveluiden sivuilla, Monsterissa, Duunitorilla, Oikotiellä (HS -nosto ajalla 24.5. - 30.5), Kuntalehti.fi -sivuilla ja Helsingin kaupungin LinkedIn työpaikoissa. Virka mainittiin Helsingin kaupungin Facebook- ja Instagram -tileillä sekä Helsingin kaupungin LinkedIn -tilillä. Kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan rekryointia mainostettiin Opettaja -lehdessä 21.5. ja hakuilmoituksen lyhennelmä julkaistiin sunnuntaina 23.5.2021 Hufvudstadsbladetissa ja Helsingin Sanomissa. Lisäksi ilmoitus näkyi Helsingin Sanomien Mobiiliparaatistauksessa 24.5. - 30.5.2021.

Julkisen ilmoittelun ohella hakuvaiheessa käytettiin konsulttiyhtiö Boyden Oy:n suorahakupalvelua.

Hallintosäännön 5 luvun 6 §:n 1 ja 2 momenttien mukaan kasvatuksen ja koulutuksen toimialan toimintaa ja hallintoa johtaa kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtaja, joka toimii kasvatus- ja koulutuslautakunnan, sen jaostojen sekä toimialan apulaispormestarin esittelijänä. Kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtaja nimitetään enintään 7 vuoden määräajaksi. Kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtaja on toimialaan kuuluvien palvelukokonaisuuksien johtajien ja toimialan hallintojohtajan esimies. Kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtaja suorittaa kansliapäällikön määräämät tehtävät.

Hallintosäännön 5 luvun 1 §:n mukaan johtavien viranhaltijoiden tehtävänä on suunnitella, seurata ja valvoa johtamansa hallinnollisen kokonaisuuden toimintaa sekä vastata sen tuloksellisuudesta ja tavoitteiden saavuttamisesta. Johtavien viranhaltijoiden tehtävänä on myös johta-



mansa hallinnollisen kokonaisuuden strateginen ohjaus sekä suorituskyvyn ja toiminnan tuloksellisuuden kehittäminen ja ylläpito.

Hallintosäännön 23 luvun 1 §:n 1 momentin mukaan toimialajohtajan kelpoisuusvaatimuksena on ylempi korkeakoulututkinto, kokemusta johtamistehtävissä sekä suomen kielen erinomainen ja ruotsin kielen tyydyttävä suullinen ja kirjallinen taito.

Muodollisten kelpoisuusvaatimusten lisäksi hakuilmoituksessa todettiin, että tehtävässä menestyäkseen hakijalla on vahvaa aiempaa kokemusta ja näyttöä suuren organisaation strategisesta ja operatiivisesta johtamisesta. Henkilöstön johtajana hän on linjakas ja kirkastaa toiminnan tavoitteet. Hän pystyy hahmottamaan monitahoista toimintakenttää ja julkiset esiintymiset ovat hänelle luontevia. Hän on myös taitava sisäisten ja ulkoisten yhteistyöverkostojen rakentaja, jolla on kokemusta vaativasta sidosryhmäyhteistyöstä ja joka näkee tiiviin työskentelyn poliittisen johdon kanssa innostavana. Lisäksi hakuilmoituksessa todettiin, että tehtävässä onnistumisessa hakijaa auttaa kokemus kasvatus- ja koulutusalan tehtävistä ja että laajenevassa kansainvälisessä yhteistyössä hakija tarvitsee myös sujuvaa englannin kielen taitoa.

Virkaa täytettäessä tulee ottaa huomioon perustuslain 125 §:n 2 momentissa säädetyt yleiset virkanimitysperusteet, jotka ovat taito, kyky ja koeteltu kansalaiskunto.

Hakijat ja rekrytointiprosessi

Määräajassa virkaan jätti hakemuksensa 16 henkilöä, joista yksi on sittemmin perunut hakemuksensa. Hakijaluettelo on esityslistan liitteenä 1. Hakijoiden esittämät ansiot, koulutus, kielitaito ja työkokemus ilmenevät hakemuksista. Hakemuksista laadittu yhteenveto on esityslistan liitteenä 2.

Ensimmäinen haastattelukierros toteutettiin videohaastatteluna 10. - 14.6.2021. Videohaastatteluun kutsuttiin yhdeksän hakijaa, joilla arvioitiin olevan täytettävänä olevan viran kannalta riittävää kokemusta suuren organisaation strategisesta ja operatiivisesta johtamisesta sekä aiempaa työkokemusta viran hoidossa onnistumisen kannalta sopivista tehtävistä. Kaikki videohaastatteluun kutsutut täyttivät viran kelpoisuusvaatimukset. Hakijoiden videohaastatteluita arvioivat *****

Videohaastattelun pohjalta haastatteluun kutsuttiin kuusi hakijaa, joista yksi on sittemmin perunut hakemuksensa. Haastateltavat hakijat olivat ***** joilla arvioitiin olevan edellä mainittujen kriteerien lisäksi videovastausten kautta esiin tuotuja edellytyksiä linjakkaaseen johtamis-



22.09.2021

työhön sekä käytännön esimerkkien kautta todennettua näyttöä onnistuneesta johtamisesta. Jatkokon valittujen henkilöiden näkemykset olivat analyttisiä, monipuolisia ja kuvastivat johtamisajattelua ja johtamisen tasoa, jollaista Helsingin kaupunki johtamisen kulmakiviensä kautta johdoltaan edellyttää. Jatkokon valittuja hakijoita haastattelivat 21. - 23.6. 2021 *****

Satu Järvenkallas on suorittanut kasvatustieteiden maisterin tutkinnon Helsingin yliopistossa vuonna 1999 ja tätä aiemmin hän on suorittanut lastentarhanopettajan opistotasaisen tutkinnon Helsingin lastentarhanopettajaopistossa vuonna 1989. Lisäksi hän on suorittanut sosiaali- ja terveystieteiden Executive Master in Business Administration (EM-BA) -tutkinnon Tampereen teknillisessä yliopistossa vuonna 2010. Täydennyskoulutuksena hän on suorittanut muun muassa julkishallinnon johtamisen kehitysohjelman vuonna 2006 ja opetushallinnon tutkinnon vuonna 2012. Hän on toiminut vuodesta 2013 alkaen Helsingin kaupungilla varhaiskasvatusjohtajana ensin varhaiskasvatusvirastossa ja sittemmin vuodesta 2017 alkaen kasvatuksen ja koulutuksen toimialalla vastaten varhaiskasvatuksen ja esiopetuksen palvelukokonaisuuksien johtamisesta. Tällä hetkellä hän toimii kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan viransijaisena. Tätä aiemmin hän työskenteli Helsingin kaupungin sosiaalivirastossa päivähoiton johtajana usean vuoden ajan. Aiempaa työkokemusta hänellä on kehittämiskonsultin, päivähoitoalueen päällikön, projektikonsultin, päivähoiton tarkastajan, päiväkodin johtajan ja lastentarhanopettajan tehtävistä Helsingin kaupungilla.

Hakemuksen ja haastattelun perusteella on katsottava, että Järvenkallaksella on vankkaa kokemusta suuren organisaation johtamisesta, sillä hän on johtanut Helsingin kaupungin varhaiskasvatuksen ja esiopetuksen kaupunkitasoista palvelukokonaisuutta useamman vuoden ajan. Hänen syvällisen varhaiskasvatuksen tuntemuksensa lisäksi tiivis yhteistyö muiden palvelukokonaisuuksien kanssa sekä johtoryhmätyöskentely ovat antaneet hänelle tietämystä ja näkemystä koko kasvatuksen ja koulutuksen toimialan kysymyksiin. Työskennellessään päivähoiton ja varhaiskasvatuksen johtotehtävissä, hän on verkostoitunut laajasti niin sosiaali- ja terveystoimen kuin kasvatuksen ja koulutuksenkin sisällä. Lisäksi hän on toiminut useissa luottamustehtävissä sekä erilaisissa asiantuntijaryhmissä. Esiintymiskokemusta hänelle on kertynyt nykyisessä tehtävässään varhaiskasvatusjohtajana sekä konferensseissa esiintymisten kautta.

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



22.09.2021

Asia/5

Kaikilla haastatelluilla arvioitiin olevan vahvaa johtamiskokemusta sekä vankkaa kasvatus- ja koulutustoimialan substanssiosaamista. Lisäksi kaikilla haastatelluilla on kokemusta yhteistyöstä poliittisten päätöksentekijöiden kanssa sekä hyvät valmiudet tämän kaltaiseen vaativaan verkostoyhteistyöhön aiempien tehtäviensä ja henkilökohtaisten ominaisuuksiensa pohjalta. Haastatellut ovat myös laajasti verkostoituneita kasvatuksen ja koulutuksen kentällä ja suoriutuivat hyvin näkemyksellisyttä ja esiintymiskykyä kartoittavasta ennakkotehtävästä. Kuitenkin strateginen ja operatiivinen johtamiskyky, näkemyksellisyys kasvatuksen ja koulutuksen ilmiöihin sekä kyky välittää sanomansa uskottavasti organisaatiolle arvioitiin yhdistyvän parhaiten Järvenkallaksella,

Henkilöarvioinnit suoritti Psycon Oy ajalla 1. - 6.7.2021.

Toiseen haastatteluun 9.8.2021 kutsuttiin henkilöarviointiin osallistuneet kolme hakijaa Järvenkallas, *****

Kaikki toiseen haastatteluun osallistuneet hakijat haastateltiin kasvatus- ja koulutuslautakunnan toimesta 17.8.2021.

Kasvatus- ja koulutuslautakunnan lausunto

Kasvatus- ja koulutuslautakunta on antanut kaupunginhallitukselle lausunnon viran täyttämistä 24.8.2021, § 273. Lausunto on kokonaisuudessaan esityksen liitteenä 4. Lautakunta toteaa, että toimialajohtajan virkaan tulisi valita Satu Järvenkallas, sillä hän täyttää parhaiten toimialajohtajan viran hoitamiseen asetetut vaatimukset.

Arviointi

Toimialajohtaja vastaa kasvatuksen ja koulutuksen toimialan uudistamisesta ja strategisesta johtamisesta, tavoitteiden saavuttamisesta ja talouden hallinnasta. Hänen vastuullaan on organisaation henkilöstön johtaminen ja toimintakulttuurin kehittäminen. Hän toimii kasvatus- ja koulutuslautakunnan, sen jaostojen sekä toimialan apulaispormestarin esittelijänä. Toimialajohtajalla on kaupungin johtoryhmän jäsenenä keskeinen rooli myös koko kaupungin johtamisessa yhdessä muiden



22.09.2021

johtajien kanssa. Toimialajohtajan suorina alaisina on neljä palvelukonaisuuden johtajaa ja toimialan hallintojohtaja.

Lopullinen vertailu suoritettiin kolmen kärkihakijan Satu Järvenkallaksen, *****

Kasvatuksen ja koulutuksen toimialalla työskentelee noin 14 000 työntekijää ja toimialajohtajan tehtävänä on johtaa organisaationsa henkilöstöä, toimialan toimintaa ja hallintoa. Lisäksi toimialajohtaja vastaa kasvatuksen ja koulutuksen toimialan uudistumisesta. Siksi on tärkeää, että valittavalla toimialajohtajalla on vahvaa aiempaa kokemusta ja näyttöä suuren organisaation strategisesta ja operatiivisesta johtamisesta sekä kykyä uudistaa toimialan toimintaa strategian mukaisesti. Toimialajohtajalla on myös kaupungin johtoryhmän jäsenenä keskeinen rooli koko kaupungin johtamisessa yhdessä muiden johtajien kanssa. Näin ollen valittavalla toimialajohtajalla tulee olla kyky ja tahto katsoa asioita omaa toimialaa laajemmin ja nähdä, mitä kaupungin kokonaisuus tarvitsee tullakseen maailman toimivimmaksi kaupungiksi.

Satu Järvenkallaksella on pitkä kokemus isoista ja vaativista johtamistehtävistä. Hänen johtamiskokemuksensa sosiaalivirastosta, varhaiskasvatusvirastosta ja kasvatuksen ja koulutuksen toimialta ovat antaneet hänelle laajaa ja strategista näkemystä johtamistyön eri osa-alueisiin. Hän kuuluu kasvatuksen ja koulutuksen toimialan johtoryhmään ja tällä hetkellä toimiessaan vs. toimialajohtajana myös koko kaupungin johtoryhmään. Näin ollen hänelle on syntynyt laaja käsitys koko toimialan toiminnasta, sen haasteista ja mahdollisuuksista. Järvenkallaksen johtamiskokemuksessa painottuu muutosjohtamisen osaaminen, sillä hän on ollut keskeisessä roolissa varhaiskasvatuksen asemaan liittyvissä uusien organisaatioiden muodostamisissa, jotka ovat olleet mittavia muutosprosesseja. Rekrytointiprosessin aikana hän on osoittanut pystyvänsä havaitsemaan ympäristössä ja toimintatavoissa olevia muutostarpeita, ja hän pitää tärkeänä jatkuvaa asioiden kehittämistä. Hän lähtee mielellään kehittämään asioita ja viemään muutoksia läpi, mikä on tärkeää, sillä toimialajohtaja vastaa kasvatuksen ja koulutuksen toimialan strategian mukaisesta uudistumisesta.

Kaikilla kolmella kärkihakijalla on näin ollen hyvää kokemusta ja osaamista suuren organisaation johtamisesta sekä erilaisten kehittämis- ja muutosprosessien läpiviemisestä. Rekrytointiprosessin perusteella arvioidaan kuitenkin, että Järvenkallaksen aiemmat johtamisnäytöt erittäin haastavien organisaatiomuutosten sekä suurta julkista mielenkiintoa herättäneiden Helsingin varhaiskasvatukseen liittyvien haasteiden



hoitamisessa ennakoivat parhaiten onnistumista toimialajohtajan tehtävässä. Hän ymmärtää osallistamisen tärkeyden muutosprosesseissa ja pystyy viestimään vakuuttavasti ja luottamusta herättävällä tavalla muutostarpeista, niiden taustoista ja saavutettavista hyödyistä.

Lisäksi kaikki kärkihakijat ovat rekrytointiprosessin aikana osoittaneet kykenevänsä tarkastelemaan monitahoista toimintakenttää laajasti, myös oman toimialansa ulkopuolelta. Kuitenkin hakijoista ***** on jo entuudestaan kokemusta ja näyttöä osallistumisesta koko kaupungin tai kunnan johtamiseen johtoryhmätyöskentelyn kautta ja näin ollen hyvät edellytykset ymmärtää, mitä koko kaupungin kokonaisuus tarvitsee menestyäkseen. Järvenkallas on saanut vastaavaa kokemusta viimeisten kuukausien aikana toimiessaan parhaillaan kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan viransijaisena.

Toimialajohtajan vastuulla on organisaation henkilöstön johtaminen ja toimintakulttuurin kehittäminen. Näin ollen valittavan toimialajohtajan tulee kyetä johtamaan henkilöstöään linjakkaasti. Kaikilta kärkihakijoilta löytyi potentiaalia ja näyttöjä linjakkaasta henkilöstön johtamisesta, jossa johdonmukaisuus ja eettisten periaatteiden noudattaminen korostuvat. He ovat kaikki työskennelleet esihenkilönä monella eri organisaation tasolla. ***** Satu Järvenkallaksen johtamistyyllissä korostuivat yhteistyöhakuisuus ja pyrkimys edistää asioita yhteisen keskustelun kautta. Rekrytointiprosessin aikana hän on tuonut esille, että hän kommunikoi organisaatiossaan selkeästi tavoitteet, suuntaviivat ja odotukset.

Tehtävään valittavan toimialajohtajan tulee myös olla taitava sisäisten ja ulkoisten yhteistyöverkostojen rakentaja, jolla on kokemusta vaativasta sidosryhmäyhteistyöstä ja joka näkee tiiviin työskentelyn poliittisen johdon kanssa innostavana. Kaikki kärkihakijat ovat luoneet laajat verkostot oman ammattikuntansa sisällä ja omaavat kokemusta poliittisen johdon kanssa työskentelystä. Rekrytointiprosessin aikana Satu Järvenkallas antoi kuitenkin parhaan kuvan kyvystään toimia toimialan kohtaamien haasteiden keskellä yhdessä poliittisen johdon kanssa niin, että virkamiesjohdon ja poliitikkojen yhteistyöllä toimialaa koskevia kysymyksiä saadaan sujuvasti ratkaistua. Hän on osoittanut prosessin aikana erinomaista yhteistyökykyä, vahvaa sitoutumista ja argumentoinut uskottavasti Helsingin ja koko kasvatuksen ja koulutuksen toimialan puolesta.

Lisäksi tehtävässä onnistumisessa valittavaa toimialajohtajaa auttaa kokemus kasvatus- ja koulutusalan tehtävistä sekä sujuva englannin kielen taito. Kaikki kärkihakijat ovat erittäin kokeneita kasvatus- ja koulutusalan ammattilaisia, jotka ovat työskennelleet pitkäjänteisesti kasvatus- ja koulutusalan kysymysten parissa. Heidän substanssiosaami-



22.09.2021

sensa on merkittävää ja täyttää näiltä osin erinomaisesti kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan virkaan liittyvät vaatimukset. Kaikkien kärkihakijoiden englannin kielen taito oli riittävän sujuvaa toimialajohtajan viran hoitamista ajatellen.

Hakuasiakirjoihin, haastatteluihin ja henkilöarviointiin sekä kasvatus- ja koulutuslautakunnan lausuntoon perustuvan kokonaisarvion perusteella katsotaan, että hakijoista Satu Järvenkallaksella on parhaat edellytykset hoitaa edellä kuvattuja toimialajohtajan virkaan kuuluvia tehtäviä. Hänen valintaansa puoltavat pitkä kokemus isoista ja vaativista johtamistehtävistä kasvatuksen ja koulutuksen kentällä sekä onnistuminen merkittävien uudistusten ja organisaatiolle haastavien tilanteiden johtamisessa. Lisäksi hänellä katsotaan olevan hyvät valmiudet innostaa ja kehittää organisaatiota strategian mukaiseen toimintaan. Hänellä nähtiin myös kykyä toimia rakentavasti ja yhteistyökyysisesti kaupungin poliittisen johdon kanssa.

Muuta

Esitykseen liittyvät hakemukset ovat esityslistan liitteenä 3. Lisäksi toimielimen jäsenillä on mahdollisuus tutustua henkilöarviointiraportteihin ennen kokousta ja kokouksen aikana kaupunginhallituksen työtilassa luottamushenkilöportaalissa. Aineistoon liittyviin sisällöllisiin kysymyksiin vastaa lisätiedonantaja.

Virkaan valittavan kanssa sovitaan erikseen päivämäärästä, jolloin hän ottaa viran vastaan.

Pormestari otti 26.8.2021, § 88 esittelyynsä kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan virkaan ottamista koskevan päätöksenteon.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Nina Gros, henkilöstöjohtaja, puhelin: 09 310 37965

nina.gros(a)hel.fi

Minna Kempainen, asiantuntija, puhelin: 09 310 33248

minna.kempainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Hakijalista
- 2 Hakijayhteenveto
- 3 Hakemukset
- 4 Kasvatus- ja koulutuslautakunnan lausunto 24.8.2021

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, valtuusto

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



22.09.2021

Asia/5

Otteet

Ote

Virkaa hakeneet

Otteen liitteet

Esitysteksti

Kunnallisvalitus, valtuusto

Tiedoksi

Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
Taloushallintopalvelut
Kaupunginkanslian henkilöstöosasto

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 06.09.2021 § 604

HEL 2021-005321 T 01 01 01 01

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto ottaa kasvatustieteiden maisteri Satu Järvenkallaksen kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan virkaan seitsemän vuoden määräajaksi 12 545,42 euron kokonaiskuukausipalkan mukaan määräytyvin palkkaeduin. Virassa on kuuden kuukauden koeaika.

Lisäksi kaupunginvaltuusto toteaa, että mikäli virkaan otetaan henkilö, joka ei ole kaupungin palveluksessa, eikä terveydellisiä tietoja ole käytettävissä virkaan otettaessa, on päätös tällaisen henkilön osalta ehdollinen, kunnes henkilön terveydentilasta saadun selvityksen perusteella virkaan ottaminen on vahvistettu. Selvitys on esitettävä 30 vuorokauden kuluessa virkaan ottamista koskevan päätöksen tiedoksisaannista lukien.

Käsittely

06.09.2021 Ehdotuksen mukaan

Esteelliset: Satu Järvenkallas

Esteellisyyden syy: osallisuusjääviys (hallintolaki 28.1 § 1 kohta)

Esittelijä

pormestari
Juhana Vartiainen

Lisätiedot

Nina Gros, henkilöstöjohtaja, puhelin: 09 310 37965
nina.gros(a)hel.fi

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



22.09.2021

Asia/5

Minna Kemppainen, asiantuntija, puhelin: 09 310 33248
minna.kemppainen(a)hel.fi

Keskushallinto Pormestari 26.08.2021 § 88

HEL 2021-005321 T 01 01 01 01

Päätös

Pormestari otti kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan virkaan ottamista koskevan asian esittelyynsä.

Päätöksen perustelut

Hallintosäännön 19 luvun 1 §:n 2 momentin mukaan pormestari voi aina ottaa kaupunginhallituksen tai sen jaoston toimivaltaan kuuluvan asian esiteltäväkseen tai määrätä viranhaltijan asian esittelijäksi. Kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan virkaan ottamisesta päättää kaupunginvaltuusto kaupunginhallituksen esityksestä.

Keskushallinto Pormestari 31.05.2021 § 51

Lisätiedot

Henri Kähönen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36027
henri.kahonen(a)hel.fi

Kasvatus- ja koulutuslautakunta 24.08.2021 § 273

HEL 2021-005321 T 01 01 01 01

Lausunto

Kasvatus- ja koulutuslautakunta antoi kaupunginhallitukselle lausunnon koskien kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan viran täyttöä.

Hakijat

Lautakunnan lausunto koskee rekrytointiprosessissa jatkoon edenneitä ja lautakunnan haastattelemia hakijoita seuraavasti:

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



Arviointi

Toimialajohtaja vastaa kasvatuksen ja koulutuksen toimialan uudistumisesta ja strategisesta johtamisesta, tavoitteiden saavuttamisesta ja talouden hallinnasta. Hänen vastuullaan on organisaation henkilöstön johtaminen ja toimintakulttuurin kehittäminen. Hän toimii kasvatus- ja koulutuslautakunnan, sen jaostojen sekä toimialan apulaispormestarin esittelijänä. Toimialajohtajalla on kaupungin johtoryhmän jäsenenä keskeinen rooli myös koko kaupungin johtamisessa yhdessä muiden johtajien kanssa. Toimialajohtajan suorina alaisina on neljä palvelukonaisuuden johtajaa ja toimialan hallintojohtaja.

Tehtävässä menestyäkseen valittavalla toimialajohtajalla on vahvaa aiempaa kokemusta ja näyttöä suuren organisaation strategisesta ja operatiivisesta johtamisesta. Henkilöstön johtajana hän on linjakas ja kirkastaa toiminnan tavoitteet. Hän pystyy hahmottamaan monitahoista toimintakenttää ja julkiset esiintymiset ovat hänelle luontevia. Tehtävään valittava toimialajohtaja on myös taitava sisäisten ja ulkoisten yhteistyöverkostojen rakentaja, jolla on kokemusta vaativasta sidosryhmäyhteistyöstä ja joka näkee tiiviin työskentelyn poliittisen johdon kanssa innostavana. Lisäksi tehtävässä onnistumisessa valittavaa toimialajohtajaa auttaa kokemus kasvatus- ja koulutusalan tehtävistä. Laajenevassa kansainvälisessä yhteistyössä tehtävään valittava hakija tarvitsee myös sujuvaa englannin kielen taitoa.

Kasvatuksen ja koulutuksen toimialalla työskentelee noin 14 000 työntekijää ja toimialajohtajan tehtävänä on johtaa organisaationsa henkilöstöä, toimialan toimintaa ja hallintoa. Siksi on tärkeää, että valittavalla toimialajohtajalla on vahvaa ja monipuolista kokemusta sekä osaamista johtamisesta.

***** johtamiskokemus on laaja. Hän on toiminut esihenkilön tehtävissä monella eri organisaation tasolla: päiväkodinjohtajana, päivähoitoalueen päällikkönä, päivähoidon johtajana, virastopäällikkönä sekä toimialajohtajana. Toiminnan johtamisessa hänellä on tavoitehakuinen ja aikaansaava ote. Tästä esimerkkinä on kolme suurta varhaiskasvatuksen asemaan liittyvää organisaatiomuutosta, joiden onnistumisessa ***** rooli on ollut keskeinen. Nykyisessä tehtävässään hän on osoittanut kykyä suoriutua hyvin myös vaativissa tilanteissa ja paineen alla.

Toimialajohtajan tehtävä edellyttää myös kykyä kirkastaa toiminnan suunta ja tavoitteet sekä saada ihmiset työskentelemään sitä kohti. ***** katsotaan olevan vahvat edellytykset tähän innostuksensa, päämäärähakuisuutensa, selkeän ja uskottava viestintätapansa sekä



22.09.2021

erittäin vahvan toimialaosaamisensa perusteella. Hän kykenee edistämään yhdessä tekemisen kulttuuria ja myönteistä suhtautumista uudistuksiin ja vaikeisiinkin päätöksiin, joita muuttuva toimintaympäristö ja toimialan haasteellinen koronapandemia jälkeinen tilanne edellyttävät.

Käsittely

24.08.2021 Ehdotuksen mukaan

Esteellinen: Satu Järvenkallas

Esteellisyyden syy: osallisuusjääviys (hallintolain 28.1 § kohta 1)

Asian aikana oli kuultavana Minna Kemppainen ja Heli Lappi-Rantalainen. Asiantuntijat poistuivat kokouksesta kuulemisensa jälkeen.

Esittelijä

henkilöstöjohtaja
Nina Gros

Lisätiedot

Minna Kemppainen, asiantuntija, puhelin: 09 310 33248
minna.kemppainen(a)hel.fi



22.09.2021

Asia/6

§ 277

Viikin tiedepuiston tärinäeristyksen ja sähkömagneettikentän kompensaaorakenteiden hankesuunnitelma

HEL 2020-011293 T 00 01 04 00

Esitys

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Viikin tiedepuiston tärinäeristyksen ja sähkömagneettikentän kompensaaorakenteiden hankesuunnitelman siten, että hankkeen arvonlisäveroton kokonaishinta sisältäen suunnittelun, rakennustyöt sekä hankkeen aikaiset muutokset on 10 684 000 euroa heinäkuun 2021 kustannustasossa.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Hankesuunnitelma_Viikin tiedepuiston eristysratkaisun toteutus
- 2 Viikki tärinävaimennuksen työalue

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, valtuusto

Esitysehdotus

Esitys on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Viikin tiedepuiston tärinäeristyksen ja sähkömagneettikentän kompensaaorakenteen rakentaminen liittyy Raide-Jokeri -pikaraitiotiehankkeeseen. Suojausrakenteilla suojataan tiedepuiston alueen toimijoiden herkillä tutkimuslaitteilla tehtävää tutkimustyötä raitioliikenteen aiheuttamilta häiriöiltä. Helsingin kaupunki ja Helsingin yliopisto ovat sopineet tarvittavista ratkaisuista. Hanke toteutetaan osana Raide-Jokeri -hanketta.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 13.3.2019, 100 §, Raide-Jokerin hankesuunnitelman enimmäishinnan korottamisen Helsingin kaupungin osalta.

Hankkeen lähtökohdat ja toteuttaminen

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



Kaupunginvaltuusto hyväksyi 13.3.2019 § 100 Raide-Jokerin hanke-suunnitelman enimmäishinnan korottamisen. Päätöksen perusteluissa todetaan, että Raide-Jokerin hankesuunnitelmassa 2015 oli mainintoja raitiotien aiheuttamien tasasähkömagneettikenttien ja tärinän mahdollisesta vaikutuksesta herkille kohteille, kuten Viikin ja Otaniemen tutkimuslaitosten mittalaitteille sekä todettu myös epävarmuus näiden kohteiden suojauksen tarpeesta ja kustannusriskistä. Herkkien kohteiden suojauksen optimaalinen ratkaisu jätettiin erääksi jatkosuunnittelussa huomioitavaksi asiaksi. Neuvottelut Helsingin kaupungin ja Helsingin yliopiston kanssa Viikin kampuksen alueen herkkien laitteiden suojausratkaisuista ovat edelleen kesken. Helsingin kaupunki ja Helsingin yliopisto jatkavat neuvotteluja, ja mahdollisten suojausratkaisujen kustannuksista sovitaan osapuolten kesken erikseen.

Kaupungin ja yliopisto ovat saavuttaneet asiassa keväällä 2021 neuvotteluratkaisun tarvittavista tärinävaimennuksen ratkaisujen tasosta. Samalla on sovittu, että kaupunki vastaa katurakenteisiin tehtävien tärinävaimennusrakenteiden ja sähkömagneettikentän kompensointirakenteiden kustannuksista. Yliopisto vastaa omistamiensa rakennusten ja niiden käyttäjien edellyttämistä muutos- ja rakennustöiden kustannuksista.

Koska kyseessä on Raide-Jokerin rakentamiseen liittyvä hanke, on tarkoituksenmukaista, että hanke toteutetaan osana Raide-Jokerin hankkokonaisuutta.

Hankkeen toteuttamiseen sisältyvät paalulaatan rakentaminen Viikin-kaarella, sähkömagneettisen kentän kompensointirakenteet Viikin tiedepuiston alueella ja runkomelueriste Eläinsairaalan kohdalla. Hanke toteutetaan pääosin vuoden 2022 aikana, mutta eristysten toimivuuden taso varmistuu kokonaisuudessaan vasta liikennöinnin aloittamisen myötä vuonna 2024. Tästä syystä eristystoimia saatetaan tehdä vuonna 2024.

Paalulaattarakenteella pienennetään raitiovaunujen aiheuttamaa tärinää kadun varren kiinteistöissä, joissa sijaitsee Helsingin yliopiston sekä muiden alueen toimijoiden herkkiä tutkimuslaitteita. Sähkömagneettikentän kompensoinnilla pienennetään raitiotieradan aiheuttamaa vähäistä, mutta vaunujen kulun mukana muuttuvaa sähkömagneettikenttää, joka myös aiheuttaisi häiriöitä osaan tutkimuslaitteista.

Hankkeen kustannukset

Viikin tiedepuiston tärinäsuojauksen ja sähkömagneettikentän kompensointirakenteiden kustannukset jakautuvat seuraavasti:

Osatekijä	milj. euroa
-----------	-------------

Postiosoite
PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin
+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



Paalulaatta Viikinkaarella	7,655
Sähkömagneettikentän kompensatorakenne Viikin tiedepuiston alueella	1,524
Runkomelueriste Eläinsairaalan kohdalla	0,070
Hankevaraus mahdollisia lisäeritystarpeita varten	0,736
Yhteensä	9,985

Kustannusarvio on laadittu syyskuun 2020 kustannustasossa. Kokonaiskustannus on tarkennettu tuoreemman indeksin mukaiseksi, jolloin heinäkuun 2021 kustannustasolla kustannukset ovat yhteensä 10 684 000 euroa.

Hankkeen rahoitussuunnitelma

Raide-Jokerin toteutus on käynnissä. Pääosa tähän hankkeeseen liittyvistä kustannuksista kohdistuu vuodelle 2022. HKL:n talousarviossa vuodelle 2022 on varattu Raide-Jokerille 9,645 milj. euroa hankkeen kustannuksiin. Osa hankevarauksesta, 0,340 milj. euroa jää odottamaan liikennöinnin käynnistymistä. Hankevarauksen tarve selviää vuoden 2024 alkuun mennessä ja nämä mahdolliset kustannukset arvioidaan kohdistuvan vuodelle 2024.

Hankkeen vaikutukset käyttötalouteen

Hanke aiheuttaa 40 vuoden poistoajalla tasapoistoina 0,2 milj. euron vuotuisen lisäyksen poistokustannuksiin.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) perussopimuksen perusteella 50 % investoinnin poistoista (noin 0,1 milj. euroa/vuosi) ja 50 % laskennallisista korkomenoista (40 vuoden aikana yhteensä noin 5,1 milj. euroa, laskentakorko 5 %) voidaan laskuttaa HSL:ltä. HKL palauttaa HSL:ltä laskuttamansa 50 % laskennallisen korkomenon ns. infran korkotulona kaupungille.

Loppuosa poistoista (noin 0,1 milj. euroa vuodessa) ja investoinnin rahoittamisesta aiheutuvat todelliset noin 4,4 milj. euron korkokulut laina-aikana (korkokanta 3 % ja laina-aika 25 vuotta) jäävät kaupungin liikenneliikelaitoksen infratukena maksettavaksi. Viikin tiedepuiston täri-
näeristyksen vaikutus HKL:lle maksettavaan kaupungin tukeen on keskimäärin 0,1 milj. euroa vuodessa.

Lisäksi osa HSL:ltä laskutettavasta 50 % poisto-osuudesta ja 50 % laskennallisesta korosta kiertyy vuosittain käytön mukaisesti kaupungin maksettavaksi HSL:n maksuosuuden kautta noin 50 % poisto-



22.09.2021

osuudesta ja laskennallisesta korosta katetaan lipputuloilla ja loppuosa kohdistuu kuntaosuuteen.

Hankkeen HKL:n osuuden kokonaisvaikutus Helsingin kaupungin käytötalouteen arvioidaan olevan keskimäärin 0,2 milj. euroa vuodessa (HSL:n maksuosuus ja HKL:n saama kaupungin tuki yhteensä).

Toimivalta

Hallintosäännön 7 luvun 1 §:n 3 kohdan mukaan kaupunginvaltuusto päättää hankesuunnitelmista, joiden kustannusarvio ylittää 10 miljoonaa euroa.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Hankesuunnitelma_Viikin tiedepuiston eristysratkaisun toteutus
- 2 Viikki tärinävaimennuksen työalue

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, valtuusto

Tiedoksi

Liikenneliikelaitoksen johtokunta

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 06.09.2021 § 606

HEL 2020-011293 T 00 01 04 00

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto hyväksyy Viikin tiedepuiston tärinäeristykseen ja sähkömagneettikentän kompensatorakenteiden hankesuunnitelman siten, että hankkeen arvonlisäveroton kokonaishinta sisältäen suunnittelun, rakennustyöt sekä hankkeen aikaiset muutokset on 10 684 000 euroa heinäkuun 2021 kustannustasossa.

Käsittely

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



22.09.2021

Asia/6

06.09.2021 Ehdotuksen mukaan

Esteelliset: Tommi Laitio

Esteellisyyden syy: yhteisöjääviys (hallintolaki 28.1 § 5 kohta)

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 15.06.2021 § 93

HEL 2020-011293 T 00 01 04 00

Eesitys

Johtokunta esitti kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi Viikin tiedepuiston tärinäeristykseen ja sähkömagneettikentän kompensaaorakenteiden hankesuunnitelmaa niin, että hankkeen kokonaishinta yhteensä sisältäen suunnittelun, rakennustyöt sekä hankkeen aikaiset muutokset on 9,985 milj. euroa (alv 0 %) syyskuun 2020 kustannustasossa.

27.05.2021 Pöydälle

12.05.2021 Pöydälle

Esittelijä

yksikön johtaja
Artturi Lähdetie

Lisätiedot

Juha Saarikoski, projektijohtaja, puhelin: 310 35288
juha.saarikoski(a)hel.fi



§ 278

Kottby lågstadieskolan korvaavan uudisrakennuksen hankesuunnitelma

HEL 2021-003344 T 10 06 00

Päätös

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Kottby lågstadieskolan korvaavan uudisrakennuksen 26.2.2021 päivätyn hankesuunnitelman siten, että hankkeen laajuus on noin 5 385 brm² ja rakentamiskustannusten enimmäishinta on arvonlisäverottomana 23 200 000 euroa helmikuun 2021 kustannustasossa.

Samalla kaupunginvaltuusto hyväksyi seuraavat toivomusponnet:

- 1 Hyväksyessään uudisrakennussuunnitelman valtuusto edellyttää selvitetävän, että tiloja kehitettäessä varmistettaisiin koulussa olevan myös riittävästi rauhallisia luokkatiloja. (Sami Muttilainen)
- 2 Kaupunginvaltuusto edellyttää selvitetävän mahdollisuutta selvittää laajemmin kaupungissa avointen oppimistilojen vaikutusta lasten ja nuorten oppimiseen sekä opettajien työhön sekä kokemuksia niistä. (Mari Rantanen)

Käsittely

Valtuutettu Laura Korpinen ehdotti valtuutettu Nuutti Hyttisen kannattamana, että asia palautetaan uuteen valmisteluun:

Koulussa on oltava seinälliset luokkahuoneet. Aulamaiset oppimisympäristöt altistavat oppilaat ja opettajat äänisaasteelle, mikä kuormittaa sekä opettajia ja oppilaita ja aiheuttaa heille stressiä.

1 äänestys

Asian käsittelyn jatko JAA, palautus EI

JAA-ehdotus: Asian käsittelyä jatketaan

EI-ehdotus: Esitän että asia palautetaan valmisteluun. Koulussa on oltava seinälliset luokkahuoneet. Aulamaiset oppimisympäristöt altistavat oppilaat ja opettajat äänisaasteelle, mikä kuormittaa sekä opettajia ja oppilaita ja aiheuttaa heille stressiä.



Jaa-äännet: 76

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Oona Hagman, Juha Hakola, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Anniina Iskanius, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Anna Karhumaa, Arja Karhuvaara, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Sini Korpinen, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Otto Meri, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Maria Ohisalo, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Suldaan Said Ahmed, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Nina Suomalainen, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Ei-äännet: 9

Jussi Halla-aho, Nuutti Hyttinen, Pia Kopra, Laura Korpinen, Teija Makkonen, Tom Packalén, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Pirkko Ruohonen-Lerner

Kaupunginvaltuusto jatkoi asian käsittelyä.

Valtuutettu Sami Muttilainen ehdotti valtuutettu Atte Kalevan kannattamana hyväksyttäväksi seuraavan toivomusponnen:

Hyväksyessään uudisrakennussuunnitelman valtuusto edellyttää selvitetävän, että tiloja kehitettäessä varmistettaisiin koulussa olevan myös riittävästi rauhallisia luokkatiloja.

Valtuutettu Mari Rantanen ehdotti valtuutettu Mika Ebelingin kannattamana hyväksyttäväksi seuraavan toivomusponnen:

Kaupunginvaltuusto edellyttää selvitetävän mahdollisuutta selvittää laajemmin kaupungissa avointen oppimistilojen vaikutusta lasten ja nuorten oppimiseen sekä opettajien työhön sekä kokemuksia niistä.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi kaupunginhallituksen ehdotuksen.



2 äänestys

Valtuutettu Sami Muttilaisen ehdottama toivomusponsi JAA, vastustus EI

JAA-ehdotus: "Hyväksyessään uudisrakennussuunnitelman valtuusto edellyttää selvitetävän, että tiloja kehitettäessä varmistettaisiin koulussa olevan myös riittävästi rauhallisia luokkatiloja."

EI-ehdotus: Vastustaa

Jaa-äännet: 84

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Oona Hagman, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Anniina Iskanius, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Anna Karhumaa, Arja Karhuvaara, Elina Kauppi-la, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Pia Kopra, Laura Korpinen, Sini Korpinen, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Teija Makkonen, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Maria Ohisalo, Tom Packalén, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pa-sanen, Terhi Peltokorpi, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Pirkko Ruohonen-Lerner, Wille Rydman, Suldaan Said Ahmed, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Nina Suomalainen, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierrunen, Ozan Yanar

Ei-äännet: 1

Otto Meri

Kaupunginvaltuusto hyväksyi valtuutettu Sami Muttilaisen ehdottaman toivomusponnen.

3 äänestys

Valtuutettu Mari Rantasen ehdottama toivomusponsi JAA, vastustus EI

JAA-ehdotus: Kaupunginvaltuusto edellyttää selvitetävän mahdollisuutta selvittää laajemmin kaupungissa avointen oppimistilojen vaikutusta lasten ja nuorten oppimiseen sekä opettajien työhön sekä koke-



22.09.2021

muksia niistä.
Ei-ehdotus: Vastustaa

Jaa-äännet: 74

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Paavo Arhinmäki, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Maaret Castrén, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Oona Hagman, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Anniina Iskanius, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Anna Karhumaa, Arja Karhuvaara, Elina Kauppila, Mai Kivelä, Pia Kopra, Laura Korpinen, Sini Korpinen, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Teija Makkonen, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Maria Ohisalo, Tom Packalén, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Terhi Peltokorpi, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Pirkko Ruohonen-Lerner, Wille Rydman, Suldaan Said Ahmed, Sari Sarkomaa, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Nina Suomalainen, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Ei-äännet: 1
Otto Meri

Tyhjä: 10

Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Sirpa Asko-Seljavaara, Fatim Diarra, Ville Jalovaara, Otso Kivekäs, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Pekka Sauri, Juhana Vartiainen

Kaupunginvaltuusto hyväksyi valtuutettu Mari Rantasen ehdottaman toivomusponnen.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Maria Nelskylä, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 25251
maria.nelskyla(a)hel.fi

Liitteet

1 Hankesuunnitelma Kottby ls 26.2.2021

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, valtuusto



Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Hankkeen tarpeellisuus

Kottby lågstadieskola on 1–6 luokkien peruskoulu, joka kuuluu pohjoiseen ruotsinkieliseen oppilaaksiottoalueeseen. Koulu toimii tällä hetkellä kahdessa eri toimipisteessä. Osoitteessa Pohjolankatu 45 sijaitsevassa vuonna 1957 valmistuneessa ja vuonna 2000 peruskorjatussa ja laajennetussa rakennuksessa annetaan ruotsinkielistä perusopetusta luokille 1–6. Arabianrannassa on vuodesta 2009 toiminut sivukoulu Arabias kvarterskola osoitteessa Pariisinkuja, jossa annetaan ruotsinkielistä perusopetusta luokille 1–2. Yläkouluun siirrytään Åshöjdens grundskolaan osoitteeseen Sturenkatu 6.

Korvaavan uudisrakennushankkeen myötä koulun käyttöön saadaan ajanmukaiset ja viihtyisät tilat, joilla mahdollistetaan nykyisen opetussuunnitelman mukaisen toiminnan järjestäminen. Lisäksi palvelujen järjestäminen yhdessä toimipisteessä takaa oppilaille yhtenäisen koulupolun.

Kasvatuksen ja koulutuksen toimialan mukaan alueella on tarve pysyväälle yhdistetylle ruotsinkieliselle koululle. Toimipisteen laajuudessa on huomioitu koko palvelualueen arvioitu kehitys: väestöennuste, varhaiskasvatukseen osallistuminen sekä uudisrakentaminen.

Hankesuunnitelma

Koulussa on tällä hetkellä 173 oppilasta. Kasvatuksen ja koulutuksen toimialan arvioiman tarpeen perusteella uudisrakennus suunnitellaan 500 oppilaalle luokka-asteille 1–9 sekä 50 esikoululaiselle. Koulu on musiikkipainotteinen, koulussa on musiikkipainotteinen esikoulu sekä aamu- ja iltapäivätoimintaa.

Hanke toteuttaa Helsingin kaupunkistrategian 2017–2021 tavoitteita tarjoamalla turvalliset ja terveelliset oppimisympäristöt lapsille ja suunnittelemalla tilat siten, että niissä on mahdollista järjestää asukkaiden ja paikallisten yhteisöjen toimintaa ja tapahtumia. Koulu voi toimia myös majoitus- ja vaalikouluna.

Alue on luokiteltu suojeltavaksi ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi alueeksi. Rakennuksesta ja ulkotiloista muodostuu alueelle kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen julkinen rakennus. Aluetta koskeva asema-kaavan muutos on vireillä ja sen arvioidaan olevan lainvoimainen keväällä 2022, mikäli päätökseen ei haeta muutosta.



Tontti rajoittuu yläpihan suunnassa pieneen mäntymetsikköön ja alapihan puolelta puistoalueeseen, Pohjolankadun puurivistö sekä yläpihan puusto sijaitsee lähellä tulevaa rakennusta ja vaativat tarkkaa suojaamista.

Koulun oppilaiden ikärakenne on huomioitu erillisillä sisäänkäyntialueilla. Pihan turvalliseen käyttöön on kiinnitetty erityistä huomiota. Saatto liikenne on huomioitu erikseen ja huoltopiha on sijoitettu kaikkine toimintoihin erilleen koulun muista piha-alueista.

Uudisrakennus on betonirunkoinen. Alapohja on kantava ja se toteutetaan tuulettavana. Väli- ja yläpohjien rakenteena toimii ontelolaatasto ja vesikatteena konesaumattu peltikatto, jossa alakatteena toimii bitumikermi.

Helsingin kaupungin energiatehokkuustavoitteiden sekä Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelman mukaisesti tavoitteena on määräystasoa parempi energiatehokkuus sekä paikalla tuotettu uusiutuva energia. Tontin ahtauden vuoksi pääosa uudisrakennuksen lämmitystarpeesta katetaan kaukolämmöllä ja sähköenergiaa tuotetaan vesikatolle sijoitettavalla 27 kWp:n aurinkosähköjärjestelmällä noin 10 prosenttia sähköntarpeesta.

Rakennukselle hankesuunnitteluvaiheessa laskettu E-luku 2018 on 73 kWhE/m²,a, ja se alittaa vaatimukseksi asetetun 80 kWhE/m²,a.

Rakennuksessa tulee työskentelemään arviolta 45 henkilöä opetuksen sekä 10 henkilöä varhaiskasvatuksen parissa. Muuta henkilökuntaa on arvioitu olevan 16 henkilöä.

Hankkeen laajuus on 5 385 brm², 4 539 htm², 3 684 hym².

Hankesuunnitelma on liitteenä 1. Hankesuunnitelman liitteet ovat oheismateriaalissa.

Tilakustannus kasvatuksen ja koulutuksen toimialalle

Uudisrakennuksen sisäinen kuukausivuokra on 27,81 euroa/htm², eli yhteensä noin 126 000 euroa kuukaudessa ja noin 1 512 000 euroa vuodessa. Neliövuokran perusteena on 4 539 htm². Pääomavuokran osuus on 23,77 euroa/htm², ylläpitoavuokran osuus 3,54 euroa/htm² sekä kaupunkiympäristön toimialan hallintokulun osuus 0,5 euroa/htm². Lopullinen pääomavuokra tarkistetaan toteutuneiden kustannusten mukaan. Ylläpitoavuokra tarkistetaan valmistumisajankohdan ylläpitovuokraa vastaavaksi.

Rakentamiskustannukset ja hankkeen rahoitus

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



Teoreettisen tilantarpeen perusteella arvioitu hankkeen rakentamiskustannusten enimmäishinta on arvonlisäverottomana yhteensä 23 200 000 helmikuun 2021 kustannustasossa.

Rakennuspaikka on tavanomaista vaativampi. Tontti on erittäin ahdas ja rakennuspohja viettää siten, että yläpihalla kalliota on louhittava ja alapihan suuntaan edetessä paalutettava. Perustamistapa on puolet porapaaluille ja puolet maanvaraisena. Yläpiha rajoittuu metsikköön ja alapiha yleiseen puistoalueeseen.

Vuoden 2021 talousarvion liitteenä olevassa talonrakennushankkeiden rakentamishjelmassa vuosiksi 2021–2030 on hankkeen suunnittelulle ja toteutukselle varattu yhteensä 22 000 000 euroa siten, että hankkeen laajuus on 5 300 brm² ja toteutus vuosina 2022–2024. Hankkeen toteutuksen edellyttämä 23 200 00 euron rahoitustarve otetaan huomioon uudessa rakentamishjelmaehdotuksessa.

Hankkeen toteutus ja aikataulu

Hankesuunnitelma on laadittu kaupunkiympäristön toimialan ja kasvatuksen ja koulutuksen toimialan yhteistyönä. Hankkeen suunnittelun aikana on kuultu asiantuntijoina mm. kaupunkiympäristön toimialan rakennusvalvontapalvelujen, ympäristöpalvelun ja pelastuslaitoksen edustajia sekä esteettömyysasiamiestä.

Hankkeen toteutusvastuu on kaupunkiympäristötoimialan rakennukset ja yleiset alueet -palvelukokonaisuudella. Rakennuksen ylläpidosta vastaa kaupunkiympäristötoimialan tilat -palvelu.

Rakennustöiden on tarkoitus alkaa kesällä 2022 erillishankkeena tehtävillä purkutöillä. Rakentamisen on tarkoitus alkaa syyskuussa 2022. Hankkeen on määrä olla valmiina kesällä 2024.

Väistötilat

Nykyisen rakennuksen purkamisen ja uudisrakennuksen toteuttamisen ajaksi Kottby lågstadieskolan toiminta siirretään väliaikaisiin tiloihin. Väliaikaisen tilaratkaisun laajuus, sijainti sekä arvio kustannuksista tarkentuvat yleis- ja toteutussuunnittelun yhteydessä. Tässä vaiheessa arvio kasvatuksen ja koulutuksen toimialalle aiheutuvista kustannuksista 25 kuukauden vuokra-ajalle on noin 772 500 euroa.

Kasvatus- ja koulutuslautakunnan lausunto

Kasvatus- ja koulutuslautakunta on 15.6.2021 § 245 antanut hankesuunnitelmasta puoltavan lausunnon ja todennut, että se vastaa hyvin kasvatuksen ja koulutuksen toiminnallisia tavoitteita. Lausunto on kokonaisuudessaan asian päätöshistoriassa.



22.09.2021

Toimivalta

Hallintosäännön 7 luvun 1 §:n 3 kohdan mukaan kaupunginvaltuusto päättää hankesuunnitelmista, joiden kustannusarvio ylittää 10 miljoonaa euroa.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Maria Nelskylä, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 25251
maria.nelskyla(a)hel.fi

Liitteet

1 Hankesuunnitelma Kottby ls 26.2.2021

Oheismateriaali

1 Hankesuunnitelma Kottby ls liitteet

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, valtuusto

Tiedoksi

Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto
Kasvatus- ja koulutuslautakunta

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 06.09.2021 § 607

HEL 2021-003344 T 10 06 00

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto hyväksyy Kottby lågstadieskolan korvaavan uudisrakennuksen 26.2.2021 päivätyn hankesuunnitelman siten, että hankkeen laajuus on noin 5 385 brm² ja rakentamiskustannusten enimmäishinta on arvonlisäverottomana 23 200 000 euroa helmikuun 2021 kustannustasossa.

30.08.2021 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna



22.09.2021

Lisätiedot

Maria Nelskylä, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 25251
maria.nelskyla(a)hel.fi

Kasvatus- ja koulutuslautakunta 15.06.2021 § 245

HEL 2021-003344 T 10 06 00

Lausunto

Kasvatus- ja koulutuslautakunta antoi kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaostolle puoltavan lausunnon 26.2.2021 päivätystä Kottby Lågstadieskolan hankesuunnitelmasta (liite 1).

Lautakunta edellyttää erityistä huomiota ja tarkkuuta kiinnitettävien tilojen valmistumiseen sovitussa aikataulussa, mikä on edellytys lakisääteisten palvelujen toteuttamiselle.

Lisäksi kasvatus- ja koulutuslautakunta lausuu hankesuunnitelmasta seuraavaa:

Hankesuunnitelma vastaa kasvatuksen ja koulutuksen toiminnallisia tavoitteita. Tilojen suunnittelussa ja toteutuksessa tulee edelleen työskennellä yhdessä käyttäjätoimialan kanssa. Tilojen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota äänieristykseen, äänenvaimennukseen ja valaistukseen. Tilat ja pintarakenteet tulee suunnitella helposti siivotaviksi, huollettaviksi ja korjattaviksi. Tiloja kehitettäessä on varmistettava, että koulussa on riittävästi rauhallisia luokkatiloja.

Kasvatus- ja koulutuslautakunta painottaa hankkeen kustannusseuranan ja laadunvalvonnan tärkeyttä koko prosessin aikana. Niillä on suuri vaikutus terveelliseen ja turvalliseen oppimisympäristöön sekä toimialan käyttökustannuksiin.

Lausuntopyynnöissä tulee huomioida hankesuunnitelman liitteiden laatu.

Käsittely

15.06.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Vesa Korkkula: Lisätään kohdan (4) loppuksi:

"Tiloja kehitettäessä on varmistettava, että koulussa on riittävästi rauhallisia luokkatiloja."

Kannattaja: Martina Harms-Aalto

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



22.09.2021

Kasvatus- ja koulutuslautakunta hyväksyi Vesa Korkkulan vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen yksimielisesti.

Esittelijä

kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtaja
Liisa Pohjolainen

Lisätiedot

Sari Lehtonen, projektiarkkitehti, puhelin: 310 15124
sari.k.lehtonen(a)hel.fi

Niclas Rönnholm, ruotsinkielisen perusopetuksen päällikkö, puhelin: 310 86219
niclas.ronnholm(a)hel.fi

Jenni Tirronen, ruotsinkielisen varhaiskasvatuksen päällikkö, puhelin: 310 73014
jenni.tirronen(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto 08.04.2021
§ 34

HEL 2021-003344 T 10 06 00

Esitys

A

Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto esitti kaupunginhallitukselle osoitteeseen Pohjolankatu 45 toteutettavan Kottby lågstadieskolan korvaavan uudisrakennuksen 26.2.2021 päivätyn hankesuunnitelman hyväksymistä siten, että hankkeen laajuus on noin 5 385 brm² ja rakentamiskustannusten enimmäishinta on arvonlisäverottomana 23,20 miljoonaa euroa 02/2021 kustannustasossa ehdolla, että kasvatus- ja koulutuslautakunta antaa hankesuunnitelmasta puoltavan lausunnon.

B

Rakennusten ja yleisten alueiden jaosto päätti oikeuttaa rakennukset ja yleiset alueet- palvelukokonaisuuden jatkamaan hankkeen suunnittelua odottamatta hankepäätöstä.

Esittelijä

tekninen johtaja
Kari Pudas

Lisätiedot

Tuukka Salo, vt. projektinjohtaja, puhelin: 050 378 4698
ext-tuukka.salo(a)hel.fi

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



§ 279

Päiväkoti Pelimannin ja Tiukun uudisrakennuksen hankesuunnitelma

HEL 2021-006073 T 10 06 00

Päätös

Kaupunginvaltuusto hyväksyi päiväkoti Pelimannin ja Tiukun uudisrakennuksen 17.6.2021 päivätyn hankesuunnitelman siten, että hankkeen laajuus on noin 2 260 brm² ja hankkeen enimmäishinta on arvonlisäverottomana 10 159 000 euroa huhtikuun 2021 kustannustasossa.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Maria Nelskylä, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 25251
maria.nelskyla(a)hel.fi

Liitteet

1 LPK Pelimanni ja Tiuku hankesuunnitelma 210617

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, valtuusto

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Tarve

Hankesuunnitelma koskee uudisrakennuksena toteutettavaa päiväkoti-rakennusta Kannelmäen Pelimannintien ympäristöön osoitteeseen Purpuripolku 1.

Kaarelan alueella (Kannelmäki, Hakuninmaa, Maununneva) on tehty alueellinen palvelutilaverkkotarkastelu vuonna 2016, jossa selvitettiin väestön kasvun aiheuttamaa palvelutilojen tarvetta sekä käytössä olevien tilojen kuntoa. Koko Kaarelan peruspiirissä varhaiskasvatusikäisten lasten määrä kasvaa seuraavien 15 vuoden aikana ensin voimakkaammin, tasaantuen myöhemmin. Vuonna 2034 Kaarelan peruspiirissä ennustetaan lapsia olevan noin 250 nykyistä enemmän. Kasvu kohdistuu erityisesti Kuninkaantammen ja Honkasuon alueille. Vastaavasti



Kannelmäen osa-alueella 1–6 vuotiaiden lasten määrän ennustetaan vähenevän ennusteajanksolla noin 50 lapsella.

Kasvatuksen ja koulutuksen toimialan palvelutilaverkkotarkastelun perusteella uudisrakennushanke on tarpeellinen osa alueen palveluverkkoa. Tilatarpeiden muutosten lähtökohtana ovat Helsingin kaupungin palvelujen strategiset linjaukset, joiden mukaan palvelukokonaisuutta tulee kehittää entistä asiakaslähtöisemmäksi kustannustehokkuutta, tuottavuutta ja vaikuttavuutta parantaen.

Kaupunginvaltuusto on 20.1.2021 § 14 hyväksynyt Pelimannintien länsipään ympäristön asemakaavan muutoksen nro 12625. Alueelle suunnitellaan täydennysrakentamista. Pelimannintie 9–11 pysäköintialueelle suunnitellaan uusia asuinkerrostaloja. Purpuripolun vanha päiväkotirakennus, joka ei vuosiin ole ollut päiväkotikäytössä korvataan uudisrakennuksella. YOS-korttelialuetta laajennetaan pohjoispuolen virkistysalueelle. Uusi tunnus korttelialueelle on julkisten lähipalvelurakennusten korttelialue (YL), mikä mahdollistaa 2 500 k-m² päiväkodin rakentamisen.

Uudisrakennuksen hankesuunnitelma

Päiväkodin tilat suunnitellaan noin 210 lapselle. Tilapaikkojen lisäys on noin 20 uutta tilapaikalla. Tällä hetkellä päiväkotitoimii 190-tilapaikkaisena kahdessa eri toimipisteessä. Uudisrakennuksessa tulee työskentelemään arvion mukaan noin 40 henkilöä.

Toiminta tiloissa tulee olemaan on varhaiskasvatus- ja esiopetustoimintaa 1–6-vuotiaille. Tilat mahdollistavat nykyisen varhaiskasvatussuunnitelman mukaisen toiminnan järjestämisen. Pienryhmätoiminnan mahdollistavat tilat on suunniteltu monimuotoisiksi. Päiväkodille rakennetaan aidattu ulkoilupiha, joka muodostaa yhdessä sisätilojen kanssa yhtenäisen oppimisympäristön. Suunnittelussa varaudutaan myös tilojen asukaskäyttöön.

3-kerroksinen rakennus on betonielementtirunkoinen. Julkisivut ovat osin puhtaaksi muurattua tiiltä, osin puupaneloidut. Vesikatto on kone-saumattua peltiä. Rakennus lämmitetään maalämmöllä. Osa sähköenergiasta tuotetaan aurinkopaneeleilla. Kylmät erilliset ulko-varastot ovat maksaruohokattoisia.

Hankkeeseen kuuluu lisäksi tontin etelänpuoleisen LPA-alueen (pinta-ala on 473 m²) toteutus. Alueelle saadaan toteutettua tarvittavat saattopaikat.

Hankkeen laajuus on 2 260 brm², 1 789 htm², 1 484 hym². Hanke sisältää myös päiväkodin pihan rakentamisen.



Hankesuunnitelma on liitteenä 1. Hankesuunnitelman liitteet ovat oheismateriaalissa.

Tilakustannus kasvatuksen ja koulutuksen toimialalle

Uudisrakennuksen sisäinen kuukausivuokra on 32,34 euroa/htm², eli yhteensä noin 57 900 euroa kuukaudessa ja noin 694 800 euroa vuodessa. Neliövuokran perusteena on 1 789 htm². Pääomavuokran osuus on 25,81 euroa/htm², ylläpitovuokran osuus 6,53 euroa/htm², sisältäen kaupunkiympäristön toimialan hallintokulun 0,50 euroa/htm².

Tuottovaade on 3 % ja poistoaika 30 vuotta. Lopullinen pääomavuokra tarkistetaan toteutuneiden kustannusten mukaan. Ylläpitovuokra tarkistetaan valmistumisajankohdan ylläpitovuokraa vastaavaksi.

Hankkeen rakentamiskustannukset ja rahoitus

Teoreettisen tilantarpeen perusteella arvioitu hankkeen rakentamiskustannusten enimmäishinta on arvonlisäverottomana yhteensä 10 159 000 euroa huhtikuun 2021 kustannustasossa.

Vuoden 2021 talousarvion liitteenä olevassa talonrakennushankkeiden rakentamishjelmassa vuosiksi 2021–2030 on hankkeen suunnittelulle ja toteutukselle varattu yhteensä 8 800 000 euroa siten, että hankkeen toteutus on vuosina 2021–2022. Hankkeen toteutuksen edellyttämä 10 159 000 euron rahoitustarve sekä hankkeen toteutuksen viivästyminen vuoteen 2023 kustannustarkistukseen liittyvästä lisäsuunnittelusta johtuen, otetaan huomioon uudessa rakentamishjelmaehdotuksessa.

Hankkeen toteutus ja aikataulu

Hankesuunnitelma on laadittu kaupunkiympäristön toimialan ja kasvatuksen ja koulutuksen toimialan yhteistyönä. Hankkeen suunnittelun aikana on kuultu asiantuntijoina mm. kaupunkiympäristön toimialan rakennusvalvontapalvelujen, ympäristöpalvelun ja pelastuslaitoksen edustajia sekä esteettömyysasiamiestä.

Hankkeen toteutusvastuu ja rakennuksen ylläpito vastuu on kaupunkiympäristön toimialan rakennukset ja yleiset alueet - palvelukokonaisuuden tilat-palvelulla tilat -palvelulla.

Päiväkoti Pelimannin ja Tiukun uudisrakennus ja sen piha on suunniteltu toteutettavaksi siten, että rakentaminen alkaa kevättalvella 2022 ja tilat saadaan käyttöön elokuussa 2023.

Väistötilat



22.09.2021

Hankkeella ei ole väistötilarvetta.

Kasvatus- ja koulutuslautakunnan lausunto

Kasvatus- ja koulutuslautakunta on 17.8.2021 § 264 antanut hankesuunnitelmasta puoltavan lausunnon ja todennut, että se vastaa hyvin kasvatuksen ja koulutuksen toiminnallisia tavoitteita. Lausunto on kokonaisuudessaan asian päätöshistoriassa.

Toimivalta

Hallintosäännön 7 luvun 1 §:n 3 kohdan mukaan kaupunginvaltuusto päättää hankesuunnitelmista, joiden kustannusarvio ylittää 10 miljoonaa euroa.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Maria Nelskylä, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 25251
maria.nelskyla(a)hel.fi

Liitteet

1 LPK Pelimanni ja Tiuku hankesuunnitelma 210617

Oheismateriaali

1 LPK Pelimanni ja Tiuku hankesuunnitelman liitteet 1-6

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, valtuusto

Tiedoksi

Kasvatus- ja koulutuslautakunta
Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 13.09.2021 § 622

HEL 2021-006073 T 10 06 00

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle:



22.09.2021

Kaupunginvaltuusto hyväksyy päiväkotikiinteistö Pelimannin ja Tiukun uudisrakennuksen 17.6.2021 päivätyn hankesuunnitelman siten, että hankkeen laajuus on noin 2 260 brm² ja hankkeen enimmäishinta on arvonlisäverottomana 10 159 000 euroa huhtikuun 2021 kustannustasossa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Maria Nelskylä, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 25251
maria.nelskyla(a)hel.fi

Kasvatus- ja koulutuslautakunta 17.08.2021 § 264

HEL 2021-006073 T 10 06 00

Lausunto

Kasvatus- ja koulutuslautakunta antoi puoltavan lausunnon kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaostolle 17.6.2021 päivätystä osoitteeseen Purpuripolku 1 toteutettavan päiväkodin hankesuunnitelmasta (liite 1).

Lautakunta edellyttää erityistä huomiota ja tarkkuutta kiinnitettävien tilojen valmistumiseen sovitussa aikataulussa, mikä on edellytys lakisääteisten palvelujen toteuttamiselle.

Lisäksi kasvatus- ja koulutuslautakunta lausuu hankesuunnitelmasta seuraavaa:

Hankesuunnitelma vastaa kasvatuksen ja koulutuksen toiminnallisia tavoitteita. Tilojen suunnittelussa ja toteutuksessa tulee edelleen työskennellä yhdessä käyttäjätoimialan kanssa. Tilojen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota äänieristykseen, äänenvaimennukseen ja valaistukseen. Tilat ja pintarakenteet tulee suunnitella helposti siivotaviksi, huollettaviksi ja korjattaviksi.

Kasvatus- ja koulutuslautakunta painottaa hankkeen kustannusseurannan ja laadunvalvonnan tärkeyttä koko prosessin aikana. Niillä on suuri vaikutus terveelliseen ja turvalliseen oppimisympäristöön sekä toimialan käyttökustannuksiin.

Esittelijä

vs. varhaiskasvatusjohtaja
Ulla Lehtonen

Lisätiedot

Leena Tamminen, suunnittelija, puhelin: 310 80277

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



22.09.2021

leena.tamminen2(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto 17.06.2021
§ 60

HEL 2021-006073 T 10 06 00

Esitys

A

Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto esitti kaupunginhallitukselle päiväkotikiinteistö Pelimannin ja Tiu'un osoitteessa Purpuripolku 1 sijaitsevan uudisrakennuksen 17.6.2021 päivätyn hankesuunnitelman hyväksymistä siten, että hankkeen enimmäislaajuus on 2 260 brm² ja hankkeen enimmäishinta on arvonlisäverottomana 10 159 000 euroa huhtikuun 2021 kustannustasossa ehdolla, että kasvatus- ja koulutuslautakunta antaa hankesuunnitelmasta puoltavan lausunnon.

B

Samalla kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto päätti oikeuttaa rakennukset ja yleiset alueet- palvelukokonaisuuden jatkamaan hankkeen valmistelua odottamatta hankepäätöstä.

Käsittely

17.06.2021 Ehdotuksen mukaan

Asian aikana kuultavana oli projektinjohtaja Ari Hulkkonen. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Esittelijä

tekninen johtaja
Kari Pudas

Lisätiedot

Ari Hulkkonen, projektinjohtaja, puhelin: 310 27925
ari.hulkkonen(a)hel.fi
Erkki Huitti, projektinjohtaja, puhelin: 310 31866
erkki.huitti(a)hel.fi



22.09.2021

Asia/9

§ 280

Vuokrausperiaatteiden määrittäminen maanalaiselle alueelle (Hakaniemi, Hakaniementori)

HEL 2021-006176 T 10 01 01 02

Päätös

Kaupunginvaltuusto vahvisti Helsingin kaupungin 11. kaupunginosan (Kallio) yleisten alueiden kiinteistöistä 91-11-9902-101, 91-11-9901-0 ja 91-11-9901-100 muodostuvan liitteen 1 mukaiselle noin 17 323 m²:n suuruiselle, pääosin maanalaiselle alueelle sekä ajorampin ja kulkuyhteyksien osalta maanpinnalle ulottuvalle alueelle vuokrausperiaatteet liitteen 2 mukaisesti.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Maria Nelskylä, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 25251
maria.nelskyla(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Karttaliite
- 2 Vuokrausperiaatteet
- 3 Asemakaava nro 11313

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, valtuusto

Otteet

Ote
Antilooppi Ky

Otteen liitteet
Esitysteksti
Kunnallisvalitus, valtuusto
Liite 1
Liite 2
Liite 3

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Hankkeen kuvaus



Hakaniemeen suunniteltu pysäköintilaitos sijaitsee pääosin Hakaniementorin alapuolella ulottuen osittain Hakaniemen torikadun, Hakaniemenrannan sekä kiinteistön 91-11-300-8 alle.

Tarkoituksena on vuokrata noin 17 323 m²:n suuruinen alue 16 350 m²:n suuruisen, noin 450-autopaikkaisen maanalaisen pysäköintilaitoksen rakentamista varten.

Pysäköintilaitoksesta on tarkoitus johtaa yleisen jalankulun yhteys metron lippuhalliin ja torialueelle sekä jalankulkuyhteydet Siltasaarenkadun toisella puolella oleviin rakennuksiin ja mahdollisesti myös Metallitaloon.

Pysäköintilaitos on merkitty voimassa olevaan Hakaniementorin ja sitä ympäröivien katualueiden ja yleisten alueiden asemakaavan muutokseen nro 11313 (kaupunginvaltuusto 8.6.2005 § 143, voimaan 5.8.2005). Tuleva vuokralainen on hakenut lupaa saada poiketa asemakaavasta Hakaniementorin alle suunnitellun pysäköintilaitoksen sijoittamiselle kaavassa mainittua syvemmälle sekä eteläisen maanpäällisen B-kuilurakennuksen sijoittamiselle torialueen ulkopuolelle, Metallitalon edustan jalankulkualueelle (poikkeaminen koskee tältä osin asemakaavaa nro 12575). Lisäksi poikkeamista on haettu Hakaniemen Merikiinteistö Oy:n omistaman kiinteistön 91-11-300-8 alueelle, siten että pysäköinti- ja teknisiä tiloja voidaan sijoittaa tontin alle (tältä osin poikkeaminen koskee asemakaavaa nro 10631).

Poikkeamista on haettu myös pysäköintilaitoksen sisäänkäynnin sijoittamiselle samaan yhteyteen nykyisen Merihaan väestönsuojaan johtavan maanalaisen ajoyhteyden kanssa. Tarkoituksena on, että olemassa oleva ajoramppi palvelee myös pysäköintilaitosta siten, että pysäköintilaitos hyödyntää Merihaan väestönsuojan ajoyhteyttä haarautuen maan alla. Yhteys palvelee myös kauppahallin huolto- ja pysäköintiliikennettä.

Varauspäätös

Kaupunginhallituksen elinkeinojaosto on 29.1.2018 § 3 varannut maanalaisen alueen Hakaniementorin alta Antilooppi Ky:lle 31.12.2020 saakka.

[Kaupunginhallituksen elinkeinojaosto 29.1.2018 § 3](#)

Kaupunginhallituksen elinkeinojaoston päätöksen mukaan hankkeen maanalaiset tilat tuli suunnitella ja toteuttaa muun muassa ehdolla, että pysäköintilaitoksen suunnittelussa oli huomioitava kauppahallin peruskorjauksen suunnitelmat. Pysäköintilaitoksen yhteyteen oli varausehtojen mukaan suunniteltava tilat kauppahallin ja torikaupan huoltoa ja



muita aputiloja varten, siten että toteutus- tai vuokratilastoista so-
vittaisiin erikseen.

Antilooppi Ky on tämän jälkeen esittänyt sekä kallioon että välittömästi
torin alle sijoitettavan pysäköintilaitoksen periaateratkaisut. Pysäköinti-
laitoksen periaateratkaisujen vertailussa todettiin, että päältä auki kai-
vettava välittömästi torin alle sijoittuva pysäköintilaitos on haasteellinen
muun muassa alueen maaperän pilaantuneisuuden sekä meriveden ja
pohjaveden vuoksi. Lisäksi torin reunassa olisi tehtävä merkittäviä joh-
tosiirtoja. Perinteinen niin sanottu toriparkki aiheuttaisi myös rakenta-
misen aikana merkittävää haittaa tori- ja kauppahallikaupalle sekä es-
täisi tapahtumien järjestämisen torilla.

Pysäköintilaitoksen toteutuksen pohjaksi valittiin kallioon louhittava py-
säköintilaitos. Vuokra-alue ei tältä osin vastaa kaupunginhallituksen
elinkeinojaoston varauspäätöksen mukaista aluetta.

Alkuperäinen varausalue ulottui osittain suunnitellun Pissararadan alu-
eelle. Muuttuneiden suunnitelmien johdosta pysäköintilaitoksen ja Pissar-
aradan välille ei synny yhteensovittamisen tarvetta, mikä muutoin olisi
tullut ottaa hankkeiden suunnittelun yhteydessä huomioon.

Muuttuneiden suunnitelmien mukaisesti syvemmälle kallioon louhitta-
van pysäköintilaitoksen yhteyteen ei tule varauspäätöksen ehtojen mu-
kaisia tiloja kauppahallin ja torikaupan huoltoa ja muita aputiloja varten.
Kauppahallin huoltopiha suunnitellaan ja toteutetaan erikseen. Kau-
punginvaltuusto on 17.6.2020 § 172 hyväksynyt Hakaniemen kauppahallin
maalaisen huoltopihan 29.4.2020 päivätyn hankesuunnitelman
siten, että hankkeen laajuus on noin 2 543 brm² ja rakentamiskustan-
nusten enimmäishinta on arvonlisäverottomana 19 785 000 euroa maa-
listuun 2020 kustannustasossa.

[Kaupunginvaltuusto 17.6.2020 § 172](#)

Asemakaavan ote on liitteenä 3. Sijaintikartta on liitteenä 4.

Lyhyt aikainen vuokraus

Maanalainen alue on vuokrattu Antilooppi Ky:lle perustettavan yhtiön
lukuun rakennusluvan hakemista varten ajalle 4.4.2021–30.9.2021
kaupunkiympäristön toimialan yritystontit -tiimin päällikön päätöksellä
(6.4.2021 § 34).

Vuokrausperiaatteet

Vuosivuokra

Postiosoite PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI helsinki.kirjaamo@hel.fi	Käyntiosoite Pohjoisesplanadi 11-13 Helsinki 17 http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto	Puhelin +358 9 310 1641 Faksi +358 9 655 783	Y-tunnus 0201256-6	Tilinro FI0680001200062637 Alv.nro FI02012566
--	--	---	------------------------------	--



22.09.2021

Pysäköintilaitoksen tarvitsemien maanalaisten pysäköintialueiden vuosivuokran perusteena pidetään virallisen elinkustannusindeksin ”lokakuu 1951=100” pistelukua 100 vastaava 5,50 euron neliömetrihintaa (nykyrahassa indeksin 4/2021 pisteluvulla 2006, 110,33 €/m²).

Pysäköintilaitosta palvelevien ajoyhteyksien ja teknisten tilojen maanalaisten alueiden vuosivuokran perusteena pidetään virallisen elinkustannusindeksin ”lokakuu 1951=100” pistelukua 100 vastaava 1,50 euron neliömetrihintaa (nykyrahassa indeksin 4/2021 pisteluvulla 2006, 30,09 €/m²).

Hinnat on määritelty käyttämällä puolueetonta ulkopuolista arvioijaa (Catella Property Oy 16.6.2020). Alueen vuosivuokra olisi tällä hetkellä noin 74 000 euroa. Arviokirja on oheismateriaalissa.

Maanalaisissa pysäköintihankkeissa peritään vakiintuneen käytännön mukaan vuokrasta 20 % rakennustöiden aikana, kuitenkin enintään kolmen vuoden ajan.

Vuokra-aika

Vuokrasopimus tehdään noin 60 vuodeksi siten, että vuokra-aika päättyy 31.12.2081.

Toimivalta

Hallintosäännön 7 luvun 1 §:n 8 kohdan mukaan kaupunginvaltuusto vahvistaa yli 30 vuoden pituisten maanvuokrasopimusten yleiset vuokrausperiaatteet.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Maria Nelskylä, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 25251
maria.nelskyla(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Karttaliite
- 2 Vuokrausperiaatteet
- 3 Asemakaava nro 11313

Oheismateriaali

- 1 Salassa pidettävä (JulkL (621/1999) 24.1 § 17 k)

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, valtuusto

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



22.09.2021

Asia/9

Otteet

Ote

Antilooppi Ky

Otteen liitteet

Esitysteksti

Kunnallisvalitus, valtuusto

Liite 1

Liite 2

Liite 3

Tiedoksi

Kaupunkiympäristölautakunta

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 13.09.2021 § 621

HEL 2021-006176 T 10 01 01 02

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto vahvistaa Helsingin kaupungin 11. kaupunginosan (Kallio) yleisten alueiden kiinteistöistä 91-11-9902-101, 91-11-9901-0 ja 91-11-9901-100 muodostuvan liitteen 1 mukaiselle noin 17 323 m²:n suuruiselle, pääosin maanalaiselle alueelle sekä ajorampin ja kulkuyhteyksien osalta maanpinnalle ulottuvalle alueelle vuokrausperiaatteet liitteen 2 mukaisesti.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Maria Nelskylä, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 25251
maria.nelskyla(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 15.06.2021 § 334

HEL 2021-006176 T 10 01 01 02

Hakaniementorin, Hakaniemen torikadun ja Hakaniemenrannan maanalaiset tilat

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle vuokrausperiaatteiden vahvistamista karttaliitteen 1 mukaiselle noin 17 323 m²:n

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



22.09.2021

suuruiselle, pääosin maanalaiselle, ajorampin ja kulkuyhteyksien osalta maanpinnalle saakka ulottuvalle alueelle Helsingin kaupungin 11. kaupunginosan (Kallio) yleisten alueiden kiinteistöistä 91-11-9902-101, 91-11-9901-0 ja 91-11-9901-100 liitteen 2 mukaisin ehdoin.

Sijaintikartta on oheismateriaalina.

L1111-14

08.06.2021 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Taina Niemeläinen, kiinteistöasiantuntija, puhelin: 310 27335
taina.niemelainen(a)hel.fi



§ 281

Pitäjänmäen Kutomotie 1 ja 9 ja lähialueen asemakaavan muuttaminen (nro 12516)

HEL 2015-011149 T 10 03 03

Päätös

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 3.12.2019 päivätyn ja 9.6.2020 ja 8.2.2021 muutetun 30. kaupunginosan (Munkkiniemi, Munkkivuori) urheilu- ja virkistyspalvelujen alueen sekä 46. kaupunginosan (Pitäjänmäki, Pitäjänmäen yritysalue) korttelin 46004 tontin 9, korttelin 46006 tontin 2 sekä katualueiden ja kaupunginosan rajan muutoksen piirustuksen nro 12516 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein.

Käsittely

Valtuutettu Laura Korpinen ehdotti valtuutettu Pirkko Ruohonen-Lernerin kannattamana, että kaavassa edellytettävä vähintään yksi autopaikka per rakennettava 60 asuin k-m2.

4 äänestys

Kaupunginhallituksen ehdotus JAA, vastaehdotus EI

JAA-ehdotus: Kaupunginhallitus

EI-ehdotus: Teen vastaehdotuksen siten, että kaavassa edellytettävä vähintään yksi autopaikka per rakennettava 60 asuin k-m2.

Jaa-äännet: 75

Hilka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Oona Hagman, Juha Hakola, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Anniina Iskanius, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Anna Karhumaa, Arja Karhuvaara, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Sini Korpinen, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Otto Meri, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Suldaan Said Ahmed, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Nina Suomalainen, Johanna Sydän-



22.09.2021

maa, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Ei-äänet: 3

Pia Kopra, Laura Korpinen, Pirkko Ruohonen-Lerner

Tyhjä: 6

Jussi Halla-aho, Nuutti Hyttinen, Teija Makkonen, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Mirita Saxberg

Poissa: 1

Tom Packalén

Kaupunginvaltuusto hyväksyi kaupunginhallituksen ehdotuksen.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Asemakaavan muutoksen nro 12516 kartta, päivätty 3.12.2019, muutettu 9.6.2020 ja 8.2.2021
- 2 Asemakaavan muutoksen nro 12516 selostus, päivätty 3.12.2019, muutettu 9.6.2020 ja 8.2.2021
- 3 Vuorovaikutusraportti 3.12.2019 ja asukastilaisuuksien (10.5.2017 ja 17.4.2019) muistiot
- 4 Osa päätöshistoriaa
- 5 Liikennesuunnitelma (piir.nro 6938)
- 6 Kaupunkiympäristön toimialan asemakaavoituspalvelun kirje 8.2.2021

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen

Otteet

Ote

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
Kaavamuutoksen hakijat

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristö-

Otteen liitteet

Esitysteksti

Esitysteksti

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen

Esitysteksti

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan,



keskus rakennusjärjestyksen hyväksyminen
Liite 1
Liite 2
Liite 3

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kaavaratkaisun keskeinen sisältö

Asemakaavan muutos koskee kahta työpaikkatonttia (KTY ja T) osoitteissa Kutomotie 1 ja 9 sekä niiden läheisyydessä olevia liikenne- ja urheilupuistoalueita. Kaava-alue sijaitsee Pitäjänmäessä keskeisellä paikalla alueen pääkadun (Pitäjänmäentien) varressa tulevan Raide-Jokerin pysäkin yhteydessä. Työpaikkatontit muutetaan pääosin asutuskäyttöön kuitenkin siten, että Pitäjänmäentien varren uudisrakennuksiin sekä säilytettäviin rakennuksiin varataan tiloja myös liike- ja toimitaloille.

Tontilla Kutomotie 1 Pitäjänmäentien varsi suunnitellaan kerrostaloin urbaanisti. Pitäjänmäentien ja Kutomotien risteyksen kohdalle on suunniteltu uusi liiketilojen reunustettu aukio. Alueen eteläosan rakennusten korkeudet on sopeutettu nykyiseen korttelirakenteeseen Kutomotien varressa. Tontilla Kutomotie 9 nykyiset 1990-luvun toimitilarakennukset on esitetty muutettaviksi pääosin asuinkäyttöön. Pitäjänmäentien varren sijoitetaan myös tälle tontille liike- ja toimistotiloja.

AL-tonteilla (Kutomotie 1 ja 9) uutta asuntokerrosalaa on yhteensä 49 050 k-m² ja liike-, toimitila- sekä julkisen palvelutilan kerrosalaa on yhteensä vähintään 7 950 k-m². Tonttien kokonaiskerrosala on 57 000 k-m². Asukasmäärän lisäys on noin 1 200 henkilöä. AL-tonttien tehokkuudet vaihtelevat välillä $e=1,56$ – $e=1,61$.

Talin liikuntapuiston alueella olevan paikoitusalueen kohdalle on lisäksi kaavoitettu tontti uudelle 240 lapsen päiväkodille Kutomokujan päähän. Autopaikat olivat aikaisemmin alueelta jo pois muuttaneen Stockmann Oy:n henkilökunnan käytössä. YL-tontin rakennusoikeus on 2 400 k-m² ja sen tonttitehokkuus on $e=0,38$.

Osa nykyisestä rakennuskannasta on tarkoitus säilyttää. Entiselle Stockmann Oy:n ja Oy Veho Ab:n tontille (Kutomotie 1) on tehty rakennushistoriallinen selvitys ja rakennusten kuntokartoituksia. Selvitysten perusteella entinen huoltoasemarakennus ja siihen liittyvä mainostorni sekä nk. ateljeerarakennus asuntosiipineen suojellaan. Myös lämpökes-



kuksen tiilinen savupiippu suojellaan kaupunkikuvallisena maamerkinä ja muistona alueen historiasta.

Kaavaratkaisun yhteydessä on laadittu liikennesuunnitelma, jonka mukaan Kutomotien varteen on suunniteltu jalkakäytävät, kadunvarsipaikat ja katupuuistutukset. Kutomokujan risteyksen kohdalle on suunniteltu korotettu suojatie. Kutomokujan päähän on suunniteltu uusi kääntöpaikka ja sen läntiseen reunaan päiväkotitontille johtava jalkakäytävä. Stockmannintie on muutettu jalankululle varatuksi kaduksi, jolla huolto- ja pelastusajo sallitaan.

Päätökset kaavaratkaisun pohjana

Kaavaratkaisu edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumisista siten, että kaupunginosia kehitetään monipuolisina ja täydennysrakentamista edistetään. Kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan 2016 tavoitteiden mukainen. Alueelle sijoittuvan päiväkotitontin, suojeltavien rakennusten ja katuaukioiden vuoksi kaava-alue on kokonaistehokkuudeltaan hieman yleiskaavan A1-määräystä väljempi.

Pitäjänmäen yritysalueen maankäytön muutosperiaatteet hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 17.6.2014. Periaatteiden mukaan tontit Kutomotie 1 ja 9 ovat toiminnoiltaan monipuolisesti sekoittunutta aluetta. Kaavaratkaisu on muutosperiaatteiden mukainen.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Alun perin teollisuusalueena toiminut Kutomotien alue on vähitellen muuttunut asuntovaltaisemmaksi. Historiallinen kerroksellisuus on otettu huomioon suunnittelussa. Aiemmissa asemakaavoissa alueella on suojeltu viisi entistä teollisuusrakennusta, jotka on muutettu pääasiassa asuinrakennuksiksi.

Stockmannin ja Oy Veho Ab:n toiminnot ovat siirtyneet pois Kutomotie 1:n tontilta kesällä 2016. Tontilla sijaitsee 1950–1980-luvulta peräisin olevia autohuollon ja -myynnin hallitiloja sekä tavaratalotoimintaan liittyviä rakennuksia. Tontilla Kutomotie 9 on kaksi 1990-luvun tuotanto- ja toimistorakennusta. Rakennuksissa on sittemmin toiminut mm. Sibelius-Akatemia ja majoitustoimintaa. Rakennukset ovat nyt pääosin tyhjillään.

Alueella on voimassa useita asemakaavoja vuosilta 1978–2008.

Tontit ovat yksityisomistuksessa. Helsingin kaupunki omistaa katu- ja virkistysalueet. Kaavaratkaisu on tehty kahden tontin omistajien hakeusten johdosta ja kaavaratkaisun sisältö on neuvoteltu hakijoiden



kanssa. Päiväkotitontin osalta kaavaratkaisu on tehty kaupungin aloitteesta.

Kaavaratkaisun kustannukset

Kaupungille asemakaavan toteuttamisesta on arvioitu aiheutuvan kustannuksia seuraavasti:

Johtosiirrot	0,2 milj. euroa
Kadut	1,1 milj. euroa
Julkiset rakennukset	9 milj. euroa
YHT.	n. 10–11 milj. euroa

Kaavaratkaisun toteuttaminen edellyttää lisäksi johtosiirtoja nykyisin yksityisessä omistuksessa oleville johdoille sekä kaapelikaivolle. Näiden johtosiirtojen kustannuksiksi on arvioitu yhteensä noin 0,45 milj. euroa, eivätkä ne sisälly yllä esitettyihin kustannuksiin. Tarkemmat kustannukset arvioidaan jatkosuunnittelun yhteydessä ja kustannusten mahdollisesta jakautumisesta kaupungin ja tonttien omistajien kesken sovitaan erillisissä neuvotteluissa. Raide-jokerin toteuttamisen yhteydessä toteutettavia Pitäjänmäentien muutoksen ja johtosiirtojen kustannukset eivät sisälly arvioon. Kutomotien katupoikkileikkauksen muutoksen ja päiväkotitontin rakennettavuuden edellyttämät vesihuollon johtosiirtojen kustannukset ovat arviolta 170 000 euroa.

Asemakaavamuutoksen edellyttämien vesihuoltoverkoston lisärakentamisen kustannuksiksi Kutomotiellä ja Kutomokujalla on arvioitu noin 70 000 euroa ja kustannuksista vastaa verkon omistaja.

Asemakaavamuutos nostaa tonttien arvoa tuottaen maanomistajalle merkittävää hyötyä. Asemakaavan muutokseen liittyvä maankäyttösopimus ja kiinteistökaupan esisopimus toisen hakijan kanssa on allekirjoitettu 31.8.2021.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo

Kaavaehdotus oli julkisesti nähtävillä 7.1.-5.2.2020 ja siitä ilmoitettiin maankäyttö- ja rakennusasetuksessa määrättyllä tavalla.

Kaavaehdotuksesta tehtiin 1 muistutus. Muistutuksessa esitetty huomautus kohdistui säilytettävän savupiipun länsipuolelle suunniteltuun rakennukseen tontilla Kutomotie 1. Rakennusta pidettiin liian korkeana ja sen sijoittamisen vastapäätä kadun toisella puolella olevaa asuinrakennusta koettiin vähentävän tämän rakennuksen asumisviihtyvyyttä ja rajoittavan osoitteessa Kutomotie 14 B asuntojen ikkunoiden ja parvekkeiden avoimia näkymiä. Muistutuksessa esitettiin, että kyseisen ker-



rostalon korkeutta rajattaisiin enintään 3-4 kerrokseen ja että rakennusta lyhennettäisiin kadun varressa.

Kaavaehdotuksesta saatiin kaksi viranomaislausuntoa. Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY:n lausunnossa esitetyt huomautukset kohdistuivat päiväkotitontin uuden vesijohdon ja muiden vesi- ja viemärijohtojen siirtojen kustannuksiin ja siinä esitettiin kaavaselostuksen kustannusarvion tarkentamista näiden osalta. Kaupunginmuseo hyväksyi aikaisempaan lausuntoonsa annetussa vastineessa olleet perustelut kaavaprosessin aikana korotettuihin kerroskorkeuksiin ja ilmoitti, ettei sillä ole tässä vaiheessa muutosehdotuksesta huomautettavaa.

Lisäksi varhaiskasvatuksen palvelualueelta ilmoitettiin ettei kaavaehdotukseen ei ole huomautettavaa.

Toimenpiteet julkisen nähtävilläolon jälkeen

Vuorovaikutusraportissa on esitetty yhteenvedot kaavaehdotuksesta saadusta muistutuksesta ja viranomaisten lausunnoista sekä vastineet niissä esitettyihin huomautuksiin.

Huomautuksissa esitetyt asiat on otettu huomioon, kaavan tavoitteet huomioon ottaen, tarkoituksenmukaisilta osin.

Kaavakartan merkintöihin tai määräyksiin ja muuhun aineistoon tehtiin julkisen nähtävilläolon jälkeen muutoksia, jotka on esitetty yksityiskohdaisesti kaavaselostuksen viimeisessä luvussa. Ne on myös koottu tehdyt muutokset -liitteeseen. Asiakirjoja on päivitetty kaupunkiympäristötoimialan kirjeen 8.2.2021 perusteella. Kirjeessä todettiin, että muutokset ovat syntyneet jatkosuunnittelussa esiin tulleiden muutostarpeiden johdosta ja ne on tehty neuvotellen kaavamutoksen hakijoiden kanssa. Kokonaiskerrosala, rakennusalat tai kerroskorkeudet eivät ole muuttuneet ja muutoinkin muutoksia voidaan pitää niin vähäisinä ettei uusi julkinen nähtävilläpito ole ollut niiden vuoksi tarpeen.

Julkisen nähtävilläolon jälkeen tehdyistä muutoksista on neuvoteltu asianomaisten tahojen kanssa.

Tarkemmat perustelut

Tarkemmat kaavaratkaisun perustelut ilmenevät liitteenä olevasta asemakaavaselostuksesta.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi



Liitteet

- 1 Asemakaavan muutoksen nro 12516 kartta, päivätty 3.12.2019, muutettu 9.6.2020 ja 8.2.2021
- 2 Asemakaavan muutoksen nro 12516 selostus, päivätty 3.12.2019, muutettu 9.6.2020 ja 8.2.2021
- 3 Vuorovaikutusraportti 3.12.2019 ja asukastilaisuuksien (10.5.2017 ja 17.4.2019) muistiot
- 4 Osa päätöshistoriaa
- 5 Liikennesuunnitelma (piir.nro 6938)
- 6 Kaupunkiympäristön toimialan asemakaavoituspalvelun kirje 8.2.2021

Oheismateriaali

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Muistutus 20.12.2019
- 4 Tehdyt muutokset 8.2.2021
- 5 Maankäyttösopimus ja kiinteistökaupan esisopimus (nro12516)
- 6 Hakemus Pitäjänmäen kiinteistöt Oy (Varma)
- 7 Kiinteistö Oy Kutomotie 9, asemakaavan muutoshakemus, Kutomotie 9

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen

Otteet

Ote	Otteen liitteet
Helsingin seudun ympäristöpalvelut - kuntayhtymä	Esitysteksti
Kaavamuutoksen hakijat	Esitysteksti Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus	Esitysteksti Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen Liite 1 Liite 2 Liite 3

Tiedoksi

Kaupunkiympäristölautakunta
Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto
Kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaosto
Asemakaavoitus
Kaupunginmuseo



22.09.2021

Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
Kymp/Taloudentuki

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 13.09.2021 § 620

HEL 2015-011149 T 10 03 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto hyväksyy 3.12.2019 päivätyn ja 9.6.2020 ja 8.2.2021 muutetun 30. kaupunginosan (Munkkiniemi, Munkkivuori) urheilu- ja virkistyspalvelujen alueen sekä 46. kaupunginosan (Pitäjänmäki, Pitäjänmäen yritysalue) korttelin 46004 tontin 9, korttelin 46006 tontin 2 sekä katualueiden ja kaupunginosan rajan muutoksen piirustuksen nro 12516 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Kaupunkiympäristön toimiala Maankäyttö ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuus
Asemakaavoitus 8.2.2021

HEL 2015-011149 T 10 03 03

Hankenumero 0567_6

Asemakaavoituspalvelu on tarkistanut 3.12.2019 päivättyä ja 9.6.2020 muutettua asemakaavan muutosehdotusta nro 12516 jatkosuunnittelun johdosta. Kaavakartan merkintöihin tai määräyksiin ja muuhun aineistoon tehdyt muutokset ilmenevät yksityiskohtaisesti liitteistä ja kaavaselostuksesta.

Asemakaavoituspalvelun mielestä tehdyt muutokset kaavakartan merkintöihin tai määräyksiin ja muuhun aineistoon ovat ympäristövaikutuksiltaan vähäisiä eivätkä ole kaavan tavoitteisiin nähden tai vuorovaikutusprosessin kannalta olennaisia, joten ehdotusta ei ole tarpeen aset-

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



22.09.2021

taa uudelleen nähtäville. Tehdyillä muutoksilla ei ole vaikutusta kaavan kokonaiskerrosalaan, rakennusaloihin tai kerroslukuihin. Muutoksista on neuvoteltu asianomaisten tahojen kanssa.

Päätökset kaavaratkaisun pohjana

Kaavaehdotus esiteltiin kaupunkiympäristölautakunnalle 3.12.2019 ja lautakunta päätti 3.12.2019 asettaa kaavaehdotuksen nähtäville.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) oli 7.1.–5.2.2020.

Kaavaehdotuksesta tuli yksi muistutus.

Kaavakartan merkintöihin tai määräyksiin ja muuhun aineistoon tehtiin julkisen nähtävilläolon jälkeen muutoksia, joista on neuvoteltu asianomaisten tahojen kanssa.

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle tarkistetun kaavaehdotuksen hyväksymistä 9.6.2020.

Toimenpiteet kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen jälkeen

Asemakaavoituspalvelu on tehnyt kaavakartan merkintöihin ja määräyksiin ja muuhun kaava-aineistoon asemakaavoituspalvelun ja tontin omistajan välisten neuvottelujen sekä jatkosuunnittelun perusteella vähäisiä muutoksia, jotka on esitetty yksityiskohtaisesti kaavaselostuksen viimeisessä luvussa. Ne on myös koottu Tehdyt muutokset -liitteeseen.

Tarkemmat perustelut

Tarkemmat kaavaratkaisun perustelut ilmenevät liitteenä olevasta asemakaavaselostuksesta.

Jatkotoimenpiteet

Kaava-alueen yksityisomistuksessa oleviin tontteihin liittyy maankäyttö-sopimusmenettely, joka tulee saattaa päätökseen ennen kaavan hyväksymistä.

Lisätiedot

Siv Nordström, arkkitehti, puhelin: 310 37322
siv.nordstrom(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 09.06.2020 § 350

HEL 2015-011149 T 10 03 03

Hankenumero 0567_6, 0567_9

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle

- 3.12.2019 päivätyn ja 9.6.2020 muutetun asemakaavan muutosehdotuksen nro 12516 hyväksymistä. Asemakaavan muutos koskee 30. kaupunginosan (Munkkiniemi, Munkkivuori) urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta sekä 46. kaupunginosan (Pitäjänmäki, Pitäjänmäen yritysalue) korttelin 46004 tonttia 9, korttelin 46006 tonttia 2 sekä katualueita ja kaupunginosan rajaa.

Lisäksi lautakunta päätti

- ettei ehdotusta aseteta uudelleen nähtäville
- antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet saatuihin lausuntoihin ja muistutukseen. Päätösasiakirjat ja vuorovaikutusraportti ovat luettavissa kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Sörnäistenkatu 1 (puh. 09 310 22111), sekä internet-sivuilla: Päättöksenteko

www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi

- ilmoittaa päätöksestään ja vuorovaikutusraportista muodostuvan MRL 65 §:n mukaisen kunnan perustellun kannanoton niille kaavasta muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa.

Käsittely

09.06.2020 Ehdotuksen mukaan

Asian aikana kuultavana oli arkkitehti Siv Nordström. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

03.12.2019 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Siv Nordström, arkkitehti, puhelin: 310 37322

[siv.nordstrom\(a\)hel.fi](mailto:siv.nordstrom@hel.fi)

Eeva Väistö, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37353

[eeva.vaisto\(a\)hel.fi](mailto:eeva.vaisto@hel.fi)

Mikko Juvonen, diplomi-insinööri (teknistaloudelliset asiat), puhelin: 310 37252

[mikko.juvonen\(a\)hel.fi](mailto:mikko.juvonen@hel.fi)

Tiina Uusitalo, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 20764

[tiina.uusitalo\(a\)hel.fi](mailto:tiina.uusitalo@hel.fi)



22.09.2021

Nimistötoimikunta 11.03.2020 § 6

HEL 2015-011149 T 10 03 03

Nimistötoimikunta päätti esittää alueelle seuraavaa uutta nimeä:

Kutomoaukio–Väveriplatsen

(aukio)

Perustelu: Ryhmänimi (teollisuuslaitokset); liitynnäinen, Kutomotien mukaan.

Lisätiedot

Johanna Lehtonen, nimistösuunnittelija, puhelin: 310 37386
johanna.lehtonen(a)hel.fi

Kaupunkiympäristön toimiala Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuus Kaupunkimittauspalvelut Kartat ja paikkatiedot Yksikön päällikkö 27.02.2019 § 16

HEL 2015-011149 T 10 03 03

Päätös

Yksikön päällikkö päätti hyväksyä asemakaavan 12516 pohjakartan kaupunginosissa 30 Munkkiniemi, 46 Pitäjänmäki. Pohjakartta täyttää maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 54a §:n asettamat vaatimukset.

Päätöksen perustelut

Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimialan kaupunkimittauspalvelut on valmistanut asemakaavan pohjakartan:

Asemakaavan numero: 12516

Kaupunginosat: 30 Munkkiniemi, 46 Pitäjänmäki

Kartoituksen työnumero: 17/2018

Pohjakartta valmistunut: 5.2.2019 Uusinta (ensitilaus 2018)

Tasokoordinaatisto: ETRS-GK25

Korkeusjärjestelmä: N2000

Pohjakartta täyttää maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 54a §:n asettamat vaatimukset.



22.09.2021

Kaupunkiympäristön toimialan palvelut ja luvat -palvelukokonaisuuden asiakkuusjohtaja on päätöksellä (4§/1.6.2017) siirtänyt hallintosäännön 16 luvun 8 § 2 momentin 7 kohdan toimivallan hyväksyä kaavoja varten valmistetut pohjakartat kaupunkiympäristön toimialan palvelut ja luvat -palvelukokonaisuuden kaupungingeodeetille sekä kartat ja paikkatiedot -yksikön päällikölle.

Lisätiedot

Merja Kyyrö, vastaava kartoittaja, puhelin: 310 31911
merja.kyyro(a)hel.fi
Timo Tolkki, yksikön päällikkö, puhelin: 310 31883
timo.tolkki(a)hel.fi

Kaupunginmuseo Kulttuuriympäristöyksikkö 18.5.2017

HEL 2015-011149 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt Helsingin kaupunginmuseolta lausuntoa koskien Kutomotie 1 ja 9 asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa. Helsingin kaupunginmuseo tarkastelee asiaa perustehtävänsä mukaisesti kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta ja lausuu kantanaan seuraavaa.

Suunnittelun tavoitteet ja kaavatilanne

Asemakaavan muutos koskee kahta tonttia osoitteissa Kutomotie 1 ja 9 sekä Pitäjänmäentien, Kutomotien ja Stockmannintien katualuetta. Tavoitteena on luoda selkeä paikalliskeskus liiketiloineen ja kerrostaloasuntoineen Pitäjänmäen yritysalueen keskeisen katuristeyksen ja Raidde-Jokeripysäkkien kohdalle.

Osa nykyisestä rakennuskannasta on tarkoitus säilyttää. Kutomotie 1:n tontille on tehty rakennushistoriallinen selvitys ja rakennusten kuntokartoituksia. Selvitysten perusteella suunnittelun lähtökohtana on entisen bensiinaseman ja siihen liittyvän mainostornin sekä nk. ateljeerakennuksen säilyttäminen.

Tontilla Kutomotie 9 nykyiset 1990-luvun toimitilarakennukset on esitetty muutettaviksi pääosin asunnoiksi. Kadun varteen sijoitetaan liike- ja toimistotiloja. Kaavamuutoshankkeen yhteydessä tutkitaan myös mahdollisuuksia sijoittaa uusi päiväkotitalin liikuntapuiston paikoitusalueen kohdalle Kutomokujan päähän. Autopaikat olivat aikaisemmin pois muuttaneen Stockmann Oy:n henkilökunnan käytössä.

Alueella on voimassa kolme asemakaavaa (vuosilta 1978-2004) ja niissä Kutomotie 1 on teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta (T)



ja Kutomotie 9 on toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY). Voimassa olevassa Yleiskaava 2002:ssa alue on merkitty kerrostalovaltaiseksi alueeksi, asuminen ja toimitila. Helsingin uudessa yleiskaavassa (2016) alue on merkitty asuntovaltaiseksi alueeksi A1.

Suunnittelualan rakennukset

Stockmannin ja Oy Veho Ab:n toiminnot ovat siirtyneet pois Kutomotie 1:n tontilta kesällä 2016. Rakennukset ovat nyt tyhjiillään. Tontilla sijaitsee 1950- ja 60-luvulta peräisin olevat autohuollon ja -myynnin hallitilat sekä tavaratalotoimintaan liittyvät rakennukset kuten vaateneulomo (nk. ateljee) asuntosiipineen ja toimisto- sekä tukkumyyntitilat. Tontin etelä- ja länsireunoilla on tehty varasto- ja automyyntitilojen laajennus-rakennuksia 1980-luvulla.

Tontilla Kutomotie 9 on kaksi 1990-luvun tuotanto- ja toimistorakennusta. Rakennuksissa on sittemmin toiminut mm. Sibelius-Akatemia ja vastaanottokeskus. Nyt rakennukset ovat pääosin tyhjiillään.

Rakennushistoriaa

Pitäjänmäki alkoi muodostua teollisuusalueeksi jo 1900-luvun alkupuoliskolla ja hyvät liikenneyhteydet, halvemmat tontit ja laajenemismahdollisuudet lisäsivät alueen kiinnostusta 1950-luvulta eteenpäin.

Korttelin (46006) varhaiset rakennukset ovat kaikki arkkitehti Kurt Simbergin suunnitteleimia, ja ne ovat valmistuneet 1957-63. Simbergin kokonaissuunnitelma tontille esiteltiin Arkkitehti-lehdessä 4/1958.

Stockmannin Pitäjänmäen kortteli on suunniteltu kokonaisuutena ja toteutettu vaiheittain. Koko korttelin rakennuskantaa leimaa kerroksellisuus, rakennuksia on muokattu ja laajennettu toimintojen tarpeisiin sopeuttaen. Korttelissa on ollut yli 50 vuotta Stockmannin autokauppa-, autohuolto, varasto- ja tekstiiliteljeetoimintaa.

Autohuoltamo-rakennus valmistui 1957. Se oli 142 metriä pitkä ja siinä oli suuri autohuoltamohalli testaus- ja aputiloineen. Autohuoltamo edusti aikansa huippua, sitä kutsuttiin autoklinikaksi ja se oli maan suurin yhdessä tasossa toimiva korjaamo. Rakennuksessa on tehty useita muutoksia 1980-luvulla, mm. luoteisosan laajennus ja Pitäjänmäen julkisivun peltikasetointi.

Autohuoltamoon liittyy Shell-bensiininjakeluasema, jossa on korkea mainostorni. Bensiiniasema ja sen neonmainostorni toteutettiin kansainvälisten esikuvien mukaan. Bensiiniaseman katos on purettu 1987.

Rakennustarvikevarasto- ja työtilarakennus valmistui 1957, sitä korotettiin kahdella kerroksella 1984-86. Varaston päädystä on lämpökeskus



22.09.2021

ja piippu. Stockmannin vaatetuotannon viisikerroksinen ateljeerakennus ja kaksikerroksinen huoltohenkilökunnan asuntosiipi liittyvät kokonaisuuteen.

Tukkuvarasto- ja toimistorakennus valmistui 1963, johon on lisätty rungon ulkopuoliset hissit 1984-86.

Alueen porttirakennus valmistui 1959.

Kutomotie 9

1990-luvulla valmistuneet, arkkitehtitoimisto Markku Annilan suunnittelemaat rakennukset esitetään muutettaviksi asunnoiksi niin että kadun varteen sijoitetaan liike- ja toimistotiloja.

Kaupunginmuseon kanta

Autohuoltamo ja bensiiniasema edustavat suunnitteluaijansa modernia, tasokasta teollisuus- ja liikerakentamista. Niillä on paikallishistoriallista arvoa. Autohuoltamorakennusta on muokattu ja laajennettu, eikä sen julkisivu ole alkuperäinen. Kaupunginmuseo ei esitä autohuoltamolle suojelua.

Bensiiniasema ja mainostorni muodostavat korttelin kulmalle selkeän ja näkyvän kiintopisteen joka keventää suunniteltua massiivista asuntorakentamista. Kaupunginmuseo pitää kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta asianmukaisena, että bensiiniasema ja mainostorni suojellaan.

Viisikerroksinen kahitiilinen ateljeerakennus valmistui autohuoltamon taakse keskelle tonttia. Ateljeen yhteyteen rakennettiin kaksikerroksinen asuinsiipi huoltohenkilökunnan käyttöön. Asuntosiipi on rapattu ja kalkkimaalattu. Ateljeerakennus on säilynyt hyvin alkuperäisenä samoin kuin asuinsiipi. Ne muodostavat aikakaudelle tyypillisen kokonaisuuden ja viittaavat alueen pitkäaikaiseen teolliseen toimintaan. Kaupunginmuseo esittää, että ateljeerakennus ja asuinsiipi suojellaan.

Kaupunginmuseo edellyttää, että alueelta poistuvat rakennukset dokumentoidaan valokuvaamalla.

Museo ei näe estettä sille, että Kutomotie 9 muutetaan pääosin asunnoiksi ja kadunvarren liike- ja toimistotiloiksi.

Lisätiedot

Sanna Granbacka, tutkija, puhelin: +358 9 503756846
sanna.granbacka(a)hel.fi

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



22.09.2021

Pelastuslaitos Pelastustoimen osasto Pelastusjohtaja 03.05.2017 § 43

HEL 2015-011149 T 10 03 03

Päätös

Pelastuslaitos antaa asiasta seuraavan lausunnon:

Kohteesta on laadittava palotekninen suunnitelma ja se on hyväksyttävä pelastusviranomaisella.

Hankkeen tässä vaiheessa ei ole muuta lausuttavaa.

Lisätiedot

Markku Holopainen, palomestari, puhelin: 310 30224
markku.holopainen(a)hel.fi



§ 282

Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen toiminnan yhtiöittäminen

HEL 2021-006057 T 00 00 00

Päätös

Kaupunginvaltuusto päätti

- hyväksyä liikenneliikelaitoksen toiminnan siirtämisen metron infra- ja liikennöintisopimukseen liittyviä toimintoja lukuun ottamatta liikelaitoksen liiketoimintaa välittömästi jatkamaan perustettavalle osakeyhtiölle (kaupunkiliikenneyhtiö), sekä
- hyväksyä kaupunkiliikenneyhtiön perustamiseen ja liikenneliikelaitoksen toimintojen siirtoon liittyvät pääomajärjestelyt.

Samalla kaupunginvaltuusto hyväksyi seuraavat toivomusponnet:

- 1 Kaupunginvaltuusto edellyttää selvitetävän mahdollisuudet siihen, että uusi yhtiö noudattaisi toiminnassaan julkisuuslakia ja konserniohjeen mukaista luottamushenkilöiden tiedonsaantioikeutta. (Otso Kivekäs)
- 2 Hyväksyessään ehdotuksen valtuusto edellyttää kaupunkia selvittämään mahdollisuudet tutkia yhtiöittämisen vaikutukset henkilöstön työtyytyväisyyteen, työoloihin ja yhdenvertaiseen kohteluun. (Jenni Hjelt)
- 3 Hyväksyessään ehdotuksen, valtuusto edellyttää, että Helsingin kaupunki selvittää mahdollisuudet yhdessä Vantaan kanssa selvittää yhtiön tarkoituksenmukaisimman rakenteen niin, että yhtiö menestyy muuttuvassa toimintaympäristössä. (Eveliina Heinäluoma)
- 4 Kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään mahdollisuudet turvata henkilöstön edustus tulevan yhtiön hallituksen kokoonpanossa, jos valtuusto päätyy yhtiöittämään HKL:n. (Veronika Honkasalo)

Käsittely

Kaupunginvaltuusto totesi kansliapäällikkö Sami Sarvilinnan olevan esteellinen osallistumaan asian käsittelyyn yleislausekejäävyyden (hallintolain 28.1 § kohta 7) vuoksi.



22.09.2021

Valtuutettu Elina Kauppila ehdotti valtuutettu Veronika Honkasalon kannattamana, että esitys hylätään seuraavin perusteluin:

Valmistelun tiukka aikataulu, seudullisuuden vaihtoehtojen toteuttamistapojen arvioinnin puutteellisuus, Vantaan raitiovaunun päätöksen puuttuminen, henkilöstön epätietoisuus ja työehtojen säilymisen kriteeristön sekä uusien ja vanhojen työntekijöiden työehtojen yhdenvertaisuuden takaamisen vaillinaisuus eivät anna edellytyksiä hankkeen etenemiselle.

Valtuutettu Laura Korpinen ehdotti valtuutettu Pirkko Ruohonen-Lernerin kannattamana, että ehdotus hylätään seuraavin perusteluin:

Kaupungin tavoitteena tulee olla toimintojen avoimuus, ja HKL:n kohdalla se toteutuu parhaiten nykyisessä muodossaan liikelaitoksena. Kun kyseessä on luonnollinen monopoli, on erityinen tarve varmistaa, että raideliikenne säilyy kaupungin omistuksessa. Omistuksen pysyminen kaupungilla pystytään varmistamaan parhaiten ilman yhtiöittämistä. Samalla estetään se, ettei myöskään taloudellinen päätäntävalta siirry pois kaupungin kontrollista ja näin äänestäjien "kuluttajansuoja" tulee paremmin huomioitua päätöksenteossa. Konsernimuotoisessa yhtiörakenteessa henkilöstön asema erillisessä yhtiössä muodostuisi turvatomaksi ilman raideliikenteeseen liittyvää kalustoa, raiteita ja liikennesopimuksia. Lisäksi yhtiöittäminen asettaa henkilöstön eriarvoiseen asemaan, sillä nykyiset työntekijät siirtyvät vanhoilla ehdoilla, mutta tulevaisuudessa rekrytoitavilla työntekijöillä vastaavia etuuksia ei tule olemaan samassa laajuudessa.

Keskustelun kuluessa ehdotettiin hyväksyttäväksi neljä toivomuspontta.

Valtuutettu Otso Kivekäs ehdotti valtuutettu Jenni Hjeltin kannattamana hyväksyttäväksi seuraavan toivomusponnen:

Kaupunginvaltuusto edellyttää selvitettävien mahdollisuuksien, että uusi yhtiö noudattaisi toiminnassaan julkisuuslakia ja konserniohjeen mukaista luottamushenkilöiden tiedonsaantioikeutta

Valtuutettu Jenni Hjelt ehdotti valtuutettu Björn Månssonin kannattamana hyväksyttäväksi seuraavan toivomusponnen:

Hyväksyessään ehdotuksen valtuusto edellyttää kaupunkia selvittämään mahdollisuudet tutkia yhtiöittämisen vaikutukset henkilöstön työtyytyväisyyteen, työoloihin ja yhdenvertaiseen kohteluun.



Valtuutettu Eveliina Heinäluoma ehdotti valtuutettu Pilvi Torsin kannattamana hyväksyttäväksi seuraavan toivomusponnen:

Hyväksyessään ehdotuksen, valtuusto edellyttää, että Helsingin kaupunki selvittää mahdollisuudet yhdessä Vantaan kanssa selvittää yhtiön tarkoituksenmukaisimman rakenteen niin, että yhtiö menestyy muuttuvassa toimintaympäristössä.

Valtuutettu Veronika Honkasalo ehdotti valtuutettu Mika Ebelingin kannattamana hyväksyttäväksi seuraavan toivomusponnen:

Kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään mahdollisuudet turvata henkilöstön edustus tulevan yhtiön hallituksen kokoonpanossa, jos valtuusto päättyy yhtiöittämään HKL:n.

Äänestysjärjestys

Hylkäysehdoista äänestettiin ensin pohjaehdotusta vastaan. Tämän jälkeen toivomusponnien hyväksymisestä äänestettiin kustakin erikseen.

5 äänestys

Kaupunginhallituksen ehdotus JAA, hylkäys EI

JAA-ehdotus: Kaupunginhallitus

EI-ehdotus: Esitys hylätään. Valmistelun tiukka aikataulu, seudullisuuden vaihtoehtojen toteuttamistapojen arvioinnin puutteellisuus, Vantaan raitiovaunupäätöksen puuttuminen, henkilöstön epätietoisuus ja työehtojen säilymisen kriteeristön sekä uusien ja vanhojen työntekijöiden työehtojen yhdenvertaisuuden takaamisen vaillinaisuus eivät anna edellytyksiä hankkeen etenemiselle.

Jaa-äännet: 64

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Oona Hagman, Juha Hakola, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Shawn Huff, Anniina Iskanus, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Anna Karhumaa, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Sini Korpinen, Minna Lindgren, Otto Meri, Seija Muurinen, Björn Månsson, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Marcus Rantala, Tuomas Ranta-



22.09.2021

nen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Nina Suomalainen, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Ei-äännet: 21

Paavo Arhinmäki, Mika Ebeling, Mia Haglund, Jussi Halla-aho, Titta Hiltunen, Veronika Honkasalo, Nuutti Hyttinen, Elina Kauppila, Mai Kivelä, Pia Kopra, Laura Korpinen, Minja Koskela, Ajak Majok, Teija Makkonen, Sami Muttilainen, Tuomas Nevanlinna, Tom Packalén, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Pirkko Ruohonen-Lerner, Suldaan Said Ahmed

Kaupunginvaltuusto hyväksyi kaupunginhallituksen ehdotuksen tässä äänestyksessä.

6 äänestys

Kaupunginhallituksen ehdotus JAA, hylkäys EI

JAA-ehdotus: Kaupunginhallitus

Ei-ehdotus: Esitän että ehdotus hylätään. Kaupungin tavoitteena tulee olla toimintojen avoimuus, ja HKL:n kohdalla se toteutuu parhaiten nykyisessä muodossaan liikelaitoksena. Kun kyseessä on luonnollinen monopoli, on erityinen tarve varmistaa, että raideliikenne säilyy kaupungin omistuksessa. Omistuksen pysyminen kaupungilla pystytään varmistamaan parhaiten ilman yhtiöittämistä. Samalla estetään se, ettei myöskään taloudellinen päätäntävalta siirry pois kaupungin kontrollista ja näin äänestäjien "kuluttajansuoja" tulee paremmin huomioitua päätöksenteossa. Konsernimuotoisessa yhtiörakenteessa henkilöstön asema erillisessä yhtiössä muodostuisi turvattomaksi ilman raideliikenteeseen liittyvää kalustoa, raiteita ja liikennesopimuksia. Lisäksi yhtiöittäminen asettaa henkilöstön eriarvoiseen asemaan, sillä nykyiset työntekijät siirtyvät vanhoilla ehdoilla, mutta tulevaisuudessa rekrytoitavilla työntekijöillä vastaavia etuuksia ei tule olemaan samassa laajuudessa.

Jaa-äännet: 64

Hilka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Oona Hagman, Juha Hakola, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Shawn Huff, Anniina Iskanus, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Anna Karhumaa, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Sini Korpinen, Minna Lindgren, Otto Meri, Seija Muurinen, Björn Månsson, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva,



Mia Nygård-Peltola, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Nina Suomalainen, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Ei-äännet: 21

Paavo Arhinmäki, Mika Ebeling, Mia Haglund, Jussi Halla-aho, Titta Hiltunen, Veronika Honkasalo, Nuutti Hyttinen, Elina Kauppila, Mai Kivelä, Pia Kopra, Laura Korpinen, Minja Koskela, Ajak Majok, Teija Makkonen, Sami Muttilainen, Tuomas Nevanlinna, Tom Packalén, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Pirkko Ruohonen-Lerner, Suldaan Said Ahmed

Kaupunginvaltuusto hyväksyi kaupunginhallituksen ehdotuksen.

7 äänestys

Valtuutettu Otso Kivekkään ehdottama toivomusponsi JAA, vastustus EI

JAA-ehdotus: Kaupunginvaltuusto edellyttää selvitettävän mahdollisuudet siihen, että uusi yhtiö noudattaisi toiminnassaan julkisuuslakia ja konserniohjeen mukaista luottamushenkilöiden tiedonsaantioikeutta
EI-ehdotus: Vastustaa

Jaa-äännet: 61

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Oona Hagman, Jussi Halla-aho, Atte Harjanne, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Anna Karhumaa, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Pia Kopra, Laura Korpinen, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Teija Makkonen, Sami Muttilainen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Johanna Nuorteva, Tom Packalén, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Pirkko Ruohonen-Lerner, Suldaan Said Ahmed, Pekka Sauri, Anni Sinnemäki, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Tyhjä: 24

Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Maaret Castrén, Juha Hako-



22.09.2021

la, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Anniina Iskanius, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Sini Korpinen, Otto Meri, Seija Muurinen, Dani Niskanen, Mia Nygård-Peltola, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Risto Rautava, Wille Rydman, Sari Sarkomaa, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Nina Suomalainen, Maarit Vierunen

Kaupunginvaltuusto hyväksyi valtuutettu Otso Kivekkään ehdottaman toivomusponnen.

8 äänestys

Valtuutettu Jenni Hjeltin ehdottama toivomusponsi JAA, vastustus EI

JAA-ehdotus: Hyväksyessään ehdotuksen valtuusto edellyttää kaupunkia selvittämään mahdollisuudet tutkia yhtiöittämisen vaikutukset henkilöstön työtyytyväisyyteen, työoloihin ja yhdenvertaiseen kohteluun.

EI-ehdotus: Vastustaa

Jaa-äännet: 81

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Oona Hagman, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Anniina Iskanius, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Anna Karhumaa, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Pia Kopra, Laura Korpinen, Sini Korpinen, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Teija Makkonen, Otto Meri, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Tom Packalén, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Pirkko Ruohonen-Lerner, Suldaan Said Ahmed, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Nina Suomalainen, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Tyhjä: 4

Harry Bogomoloff, Arja Karhuvaara, Risto Rautava, Wille Rydman

Kaupunginvaltuusto hyväksyi valtuutettu Jenni Hjeltin ehdottaman toivomusponnen.

9 äänestys

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



22.09.2021

Valtuutettu Eveliina Heinäluoman ehdottama toivomusponsi JAA, vastustus EI

JAA-ehdotus: Hyväksyessään ehdotuksen, valtuusto edellyttää, että Helsingin kaupunki selvittää mahdollisuudet yhdessä Vantaan kanssa selvittää yhtiön tarkoituksenmukaisimman rakenteen niin, että yhtiö menestyy muuttuvassa toimintaympäristössä.

Ei-ehdotus: Vastustaa

Jaa-äännet: 55

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Fatim Diarra, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Atte Harjanne, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Anna Karhumaa, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Pia Kopra, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Teija Makkonen, Sami Muttilainen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Johanna Nuorteva, Tom Packalén, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Pirkko Ruohonen-Lerner, Suldaan Said Ahmed, Pekka Sauri, Anni Sinnemäki, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Ei-äännet: 2

Joel Harkimo, Otto Meri

Tyhjä: 28

Harry Bogomoloff, Maaret Castrén, Mika Ebeling, Oona Hagman, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Harry Harkimo, Anniina Iskanius, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Laura Korpinen, Sini Korpinen, Seija Muurinen, Dani Niskanen, Mia Nygård-Peltola, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Risto Rautava, Wille Rydman, Sari Sarkomaa, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Nina Suomalainen, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen

Kaupunginvaltuusto hyväksyi valtuutettu Eveliina Heinäluoman ehdottaman toivomusponnen.

10 äänestys

Valtuutettu Veronika Honkasalo ehdottama toivomusponsi JAA, vastustus EI

JAA-ehdotus: Kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään mahdollisuudet turvata henkilöstön edustus tulevan yhtiön hallituksen kokoon-



22.09.2021

panossa, jos valtuusto päätyy yhtiöittämään HKL:n.
Ei-ehdotus: Vastustaa

Jaa-äännet: 51

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Jussi Halla-aho, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Tit-ta Hiltunen, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Jukka Järvinen, Anna Karhumaa, Elina Kauppila, Mai Kivelä, Pia Kopra, Laura Korpinen, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Teija Makkonen, Sami Muttilainen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Johanna Nuorteva, Tom Packalén, Terhi Peltokorpi, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Nasima Razmy-ar, Pirkko Ruohonen-Lerner, Suldaan Said Ahmed, Pekka Sauri, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Ei-äännet: 6

Otto Meri, Dani Niskanen, Risto Rautava, Wille Rydman, Sari Sarko-maa, Juhana Vartiainen

Tyhjä: 28

Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Maaret Castrén, Fatim Diar-ra, Oona Hagman, Juha Hakola, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Anniina Iskanus, Ville Jalovaara, Atte Kaleva, Arja Karhuvaa-ra, Otso Kivekäs, Sini Korpinen, Seija Muurinen, Mia Nygård-Peltola, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Marcus Rantala, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Ni-na Suomalainen, Reetta Vanhanen, Maarit Vierunen

Kaupunginvaltuusto hyväksyi valtuutettu Veronika Honkasalon ehdot-taman toivomusponnen.

Eriävät mielipiteet

Valtuutettu Mia Haglund jätti eriävän mielipiteen, jonka perusteluina esitti seuraavaa:

Helsingin kaupungin liikennelaitoksen (HKL) yhtiöittäminen on valmis-teltu liian nopeasti ja heikoin perustein. Toivottujen seudullisuuden hyö-tyjen saavuttaminen on epävarmaa. Espoo on ilmoittanut haluttomuus-tensa osallistua yhtiömuotoon. Raitiovaunuhankkeen toteuttaminen Vantaalla ei edellytä HKL:n yhtiöittämistä. Tämän lisäksi seudullisen yh-teistyön vaihtoehtoisia toteuttamistapoja ei ole arvioitu tarpeeksi laajasti ja avoimesti. Henkilöstölle on kerrottu YT-neuvotteluissa, että HKL yh-tiötetään yhtenä kokonaisuutena. Tämän jälkeen on tuotu esille metron

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



22.09.2021

liiketoiminnan jääminen yhtiön ulkopuolelle omaksi liikelaitokseksi. Tätä ei kerrottu YT-neuvotteluissa, henkilöstötoimikunnissa tai henkilöstön infotilaisuuksissa. Kun kalusto ja henkilöstö eriytetään eri yhtiöihin syntyy epävarmuutta henkilöstön asemasta. Metron liiketoiminnan jääminen yhtiön ulkopuolelle olisi vaatinut selvityksen yhdessä henkilöstön kanssa. Esitetyssä yhtiömuodossa uusien ja vanhojen työntekijöiden välinen yhdenvertaisuuden toteutuminen on myös epäselvää. Yhtiöittäminen on peruuttamaton päätös. Yhtiöittäminen yhtiöittämisen vuoksi heikentää demokratiaa, sillä yhtiömalli siirtää päätäntävaltaa demokraattisesti valituilta päätöksentekijöiltä yhtiön johdolle. Tiedonsaanti, avoimuus ja toiminnan läpinäkyvyys heikkenee yhtiöittämisen myötä. Helsingissä metro- ja raitiovaunuliikenteessä ei ole muita toimijoita kuin kaupunki. Kiskot muodostavat luonnollisen monopolin, jonka yhtiöittämiselle ei ole tarvittavia perusteita tai edellytyksiä.

Valtuutetut Paavo Arhinmäki, Veronika Honkasalo, Sami Muttilainen, Mai Kivelä, Ajak Majok, Suldaan Said Ahmed, Elina Kauppila, Minja Koskela, Titta Hiltunen, Tuomas Nevanlinna jättivät eriävän mielipiteen samoin perusteluin.

Valtuutettu Laura Korpinen jätti eriävän mielipiteen, jonka perusteluina esitti seuraavaa:

Kaupungin tavoitteena tulee olla toimintojen avoimuus, ja HKL:n kohdalla se toteutuisi parhaiten nykyisessä muodossaan liikelaitoksena. Kun kyseessä on luonnollinen monopoli, olisi ollut erityinen tarve varmistaa, että raideliikenne säilyisi kaupungin omistuksessa. Omistuksen pysyminen kaupungilla pystyttäisiin varmistamaan parhaiten ilman yhtiöittämistä. Samalla estettäisiin se, ettei myöskään taloudellinen päätäntävalta siirtyisi pois kaupungin kontrollista ja näin äänestäjien "kuluttajansuoja" tulisi paremmin huomioitua päätöksenteossa. Konsernimuotoisessa yhtiörakenteessa henkilöstön asema erillisessä yhtiössä muodostuu turvattomaksi ilman raideliikenteeseen liittyvää kalustoa, raiteita ja liikennesopimuksia. Lisäksi yhtiöittäminen asettaa henkilöstön eriarvoiseen asemaan, sillä nykyiset työntekijät siirtyvät vanhoilla ehdoilla, mutta tulevaisuudessa rekrytoitavilla työntekijöillä vastaavia etuuksia ei tule olemaan samassa laajuudessa.

Valtuutetut Mari Rantanen ja Jussi Halla-aho jättivät eriävän mielipiteen samoin perusteluin.

Valtuutetut Mika Raatikainen, Nuutti Hyttinen, Pia Kopra, Tom Päckalén, Pirkko Ruohonen-Lerner ja Teija Makkonen jättivät eriävän mielipiteen samoin edellä mainituin perusteluin kuin valtuutetut Mia Haglund ja Laura Korpinen.



22.09.2021

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Atte Malmström, konserniohjauksen päällikkö, puhelin: 310 25472
atte.malmstrom(a)hel.fi
Ville Lehmuskoski, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091
ville.lehmuskoski(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Karttakuva tulevaisuuden raitiotieverkosto
- 2 Perustamissopimusluonnos
- 3 Yhtiöjärjestysluonnos
- 4 Yhtiöittämisen kuvaus päätöksentekoa varten
- 5 Apporttisopimusluonnos
- 6 Metroliiketoiminnan henkilöstöön liittyvä luovutussopimusluonnos
- 7 Liiketoimintasuunnitelmaluonnos
- 8 Taloudellinen mallinnus
- 9 Omistajatuloutuksen kokonaisuus
- 10 Infrakustannusten korvaaminen ja infravuokran veloituserusteet
- 11 Velkakirjaluonnos
- 12 Yhtiön investointien käsittelyprosessit
- 13 HKLn henkilöstöryhmän lausunto 1.4.2021
- 14 HKLn henkilöstöryhmän lausunto 24.3.2020
- 15 Pöytäkirja kaupungin henkilöstötoimikunta 12.4.2021
- 16 Kaupungin henkilöstötoimikunta 12.4.2021_liite
- 17 Siirtoneuvottelujen pöytäkirja 18.3.2021
- 18 Siirtoneuvottelujen pöytäkirja 25.3.2021
- 19 Siirtomuistio henkilöstön siirtymisestä
- 20 Henkilöstön vetoamus
- 21 Omistajastrategialuonnos
- 22 Osakassopimusluonnos
- 23 Osakassopimuksen liite
- 24 Tuloverotuksen 1. ennakkoratkaisu järjestelyn osalta
- 25 Tuloverotuksen 2. ennakkoratkaisu järjestelyn osalta
- 26 Tuloverotuksen 1. ennakkoratkaisu Metron osalta
- 27 Tuloverotuksen 2. ennakkoratkaisu Metron osalta
- 28 Arvonlisäverotuksen ennakkoratkaisu
- 29 Tuloverotuksen ennakkoratkaisu toiminnan ajalta
- 30 HKLn yhtiöittäminen ja hankintalainsäädäntö
- 31 Tiivistelmä valtiontukia koskevasta arvioinnista
- 32 HSLn lausunto

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, valtuusto

Otteet

Ote
HSL

Otteen liitteet
Esitysteksti
Kunnallisvalitus, valtuusto



Vantaan kaupunki

Esitysteksti
Kunnallisvalitus, valtuusto

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Tiivistelmä

Liikenneliikelaitos (HKL) vastaa pääkaupunkiseudun metron, Helsingin kantakaupungin raitiovaunujen ja Suomenlinnan lautan liikennöinnistä sekä Helsingin kaupunkipyöräpalvelun tuottamisesta. HKL tuottaa myös monia muita kestävästä liikkumisesta tukevia palveluita kuten liityntäpysäköinnin järjestäminen. HKL edustaa Helsingin kaupunkia Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) kanssa tehdyssä sopimuksessa, joka koskee joukkoliikenneinfrastruktuurin investointien ja ylläpidon rahoittamista.

HKL on liikelaitoksena juridisesti osa Helsingin kaupunkia. Liikelaitoksen organisaatiomuotoa on tarkasteltu säännöllisin väliajoin toiminnan tarkoituksenmukaisimman järjestämisen varmistamiseksi. Edellisen valtuustokauden aikana tehtyjen selvitysten mukaan on ilmeistä, ettei HKL pysty liikelaitoksena vastaamaan toimintaympäristön muutospaineisiin.

Yhtiöittämisellä voidaan saavuttaa investointien tarkoituksenmukaiseen toteuttamiseen ja rahoittamiseen, toiminnan läpinäkyvyyteen ja tehokkuuteen, osaamisen vahvistamiseen sekä seudullisten ratkaisujen edistämiseen liittyviä hyötyjä. Yhtiömuoto tukee nykyistä liikelaitosmallia paremmin muun muassa tavoitteena olevaa tehokkaampaa joukkoliikenneinvestointeihin ja -omaisuuteen sitoutuneiden pääomien hallintaa, joukkoliikenteen järjestämisen kokonaiskustannusten läpinäkyvyyttä sekä suurten joukkoliikennehankkeiden suunnitelmallista ja onnistunutta läpivientiä. Lisäksi yhtiöittäminen mahdollistaa Vantaan kaupungin mukaantulon yhtiön omistajaksi niin, ettei Vantaa tule omistamaan sellaisia kokonaisuuksia, jotka eivät liity suunnitteilla olevaan Vantaan raitiotiehankkeeseen.

Yhtiöittämisen lähtökohtana on luoda toimintamalli, joka mahdollistaa ja tukee tulevia seudullisia ratkaisuja joukko- ja raideliikenteessä. Yhtiön osakkaina voivat tulevaisuudessa olla Helsingin ja Vantaan lisäksi Espoo ja muut Helsingin seudun kunnat, joilla on yhtymäkohtia seudulliseen raitioliikenteeseen.

HKL:n yhtiöittämisessä perustetaan kaupunkiliikenneyhtiö, jonne siirtyvään liiketoimintakokonaisuuteen kuuluu liikelaitoksen koko nykyinen toiminta kaikkine toimintaan liittyvine sopimuksineen ja omaisuusosuuksineen pois lukien metron liittyvät infra- ja liikennöintisopimuksiin liittyvät



toiminnot. Metroliiketoimintaan liittyvät osat on tarkoitus siirtää metron automatisointiin liittyen Siemens-konsernin kanssa vireillä olevan oikeudenkäynnin päätyttyä myöhemmin erikseen kaupunkiliikenneyhtiöön. Tämä tarkoittaa sitä, että metroliikennettä koskeva liikennöintisopimus jää tässä vaiheessa edelleen liikelaitoksen ja HSL:n väliseksi.

Kaupunkiliikenneyhtiön tavoitteena on varmistaa mahdollisimman kustannustehokas ja laadukas kaupunkiliikenne hyödyntämällä skaalaetuja sekä välttämällä osaoptimoitua. Yhtiö ei liiketoiminnassaan tavoittele voittoa. Yhtiön tulee jatkuvasti parantaa toimintaansa ennalta määriteltyjen toiminnan mittareiden mukaan liittyen muun muassa kustannustehokkuuteen, laatuun ja asiakastyytyvyyteen. Suunnitelman mukaan kaupunkiliikenneyhtiö aloittaisi varsinaisen toimintansa 1.1.2022.

HKL:n yhtiöittämistä on valmisteltu yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa siitä lähtökohdasta, että Vantaa päättää osaltaan liittyä yhtiön osakkaaksi. Vantaan kaupungin osalta päätöksenteon aikataulu on suunniteltu siten, että päätös mukaantulosta kaupunkiliikenneyhtiön omistajaksi tehdään lokakuun 2021 aikana.

Kaupunkiliikenneyhtiön toiminnan alkaessa se harjoittaa yksin sille erillisen sopimuksen mukaisesti siirtynyttä osaa HKL:n toiminnasta. Helsinki ja Vantaa kehittävät yhtiön toimintaa siten, että tulevaisuudessa yhtiö toimii kaupunkiliikennekonsernin emoyhtiönä ja yhtiön liiketoiminta-alueet ja omaisuuserät on tarkoituksenmukaisella tavalla eriytetty erillisiin tytäryhtiöihin sen jälkeen, kun Vantaan kaupunki on tehnyt Vantaan ratikkaa koskevan hankepäätöksensä. Hankepäätöstä käsitellään arviolta vuonna 2023. Mikäli Vantaan kaupunki ei tekisi hankepäätöstä, sillä on mahdollisuus irtautua kaupunkiliikenneyhtiöstä ja saada takaisin kaupunkiliikenneyhtiön osakkeista maksamansa merkintähinta.

HKL:n yhtiöittämisen ja yhtiön omistuspohjan laajenemisen myötä HSL:n infrasopimus ja siihen liittyvät rahavirrat siirtyvät yhtiön hallinnoiman infran osalta Helsingille vastaavasti kuin muissa kunnissa (esim. Espoo ja länsimetro). Infrakorvauksen siirtyessä kaupungille, yhtiön ja kaupungin välillä kulut peritään infravuokran muodossa. Valmistelussa on lähdetty siitä, että yhtiöittämisen vaikutus kaupungin talouteen olisi mahdollisimman neutraali verrattuna tilanteeseen, että yhtiötä ei perustettaisi ja tehtävien hoitamista jatkaisi liikelaitosmuotoinen HKL. Yhtiön taloudellisessa mallinnuksessa lähtökohta on, että Helsingin kaupungin maksamat ns. infravuokrat pysyvät suuruudeltaan samalla tasolla HSL:n liikelaitokselle nykyisin suoraan kohdistettujen infrakorvausten sekä kaupungin HKL:lle maksaman infratuen kanssa.

Yhtiön investointien päätöksentekomalli voidaan jakaa kolmeen eri osaan: a) suuriin, pitkän aikavälin kaupunkikehitysinvestointeihin, b)



olemassa olevaan omaisuuteen kohdistuviin investointeihin sekä c) muihin kuin infravuokraaikutteisiin investointeihin. Suurten, pitkän aikavälin kaupunkikehitysinvestointien (esim. bulevardien raitiotiehankkeet) suunnittelu tapahtuu osana kaupungin talouden ja toiminnan suunnittelua. Yhtiö valmistelee ja ylläpitää yhdessä kaupunkiympäristön toimialan sekä kaupunginkanslian kanssa kaupunkikehitysinvestointien tilannekuvaa, jonka perusteella kaupunki linjaa hankkeiden kustannuksista ja ajoituksesta 10-vuotisella suunnitelmakaudella osana kaupungin talousarvioprosessia. Olemassa olevaan infraomaisuuteen kohdistuvien investointien päätöksenteko tapahtuu osana toimialan talousarvion hyväksyntää tai erillisinä päätöksinä kaupungin toimivaltarojojen mukaisesti. Muiden kuin infravuokraaikutteisten investointien, kuten kalustoinvestointien, tuotannollisten laitteiden investointien ja liiketilainvestointien, osalta yhtiö neuvottelee investoinneista ja näiden rahoituksesta suoraan vuokralaistahojen kanssa.

Yhtiöittämiseen liittyvä henkilöstön siirtosuunnitelma on valmisteltu HKL:n ja kaupunginkanslian yhteistyössä. Henkilöstön siirtyminen yhtiön palvelukseen tapahtuu liikkeenluovutuksen periaatetta noudattaen. Liikkeenluovutuksen piiriin kuuluvat kaikki siirtohetkellä virka- tai työsuhteessa olevat henkilöt niistä toiminnoista, jotka siirtyvät perustettavaan yhtiöön. Palvelussuhteen ehdot säilyvät ennallaan siirtymätilanteessa pois lukien virkasuhteet, jotka muuttuvat työsuhteiksi.

Konserniohjeen mukaan kaikki kaupungin tytäryhteisöt kuuluvat johonkin työnantajajärjestöön ja noudattavat järjestäytymisensä mukaista työehtosopimusta. Yhtiön hallitus päättää yhtiön järjestäytymisestä tältä osin. HKL:ssä on kuitenkin valmistelun aikana keskusteltu henkilöstön ja työnantajan kesken yhtiön liittymisestä Palvelualojen työnantajat PALTA ry:n jäseneksi. Yhtiön työehtosopimuksiksi valikoituisi silloin Rautatiealan työehtosopimus kuljettamiseen ja kunnossapitoon liittyviin tehtäviin sekä Rautatiealan toimihenkilöitä koskeva työehtosopimus toimisto- ja asiantuntijatehtäviin. Toimihenkilöiden osalta sopimus voitaisiin tehdä yhtiölle omana sopimuksena, jolloin nykyiset henkilöstöjärjestöt voisivat säilyä neuvotteluosapuolina.

Kaupunkiliikenneyhtiölle laaditun omistajastrategialuonnoksen mukaan yhtiö kuuluu kaupungin muihin kuin markkinaehtoisesti toimiviin tytäryhteisöihin ja sen tehtävänä on maksimoida yhteiskunnallista etua tuottamalla kestävästi liikkumisen palveluja, hallinnoimalla niihin liittyvää infraa, varikoita ja vaunukalustoa sekä toteuttamalla niihin liittyviä investointihankkeita pääkaupunkiseudun alueella laadukkaasti, kustannustehokkaasti ja läpinäkyvästi. Yhtiö on kaupungille keskeinen väline kaupunkirakenteen kehittämiseen liittyvien maankäytöllisten ym. ratkaisujen mahdollistamisessa ja niihin liittyvien tavoitteiden toteuttamisessa.



sa. Yhtiö ei osallistu joukkoliikenteen liikennöinnin mahdollisiin kilpailutuksiin tarjoajana.

Yhtiö ja sen konserniyhtiöt toimivat mahdollisimman avoimesti ja läpinäkyvästi omistajakaupunkeja, HSL:ää ja muita sidosryhmiä kohtaan.

Helsingin ja Vantaan sekä yhtiön kesken tehtävässä osakassopimuksessa todetaan, että kaupunkiliikenneyhtiön toiminta liittyy hankintalainsäädännössä tarkoitettuun horisontaaliseen yhteistyöhön, jonka osapuolia ovat tässä vaiheessa yhtiö, sen osakkeenomistajat, HSL ja Länsimetro Oy. Yhteistyön osapuolet harjoittavat horisontaalista yhteistyötä julkisina hankintayksikköinä toteuttaakseen niiden vastuulla olevat yleisen edun mukaiset julkiset palvelut. Kaikki horisontaalisen yhteistyön osapuolet ovat julkisia viranomaishankintayksiköitä, joiden väliseen yhteistyöhön ei erityisalojen hankintalain 26 §:n ja hankintalain 16 §:n nojalla sovelleta kyseisiä lakeja. Horisontaalista yhteistyötä toteutetaan vain yhteistyön osapuolten välillä niiden yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Kaupunkiliikenneyhtiön perustamiseen ja suunniteltuun myöhempään konsernirakenteeseen ei liity valtioneuvostoa koskevia esteitä, koska yhtiö ei tosiasiallisesti toimi kilpailuilla markkinoilla. Yhtiön ja sen konserniyhtiöiden tulee kuitenkin ottaa toiminnassaan huomioon sidosryhmien hankintoihin, horisontaaliseen yhteistyöhön ja ulosmyyntiin liittyvät säännökset sekä rajoitteet. Lisäksi yhtiön sallitun ulosmyyntiosuuden puitteissa myymät palvelut tulee hinnoitella markkinaehtoisesti.

Kaupunkiliikenneyhtiö ja sen konserniyhtiöt rahoittavat juoksevan toimintansa ensisijaisesti tulorahoituksella ja vieraan pääoman ehtoisella rahoituksella. Osakassopimuksessa on sovittu lisäksi osakkaiden velvollisuudesta rahoittaa viimesijaisena keinona yhtiön tai sen konserniyhtiöiden toimintaa. Yhtiön tulee tekemissään sopimuksissa ja hinnoittelussaan pyrkiä siihen, ettei yhtiön toiminnan taloudellisuus vaarannu, eikä tappiota synny, ja esimerkiksi konsernin sisäisten palveluveloitusten sekä sisäisen rahoituksen kustannuksen kautta ohjata myös konserniyhtiöidensä toimintaa siten, ettei niiden toiminnasta aiheutuisi tappiota. Yhtiö ja sen konserniyhtiöt ovat velvollisia suunnittelemaan toimintaansa pitkäjänteisesti ja huolehtimaan varainhoidostaan huolellisesti.

Siemens-oikeudenkäyntiin liittyen osakassopimuksessa sovitaan, että kaikki HKL:n ja Länsimetro Oy:n sekä Siemens Osakeyhtiön ja Siemens SAS:n välisestä riita-asiasta mahdollisesti aiheutuvat oikeudet, velvollisuudet ja vastuut, mukaan lukien mahdolliset vahingonkorvausoikeudet, säilyvät Helsingin kaupungilla, eivätkä nämä oikeudet tai velvollisuudet siirry miltään osin kaupunkiliikenneyhtiölle, sen tytäryh-

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



tiöille tai muille osakkaille. Yhtiö sitoutuu kuitenkin osaltaan myötävaikuttamaan kyseisen riita-asian käsittelyyn esimerkiksi antamalla pyydettyä tarvittavia tietoja.

HKL:n yhtiöittämiseen liittyen verottajalta on haettu useita ennakkoratkaisuja yhtiöittämiseen liittyvien verolinjausten varmistamiseksi. Verottajan ratkaisujen perusteella yhtiöittämisen toteuttamiselle suunnitellulla tavalla ei ole verotuksellisia esteitä.

HKL:n johtokunta antoi 26.8.2021 lausunnon liikenneliikelaitoksen yhtiöittämisestä. Lausunnon mukaan johtokunta puoltaa liikenneliikelaitoksen yhtiöittämistä muuttamalla HKL osakeyhtiöksi yhtenä kokonaisuutena, jolle siirtyy koko HKL:n nykyinen liiketoiminta metrotointojen omistus- ja järjestämisvastuita lukuun ottamatta. Samalla johtokunta toteaa, että ennen asian lopullista päätöksentekoa tulee varmistaa seudun kaupunkien poliittisen johdon yhteisymmärrys ja yhteinen näkymä mallin hyväksyttävyydestä ja tarkoituksenmukaisuudesta. Yhtiössä tulee myös varmistaa laajan avoimuuden noudattamisen periaate ja turvata henkilöstön asema. Jatkovalmistelussa ja siirtymään valmistauduttaessa on tavoiteltava mahdollisimman avointa keskustelua yhtiön vaikutuksista seudun asukkaiden liikkumisen palvelutasoon, sekä yhtiön tuomiin hyötyihin ja mahdollisiin riskeihin.

Johtokunta katsoo, että kokonaisuutena HKL:n hallintomuotoselvityksen, seudullisten selvitysten sekä tehdyn muun valmistelun perusteella yhtiömuoto tukee nykyistä liikelaitosmallia paremmin joukkoliikenneinvestointeihin ja -omaisuuteen sitoutuneiden pääomien tehokkaampaa hallintaa, joukkoliikenteen järjestämisen kokonaiskustannusten läpinäkyvyyttä, henkilöstön kehittämismahdollisuuksia sekä suurten joukkoliikennehankkeiden suunnitelmallista ja onnistunutta läpivientiä. Johtokunta näkee kaupunkiliikenneyhtiön perustamisen nykyisessä tilanteessa tarkoituksenmukaisimmaksi ja järkevimmäksi tavaksi varmistaa kaupunkiraideliikenteen järjestelmätasoisesti tehokas toteutus seudulla tulevaisuudessa.

HSL:n hallitus antoi 15.6.2021 lausunnon HKL:n mahdollisesta yhtiöittämisestä ja seudullisen kaupunkiliikenneyhtiön perustamisesta. Lausunnon mukaan HSL:n ja kaupunkiliikenneyhtiön väliset sopimukset tulevat perustumaan yhteistyöhön julkisten palvelujen tuottamiseksi yleisen edun mukaisesti. Siksi on ratkaisevaa, että yhtiön toimintaa ohjaa läpinäkyvyys sekä sitoutuminen HSL:n kanssa yhteisiin tavoitteisiin ja tasapuolisen kilpailun edellytysten rakentamiseen. Lausunnossaan HSL esitti Helsingille, että mahdollisen uuden yhtiön perustamisessa ja omistajaohjauksessa tulee varmistaa mm. seuraavien tavoitteiden toteutuminen:

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



- yhtiön omistus, hallintorakenne ja yhtiöjärjestys täyttävät julkisoidellisen laitoksen tunnusmerkit siten, että yhtiön ja HSL:n välillä voidaan tehdä erityisalojen hankintalain ja erityisalojen hankintadirektiivin mukaisia viranomaishankintayksiköiden välisiä yhteistyösopimuksia,
- yhtiö ja sen omistajat ilmoittavat markkinoiden tiedoksi, että yhtiön strategiaan ei tule kuulumaan osallistuminen julkisiin tarjouskilpailuihin, vaan se sitoutuu edistämään tasapuolisten kilpailujen markkinoiden kehittymistä,
- yhtiö sitoutuu yhteistyössään HSL:n kanssa tuottamaan, raportimaan ja luovuttamaan toimintaansa koskevia tietoja tilaajaohjausta ja hankintamenettelyjä varten avoimesti ja vetoamatta yhtiön liikesalaisuuteen,
- yhtiö kykenee kantamaan liiketoimintavastuun oman toimintansa kustannustehokkuudesta, laadusta, turvallisuudesta ja riskienhallinnasta siten, että yhtiön mahdollisten virhearvioiden tai laiminlyöntien kustannukset ja haitat eivät siirry HSL:n jäsenkuntien ja joukkoliikenteen matkustajien kannettavaksi,
- yhtiö järjestää hallinnassaan olevan kaupunkiraideliikenteen toimintaympäristön, erityisesti liikenteenohjauksen, kaluston, varikoiden ja muiden toimitilojen hallinnan siten, että näiden käyttöehdot ja kustannukset kilpailutetuille operaattoreille ovat läpinäkyviä, kohtuullisia, vakaita ja markkinaneutraaleja.

Liikenneliikelaitoksen toiminnan yhtiöittäminen tukee kaupungin pitkän tähtäimen tavoitetta varmistaa, että Helsinki on aktiivinen seudullisten joukkoliikennetarkaisujen edistäjä, seudulliset joukkoliikennetarkaisut tukevat Helsingin kaupunkistrategian ja kaupunkikehityksen tavoitteiden toteutumista, ja että pääkaupunkiseudun kaupunkiraideliikenteellä on yhteiset tavoitteet ja niitä tukeva kustannustehokas palvelujen tuottamisrakenne.

Esittelijän perustelut

Nykyinen HKL

HKL vastaa pääkaupunkiseudun metron, Helsingin kantakaupungin raitiovaunujen ja Suomenlinnan lautan liikennöinnistä sekä Helsingin kaupunkipyöräpalvelun tuottamisesta. Liikennöinnin lisäksi HKL:n tehtävänä on osana Helsingin kaupunkikonsernia tuottaa kestävästä liikkumisesta palveluja kuten metro-, raitio- ja lauttaliikenteen sekä kaupunkipyöräilyn palveluja. HKL tuottaa myös monia muita kestävästä liikkumisesta tukevia palveluita kuten liityntäpysäköinnin järjestäminen.



HKL omistaa, rakennuttaa, kehittää ja hoitaa Helsingin hallinnassa olevaa joukkoliikenteen infrastruktuuria ja siihen liittyviä tiloja ja toimintoja sekä tarjoaa näihin liittyviä palveluja. Joukkoliikenteen infrastruktuuriin kuuluvat radat ja sillat sekä näihin liittyvät sähkö- ja valvontajärjestelmät, metroasemat, osa lähiliikenteen juna-asemista, kisko- ja bussiliikenteen varikot, pysäkit ja terminaalit sekä autojen ja pyörien liityntäpysäköintialueet Helsingin alueella.

HKL myös edustaa Helsingin kaupunkia Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän (HSL) kanssa tehdyssä sopimuksessa, joka koskee joukkoliikenneinfrastruktuurin investointien ja ylläpidon rahoittamista.

HKL:n liikevaihto vuonna 2020 oli 212 miljoonaa euroa ja taseen loppusumma 1 179 miljoonaa euroa. Henkilöstöä oli keskimäärin 1 283.

Liikennöinti

Liikennöinnin osalta HSL suunnittelee ja tilaa raitio-, metro- ja lauttaliikenteen seudullisesti. HKL tuottaa metro- ja raitioliikenteen Helsingin ja Espoon alueella HSL:n suunnitelman mukaisesti sekä omistaa, hankkii ja ylläpitää liikennöinnissä tarvittavan vaunu- ja muun kaluston samoin kuin tuotanto-omaisuuden ja vastaa näiden kunnossapidosta. HKL huolehtii myös Suomenlinnan lautan liikennöinnistä sekä kalustosta tytäryhtiönsä Suomenlinnan Liikenne Oy:n kautta. Lisäksi HKL suunnittelee ja tilaa Helsingin kaupunkipyöräpalvelun palveluntuottajansa kautta.

Infrastruktuurin kunnossapito

HKL huolehtii metro- ja raitioratojen sekä sähkö-, tieto- ja valvomoinfrastruktuurin rakennus-, huolto-, kunnossapito- ja korjaustöistä sekä raitioliikenteen raide-elementtien valmistuksesta ja ratojen puhtaanapidosta. Lisäksi HKL tuottaa infrastruktuurin hallinto- ja ylläpitopalvelut Länsimetro Oy:lle osana koko metrojärjestelmän kunnossapitoa.

HKL omistaa/hallinnoi ja kunnossapitää Pohjois-Haagan, Kannelmäen ja Malminkartanon juna-asemat sekä Rautatien torin, Elielinaukion, Itäkeskuksen, Herttoniemen ja Malmin bussiterminaalit, Suomenlinnan lauttaliikenteen terminaalit ja laiturit, kaupungin alueella sijaitsevat autojen ja polkupyörien liityntäpysäköintipaikat sekä osittain asemien kulkureitit. HKL hoitaa myös lippuautomaattien, viestilaitteiden, pysäkkien ja kiinteistöjen kunnossapitotehtäviä sekä järjestyksenpidon valvontatehtäviä. Tytär- ja osakkuusyhtiöiden kautta HKL vastaa myös Kampin bussiterminaalien sekä liityntäpysäköinnin järjestämisestä Ruoholahdessa, Tapanilassa ja Vuosaaressa.

Nykyinen organisaatio

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



HKL on organisoitu kuuteen yksikköön, joista neljä vastaa joukkoliikenteen toiminnasta ja kaksi organisaation tukitoiminnoista:

- Liikennöintiyksikkö vastaa laadukkaasta ja turvallisesta metro- ja raitioliikenteestä sekä niitä tukevasta liikenteenohjaus- ja valvomoiminnasta.
- Kunnossapitoyksikkö huolehtii HKL:n omistaman metro- ja raitiovaunukaluston, ratojen sekä pysäkkien, asemien ja kiinteistöjen huollosta ja kunnossapidosta sekä tuottaa isännöinti- ja kunnossapitopalveluja Länsimetro Oy:lle.
- Omaisuudenhallintayksikkö vastaa HKL:n infra- ja kalusto-omaisuuden investointien ja elinkaaren hyvästä hallinnasta, investointien suunnittelusta ja olemassa olevaan omaisuuteen kohdistuvien investointihankkeiden johtamisesta.
- Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö vastaa merkittävien uusien kaupunkiraideinvestointien, kuten Raide-Jokeri ja Kruunusillat, toteuttamisesta.
- Talous- ja toiminnanohjausyksikkö ohjaa HKL:n toimintaa kokonaisnäkökulmasta ja tarjoaa talousohjausta kustannustehokkuuden saavuttamiseksi. Yksikkö vastaa myös laatu ja ympäristö-, turvallisuus- ja IT-palvelujen tuottamisesta HKL:lle.
- Henkilöstö ja liiketoiminnan tuki -yksikkö palvelee koko HKL:ää. Yksikkö tuottaa palveluja, jotka koskevat henkilöstöä, hallintoa, viestintää ja hankintoja.

Seudulliset raitiotieverkoston kehityssuunnitelmat

Helsingin seudun raitiotiejärjestelmä käsittää nykyisellään Helsingin kantakaupungin raitiotieverkon, jonka laajuus on n. 50 kilometriä kaksisuuntaista raitiotietä. Raitiotiejärjestelmä laajenee 2020-luvun alkupuolella Raide-Jokerin 25 kilometriä pitkän pikaraitiotien myötä Helsingin esikaupunkialueille ja Espoon itäosaan. Raide-Jokerin rata kytkeytyy myöhemmin kantakaupungin raitiotieverkkoon Vihdintietä kulkevan Länsi-Helsingin raitiotien toteutuksen yhteydessä 2020-luvun loppupuolella.

Vastaavalla tavalla suunnitelmien mukaan 2020-luvun loppupuolella valmistuva Vantaan raitiotie tulee yhdistymään Raide-Jokeriin ja sitä kautta Helsingin muuhun raitiotieverkkoon, kun Viikin-Malmin raitiotie toteutetaan arviolta 2030-luvun alussa.

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



2020-luvun alkupuolella valmistuvia raitiotieverkoston laajennuksia ovat mm. raitiotie Kalasatamasta Pasilaan, Ilmalan raitiotie sekä muut kantakaupungin raitiotieverkon täydennykset. Vuosikymmenen lopulla ja 2030-luvun alkupuolella käyttöön otettavaksi suunniteltuja laajennuksia ovat mm. Kruunusillat ja Tuusulanväylän raitiotie. Suunniteltuja seudullisia, kuntarajat ylittäviä, raitioiteita tulevat olemaan mm. Mellunmäestä Myyrmäkeen kulkeva Jokeri 2 -raitiotie sekä Kumpulasta Otaniemeen kulkeva tiederatikka. Näiden toteutus on arvioitu tapahtuvan 2030- ja 2040-luvuilla. Myös Espoon sisäinen Leppävaara-Matinkylä raitiotie tulisi yhdistymään tähän samaan järjestelmään. Hahmotelma raitiotieverkoston laajentumisesta tulevaisuudessa on esitetty kuvana liitteessä 1.

Yhtenäinen seudullinen raitiotieverkosto mahdollistaa jatkossa uusien raitiolinjojen reittien muodostamista yhdistelmällä toteutettuja ratoja. Tämän edellytys on verkoston yhtenäinen tekninen toteutus mm. radan- ja vaunujen yhteensovittamiseksi. Lisäksi yhtenevä rata- ja vaunutekniikka mahdollistavat seudullisia yhteisiä hankintoja sekä mm. yhteisten kunnossapitolaitteiden ja varaosavarastojen ylläpitoa.

HKL:n toiminnan järjestämiseen liittyvät selvitykset

Helsinki käynnisti vuonna 2013 työryhmän, joka ulkopuolisen asiantuntijan avulla teki selvitystyön HKL:n operatiivisen toiminnan ja infran toimintamallin järjestämisestä. Kaupunginvaltuuston pitkän tähtäimen joukkoliikennestrategia oli järjestää pääkaupunkiseudun joukkoliikenneinfra ja raideliikenne seudullisesti toimivaksi ja taloudellisesti tehokkaaksi kokonaisuudeksi.

Työryhmän kannaksi muodostui HKL:n hallintomalli, jossa raideliikenteen operointi ja kalusto-omaisuus yhtiöitettäisiin osakeyhtiöksi. Sen sijaan joukkoliikenneinfran omistus olisi jäänyt HKL:lle silloisista verotulkinnoista johtuen. Työryhmä ei ottanut kantaa infraomistukseen liittyviin järjestelyihin, vaan niihin oli tarkoitus palata, kun seudulliset ratkaisut ja verotukselliset kysymykset selkeytyisivät. Yksi keskeisimmistä HKL:n operoinnin ja infran tulevaan toimintamalliin liittyvistä tavoitteista oli monipuolisempien rahoitusjärjestelyjen mahdollistaminen tulevien suurten joukkoliikenneinvestointien toteutuksessa. Vuoden 2014 selvityksessä arvioitiin myös silloisten kaupungin tytär- ja osakkuusyhtiöiden mahdollista omistajuutta eri organisointivaihtoehdoissa. Kaupunginhallitus käsitteli tehdyn selvityksen 9.6.2014, 679 §, ja merkitsi sen tiedoksi.

Vuoden 2019 alussa käynnistettiin selvitys, jossa kartoitettiin HKL:n toimintojen yhtiöittämistä ottaen huomioon aiemmin tehdyt organisatiomuotoa koskevat selvitykset, toimintaympäristössä tapahtuneet ja näköpiirissä olevat muutokset sekä joukkoliikenteen kilpailuttamiseen liittyvä kehitys. Raideliikenteellä on kasvava rooli kaupunkikehityksen



toteutuksessa, suunnitteilla on useita uusia seudullisia raidehankkeita ja ne tulevat yhtymään Helsingin kantakaupunkiverkkoon, markkinaehtoisuus raideliikennöinnissä lisääntyy ja HSL:n liikennöinnin kilpailutukset tulee huomioida.

Selvityksessä tuotiin olennaisina HKL:n toimintaan vaikuttavina muu-
tospaineina esille joukkoliikenteen ja HKL:n tuottamien palveluiden ky-
synnän kasvu vuosina 2020–2030, raideliikenteen valinta ensisijaiseksi
joukkoliikennetarkaisuksi, metro- ja raitiovaunuliikenteen muutos seu-
dulliseksi sekä toiminnan markkinaehtoisten kilpailutusten lisääntymi-
nen.

Työryhmän näkemyksen mukaan HKL ei liikelaitoksena pysty vastaa-
maan selvityksessä kuvattuihin muutospaineisiin, seudullisen raideli-
kenteen lisääntymisen myötä tuleviin haasteisiin/mahdollisuuksiin mm.
hankkeiden rahoituksessa, joukkoliikenneomaisuuden tarkoituksenmu-
kaiseen hallintaan eikä esimerkiksi osallistumaan raideliikenteen kilpai-
lutuksiin tai myymään muita palveluja markkinaehtoisille liikennöitsijöil-
le.

Näin ollen työryhmän ehdotuksena oli, että HKL yhtiöitetään kokonai-
suutena HKL Oy:ksi. Yhtiöittäminen on lähtökohta jatkokehittämiselle
kohti seudullisia ratkaisuja ja toimintamalleja. Edellytyksenä jatkokehi-
tykselle on myös seudun muiden kuntien osallistuminen yhteisten seu-
dullisten raideliikenteen palveluratkaisujen suunnitteluun ja toteutuk-
seen.

Seudullinen raitiotieselvitys

Helsinki, Espoo ja Vantaa asettivat syksyllä 2019 työryhmän tunnistaa-
maan, kuvaamaan ja analysoimaan seudullisia raitiotiejärjestelmän or-
ganisaatiovaihtoehtoja, joilla voidaan saavuttaa seudullisuuden tuomat
hyödyt samalla huomioiden kaupunkien mahdollisesti erilaiset intressit.

Selvityksessä nähtiin seudullisen yhteistyön hyödyiksi sen kautta syn-
tyvä teknisesti yhtenäinen järjestelmä, jota johdetaan kokonaisuutena.
Näin on mahdollista mm. realisoida vuosittaiset 5–10 miljoonan euron
mittakaavaedut omaisuuden hallinnassa ja ylläpidossa sekä operatiivi-
sessa toiminnassa 2040-luvun rata- ja kalustomäärillä. Lisäksi seudulli-
sen organisaatorakenteen muodostamisella voitaisiin säästää useita
miljoonia euroja vuositasolla rajapintakustannuksissa, mahdollistaa
niukan raitiotieosaamisen keskittäminen pääkaupunkiseudun tarpeisiin
ja korkea tekemisen laatu sekä vähentää riskejä ja virheitä suurissa
hankinnoissa ja hankkeissa. Raitiotieverkkojen muutoksen mittaluok-
kaa havainnollistaa hyvin tieto, että jo 2020-luvulla toteutettavaksi
suunnittelut raitiohankkeet ovat noin kolminkertaistamassa raitiotiever-
kon pituuden seudulla. Raitioteiden, -varikoiden ja -kaluston mahdoli-



simman tehokkailla toteutus- ja hankintatavoilla on saavutettavissa huomattavia hyötyjä.

Selvityksen mukaan seudullisuuden hyödyt toteutuisivat parhaiten, kun seudullinen raitiotieomaisuus ja toiminnot olisivat yhden tai kahden yhtiön hallinnassa. Tarkoituksena olisi näin mahdollistaa niukan osaamisresurssin keskittäminen ja välttää tilanne, jossa luodaan kilpailevia organisaatioita tai riskiä osaoptimointiin. Työryhmä totesi lisäksi, että Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n ja junakaluston varikoiden mahdollinen rooli olisi selvitettävä erikseen.

Seudullinen metroselvitys

Seudullisen raitiotieverkkoselvityksen jatkoksi laadittiin maaliskuussa 2020 seudullista metrojärjestelmää koskeva selvitys.

Seudullinen metroselvitys oli tarpeen erityisesti metron ja ratikan välisen synergioiden vuoksi sekä siksi, että länsimetron 2. vaiheen valmistamisen jälkeen on Helsingin näkökulmasta joka tapauksessa epätarvittavuudenmukaista, että metrojärjestelmän omistus ja hallinta olisi hajautettu kahdelle eri taholle kantametron ja länsimetron välisen rajan perusteella.

Selvityksessä tunnistettiin muutamia potentiaalisia vaihtoehtoja sellaisen seudullisen kokonaisuuden rakentamiseksi, jolla saavuttaisiin jo ennen selvityksen käynnistymistä hahmoteltuja synergia- ja osaamiskeskittymähyötyjä. Tämä voitaisiin toteuttaa mm. perustamalla yhteinen yhtiö, joka keskittyisi uusien raitiotie- ja metrohankkeiden tilaamiseen ja omaisuudenhallintaan, ja omaisuus, liikennöinti ja kunnossapito toteutettaisiin erillisten osakesarjojen tai tytäryhtiöiden kautta. Olennaista on tulevassa mahdollisessa seudullisessa kokonaisuudessa synergiaetujen tavoittelemisen ja osaamiskeskittymän luomisen lisäksi välttää osapuolten liikenteen, infran ja kaluston osaoptimointia sekä tukea metron kapasiteetinostoprojektin onnistumista.

Jatkoselvityksessä arvioitiin seudullisen raitiotieselvityksen yhteydessä todettuun liittyen myös sitä, voisiko Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy tulla mukaan konserniin tai toimia alustana RV Kalusto ja Varikko Oy:lle. Junakalustoyhtiön omistajakenteestä johtuen junakalustoyhtiön liittämisen konsernirakenteeseen todettiin kuitenkin lisäävän järjestelyn monimutkaisuutta.

Seudullisen kaupunkiliikenneyhtiön hallintomalli -selvitys

Seudullisen raitiotieselvityksen ja seudullisen metroselvityksen jatkoksi Helsinki, Espoo ja Vantaa toteuttivat seudullisen kaupunkiraideliikenneyhtiön hallintomallia koskeneen selvityksen syksyllä 2020. Selvityk-



sen pohjana oli aikaisemmissa selvityksissä mahdollisena rakenteena jatkosuunnittelulle tunnistettu konsernimuotoinen vaihtoehto (kaupunkiraideliikennekonserni, kaupunkien intressin mukaiset vastuut). Selvityksen tavoitteena oli kuvata, arvioida ja simuloida rakenteeseen liittyviä hallintomallivaihtoehtoja tarkemmalla tasolla.

Selvityksessä arvioitiin kolmea erilaista hallintomalliratkaisua, jotka toteuttavat valitun rakenteen periaatteita ja hyötyjä:

- Konserni: Energia-alan Mankala-yhtiöiden mukainen rakenne, jossa omaisuus ja toiminnot tytäryhtiöissä osakesarjoin eriteltynä,
- Yksi yhtiö: Kaikki toiminnot ja omaisuus yhdessä yhtiössä, mutta oikeudet ja velvollisuudet eriytetty osakesarjoin,
- Metro erillisenä tytäryhtiönä: konsernin tai yhden yhtiön rakenne, mutta jossa Espoon omistus metrosta suoraan Metro Oy:ssä.

Lähtötilanteessa kaupungeille on tärkeää intressien mukaisen mukaantulon mahdollistaminen sekä päätäntävalta omasta alueesta. Selvityksen perusteella näitä kriteerejä parhaiten toteuttaa konsernimuotoinen vaihtoehto, jossa omistajaohjaus on lähempänä toimintaa ja kaupunkikohtaiset vastuut kapseloitu selkeästi tytäryhtiöihin.

Selvityksessä nähtiin konsernivaihtoehto ainakin alkuvaiheessa sopivana ratkaisuna, mutta tunnistettiin myös vaiheittaisen etenemisen mahdollisuuksia:

- Lähtötilanteessa konsernirakenne, jossa kaupunkikohtaiset vastuut selkeästi omissa tytäryhtiöissään ja omistajaohjausta myös tytäryhtiötasolla, raitiotieradat (jäljempänä myös RV-radat) voivat tarvittaessa jäädä kaupunkien omistukseen ja taseisiin,
- Hallintomallin yksinkertaistaminen yhdistelemällä samankaltaisia tytäryhtiöitä sekä keskittämällä omistajaohjausta lähinnä konsernin emoyhtiön hallitukseen,
- Jos laajempaan malliin ei haluta heti lähteä, yhteistyön voi aloittaa pienimmästä yhteisestä nimittäjästä eli RV-kalusto ja -varikkoyhteistyöstä joko sopimuksellisesti tai yhteisen yhtiön kautta.

Useamman erilaisen intressin omaavan omistajan osakesarjapohjainen malli edellyttää sitoutumista ja uuden toimintatavan sisäistämistä kaikilla organisaatiotasoilla, jotta toiminnan siiloutuminen vältetään. Hallitusten henkilövalinnoilla ja toimintamallien huolellisella jalkauttamisella on suuri rooli riskien hallinnassa ja onnistumisen varmistamisessa.

Yhtiöittämisen edut

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



22.09.2021

HKL:n toimintaympäristö on muuttunut ja muuttumassa nopeasti muun muassa tulevien seudullisten raideliikenne- ja rautatieverkkojen myötä. Raideliikenteen kasvu edellyttää mittavia investointeja liikenteeseen, infraruktuuriin, kalustoon, osaamiseen sekä matkakäyttäjien sujuvuuden varmistamiseen. Nämä muutostrendit ja tarvittavat investoinnit sekä raideliikenteen avautuminen kilpailulle asettavat vaatimuksia myös HKL:n tulevalle organisaatiomallille.

Vuonna 2019 HKL:n hallintomuotoa selvittänyt työryhmä identifioi HKL:n kokonaisyhtiöittämissä vahvuuksia ja heikkouksia. Kokonaisuutena todettiin, että yhtiömuoto tukee nykyistä liikelaajaa paremmin muun muassa tavoitteena olevaa tehokkaamman joukkoliikenneinvestointeihin ja -omaisuuteen sitoutuneiden pääomien hallintaa, joukkoliikenteen järjestämisen kokonais kustannusten läpinäkyvyyttä sekä suurten joukkoliikennehankkeiden suunnitelmallista ja onnistunutta läpivientiä.

Yhtiöittämissä vahvuuksiksi tunnistettiin erityisesti:

- investointien rahoittamisen joustavuuden ja monipuolisuuden lisääntyminen,
- yhtiörakenteen tuoma joustavuus mm. organisaatorakenteen kehittämisessä sekä osajien rekrytoinnissa,
- joukkoliikenteen voimakas kasvu edellyttää jatkuvaa asiantuntijaresurssien kasvamista ja yhtiömuodossa HKL pystyy joustavammin vastaamaan työmarkkinoiden tilanteeseen ottaen huomioon erityisesti, että HKL kilpailee tästä resurssista jatkuvasti mm. yksityisten infra- ja liikennealan toimijoiden kanssa,
- läpinäkyvyyden ja tavoitteellisuuden lisääntyminen,
- yhtiöittämissä yhteydessä HKL:n ja kaupungin omaisuuden välisten rajapintojen yksiselitteinen määrittäminen (esim. maa-alueiden ja maanalaisten tilojen hallinta),
- palvelujen ja infran hinnoittelun markkinaehtoisuus, mikä edesauttaa eri toimintojen kaikkien todellisten kustannusten esiintuloa ja läpinäkyvyyttä, jolloin hyötyjä voidaan kohdistaa entistä tarkemmin. Tällöin päätöksiä tehtäessä kaikki kustannuskomponentit ovat nykyistä läpinäkyvämmillä esillä,
- yhtiönä HKL voisi toimia saman yleissitovan työehtosopimuksen puitteissa kuin muut joukkoliikennemarkkinoilla toimivat yhtiöt, ja pystyisi riittävän aikaisessa vaiheessa vaikuttamaan tulevan yleissitovan raideliikenteen TES:n sisältöön



- yhtiömuodossa on vahvemmat kannusteet kehittää uusia palveluita olemassa olevan osaamisen sekä omaisuuden pohjalta sekä parantaa pääomien hallintaa ja näistä saatavia tuottoja. Näitä ovat esimerkiksi kaluston vuokraus, liike- ja harrastetilojen vuokraus, liittytäväsäköinti- ja mikroliikkumisen palveluiden kehittäminen.

Yhtiöittäminen tukee pitkän tähtäimen tavoitetta varmistaa, että omistajakkaupungit ovat aktiivisia seudullisten joukkoliikennetkaisu- edistäjiä, pääkaupunkiseudun raideliikenteellä on yhteiset tavoitteet ja niitä tukeva kustannustehokas palvelujen tuottamisrakente, ja että seudulliset joukkoliikennetkaisu- tukevat kaupunkistrategian tavoitteiden toteutumista. Kaupunkiraideliikennehankkeet kytkeytyvät Helsingin keskeisiin kaupunkikehityskohteisiin ja HKL:n yhtiöittämisen yhtenä tavoitteena on varmistaa toiminnan ketteryys niin, että tavoitellun kaupunkikehityksen toteutumiselle voidaan raidehankkeiden osalta antaa mahdollisimman vahva tuki.

Yhtiöittämisen keskeiset lähtökohdat ja valmistelu

Yhtiöittämisen lähtökohtana on luoda toimintamalli, joka mahdollistaa ja tukee tulevia seudullisia ratkaisuja joukko- ja raideliikenteessä kaupunkistrategian tavoitteiden mukaisesti. Yhtiön osakkaaksi voivat tulevaisuudessa Helsingin ja Vantaan lisäksi tulla Espoo ja muut Helsingin seudun kunnat, joilla on yhtymäkohtia seudulliseen raitioliikenteeseen.

Yhtiöittämisen valmistelu on tehty HKL:n ja kaupunginkanslian yhteistyönä Vantaan kaupungin kanssa kaupungin johdon hyväksymien päälinjausten mukaisesti ja ulkopuolisten palveluntuottajien asiantuntemusta hyödyntäen. Tavoitteena on ollut löytää kaupungin ja kaupunkilaisten kannalta paras ratkaisu.

HKL ehdotetaan yhtiötettäväksi metroluiketoimintaan liittyviä osia lu- kuun ottamatta kokonaisuutena kaupunkiliikenneyhtiöksi arviolta 1.1.2022 alkaen. Lähtökohtana on, että Vantaan kaupunki päättää osaltaan liittyä yhtiön osakkaaksi. Vantaan kaupungin osalta päätök- senteon aikataulu on suunniteltu siten, että päätös mukaantulosta kau- punkiliikenneyhtiön omistajaksi tehdään lokakuun 2021 aikana. Van- taan liittyminen yhtiön omistajaksi on suunniteltu toteutettavan joulu- kuussa 2021.

Metroluiketoimintaan liittyvät osat on tarkoitus siirtää myöhemmin erik- seen metron automatisointiin liittyen Siemens-konsernin kanssa vireillä olevan oikeudenkäynnin päätyttyä kaupunkiliikenneyhtiöön tai mahdol- lisesti siinä vaiheessa jo muodostettuun kaupunkiliikennekonserniin.

Kaupunkiliikenneyhtiön toiminnan alkaessa se harjoittaa yksin sille eril- lisen sopimuksen mukaisesti siirtynyttä osaa HKL:n toiminnasta. Hel-



sinki ja Vantaa kehittävät yhtiön toimintaa siten, että tulevaisuudessa yhtiö toimii kaupunkiliikennekonsernin emoyhtiönä ja yhtiön liiketoiminta-alueet ja omaisuuserät on tarkoituksenmukaisella tavalla eriytetty erillisiin tytäryhtiöihin sen jälkeen, kun Vantaan kaupunki on tehnyt Vantaan ratikkaa koskevan hankepäätöksensä. Hankepäätöstä käsitellään arviolta vuonna 2023. Tarkoituksena on, että Vantaa tulee konsernirakenteen muodostamisen yhteydessä pikaraitioteiden kalusto- ja varikkoyhtiötä koskevan osakesarjan omistajaksi ostamalla kolmannen ko. osakesarjan osakkeista Helsingiltä. Kaupasta päätetään myöhemmin erikseen molempien kaupunkien toimivaltaisissa päätöselimissä.

Mikäli Vantaan kaupunki päättää Vantaan ratikan toteuttamisesta, Vantaan ratikan varikko toteutetaan kaupunkiliikennekonsernin tytäryhtiön RV Kalusto ja Varikko Oy:n toimesta ja Vantaan ratikan kalusto hankitaan ko. yhtiön toimesta.

Mikäli Vantaan kaupunki ei tekisi hankepäätöstä, Vantaalla on mahdollisuus irtautua kaupunkiliikenneyhtiöstä ja saada takaisin maksamansa merkintähinta.

Yhtiöittäminen toteutetaan liiketoimintasiirtona siirtohetken kirjanpitoarvoilla (poistamattomista hankintamenoista) tasejatkuvuutta noudattaen niin, että kaupunkiliikenneyhtiö jatkaa liikenneliikelaitoksen liiketoiminnan harjoittamista siirtyvien osien osalta.

Yhtiön perustaminen

Valmistelutyössä on päädytty seuraaviin keskeisiin yhtiön perustamista koskeviin periaatteisiin ja etenemissuunnitelmaan:

- Helsinki perustaa kaupunkiliikenneyhtiön jo ennen Vantaan kaupungin päätöksentekoa lokakuussa 2021 mm. toiminnan siirron vastaanoton sekä sopimus- ja työnantajavelvoitteiden valmistelua varten.
- Yhtiön nimeksi on suunniteltu Kaupunkiliikenne Oy tai esimerkiksi Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy riippuen rekisteriviranomaisen kannasta eri nimivaihtoehtojen erottumisen osalta,
- Helsinki omistaa yhtiön perustamishetkellä kaupunkiliikenneyhtiön koko osakekannan (100 %) ja Vantaan kaupunki tulee yhtiön vähemmistöomistajaksi erillisen osakeannin myötä arviolta joulukuussa 2021,
- HKL:n liiketoimintakokonaisuus siirretään metroon liittyviä toimintoja lukuun ottamatta apporttiluovutuksena toteutettavalla liiketoiminta-



siirrolla kaupunkiliikenneyhtiöön. Siirto toteutetaan 1.1.2022 tai niinpian sen jälkeen kuin rekisteriviranomaisen toiminta huomioon ottaen on mahdollista,

- apporttina luovutettavaa omaisuutta vastaan kaupunki saa kaupunkiliikenneyhtiön osakkeita,
- HKL:n siirtyvään toimintaan kohdistuva laskennallinen osuus kaupungin ulkoisista veloista ja kaupungin sisäisistä luottolimiiteistä siirretään kaupunkiliikenneyhtiön vastuulle siten, että siitä muodostetaan kaupungin ja yhtiön välinen laina tai lainoja, jotka vastaavat ehdoiltaan kaupungin lainasopimusten keskimääräisiä ehtoja,
- siirtyviin toimintoihin liittyvä henkilöstö siirtyy kaupunkiliikenneyhtiöön liiketoimintasiirrolla ns. vanhoina työntekijöinä liikkeenluovutuksen periaatteen mukaisesti. Metrotoimintoihin liittyvä henkilöstö puolestaan siirtyy kaupunkiliikenneyhtiöön liiketoimintasiirron jälkeen erillisen luovutuskirjan perusteella niin ikään ns. vanhoina työntekijöinä liikkeenluovutuksen periaatteen mukaisesti,
- toiminnan siirtoon valmistautuminen (sopimukset, tietojärjestelmät ym.) syys-joulukuussa 2021,
- toiminnan siirtoon liittyvien yhtiöoikeudellisten päätösten tekeminen marras-joulukuussa 2021,
- operatiivinen toiminta kaupunkiliikenneyhtiössä alkaa arviolta 1.1.2022.

Luonnokset kaupunkiliikenneyhtiön perustamissopimuksesta ja yhtiöjärjestyksestä ovat esityslistan liitteinä 2–3. Yhtiön ja myöhemmän konsernirakenteen muodostamisen prosessia on kuvattu liitteessä 4.

Siirtyvä liiketoimintakokonaisuus

Kaupunkiliikenneyhtiöön siirtyvään liiketoimintakokonaisuuteen kuuluu liikelaitoksen koko nykyinen toiminta kaikkine toimintaan liittyvine sopimuksineen ja omaisuuserineen pois lukien metroon liittyvät infra- ja liikennöintisopimukseen liittyvät toiminnot. Yhtiölle siirtyvät myös siirtohetken mukaiset, siirrettävään toimintaan liittyvät ennakkomaksut, keskenäiset hankinnat, vaihto-omaisuus ja saamiset.

Apporttisijoituksena toteutettavaa liiketoimintasiirtoa koskeva sopimusluonnos on liitteenä 5.

Apporttisopimuksen mukaan kaikki HKL:n ja Länsimetro Oy:n sekä Siemens Osakeyhtiön ja Siemens SAS:n välisestä riita-asiasta mahdollisesti aiheutuvat oikeudet, velvollisuudet ja vastuut, mukaan lukien



mahdolliset vahingonkorvausoikeudet, säilyvät kaupungilla, eivätkä ne siirry miltään osin kaupunkiliikenneyhtiölle, sen tytäryhtiöille tai Vantaan kaupungille.

Kaupunkikonsernin joukkoliikennetoimintaan liittyvät osakkeet

Liiketoimintasiirrossa kaupunkiliikenneyhtiölle siirtyvät myös seuraavat osakkeet ja osuudet, jotka tällä hetkellä ovat HKL:n taseessa:

- Asunto Oy Helsingin Larunsolmu – omistusosuus 1,34 % osakkeista,
- Asunto Oy Merikasarminkatu 12:n osakkeet – omistusosuus 0,24 % osakkeista,
- Fallkullan Kiilan Pysäköinti Oy – omistusosuus 41,1 % osakkeista,
- Kiinteistö Oy Mosaiikkitorin Pysäköintilaitos – omistusosuus 71,96 % osakkeista,
- Kiinteistö Oy Helsingin Tapulikaupungintie 5 – omistusosuus 35,71 % osakkeista,
- Kiinteistö Oy Helsingin Ruoholahden Parkki – omistusosuus 9,22 % osakkeista,
- Kiinteistö Oy Espoon Terminaali – omistusosuus 50 % osakkeista,
- Ruskeasuon Varikkokiinteistö Oy – omistusosuus 100 % osakkeista sekä
- Suomenlinnan Liikenne Oy – omistusosuus 100 % osakkeista.

Metrotoimintaan liittyvät osakkeet eivät siirry liiketoimintasiirrossa kaupunkiliikenneyhtiölle:

- Kiinteistö Oy Kaisaniemen Metrohalli – omistusosuus 62,08 % osakkeista
- Länsimetro Oy – omistusosuus 15,56 % osakkeista.

Kiinteistö Oy Kaisaniemen Metrohallin ja Länsimetro Oy:n osakkeet on tarkoitus siirtää myöhemmin erikseen metron automatisointiin liittyen Siemens-konsernin kanssa vireillä olevan riita-asian ratkettua muun metroliiiketoiminnan kanssa kaupunkiliikenneyhtiöön tai mahdollisesti siinä vaiheessa jo muodostettuun kaupunkiliikennekonserniin.

Seudullisten selvitysten yhteydessä esillä olleet Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n osakkeet jäävät edelleen kaupungin omistukseen,



koska ne eivät ole osa HKL:n liiketoimintakokonaisuutta. Myöskään HKL:n taseessa olevia Elisa Oyj:n osakkeita ei siirretä kaupunkiliikenneyhtiölle.

Maanvuokra- ja tilavuokrasopimukset kaupungin kanssa

Kaupunkiliikenneyhtiö vuokraa liiketoimintansa edellyttämät maa-alueet ja mahdolliset rakennukset kaupungilta markkinahintaan. Maanvuokraukseen liittyviä menettelyjä ja sopimuksia valmistellaan yhteistyössä kaupunkiympäristön toimialan ja HKL:n kesken tarkoituksena muodostaa vuokrauksesta yksi kokonaisuus yhtenäisin ehdoin.

Vuokrasopimuksista päätetään myöhemmin erikseen kaupungin toimivaltasäännösten mukaisesti.

Kaupunkiliikenneyhtiön organisaatio- ja toimintamalli

Kaupunkiliikenneyhtiön tarkoituksena on tuottaa ja kehittää HSL:n ja omistajakuntien asettamien tavoitteiden mukaisesti kestävä liikkuksen palveluja, kuten metro-, raitio- ja lauttaliikenteen sekä kaupunkipyöräilyn palveluja. Yhtiö myös rakennuttaa, hoitaa, ylläpitää, valvoo, vuokraa ja kehittää joukkoliikenteen infrastruktuuria ja siihen liittyviä tiloja ja toimintoja sekä tarjoaa näihin liittyviä palveluja.

Yhtiön tavoitteena on varmistaa mahdollisimman kustannustehokas ja laadukas kaupunkiliikenne hyödyntämällä skaalaetuja sekä välttämällä osaoptimointia. Yhtiö ei liiketoiminnassaan tavoittele voiton tuottamista. Yhtiön tulee jatkuvasti parantaa toimintaansa ennalta määriteltyjen toiminnan mittareiden mukaan liittyen muun muassa kustannustehokkuuteen, laatuun ja asiakastyytyvyyteen. Omistajat määrittelevät mittarit omistajastrategiassa tai muuten erikseen.

Yhtiö ja sen konserniyhtiöt voivat hankintalain asettamissa rajoissa tuottaa palvelumyyntiä konsernin ulkopuolisille tahoille. Konserniyhtiöt voivat myös hankkia palveluita konsernin ulkopuolelta. Keskeistä kuitenkin on, että yhtiön kaikessa toiminnassa turvataan mahdollisuudet sidosyksikköhankintoihin sen ja omistajien välillä ja/tai horisontaaliseen yhteistyöhön perustuvat järjestelyt niin yhtiön omistajien kuin HSL:n ja Länsimetro Oy:n kanssa.

Perustettaessa yhtiö toimii yhtenä kokonaisuutena, mutta yhtiö on vaurauduttu muuttamaan konsernirakenteiseksi siinä vaiheessa, kun muiden omistajien (ensi vaiheessa Vantaa) omistusosuus kasvaa niiden tehdessä sitovia päätöksiä kaupunkiraideliikennehankkeistaan ja alkaessaan toteuttaa niitä. Yhtiö myös omistaa pääosin nykyisten HKL:n taseessa olevien tytäryhtiöiden osakkeet.



Ensi vaiheessa kokonaisuutena toimiva yhtiö organisoituu liikennöintiyksikköön, kunnossapitoyksikköön, omaisuudenhallintayksikköön, hankeyksikköön, talous- ja toiminnanohjausyksikköön sekä henkilöstö ja liiketoiminnan tuki -yksikköön. Myöhemmin yhtiön jakautuessa konsernirakenteiseksi muodostetaan emoyhtiö (hallinto- ja omaisuudenhallintapalvelut, tytäryhtiöiden omistaja), omaisuustytäryhtiöt (ei henkilökuntaa vaan esimerkiksi rata-, asema- ja kalusto-omaisuus sekä muu joukkoliikenneinfra) ja palveluntuottajatytäryhtiöt (liikennöinti- ja kunnossapitopalvelut).

Emoyhtiön roolina konsernissa on tuottaa ja kehittää kestävä liikkuksen palveluita omistajakuntien tavoitteiden mukaisesti. Se tarjoaa hallinto- ja omaisuudenhallintapalveluja konserniyhtiöille sekä hankintalain puitteissa muille asiakkaille sekä hallinnoi liikennöintisopimuksia konsernista ulospäin.

Liikennöintitytäryhtiö tuottaa emoyhtiön kautta HSL:lle ja hankintalain puitteissa halutessaan muille tilaajille kuljettaja- ja valvomopalveluita kustannustehokkaasti ja laadukkaasti.

Kunnossapitotytäryhtiö tarjoaa laadukkaasti ja tehokkaasti huolto- ja ylläpito- sekä rakennuspalveluita konsernin omaisuusyhtiöille sekä hankintalain puitteissa muille asiakkaille.

RV Kalusto ja Varikko -tytäryhtiö ylläpitää ja kehittää raitiovaunukalustoa ja -varikoita ja vuokraa niitä emoyhtiön kautta HSL:lle ja hankintalain puitteissa muille toimijoille läpinäkyvästi ja tavoittelematta voittoa, mutta kyeten kattamaan investointivelvoitteensa ja kehittämään toimintansa.

RV-rata-tytäryhtiö ylläpitää ja kehittää raitiotieinfra- ja muuta omaisuutta ja vuokraa sitä emoyhtiön kautta kaupungeille tavoittelematta voittoa, mutta kyeten kattamaan investointivelvoitteensa ja kehittämään toimintansa.

Metro-tytäryhtiö ylläpitää ja kehittää metro-omaisuutta ja vuokraa sitä emoyhtiön kautta HSL:lle (kalusto ja varikot) ja kaupungeille (infra) tavoittelematta voittoa, mutta kyeten kattamaan investointivelvoitteensa ja kehittämään toimintansa. Siltä osin kuin yhtiö vuokraa metroasemilla sijaitsevia liiketiloja ulkopuolisille tahoille, vuokraus tapahtuu markkinaehtoisesti, jotta varmistetaan kilpailuneutraaliteettiä ja valtioneuvoston telyyn liittyvien reunaehtojen täyttyminen.

Suomenlinnan Liikenne Oy tarjoaa lauttaliikenteen liikennöintipalveluita HSL:lle emoyhtiön kautta ja lisäksi ylläpitää ja kehittää käyttämänsä kalustoa.



Osakassopimuksen liitteeksi tuleva yhtiön liiketoimintasuunnitelma-luonnos on liitteenä 7.

Yhtiön talousmalli, investointien rahoittaminen sekä infravuokran periaatteet

Yhtiön pääasialliset liiketoimintatulot (liikevaihto) muodostuvat a) HSL:n maksamista liikennöintikorvauksista, joilla katetaan kaupunkiraideliikenteen liikennöinnin, liikenteenohjauksen, kaluston hallinnan, kunnossapidon ja varikoiden kustannukset, b) Helsingin kaupungin maksamasta infravuokrasta, joka kattaa yhtiön hallinnoiman joukkoliikenteen infraruktuurin elinkaaren aikaiset investointi-, ylläpito- ja kehityskustannukset sekä c) mainosmyynnistä, liike- ja muiden tilojen vuokrauksesta kolmansille osapuolille sekä kunnossapito-, asiantuntija- ja muiden palveluiden myynnistä, mm. Länsimetro Oy:lle sekä Espoon kaupungille.

Yhtiön menot koostuvat henkilöstö- ja hallintomenoista, materiaali- ja palveluostoista, maanvuokrasta ja kiinteistöveroista sekä investoinneista tehtävistä poistoista ja investointien rahoittamisesta tulevista korkomenoista.

HSL:n liikelaitokselle maksamien liikennöintikorvausten veloitusperuste tai muut olennaiset sopimusehdot eivät muutu. Sen sijaan yhtiöittäminen muuttaa yhtiön infraomaisuudesta perittävien korvausten veloitusmekanismia infrakorvauksesta ja -tuesta infravuokraksi.

HSL:n infrasopimus on lähtökohtaisesti HSL:n ja kuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten jaosta. Infran kuluihin lukeutuu joukkoliikenneinfran pääoma- sekä hallinto- ja käyttökulut. Tällä hetkellä liikelaitosmuotoinen HKL edustaa Helsingin kaupunkia HSL:n infrasopimuksen osapuolena ja veloittaa infrakorvauksen suoraan HSL:ltä. Infrakorvaus vähennettynä korkokomponentilla ei riitä kattamaan kaikkia infran menoja. Kattaakseen loput infran todellisista kustannuksista, Helsingin kaupunki maksaa HKL:lle infratukea, jonka suuruus määritellään talousarviossa.

HKL:n yhtiöittämisen ja yhtiön omistuspohjan laajenemisen myötä HSL:n infrasopimus ja siihen liittyvät rahavirrat siirtyvät yhtiön hallinnoiman infran osalta Helsingille vastaavasti kuin muissa kunnissa (esim. Espoo ja länsimetro). Infrakorvauksen siirtyessä kunnille, yhtiön ja kaupunkien välillä kulut peritään infravuokran muodossa. Yhtiömallissa HSL:n maksama infrakorvaus siis maksetaan Helsingin kaupungille, joka puolestaan maksaa infran kokonaiskustannukset kattavaa vuokraa kaupunkiliikenneyhtiölle. Yhtiön taloudellisessa mallinnuksessa lähtökohta on, että Helsingin kaupungin maksamat ns. infravuokrat pysyvät suuruudeltaan samalla tasolla HSL:n liikelaitokselle nykyisin suoraan kohdistettujen infrakorvausten sekä kaupungin HKL:lle maksuman infratuen kanssa.

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



Infravuokran periaatteet

Yhtiön kaupungilta perimä infravuokra koostuu pääomavuokrasta sekä ylläpitovuokrasta.

Pääomavuokra:

- infraomaisuuden poistoista 100 %,
- infralainojen koroista ja takauspalkkioista 100 %,
- mahdollisten kiinteistöyhtiöiden pääoma- ja rahoitusvastikkeista 100 %,
- poistot sisältävät myös mahdolliset arvonalenemat tai alaskirjaukset, jolloin hankkeiden syntyneet kustannukset (esim. suunnittelukustannukset) saadaan katettua, jos hanke päätetään suunnittelu- vaiheessa keskeyttää.

Ylläpitovuokra:

- talousarviossa vahvistettava summa, joka kattaa yhtiön hallinto- ja ylläpitokulut. Kulut voivat sisältää kehittämiskuluja, joita ei aktivoida hankkeille,
- summassa huomioidaan mahdollisten yhtiön omistamien kiinteistöyhtiöiden ylläpitovastikkeet,
- yhtiön voittoa tavoittelemattomuus mahdollistaa, mikäli esim. ylläpitovuokra poikkeaa merkittävästi toteutuneista kustannuksista, että yhtiön on mahdollista palauttaa osa vuokrasta tai vastaavasti sopia lisävuokrasta.

Kaupungin ja kaupunkiliikenneyhtiön välinen infravuokrasopimus laaditaan myöhemmin erikseen.

Investointien rahoittaminen

Yhtiö järjestää lähtökohtaisesti itse oman rahoituksensa markkinaehtoisesti. Sen ottamia lainoja kaupunkiomistajat voivat kuitenkin taata niin, että takauksesta peritään markkinakäytäntöjen mukainen takauspalkkio. Takauspalkkion suuruuden on tehdyissä talouslaskelmissa oletettu olevan 0,09 %. Tämä on keskimääräinen palkkiotaso, jolla kuntaomistajat Suomessa ovat taanneet omistamiensa yhtiöiden lainoja viime vuosina. Vaihtoehtoisesti kaupunkiomistajat voivat lainoittaa yhtiön investointeja.

Yhtiön omistajatuloutus

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



HKL:n yhtiöittämisen valmistelu on lähtenyt lähtökohtaisesti siitä, että yhtiöittämisen vaikutus kaupungin talouteen olisi mahdollisimman neutraali verrattuna tilanteeseen, että yhtiötä ei perustettaisi ja tehtävien hoitamista jatkaisi liikelaitosmuotoinen HKL.

Nykymuodossaan liikelaitos maksaa vuosittain 4,7 miljoonaa euroa korkoa kalusto- ja varikkopääomalle, jonka kaupunki on luovuttanut sen käyttöön ja edelleen HSL:n liikennöintitarkoitukseen. Yhtiömuodossa peruspääoman korkoa ei makseta, mutta kaupunki saa yhtiön toiminnan kautta vastaavan summan uusista tuloeristä, jotka muodostuvat aiemmin perimättömistä takauspalkkiosta, kiinteistöveroista sekä maanvuokrista. Yhtiö ei tavoittele toiminnassaan voittoa, eikä maksa osinkoa omistajilleen.

Yhtiön taloutta koskevat laskelmat sekä kaupungin ja yhtiön välinen velkakirjaluonnos ovat liitteinä 8–12.

Infrainvestointien päätöksentekomalli

Yhtiön investointien päätöksentekomalli voidaan jakaa kolmeen eri osaan: a) suuriin, pitkän aikavälin kaupunkikehitysinvestointeihin, b) olemassa olevaan omaisuuteen kohdistuviin investointeihin sekä c) muihin kuin infravuokravaikutteisiin investointeihin.

Suurten, pitkän aikavälin kaupunkikehitysinvestointien (esim. bulevardien raitiotiehankeet) suunnittelu tapahtuu osana kaupungin talouden ja toiminnan suunnittelua. Yhtiö valmistelee ja ylläpitää yhdessä kaupunkiympäristön toimialan sekä kaupunginkanslian kanssa kaupunkikehitysinvestointien tilannekuvaa, jonka perusteella kaupunki linjaa hankkeiden kustannuksista ja ajoituksesta 10-vuotisella suunnitelmakaudella osana kaupungin talousarvioprosessia. Tällä perusteella yhtiön toteutettavaksi suunnitellut investoinnit eivät ole mukana kaupungin omassa investointisuunnitelmassa, vaan näiden taloudellinen vaikutus näkyy kaupunkiympäristön toimialan talousarvioesityksessä pitkävaikutteisina vuokrakuluina (arvioidut pääoma- sekä käyttökulut / infravuokra). Kaupunki sopii hankkeiden valmistelun käynnistämisestä ja työnjaosta yhtiön kanssa. Investointien hankesuunnitelmat hyväksytään kaupunkiympäristölautakunnassa, kaupunginhallituksessa tai kaupunginvaltuustossa kaupungin päätösvaltarajojen mukaisesti.

Olemassa olevaan infraomaisuuteen kohdistuvien investointien päätöksenteko tapahtuu osana toimialan talousarvion hyväksyntää tai erillisinä päätösinä kaupungin toimivaltarajojen mukaisesti. Investoinnit eivät näy kaupungin taseessa, vaan pitkävaikutteisina vuokrakuluina kaupunkiympäristön toimialan budjetissa. Investointien hankesuunnitelmat hyväksytään kaupunkiympäristölautakunnassa, kaupunginhalli-



tuksessa tai kaupunginvaltuustossa kaupungin päätösvaltarajojen mukaisesti.

Muiden kuin infravuokra- ja investointien, kuten kalustoinvestointien, tuotannollisten laitteiden investointien ja liiketilainvestointien, osalta yhtiö neuvottelee investoinneista ja näiden rahoituksesta suoraan vuokralaistahojen kanssa. Esimerkiksi kalustoinvestointien osalta yhtiö neuvottelee investoinneista kaluston vuokraajan eli HSL:n kanssa ja investointien päätöksenteko tapahtuu yhtiön hallituksessa. Merkittävässä investoinneissa päätökseen pyydetään kaupungin konserniohjeen mukainen ennakkokanta.

Kuvaus yhtiön investointien päätöksentekoprosessin pääperiaatteista on liitteenä 12.

Henkilöstövaikutukset

Yhtiöittämiseen liittyvä henkilöstön siirtosuunnitelma on valmisteltu HKL:n ja kaupunginkanslian yhteistyössä. Henkilöstön siirtyminen yhtiön palvelukseen tapahtuu liikkeenluovutuksen periaatetta noudattaen. Liikkeenluovutuksen piiriin kuuluvat kaikki 31.12.2021 vakinaisessa virka- tai työsuhteessa olevat henkilöt niistä toiminnoista, jotka siirtyvät perustettavaan yhtiöön. Määräaikaisessa työsuhteessa olevat henkilöt, joiden määräaikaisuuden peruste säilyy 31.12.2021 jälkeen, siirtyvät yhtiön palvelukseen aiemmin sovituksi määräajaksi samalla periaatteella kuin vakinaisessa palvelussuhteessa oleva henkilöstö. Palvelussuhteen ehdot säilyvät ennallaan siirtymätilanteessa pois lukien virkasuhteet, jotka muuttuvat työsuhteiksi. Yhtiön henkilöstömäärän arvioidaan olevan vuoden 2022 alussa noin 1 250 henkilöä.

HKL:n yhtiöittämistä valmisteltaessa on eri vaiheissa huolehdittu siitä, että henkilöstön kuuleminen varmistetaan ja että henkilöstölle tarjotaan ajantasaista tietoa prosessin etenemisestä ja uudesta kokonaisuudesta.

Henkilöstön eläke-etuudet järjestetään kunnallisen eläkelain tasoissa. Yhtiö tulee ottamaan eläkevakuutuksen Kevasta.

Yhtiö noudattaa kaupunkikonsernin tytäryhteisöjä koskevia henkilöstöpoliittisia periaatteita sekä konserniohjeen mukaista henkilöstöpolitiikkaa.

Konserniohjeen mukaan kaikki kaupungin tytäryhteisöt kuuluvat johonkin työnantajajärjestöön ja noudattavat järjestäytymisensä mukaista työehtosopimusta. Yhtiön hallitus päättää yhtiön järjestäytymisestä tältä osin. HKL:ssä on kuitenkin valmistelun aikana keskusteltu henkilöstön ja työnantajan kesken yhtiön liittymisestä Palvelualojen työnantajat



PALTA ry:n jäseneksi. Yhtiön työehtosopimuksiksi valikoituisi silloin Rautatiealan työehtosopimus kuljettamiseen ja kunnossapitoon liittyviin tehtäviin sekä Rautatiealan toimihenkilöitä koskeva työehtosopimus toimisto- ja asiantuntijatehtäviin. Toimihenkilöiden osalta sopimus voitaisiin tehdä yhtiölle omana sopimuksena, jolloin nykyiset henkilöstöjärjestöt voisivat säilyä neuvotteluosapuolina.

Rautatiealan sopimuksilla halutaan saada yhtiön toimialalle yleissitova työehtosopimus. Tampereen raitiovaunua operoidaan samalla työehtosopimuksella. Yleissitovalla sopimuksella voitaisiin varmistaa se, että kaikki nykyiset ja tulevat kaupunkiraideliikenteen toimijat toteuttaisivat samoja työehtoja, eikä kenelläkään olisi mahdollisuutta tavoitella kilpailuetua heikommilla työehdoilla. Yleissitovuus varmistaisi henkilöstölle sen, että perustettava yhtiö ei voisi tulevaisuudessa vaihtaa työehtosopimusta. Nykyisen ja uuden työehtosopimuksen väliset erot ansioissa kompensoitaisiin yhtiöön siirtyvälle henkilöstölle henkilökohtaisina tai ryhmäkohtaisina palkan lisiinä. Järjestöjen kanssa käydyissä keskusteluissa on löydetty tavat, joilla sopimusten aiheuttamat erot ansioissa voidaan kompensoida kustannusneutraalisti.

HKL:n henkilöstötoimikunta on käsitellyt yhtiöittämisasiaa 13.2.2019 lähtien jokaisessa kokouksessaan, yhteensä 27 kertaa. Yhtiöittämistä koskeneet varsinaiset käsittelyt HKL:n henkilöstötoimikunnassa olivat 24.3.2020 ja 1.4.2021. HKL:n työntekijöitä edustavien henkilöstöjärjestöjen henkilöstötoimikunnalle jättämät kaksi lausuntoa, 24.3.2020 ja 1.4.2021, ovat esityslistan liitteinä 13–14.

Kaupungin henkilöstötoimikunta käsitteli asiaa kokouksessaan 12.4.2021. Henkilöstötoimikunta merkitsi esittelyn ja asiasta käydyin keskustelun tiedoksi. Henkilöstötoimikunta totesi, että järjestöneuvottelukunta on antanut lausunnon HKL:n yhtiöittämisestä ja henkilöstön siirrosta. Lausunto liitettiin pöytäkirjaan. Henkilöstötoimikunta totesi yhteistoiminnan toteutuneen valmistelun tässä vaiheessa. Henkilöstötoimikunnan pöytäkirja ja sen liite ovat esityslistan liitteinä 15–16.

Henkilöstön siirtymistä koskevista periaatteista on neuvoteltu paikallisten työntekijäjärjestöjen, HKL:n ja kaupunginkanslian kesken. Käytyjen yhteistoimintaneuvottelujen pöytäkirjat ja henkilöstön siirtoa koskeva siirtomuistio ovat esityslistan liitteenä 17–19.

HKL:n mahdolliseen yhtiöittämiseen liittyen osa HKL:n henkilöstöstä, yhteensä 596 henkilöä, on maaliskuussa 2021 allekirjoittanut kaupungin kirjaamoon 3.6.2021 toimitetun vetoimuksen, jonka mukaan he vastustavat liikelaitoksen yhtiöittämistä sekä siihen liittyvää päätöksenteon valmistelua pandemiatilanteen vallitessa ja jopa pahentuessa.



Vetoomuksen allekirjoittajat vaativat HKL:n yhtiöittämisen päätöksenteon lykkäämistä. Vetoomus on liitteenä 20.

Kaupunkiliikenneyhtiön omistajastrategia

Kaupunkiliikenneyhtiölle on laadittu osana yhtiöittämisvalmistelua omistajastrategialuonnos, kuten muillekin kaupungin tytäryhteisöille vuoden 2021 alkupuolella.

Omistajastrategialuonnos on liitteenä 21. Päätöksen omistajastrategiasta tekee voimassa olevan konserniohjeen mukaisesti kaupunginhallitus.

Omistajastrategialuonnoksen mukaan kaupunkiliikenneyhtiö kuuluu kaupungin muihin kuin markkinaehtoisesti toimiviin tytäryhteisöihin ja sen tehtävänä on maksimoida yhteiskunnallista etua tuottamalla kestävä liikunnan palveluja, hallinnoimalla niihin liittyvää infraa, varikoita ja vaunukalustoa sekä toteuttamalla niihin liittyviä investointihankkeita Helsingin seudulla laadukkaasti, kustannustehokkaasti ja läpinäkyvästi. Yhtiö on kaupungille keskeinen väline kaupunkirakenteen kehittämiseen liittyvien maankäytöllisten ym. ratkaisujen mahdollistamisessa ja niihin liittyvien tavoitteiden toteuttamisessa. Yhtiö harjoittaa toimintaansa omistajiensa ja tilaajana toimivan Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän linjausten mukaisesti.

Yhtiön tarkoituksena ei ole tuottaa voittoa eikä se jaa omistajilleen osinkoa, vaan mahdollinen voitto on käytettävä yhtiön oman toiminnan tukemiseen ja kehittämiseen kaupunkikonsernin yhtiölle asettamat tavoitteet huomioon ottaen. Yhtiö kuuluu kaupungin konserniohjauksessa kaupunkiympäristön apulaispormestarin toimialaan.

Tavoitteiden osalta omistajastrategialuonnoksessa todetaan muun muassa, että yhtiö on toimialansa edelläkävijä Euroopassa (ml. elinkaaritehokkuus, kustannustehokkuus, vaikuttavuus ja vastuullisuus). Yhtiö kehittää osaamistaan ja palveluitaan jatkuvasti kaupunkistrategian tavoitteiden ja omistajien muiden tarpeiden toteuttamiseksi. Yhtiö toimii omistajiensa sidosyksikkönä, eikä osallistu joukkoliikenteen liikennöinnin mahdollisiin kilpailutuksiin tarjoajana. Myös HSL on yhtiöittämisestä antamassaan lausunnossaan pitänyt keskeisenä sitä, että yhtiö ja sen omistajat ilmoittavat markkinoiden tiedoksi, että yhtiön strategiaan ei tule kuulumaan osallistuminen julkisiin tarjouskilpailuihin, vaan se sitoutuu edistämään tasapuolisten kilpailujen markkinoiden kehittämistä

Kehittämislinjausten osalta omistajastrategialuonnoksessa lähdetään siitä, että tarkoituksena on, että yhtiö hallinnoi ja operoi koko pääkaupunkiseudun metroa länsimetron kakkosvaiheen valmistumisen jälkeen



Länsimetro Oy:n osakassopimuksen linjausten mukaisesti. Vantaan raittikahankkeen toteutumisesta riippuen yhtiön rakennetta kehitetään kohti konsernirakennetta ja yhtiön omistuspohjaa pyritään laajentamaan Helsingin seudulla olemassa olevien ja/tai tulevien raideliikenneyhteyksien mukaisesti.

Erityisinä yhtiön hallituksen kollektiivisen osaamisen alueina on tunnistettu joukkoliikenne-, infra-, huolto- ja kiinteistöliiketoiminta, investoinnit ja rahoitus sekä omaisuudenhallinta, kestävä kehitys ja vastuullisuus, henkilöstöjohtaminen sekä digitalisaatio ja automatisointi.

Omistajastrategialuonnoksessa määritellään yhtiölle keskeisiä tavoitteita, joita ovat asiakaskeskeisyys, vastuullisuus työnantajana, kustannustehokkuus ja tuotantovarmuus, Hiilineutraali Helsinki 2035 -ohjelman toteuttaminen sekä riittävä vakavaraisuus.

Yhtiön hallitus kuuluu palkkioryhmään A, jossa palkkiot päätetään kaupunginhallituksessa erikseen. Yhtiön hallituksen palkkiotaso on määriteltävy hyödyntäen muiden palkkioryhmään A kuuluvien tytäryhtiöiden, kuten Palmia Oy, palkkiotasoja sekä seudullisesti omistettujen yhtiöiden, kuten Oy Apotti Ab, palkkiotasoja.

Kaupunkiliikenneyhtiön perustamissopimus ja yhtiöjärjestys

Kaupunkiliikenneyhtiön perustamisen nopeuttamiseksi perustaminen toteutetaan yksinomaan Helsingin kaupungin päätösten perusteella ja Helsingin toimesta, joten Helsinki merkitsee kaikki yhtiön osakkeet perustamisen yhteydessä.

Perustamissopimuksen mukaan hallitukseen valitaan ensi vaiheessa vain ne kolme hallituksen jäsentä, jotka Helsingillä tulee olemaan osakassopimuksen perusteella oikeus nimetä hallitukseen. Hallitusta täydennetään Vantaan kaupungin nimeämällä henkilöllä ja kahdella kaupunkien yhdessä valikoimalla kaupunkiorganisaatioiden ulkopuolisella jäsenellä myöhemmin erikseen.

Yhtiöjärjestyksen mukaan perustettavan yhtiön toimialana on osana Helsingin kaupunkikonsernia tuottaa kestävä liikunnan palveluja, kuten metro-, raitio- ja lauttaliikenteen sekä kaupunkipyöräilyn palveluja Helsingin seudulla. Yhtiö rakennuttaa, hoitaa, ylläpitää, valvoo, vuokraa ja kehittää joukkoliikenteen infrastruktuuria ja siihen liittyviä tiloja ja toimintoja sekä tarjoaa näihin liittyviä palveluja.

Yhtiö toimii ympäristöasioissa vastuullisesti ja kestävä kehityksen periaatteiden mukaisesti. Yhtiö pyrkii toiminnassaan tehokkaaseen ja ympäristöä säästävään energiankäyttöön.



Yhtiö toimii julkisia hankintoja koskevan lainsäädännön mukaisesti omistajiensa sidosyksikkönä ja yhteishankintayksikkönä. Yhtiö toteuttaa sen vastuulla olevia yleisen edun mukaisia julkisia palveluja ensisijassa omakustannusperiaatteella muiden viranomaishankintayksiköiden kanssa yhteistyössä ja yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Yhtiöllä voi olla A-, B-, E-, F-, CP-, CK- ja DH-lajin osakkeita. Osakesarjojen avulla varmistetaan, että eri omistajatahot voivat omistaa ja rahoittaa vain niitä toimintoja, joihin he ovat osaltaan sitoutuneet. Osakesarjat mahdollistavat esimerkiksi Vantaan kaupungin mukaantulon yhtiön omistajaksi niin, ettei Vantaa tule omistamaan sellaisia kokonaisuuksia, jotka eivät liity suunnitteilla olevaan Vantaan raitiotiehankeeseen. Jokaisella A-, B-, E-, F-, CP-, CK- ja DH-lajin osakkeella on yksi (1) ääni. A-, B-, E-, F-, CP-, CK- ja DH-lajin osakkeilla on oikeus saada varojenjakona tai jako-osuutena yhtiötä purettaessa yhtiöstä vähintään summa, joka vastaa A-, B-, E-, F-, CP-, CK- ja DH-lajin osakkeen merkintähintaa lisättynä kyseiselle osakelajille tehdyillä sijoituksilla yhtiön vapaan oman pääoman rahastoon. A-, B-, E-, F-, CP-, CK- ja DH-osakesarjojen osakkeenomistajien kesken jaettavat varat jaetaan osakelajin omistusosuuksien suhteessa.

Yhtiön hallitukseen kuuluu yhtiöjärjestyksen mukaan vähintään kolme ja enintään kahdeksan jäsentä. Yhtiöllä on yksi tilintarkastaja ja yksi varatilintarkastaja. Jos tilintarkastajaksi valitaan hyväksytty tilintarkastusyhteisö, varatilintarkastajaa ei valita. Hallituksen ja tilintarkastajien toimikausi on kaksi vuotta.

Yhtiö noudattaa toiminnassaan Helsingin kaupungin kulloinkin voimassa olevaa konserniohjetta. Yhtiö pyrkii ottamaan toiminnassaan huomioon osakkeenomistajiensa kaupunkistrategioissa yhtiötä ja sen toimintaa koskevat osat sekä yhtiölle talousarvioissa mahdollisesti asetetut tavoitteet, osakkeenomistajien yksittäistapauksessa määrittelemän kaupunkikonsernin kokonaisedun sekä yleisen edun. Yhtiö pyrkii ottamaan toiminnassaan huomioon myös HSL:n järjestämälle liikenteelle asetetut tavoitteet.

Helsingin kaupungin pormestarilla, apulaispormestarilla ja kansliapäälliköllä sekä Vantaan kaupungin kaupunginjohtajalla ja henkilöstö- ja konsernijohtajalla on oikeus saada kaikki tarvitsemansa yhtiötä ja sen toimintaa koskevat tiedot. Tietojensaantioikeutta laajennetaan mahdollisten muiden osakkeenomistajien viranhaltijoille tarpeen mukaan.

Lisäksi yhtiöjärjestyksessä on muun muassa suostumus- ja lunastuslausekkeet.

Kaupunkiliikenneyhtiön osakassopimus

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



Helsingin ja Vantaan sekä yhtiön kesken tehtävän osakassopimuksen tarkoituksena on sopia niistä periaatteista, joita noudatetaan, kun HKL:n toimintaa ryhdytään harjoittamaan osakeyhtiömuodossa.

Osakassopimuksella Helsingin ja Vantaan kaupungit sopivat kaupunkiliikenneyhtiön ja mahdollisen myöhemmin muodostettavan kaupunkiliikennekonsernin hallinnosta, päätöksenteosta, toiminnan järjestämisestä, osakkeiden omistuksesta sekä osakkaiden oikeuksista ja velvollisuuksista suhteessa toisiinsa ja yhtiön omistukseen.

Osakassopimuksessa todetaan, että kaupunkiliikenneyhtiön toiminta liittyy hankintalainsäädännössä tarkoitettuun horisontaaliseen yhteistyöhön, jonka osapuolia ovat tässä vaiheessa yhtiö, sen osakkeenomistajat, HSL ja Länsimetro Oy. Yhteistyön osapuolet harjoittavat horisontaalista yhteistyötä julkisina hankintayksikköinä toteuttaakseen niiden vastuulla olevat yleisen edun mukaiset julkiset palvelut. Kaikki horisontaalisen yhteistyön osapuolet ovat julkisia viranomaishankintayksiköitä, joiden väliseen yhteistyöhön ei erityisalojen hankintalain 26 §:n ja hankintalain 16 §:n nojalla sovelleta kyseisiä lakeja. Horisontaalista yhteistyötä toteutetaan vain yhteistyön osapuolten välillä niiden yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Osakassopimuksen mukaan yhtiön toiminnan alkaessa se harjoittaa sille erillisen sopimuksen mukaisesti siirtynyttä osaa HKL:n toiminnasta. Omistajat kehittävät yhtiön toimintaa siten, että tulevaisuudessa yhtiö toimii kaupunkiliikennekonsernin emoyhtiönä ja yhtiön liiketoiminta-alueet ja omaisuuserät on tarkoituksenmukaisella tavalla eriytetty erillisiin konserniyhtiöihin sen jälkeen, kun Vantaan kaupunki on tehnyt Vantaan ratikkaa koskevan hankepäätöksen, eikä ole ilmoittanut irtautuvansa yhtiöstä osakassopimuksessa määritellyllä perusteella. Osapuolten tavoitteena on, että pidemmällä aikavälillä yhtiön osakkaaksi tulisi muitakin kaupunkeja, mikäli se on seudullisen joukkoliikenteen tuottamisen ja kehittämisen näkökulmasta tarkoituksenmukaista.

Kaupunkiliikenneyhtiölle tullaan myöhemmässä vaiheessa siirtämään myös HKL:n harjoittama metroliiiketoiminta siirtohetkellä tarkoituksenmukaiseksi katsottavalla tavalla.

Osakkaiden tavoitteena on kehittää yhtiöstä seudullinen joukkoliikenne-toimija, jonka harjoitettavaksi voitaisiin siirtää nykyisten tai tulevien osakkaupunkien joukkoliikenteen harjoittamiseen liittyviä liiketoimintoja, muita kokonaisuuksia, hankkeita ja tehtäviä. Selvyyden vuoksi osakassopimuksessa todetaan, että yhtiö ei miltään osin korvaa HSL:n roolia seudullisen joukkoliikenteen tilaajaviranomaisena, ja HSL vastaa jatkossakin joukkoliikenteen järjestämisen suunnittelusta.



Jos joukkoliikenteen lainsäädännössä, toteuttamisrakenteissa, HSL:n asemassa, tai muussa vastaavassa asiassa tapahtuu merkittäviä yhtiön toimintaan vaikuttavia muutoksia, osakkaat neuvottelevat tarvittavista muutoksista yhtiön liiketoimintaan.

Yhtiön osakkeet jakautuvat yhtiön perustamishetkellä A-, B-, CP-, CK-DH-, E- ja F-sarjojen osakkeisiin. Eri osakesarjojen tarkoituksena on järjestää yhtiön tai sen konserniyhtiöiden rahoitus osakassopimuksessa tarkemmin määritetyllä tavalla.

Kaupunkiliikenneyhtiö ja sen konserniyhtiöt rahoittavat juoksevan toimintansa ensisijaisesti tulo-rahoituksella ja vieraan pääoman ehtoisesella rahoituksella. Osakassopimuksessa on sovittu lisäksi osakkaiden rahoitusvelvollisuudesta rahoittaa viimesijaisena keinona yhtiön tai sen konserniyhtiöiden toimintaa. Yhtiön tulee tekemissään sopimuksissa ja hinnoittelussaan pyrkiä siihen, ettei yhtiön toiminnan tarkoitus vaarannu eikä tappiota synny, ja esimerkiksi konsernin sisäisten palveluveloitusten sekä sisäisen rahoituksen kustannuksen kautta ohjata myös konserniyhtiöidensä toimintaa siten, ettei niiden toiminnassa aiheutuisi tappiota. Yhtiö ja sen konserniyhtiöt ovat velvollisia suunnittelemaan toimintaansa pitkäjänteisesti ja huolehtimaan varainhoidostaan huolellisesti.

Osakkaat sitoutuvat kuitenkin osakassopimuksessa siihen, että mikäli yhtiön tai konserniyhtiön juoksevan toiminnan seurauksena syntyisi osakassopimuksessa tarkoitettua tappiota johonkin yhtiön toiminnan osa-alueeseen liittyen, tulevat osakkaat tekemään tappion kattamiseksi oman pääoman ehtoisen sijoituksen yhtiöön. Tappio katetaan osakesarjakohtaisesti siten, että tappio kohdistetaan tietylle osakesarjalle sen mukaan, missä yhtiön tai konserniyhtiön toiminnassa tappio on syntynyt. Osakkaat vastaavat tappion kattamiseksi tehtävästä oman pääoman ehtoisesesta sijoituksesta kyseisen osakesarjan omistusosuuksien suhteessa kaikissa muissa osakesarjoissa paitsi CP-sarjassa, jossa tappio katetaan linjakilometrien suhteessa.

Yhtiön ja sen konserniyhtiöiden mahdolliset investoinnit rahoitetaan ensisijaisesti lainarahoituksella ja toissijaisesti osakkaiden yhtiön kautta tekemillä pääomasijoituksilla. Lainarahoitus pyritään järjestämään rahoituslaitoksista normaalein ehdoin yhtiön tai sen konserniyhtiön omin vakuuksin. Osakkaat voivat yhtiön esityksestä myös myöntää lainarahoitusta tai antaa omavelkaisia takauksia erillisten päätösten mukaisesti. Investoinnit rahoitetaan osakesarjakohtaisesti siten, että investoinnin rahoitus kohdistetaan tietylle osakesarjalle sen mukaan, missä yhtiön tai konserniyhtiön toiminnassa investoinnin rahoitusta edellytetään.



Rahoituksen osalta poikkeus on CP-osakesarja, jota tulevat omistamaan sekä Helsinki että Vantaa. Pikaraitiotiekaluston ja -varikkojen investointeja koskeva rahoitusvelvollisuus jakautuu CP-osakesarjan sisäisesti siten, että kumpikin osakkaana oleva kaupunki rahoittaa ja takaa pikaraitiotiekaluston ja -varikon investointikustannukset sen mukaisesti, kumman kaupungin alueella harjoitettavaan liikennöintiin investointi kohdistuu. Siltä osin kuin kyse on investoinneista, joiden vaikutukset eivät kohdistu pelkästään yhden kaupungin alueelle, Helsinki ja Vantaa vastaavat rahoituksesta yhdessä linjakilometrien suhteessa.

Osakassopimuksessa on sovittu päätöksistä, jotka edellyttävät osakkeenomistajan nimenomaista suostumusta. Kaupunkiliikenneyhtiön tai sen konserniyhtiön yhtiökokouksen tai hallituksen tulee ennen lopullista sitovaa päätöksentekoa hakea osakkaana olevan kaupungin etukäteinen suostumus aina, kun kyse on sellaisista investoinneista, joiden taakausvastuu tai rahoitusvelvollisuus on kyseisellä osakkaalla.

Osakassopimuksessa määritellään asiat, joista yhtiön yhtiökokouksessa pitää päättää yksimielisesti. Niitä ovat muun muassa yhtiöjärjestyksen muuttaminen, yhtiön toiminta-ajatuksen, liiketoimintasuunnitelman tai toiminnan olennainen muuttaminen, omistus pohjan laajentaminen sekä pikaraitioteiden toiminnan kannalta erittäin merkittävät järjestelmätason investointien investointiperiaatteet ja investointiraamit.

Osakkaat järjestävät vähintään kolme kertaa vuodessa osakkaiden kokouksen, jonka tarkoituksena on antaa yhtiölle ja konserniyhtiöille omistajaohjaukseen liittyviä ohjeita ja suosituksia.

Osakassopimuksessa määritellään yhtiön hallituksen valintaan liittyvät nimeämisoikeudet. Helsingillä on yhtiön perustajana oikeus nimetä hallitukseen kolme jäsentä, joista yksi puheenjohtajaksi, ja Vantaalla kahden omistajan tilanteessa oikeus nimetä yksi hallituksen jäsen. Lisäksi Helsinki ja Vantaa nimittävät yhteistyössä hallitukseen kaksi kaupunkiorganisaatioiden ulkopuolista jäsentä.

Osakassopimuksen mukaan tietyt yhtiön kannalta merkittävät päätökset edellyttävät hallituksen yksimielistä päätöstä. Näitä ovat muun muassa konsernistrategian vahvistaminen ja muuttaminen, yhtiön huomattavat sopimukset ja investoinnit, jotka eivät kuitenkaan edellytä omistajan tai omistajien hyväksyntää, merkittävät kustannustehokkuuteen ja laatuun liittyvät kysymykset sekä toimitusjohtajan valinta ja erotaminen.

Osakassopimuksessa määritellään myös konsernirakennetilanteeseen liittyen kaupunkiliikenneyhtiön konserniyhtiöiden hallitusten nimeäminen. Hallitukseen valitaan ensisijaisesti yhtiön tai sen muun konserniyh-



tiön toimivaan johtoon kuuluvia henkilöitä tai kaupunkiliikenneyhtiön osakkaiden palveluksessa olevia viranhaltijoita.

Osakassopimuksen mukaan Vantaan kaupungilla on oikeus irtautua kaupunkiliikenneyhtiön omistuksesta, mikäli Vantaan ratikka ei toteudu, tai Vantaa päättää olla erityisestä perustellusta syystä siirtämättä mitään Vantaan ratikan toteutukseen liittyviä suunnitelmia, oikeuksia, velvollisuuksia, varoja tai velkoja kaupunkiliikennekonserniin ja Vantaa päättää olla tekemättä ratikan kalustohankintoja kaupunkiliikennekonsernin kautta esimerkiksi tilanteessa, jossa Verohallinnon ennakkoratkaisujen perusteella em. toimenpiteistä aiheutuisi merkittäviä verokustannuksia, Vantaan ja HSL:n välillä ei saavuteta yhteisymmärrystä Vantaan ratikkaan liittyvien kustannusten jakautumisesta, tai Vantaan ratikan rahoituksesta ei päästä sopimukseen yhtiön ja Vantaan kaupungin välillä. Vantaalla on irtautumisoikeus yhtiöstä myös silloin, jos yhtiö ei käynnistä osakassopimuksen mukaista konsernirakenteen muodostamista viimeistään sopimuksessa määriteltävässä määräajassa.

Siemens-oikeudenkäyntiin liittyen osakassopimuksessa sovitaan, että kaikki HKL:n ja Länsimetro Oy:n sekä Siemens Osakeyhtiön ja Siemens SAS:n välisestä riita-asiasta mahdollisesti aiheutuvat oikeudet, velvollisuudet ja vastuut, mukaan lukien mahdolliset vahingonkorvausoikeudet, säilyvät Helsingin kaupungilla, eivätkä nämä oikeudet tai velvollisuudet siirry miltään osin kaupunkiliikenneyhtiölle, sen tytäryhtiöille tai muille osakkaille. Yhtiö sitoutuu kuitenkin osaltaan myötävaikuttamaan kyseisen riita-asian käsittelyyn esimerkiksi antamalla pyydettyäessä tarvittavia tietoja.

Helsingin kaupungin osalta osakassopimuksen hyväksymisestä päätetään erikseen kaupunginhallituksen konsernijaostossa hallintosäännön 8 luvun 3 §:n mukaisesti. Osakassopimusluonnos on liitteenä 22.

Yhtiön hallinto perustamisvaiheessa ja operatiivisen toiminnan käynnistyttyä

Perustettavan kaupunkiliikenneyhtiön toiminnan käynnistäminen on suunniteltu kaksivaiheiseksi. Ensi vaiheessa syys-lokakuussa 2021 on tarkoitus perustaa osakeyhtiö, joka huolehtii yhtiön toiminnan käynnistämiseen liittyvistä käytännön toimenpiteistä ja niihin liittyvistä sitoumuksista.

Hallituksen jäsenten nimeämistä koskeva asia tuodaan konsernijaoston päätettäväksi erikseen. Vuodenvaihteeseen jatkuvan ylösajovaiheen ajaksi yhtiön toimitusjohtajaksi valitaan oman toimen ohella HKL:n nykyinen toimitusjohtaja.

Yhtiöittämissuunnitelman mukaan perustettava yhtiö aloittaa täysipainoisesti toimintansa 1.1.2022, joskin tarkka aloitusajankohta riippuu sii-



tä, missä ajassa Patentti- ja rekisterihallitus käsittelee yhtiön rekisteröinnin. Tätä toista vaihetta varten yhtiön on tarkoitus pitää marrasjoulukuussa 2021 ylimääräinen yhtiökokous, jossa päätetään muun muassa:

- osakeannista Helsingin ja Vantaan kaupungeille,
- osakkeiden merkintähinnan maksamisesta Helsingin osalta siirrettävän liiketoiminnan käsittävällä apporttiomaisuudella ja Vantaan osalta rahana sekä
- muista tarvittavista toiminnan siirtämiseen ja kaupunkiliikenneyhtiön varsinaisen toiminnan aloittamiseen liittyvistä yhtiökokouksen päättäviin kuluista asioista.

Yhtiön täysipainoisen toiminnan alkaessa liikenneliikelaitoksen toimitusjohtaja siirtyy yhtiön kokopäiväiseksi toimitusjohtajaksi aiempia yhtiöittämiä ja säätiöittämiä vastaavalla tavalla ja jäljelle jäävään liikenneliikelaitokseen valitaan uusi oman toimen ohella toimiva toimitusjohtaja. Liikelaitoksen toimitusjohtajan valinnassa otetaan huomioon liikelaitoksen ja kaupunkiliikenneyhtiön väliseen suhteeseen liittyvät esteellisyysnäkökulmat.

Verovaikutukset

Liikelaitosmuodossa toimiessaan liikenneliikelaitos ei ole maksanut tuloksestaan tuloveroa eikä rakennuksistaan kiinteistöveroa. Kaupunkiliikenneyhtiö sen sijaan maksaa osakeyhtiönä mahdollisesta verotettavasta tuloksestaan tuloveroa kulloinkin voimassa olevan yhteisöverokannan mukaan. Omistamistaan rakennuksista yhtiö maksaa kiinteistöveroa.

HKL:n mahdolliseen yhtiöittämiseen liittyen verottajalta haettiin ennakokantaa elinkeinoverolain (360/1968) 52 d §:ssä tarkoitetun liiketoimintasiirron soveltumisesta suunniteltuun yhtiöittämiseen. Tuloverotukseen liittyviä ennakkoratkaisuja haettiin erikseen muuta kuin metrotoimintaa koskevan liiketoimintasiirron toteuttamisesta sekä jäljelle jäävän metrotoimintoja hoitavan HKL:n toimintaa koskevan myöhemmän liiketoimintasiirron toteuttamisesta. Lisäksi ennakkoratkaisuhakemus haettiin liiketoimintasiirtoon liittyvistä arvonlisäverotuksen tulkinnoista.

Verohallinnon 20.5.2021 antaman ennakkoratkaisun mukaan kaupungin siirtäessä HKL:n muun kuin metroon liittyvän liiketoiminnan varoineen, velkoineen sekä varauksineen perustettavalle kaupunkiliikenneyhtiölle siirtyvän omaisuuden hankintamenojen vähentämiseen sovelletaan elinkeinoverolain 52 d §:ää ja kysymyksessä katsotaan olevan mainitussa lainkohdassa tarkoitettu liiketoimintasiirto. Samassa



ennakkoratkaisussa Verohallinto otti kantaa myös siihen, että elinkeinoverolain 52 d § soveltuu myös mahdollisiin varojen, velkojen ja varusten siirtämiseen suunnitellun konsernirakenteen muodostamiseksi myöhemmässä vaiheessa. Ennakkoratkaisu koskee verovuosia 2021 ja 2022.

Liiketoimintasiirron myötä yhtiöittämisestä ei aiheutuisi infraomaisuuteen liittyvää merkittävää varainsiirtoveroseuraamusta. Linjaus on tältä osin erilainen kuin verottajan tulkinta vuonna 2014 HKL:n mahdollista yhtiöittämistä koskeneen selvityksen yhteydessä.

Metrotoimintaan liittyen Verohallinto antoi 20.5.2021 osittain kielteisen ennakkoratkaisun. Verohallinnon mukaan elinkeinoverolain 52 d §:ää ei voida soveltaa ennakkoratkaisuhakemuksessa kuvattuun tilanteeseen, koska hakemuksen mukaan metrotoimintaan kohdistuneet velat eivät olisi siirtyneet siirrossa teknisenä välineenä käytettävälle metroyhtiölle vaan suoraan kaupunkiliikennekonsernin emoyhtiölle kaupunkiliikenneyhtiölle.

Verohallinnolle toimitettiin uusi ennakkoratkaisuhakemus Metroa koskevaan liiketoimintaan liittyen, jossa lähdettiin siitä, että toimintaan liittyvät velat siirtyvät muodostettavan metroyhtiön mukana kaupunkiliikenneyhtiölle. Verohallinto antoi asiassa myönteisen ennakkoratkaisun 11.6.2021. Ennakkoratkaisu koskee verovuosia 2021 ja 2022.

Verohallinnolta pyydettiin myös jo tässä vaiheessa ennakkoratkaisua siitä, miten verotuksessa käsitellään kaupunkiliikenneyhtiön myöhemmin toteutettavaksi suunniteltua ja osakassopimusluonnoksessa kuvattua konsernirakenteeseen siirtymistä. Verohallinnon 20.5.2021 antaman myönteisen ennakkoratkaisun mukaan konsernirakenteeseen siirtymiseen liittyviin jakautumisiin ja sulautumiseen sovelletaan elinkeinoverolain 52 b §:n ja 52 c §:n säännöksiä. Ennakkoratkaisu koskee verovuosia 2021 ja 2022.

Arvonlisäverotusta koskevan Verohallinnon 29.4.2021 antaman ennakkoratkaisun mukaan liiketoimintakokonaisuuden siirtämiseen kaupunkiliikenneyhtiölle sovelletaan arvonlisäverolain (1501/1993) 19 a §:n säännöksiä. Samoin kaupunkiliikenneyhtiön siirtäessä toimintoja mahdollisesti eteenpäin omalle tytäryhtiölleen. Kyseessä olevia yritysjärjestelyjä ei pidetä arvonlisäverollisina myynteinä. Konsernirakenteen muodostamisen yhteydessä toteutettavat jakautumiset ja sulautuminen puolestaan jäävät arvonlisäverolain soveltamisalan ulkopuolelle siten, ettei niistä aiheudu arvonlisäveron suoritusvelvollisuutta. Ennakkoratkaisu koskee verovuosia 2021 ja 2022.

Edellä mainittujen järjestelyn toteuttamista koskevien ennakkoratkaisujen lisäksi valmistelun aikana haettiin erikseen Verohallinnon ennako-



ratkaisuja kaupunkiliikenneyhtiön/-konsernin toiminnan aikaisiin verokysymyksiin liittyen.

Kaupunkiliikennekonsernin toimintamalliin ja taloudenpitoon liittyen Verohallinnolta haettiin ennakkoratkaisua siitä, käsitelläänkö kaupunkiliikenneyhtiön osakkeenomistajien yhtiöön mahdollisesti tekemiä pääomasijoituksia yhtiön verotuksessa elinkeinoverolain 6 §:n 1 mom. 2 kohdan tarkoittamalla tavalla verottomana tulona, jos kaupunkiliikenneyhtiö sijoittaa saamansa pääomasijoitukset edelleen omille tytäryhtiöilleen. Verohallinto antoi asiassa myönteisen ennakkoratkaisun 19.8.2021. Ennakkoratkaisu koskee verovuosia 2021 ja 2022.

Verottajalta saatujen ennakkoratkaisujen perusteella suunnitellun yhtiöittämisen toteuttamiselle ei ole verotuksellisia esteitä.

Riskienhallinta ja vakuutukset

Perustettava kaupunkiliikenneyhtiö noudattaa kaupunginhallituksen 13.1.2020, 20 §, hyväksymää ohjetta ”Sisäinen valvonta ja riskienhallinta Helsingin kaupunkikonsernissa”. Konsernitason ohjeistuksen pohjalta laaditaan tarkemmat yhtiökohtaiset ohjeet.

HKL on ollut mukana kaupungin vakuutusrahastossa, eikä ole sen vuoksi vakuuttanut omaisuuttaan. Sen sijaan liikelaitoksella on nimissä mm. keskeytysvakuutuksia, vastuuvakuutuksia ja liikennevakuutuksia.

Yhtiön tulevaa vakuutustarvetta on selvitetty osana yhtiöittämisvalmisteluja. Kaupunkiliikenneyhtiö päättää myöhemmin osana riskienhallintaansa omasta vakuutuspolitiikastaan, jossa määritellään yhtiön riskikantokykyyn suhteutettuna keskeytys-, vahinko- ja vastuuvakuutusten vakuutusmäärät ja omavastuuosuudet. Vakuutukset kilpailutetaan ennen yhtiön operatiivisen toiminnan käynnistymistä tai mahdollisimman pian sen jälkeen.

Yhtiöittämisen hankinta- ja valtiontukioikeudellinen tarkastelu

Jatkaessaan liikelaitoksen toimintaa yhtiömuodossa kaupunkiliikenneyhtiö ei toimi markkinoilla vaan tuottaa liikenteen järjestämiseen ja liikennöintiin liittyviä palveluita Helsingin ja Vantaan kaupungeille, jolloin siihen sovelletaan vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettua lakia (1398/2016, ”erityisalojen hankintalaki”).

Yhtiö on hankintayksikkö, jonka on kilpailutettava hankintansa. Edelleen yhtiötä voidaan pitää luonteeltaan viranomaishankintayksikkönä, joka on nimenomaisesti perustettu tyydyttämään sellaisia yleisen edun



mukaisia tarpeita, joilla ei ole teollista tai kaupallista luonnetta (erityisalojen hankintalain 5 §), ja joka voi myös samalla toimia Helsingin kaupungin määräysvallassa olevana sidosyksikkönä (erityisalojen hankintalain 25 §). Näin ollen kaupungin ja yhtiön välisiin hankintoihin ei sovelleta erityisalojen hankintalakia. Sama tilanne koskee myös yhtiön omistajaksi tulevaa Vantaan kaupunkia. Voidakseen toimia sidosyksikkönä vähintään 80 % kaupunkiliikenneyhtiön keskimääräisestä liikevaihdosta kolmelta vuodelta tulee muodostua toimituksista hankintayksiköille tai yhteisöille, joihin sillä on sidossuhde. Yhtiössä ei myöskään saa olla ulkopuolista pääomaa eikä se saa toimia markkinoilla.

Kaupunkiliikenneyhtiö, Helsingin ja Vantaan kaupungit, HSL sekä Länsimetro Oy muodostavat raideliikennepalveluiden osalta viranomais-hankintayksiköiden yhteistyöjärjestelyn, jossa niiden välisiin hankintoihin ei sovelleta erityisalojen hankintalakia, kun ne toteuttavat yhteistyössä ja yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi niiden vastuulla olevat yleisen edun mukaiset julkiset palvelut (erityisalojen hankintalain 26 §). Edellytyksenä on, että enintään 20 prosenttia yhteistyön piiriin kuuluvista palveluista tuotetaan muita kuin sopimuksen osapuolia varten. Horisontaalisen yhteistyön edellytysten säilyttäminen on keskeinen edellytys suunnitellun kaupunkiliikennekonsernin toimintamallin ja toimintaedellytysten säilyttämisen kannalta. Osakassopimuksen mukaan horisontaalinen yhteistyö kirjataan kaikkiin horisontaaliseen yhteistyöhön liittyviin sopimuksiin ja/tai horisontaalisen yhteistyön osapuolten välillä laaditaan erillinen horisontaalista yhteistyötä koskeva sopimus.

HSL toimii pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen tilaajaorganisaationa ja viranomaisena. HSL vastaa raitioliikenteen suunnittelusta ja tilaamisesta ja HKL liikenteen järjestämisestä HSL:n kanssa tekemänsä vuoden 2024 loppuun saakka voimassa olevan sopimuksen perusteella. HSL on perustettu pääkaupunkiseudun kuntien jätehuolto ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta annetun lain (829/2009) nojalla. Lain 3 §:ssä säädetään pääkaupunkiseudun kunnille velvollisuus hoitaa yhteistoiminnassa seudun joukkoliikenne. Lain perusteella HSL voi antaa toimialueellaan liikenteenharjoittajalle yksinoikeuden harjoittaa raitiotie- ja metroluokkennettä viidentoista vuoden ajaksi kerrallaan. Yksinoikeussopimuskausi HKL:n kanssa on siis voimassa vuodet 2010–2024.

HSL on arvioinut, että palvelusopimusasetus (PSA) ei sovellu tilanteissa, joissa kyse ei ole PSA-asetuksessa tarkoitettulla tavalla käyttöoikeussopimuksesta. PSA-asetuksen 5 artiklan mukaan julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tehdään asetuksessa vahvistettujen sääntöjen mukaisesti. Palveluja koskevat hankintasopimukset ja julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tehdään kuitenkin linja-autojen tai raitiovaunujen henkilöliikennepalvelujen osalta direktiiveissä säädettyjen menettelyjen mukaisesti, sikäli kuin sopimukset eivät ole kyseisis-



sä direktiiveissä määriteltyjä palveluja koskevia käyttöoikeussopimuksia. Vastaava tulkinta on vahvistettu myös oikeuskäytännössä.

Koska PSA-asetuksen ei sopimusten luonteesta johtuen katsota soveltuvan liikennöintihankintoihin, myöskään asetukseen perustuva yksinoikeusjärjestely ei tule kyseeseen. Kaupunkiraideliikennettä koskevien liikennöintipalveluiden osalta perustettavan yhtiön ja kaupunkien sekä HSL:n välinen sopimusjärjestely tulee perustumaan hankintalain sidosyksikkösääntelyä ja/tai horisontaalista yhteistyötä koskeviin poikkeuksiin.

Yhtiö ja/tai kaupunkiliikennekonserni voivat lähtökohtaisesti toimia sekä Helsingin kaupungin että Vantaan kaupungin sidosyksikköinä. Sidosyksikköasemaan liittyvien edellytysten on arvioitu voivan toteutua suunnitellussa mallissa, jossa kaupunkiliikenneyhtiön omistajia ovat vain Helsingin ja Vantaan kaupungit sekä mahdolliset muut myöhemmin omistajiksi tulevat kaupungit tai kunnat, joihin yhtiön ja sen konserniyhtiöiden toiminta kohdistuu.

Kaupunkiliikenneyhtiö tuottaa sopimuksen perusteella palveluita vain omistajapiirille tai yhteistyön piirissä oleville tahoille kilpailuttamisvelvollisuutta koskevan poikkeuksen perusteella (sidosyksikköasema, horisontaalinen yhteistyö), jolloin toiminta ei tapahdu kilpailutilanteessa markkinoilla. Myöskään kuntalain 126 §:n nojalla kunta ei hoida tehtävää kilpailutilanteessa markkinoilla ainakaan, jos kunta tuottaa lain perusteella omana toimintanaan palveluja kunnan asukkaille ja muille, joille kunnan on lain perusteella järjestettävä palveluja, tai, kun toiminta perustuu lakiin perustuvaan monopoliasemaan tai muodostaa luonnollisen monopolin tai tuottaa välittömästi näihin liittyviä palveluja.

Kilpailutilanteessa markkinoilla ei tapahdu myöskään sidosyksikkömuodossa tai horisontaalisena yhteistyönä harjoitettu yhteistoiminta. Kyse on lisäksi toiminnasta, jota Helsingin ja Vantaan kaupungit voisivat edelleen harjoittaa myös omana toimintanaan esimerkiksi liikelaitosmuodossa. Omistajastrategialuonnoksen mukaisesti yhtiön ei ole tarkoitus siirtyä kilpailuille markkinoille HSL:n kilpailuttaessa esimerkiksi Raide-Jokerin liikennöintiä. HSL on korostanut omana näkemyksenään, että kaupunkiliikenneyhtiön tai sen konserniyhtiöiden ei tulisi osallistua julkisiin tarjouskilpailuihin vaan toimia tasapuolisen kilpailun edellytysten edistäjänä.

HKL:n omistamien liikenneasemien tilavuokraustoiminta ei kuulu osaksi lakisääteistä joukkoliikennetoiminnan järjestämistä. Valtiontukisääntöjen mukaisesti tällaiseen toimintaan suuntautuva taloudellinen etu voi muodostua kielletyksi valtiontueksi. Komission käsitetiedonannossa kuitenkin katsotaan, että tällainen oheistoiminto ei välttämättä täytä val-



tiontuen kauppavaikutuskriteeriä: ”lähes yksinomaan muuhun kuin taoudelliseen toimintaan käytettäviin infrastruktuureihin liittyvien tavanomaisten palvelujen, kuten ravintoloiden, myymälöiden ja maksullisen pysäköinnin, julkisella rahoituksella ei yleensä ole vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, koska nämä palvelut eivät todennäköisesti houkuttele asiakkaita muista jäsenvaltioista ja niiden rahoituksella on todennäköisesti enintään marginaalinen vaikutus rajat ylittäviin investointeihin tai sijoittautumiseen”. Tilavuokrien tulee kuitenkin olla markkinaehtoisia, jotta varmistetaan, etteivät tilavuokralaiset voi muodostua valtiontukisääntelyssä tarkoitetuiksi tuensaajiksi.

Edellä läpikäytyin perustein kaupunkiliikenneyhtiön perustamiseen ja suunniteltuun myöhempään konsernirakenteeseen ei liity valtiontukia koskevia esteitä, koska yhtiö ei tosiasiallisesti toimi kilpailuilla markkinoilla. Yhtiön ja sen konserniyhtiöiden tulee kuitenkin ottaa toiminnassaan huomioon sidosyksikköhankintoihin, horisontaaliseen yhteistyöhön ja ulosmyyntiin liittyvät säännökset sekä rajoitteet. Lisäksi yhtiön sallitun ulosmyyntiosuuden puitteissa myymät palvelut tulee hinnoitella markkinaehtoisesti. Tämän tulee olla myös todennettavissa ko. toimintaa koskevan eriytetyn kirjapidon ja tuloslaskelmien perusteella.

Hallintosääntömuutokset

Kaupungin hallintosäännössä on liikenneliikelaitosta koskevia määräyksiä 2 luvun 9 §:ssä ja 13 §:ssä, 4 luvun 6 §:ssä, 5 luvun 7 §:ssä sekä 16 luvun 13 §:ssä ja 14 §:ssä.

HKL:n muun kuin metroon liittyvän toiminnan yhtiöittämisen toteutuksessa liikenneliikelaitosta koskevia hallintosäännön määräyksiä on tarpeen muuttaa vastaamaan muuttuvaa tilannetta. Tarvittavat hallintosääntömuutokset tuodaan myöhemmin erikseen päätöksentekoon, jos kaupunkiliikenneyhtiö päätetään perustaa.

Metrotoiminnoista vastaavan liikenneliikelaitoksen toiminta

Edellä mainituin perustein HKL:n toiminnoista ei ensimmäisessä vaiheessa siirretä yhtiöön metroon liittyvää liiketoimintaa. Näin ollen liikelaitoksen vastuulle jäävät seuraavat metroon liittyvät toiminnot:

- metroliiikenteen järjestäminen
- metroon liittyvä infrastruktuuri
- metroon liittyvä kalusto.

sekä HKL:n erityisistä toimivaltamääräyksistä juontuvina:

- metroliiikennesäännön hyväksyminen



- toiminnanharjoittajan ilmoituksen tekeminen metrolikenteen harjoittamisesta
- rataverkon haltijan ilmoituksen tekeminen metrorataverkosta
- metrolikenteen turvallisuusjohtamisjärjestelmän ylläpito.

Tämä tarkoittaa, että metrolikennettä koskeva liikennöintisopimus jää edelleen HKL:n ja HSL:n väliseksi. Metroon liittyvä kiinteä omaisuus (asemat, rata, sähköjärjestelmät) ja kaikki näitä koskevat sopimukset jäävät liikelaitokseen. Metroinfraan liittyvät maanvuokrasopimukset jäävät HKL:lle. Metrokalusto jää myös HKL:lle.

Liikelaitos varmistaa, että metrojärjestelmän turvallisuus järjestetään liikennepalvelulain, raideliikennelain sekä liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) antaman kaupunkiraideliikennemääräyksen velvoittaman turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaisesti.

Muiden kuin metrotoimintojen yhtiölle siirtämisen jälkeen metrotoimintoihin liittyvä henkilöstö siirretään erillisellä siirrolla kaupunkiliikenneyhtiöön ns. vanhoina työntekijöinä.

Edellä mainittujen toimintojen hoitamista varten HKL ja kaupunkiliikenneyhtiö tekevät sopimuksen, jonka perusteella HKL ostaa kaupunkiliikenneyhtiöltä tarvittavaa työtä, kuten kuljettajapalveluita, toiminnan suunnittelua, isännöintiä, kunnossapitoa ja investointien toteuttamista. Vastuu itse toimintojen järjestämisestä säilyy kuitenkin edelleen liikelaitoksella. HKL luovuttaa kaupunkiliikenneyhtiön käytettäväksi tiloja ja irtaimistoa metroon liittyvien tehtävien suorittamista varten.

Toimitusjohtajan lisäksi liikenneliikelaitoksella on liikelaitoksen hallinnosta ja talousasioista vastaavaa työvoimaa sekä riittävä turvallisuusvastuiden edellyttämä turvallisuudesta vastaava organisaatio.

Vantaan kaupungin päätöksenteko

Vantaan kaupungin osalta päätöksenteon aikataulu on suunniteltu siten, että periaatepäätös mukaantulosta kaupunkiliikenneyhtiön omistajaksi tehdään lokakuun 2021 aikana.

Tämän jälkeen Vantaan kaupunki merkitsee kaupunkiliikenneyhtiön osakkeita arviolta marras-joulukuussa 2021 ja yhtiön hallitukseen nimeään yksi jäsen Vantaan kaupungin ehdotuksen pohjalta.

Liikenneliikelaitoksen johtokunnan lausunto

HKL:n johtokunta antoi 26.8.2021 lausunnon liikenneliikelaitoksen yhtiöittämisestä.



HKL:n johtokunta puoltaa liikenneliikelaitoksen toiminnan yhtiöittämistä muuttamalla nykyinen liikelaitosmuotoinen HKL osakeyhtiöksi yhtenä kokonaisuutena, jolle siirtyy koko nykyinen HKL:n liiketoiminta metrotoimintojen omistus- ja järjestämisvastuuta lukuun ottamatta. Samalla johtokunta totesi lausunnossaan, että ennen asian lopullista päätöksentekoa tulee varmistaa seudun kaupunkien poliittisen johdon yhteisymmärrys ja yhteinen näkymä mallin hyväksyttävyydestä ja tarkoituksenmukaisuudesta. Yhtiössä tulee myös varmistaa laajan avoimuuden noudattamisen periaate ja turvata henkilöstön asema. Jatkovalmistelussa ja siirtymään valmistauduttaessa on tavoiteltava mahdollisimman avointa keskustelua yhtiön vaikutuksista seudun asukkaiden liikkumisen palvelutasoon, sekä yhtiön tuomiin hyötyihin ja mahdollisiin riskeihin.

Johtokunta katsoo, että kokonaisuutena HKL:n hallintomuotoselvityksen, seudullisten selvitysten sekä tehdyn muun valmistelun perusteella yhtiömuoto tukee nykyistä liikelaitosmallia paremmin joukkoliikenneinvestointeihin ja -omaisuuteen sitoutuneiden pääomien tehokkaampaa hallintaa, joukkoliikenteen järjestämisen kokonaiskustannusten läpinäkyvyyttä, henkilöstön kehittämismahdollisuuksia sekä suurten joukkoliikennehankkeiden suunnitelmallista ja onnistunutta läpivientiä.

Yhtiöittämisen vahvuuksia ovat johtokunnan näkemyksen mukaan erityisesti:

- Investointien rahoittamisen joustavuuden ja monipuolisuuden lisääntyminen.
- Yhtiö pystyy tekemään liiketaloudellisesti perusteltuja investointeja liikelaitosmuotoa joustavammin ja siten parantamaan omaa tuottavuuttaan ketterämmin kuin osana kaupungin investointitaloutta. Esimerkiksi HSL:n liikennöintikorvauksella rahoitettavat kalusto- ja varikkoinvestoinnit sekä tuotantovälineet ovat yhtiöittämisen myötä mahdollista tehdä liikelaitosmallia joustavammin, tarkoituksenmukaisemmin ja parempaan tuottavuuteen johtaen.
- Yhtiörakenne tuo joustavuutta mm. organisaatorakenteen kehittämiseen sekä osaajien rekrytointiin.
- Yhtiömuoto mahdollistaa HKL:ää suuremman seudullisen organisaation kehittymisen. Suuremmalla organisaatiolla on paremmat suhteelliset resurssit alan kansainvälisen tason huippuosaamisen kehittämiseen. Tällöin on mahdollista kehittää myös henkilöstönäkökulmasta houkuttelevampia tehtäväkuvia ja organisaation sisäisiä urakehitysvaihtoehtoja.



- Joukkoliikenteen voimakas kasvu edellyttää jatkuvaa asiantuntijaresurssien kasvamista ja huippuosaamisen kehittämistä. Yhtiömuodossa HKL pystyy joustavammin vastaamaan työmarkkinoiden tilanteeseen ottaen huomioon erityisesti, että HKL kilpailee tästä resurssista jatkuvasti mm. yksityisten infra- ja liikennealan toimijoiden kanssa.
- Yhtiönä HKL voisi toimia saman yleissitovan työehtosopimuksen puitteissa kuin muut joukkoliikennemarkkinoilla toimivat yhtiöt, ja HKL pystyisi riittävän aikaisessa vaiheessa vaikuttamaan tulevan yleissitovan raideliikenteen TES:n sisältöön. Työehtosopimuksen yleissitovuuden myötä myös mahdollisuus niin sanottuun TES-shoppailuun markkinoilla poistuisi, millä olisi yhteiskunnalle kokonaisuutena etuja tuovia vaikutuksia. Tämä myös helpottaisi kuljettajien siirtymisiä vanhoilta liikennöitsijöiltä uusille niissä tilanteissa, joissa HSL päättäisi kilpailuttaa liikenteitä.
- Yhtiömuoto mahdollistaa myös erilaisten ulkoisten palveluiden, esimerkiksi erilaisten IT-palveluiden valinnan ketterämmin ja paremmin yhtiön tarpeita palvelevammin kuin liikelaitosmuodossa.
- Toiminnan läpinäkyvyys ja tavoitteellisuus lisääntyvät.
- Yhtiöittämisen yhteydessä HKL:n ja kaupungin omaisuuden väliset rajapinnat määritetään yksiselitteisesti mikä osaltaan myös parantaa selkeyttä ja läpinäkyvyyttä (esim. maa-alueiden ja maanalaisten tilojen hallinta). Kun yhtiön ja kaupungin hallitsemien omaisuuserien rajapinnat määritellään nykyistä tarkemmin, voidaan myös näihin joukkoliikenteeseen kohdistuvien ja HSL:n infrasopimuksen piirissä olevien investointien kustannusvastuut ja hyödyt rajata nykyistä paremmin niiden aiheuttajalle. Näin on mahdollista lisätä HSL:n muiden jäsenkuntien luottamusta Helsingin infrakustannusten hallintaan.
- Kun yhtiömuodossa palvelut ja infra on hinnoiteltava markkinaehtoisesti, paranee eri toimintojen kaikkien todellisten kustannusten esiintuleminen ja läpinäkyvyys, jolloin hyötyjä voidaan kohdistaa entistä tarkemmin. Päätöksiä tehtäessä kaikki kustannuskomponentit ovat nykyistä läpinäkyvämmiin esillä.
- Yhtiömuodossa HKL:llä on vahvemmat kannusteet kehittää uusia palveluita olemassa olevan osaamisen sekä omaisuuden pohjalta sekä parantaa pääomien hallintaa ja näistä saatavia tuottoja. Näitä ovat esimerkiksi kaluston vuokraus, liike- ja harrastetilojen vuokraus sekä liityntäpysäköinti- ja mikroliikkumisen palveluiden kehittämi-



nen. Kannusteet myös tilojen vuokraukseen ja yhtiön tilojen käyttöasteen kasvattamiseen ovat yhtiömuodossa vahvemmat.

- Yhtiömuoto mahdollistaa Helsinkiä laajemman seudullisen organisaation, jolloin suuruuden synergia tuo taloudellista hyötyä kalusto-, varikko- ja infrahankinnoissa. Esimerkiksi kalustohankintoja voidaan kilpailuttaa suurempina kokonaisuuksina, minkä seurauksena hankinnat kiinnostavat laajempaa joukkoa toimijoita kansainvälisillä markkinoilla ja hankintojen yksikköhinnat laskevat sekä suuremman volyymin että tehokkaamman kilpailun johdosta.
- Seudullisesti yhteinen organisaatio luo myös edellytykset optimoida kokonaisuutta seudullisessa kaupunkiraideliikenteessä erillisten alueellisten organisaatioiden osaoptimoinnin sijaan. Laajempi seudullinen kokonaisuus mahdollistaa paremmin esimerkiksi henkilökunnan, varikoiden sekä liikkuvan kunnossapitokaluston yhteiskäytön yhteiskunnan kokonaisedun kannalta optimaalisesti ja kaupunkiraideliikenteen järjestelmän ja elinkaaren hallinnan paremman laadun toteutumisen.

Lisäksi yhtiöittäminen mahdollistaa Vantaan kaupungin mukaantulon yhtiön omistajaksi niin, ettei Vantaa tule omistamaan sellaisia kokonaisuuksia, jotka eivät liity suunnitteilla olevaan Vantaan raitiotiehankeeseen. Vantaa on pitänyt tätä lähtökohtaa, joka konsernimuotoisessa yhtiössä mahdollistuu, keskeisenä edellytyksenä osallistumiselleen. Lisäksi yhtiöittäminen mahdollistaa myös muiden kaupunkien liittymisen myöhemmin kaupunkiliikenneyhtiön omistajiksi samalla periaatteella.

Yhtiötä perustettaessa johtokunta pitää korostettavan tärkeänä, että yhtiön tehtävänä on maksimoida yhteiskunnallista etua eikä esimerkiksi suppeasti yhtiön taloudellista etua. On yhteiskunnan kokonaisedun näkökulmasta olennaista, että yhtiö tavoittelee laaja-alaisesti kokonaisuuden optimointia. Yhtiö toteuttaa toiminnassaan avoimuutta ja yhtiö toimii viranomaisten toiminnan julkisuutta koskevan lainsäädännön tavoitteiden mukaisesti antaen yksilöille ja yhteisöille mahdollisuuden valvoa yhtiön toimintaa ja julkisten varojen käyttöä.

Johtokunta näkee kaupunkiliikenneyhtiön perustamisen nykyisessä tilanteessa tarkoituksenmukaisimmaksi jaärkevämmäksi tavaksi varmistaa kaupunkiraideliikenteen järjestelmätasoisesti tehokas toteutus seudulla tulevaisuudessa. Yhtiöittäminen tukee pitkän aikavälin tavoitteita varmistaa, että Helsinki ja muut omistajakaupungit ovat aktiivisia seudullisten joukkoliikennetarkaisujen edistäjiä, pääkaupunkiseudun raideliikenteellä on yhteiset tavoitteet ja niitä tukeva kustannustehokas palvelujen tuottamisrakente, ja että seudulliset joukkoliikennetarkaisut tukevat omistajien strategisten tavoitteiden toteutumista.



Johtokunta pitää lisäksi seuraavia aiheita tärkeinä otettavaksi huomioon päätöksenteossa ja yhtiöittämisen täytäntöönpanossa:

- HKL:n henkilöstön tulee kokonaisuudessaan siirtyä uuden yhtiön palvelukseen nk. vanhoina työntekijöinä.
- Yhtiön merkittävässä investoinneissa kaupungin omistajaohjaus ja kaupungin strategisten tavoitteiden toteuttaminen on tärkeää varmistaa näiden investointien hankesuunnitelmien käsittelyllä kaupungin toimielimissä.
- Yhtiön juoksevaa toimintaa koskeva ennakkoratkaisu Verohallinnolta tulee olla käytettävissä ja sisällöltään myönteinen kaupunginhallituksen käsitellessä esitystä HKL:n yhtiöittämisestä elokuussa 2021.

Jäljempänä kuvatussa HSL:n hallituksen lausunnossa esiin nostettuihin asioihin liittyen johtokunnan lausunnon perusteluissa todetaan muun muassa seuraavaa:

- Yhtiön tavoite on yhteiskunnallisen edun tuottaminen ja tämä tarkoittaa esimerkiksi HSL:n toiminnan tukemista mahdollisimman laajassa mitassa. Yhtiöllä itsellään ei ole liikesalaisuuksia HSL:n suuntaan. Päinvastoin yhtiön lähtökohtana on yhtiön toiminnan kehittäminen yhteiskuntaa parhaimmalla tavalla palvelevaksi mahdollisimman laajasti yhteiskunnallisten organisaatioiden, kuten HSL, osaamista hyödyntäen ja yhteiseen tietopohjaan perustaen. On kuitenkin mahdollista, että joihinkin yhtiön markkinoilta hankkimiin palveluihin liittyen näitä palveluja toimittavilla yrityksillä on liikesalaisuuksia, joita yhtiön ei ole sallittua toimittaa julkisuuteen. Yhtiö pyrkii toiminnassaan välttämään tällaiset tilanteet ja ottamaan asian huomioon esimerkiksi sopimuksia laatiessaan.
- Yhtiön tavoite on yhteiskunnallisen edun tuottaminen ja tämä tarkoittaa esimerkiksi HSL:n toiminnan tukemista mahdollisimman laajassa mitassa. Yhtiön toiminnan yksi keskeinen peruste on luoda edellytyksiä (mm. infra, varikot, vaunut), jotta HSL:n järjestämät mahdolliset liikenteen kilpailutukset onnistuvat mahdollisimman hyvin. Tämä tarkoittaa esimerkiksi liikenteenohjauksen, kaluston, varikoiden ja muiden toimitilojen hallintaa siten, että näiden käyttöehdot ja kustannukset kilpailutetuille operaattoreille ovat läpinäkyviä, kohtuullisia, vakaita ja markkinaneutraaleja.

HSL:n lausunto

HSL:n hallitus antoi 15.6.2021 lausunnon HKL:n mahdollisesta yhtiöittämisestä ja seudullisen kaupunkiliikenneyhtiön perustamisesta.



Lausunnon mukaan julkisen raideliikenneyhtiön omistus- ja hallintorakenteella sekä toiminnan ja tehtävien määrittelyllä ja rajauksella on merkittäviä pitkäaikaisia vaikutuksia HSL:n mahdollisuuksiin hoitaa laakisääteiset tehtävänsä tuloksellisesti ja toteuttaa jäsenkuntien asettamia strategisista tavoitteita. HSL:n ja kaupunkiliikenneyhtiön väliset sopimukset tulevat perustumaan yhteistyöhön julkisten palvelujen tuottamiseksi yleisen edun mukaisesti. Siksi on ratkaisevaa, että yhtiön toimintaa ohjaa läpinäkyvyys sekä sitoutuminen HSL:n kanssa yhteisiin tavoitteisiin ja tasapuolisen kilpailun edellytysten rakentamiseen. Toimivien raideliikenteen palvelutuotannon markkinoiden kehittyminen Suomessa on niin tärkeä yhteiskunnan etu, ettei sitä saa vaarantaa kaupunkiliikenneyhtiön omilla liiketoiminnallisilla tavoitteilla.

Lausunnoissaan HSL esitti Helsingille, että mahdollisen uuden yhtiön perustamisessa ja omistajaohjauksessa tulee varmistaa seuraavien tavoitteiden toteutuminen:

- yhtiön omistus, hallintorakenne ja yhtiöjärjestys täyttävät julkisoikeudellisen laitoksen tunnusmerkit siten, että yhtiön ja HSL:n välillä voidaan tehdä erityisalojen hankintalain 26 § ja erityisalojen hankintadirektiivin 28 artiklan 4. kohdan mukaisia viranomaisohjauksien välisiä yhteistyösopimuksia,
- näihin edellytyksiin ei myöhemminkään tehdä muutoksia, jotka vaarantaisivat yhtiön ja HSL:n välisten sopimusten oikeudellisen perustan,
- yhtiö ja sen omistajat ilmoittavat markkinoiden tiedoksi, että yhtiön strategiaan ei tule kuulumaan osallistuminen julkisiin tarjouskilpailuihin, vaan se sitoutuu edistämään tasapuolisten kilpailujen markkinoiden kehittymistä,
- yhtiö sitoutuu yhteistyössään HSL:n kanssa tuottamaan, raportimaan ja luovuttamaan toimintaansa koskevia tietoja tilaajaohjausta ja hankintamenettelyjä varten avoimesti ja vetoamatta yhtiön liikesalaisuuteen,
- yhtiö kykenee kantamaan liiketoimintavastuun oman toimintansa kustannustehokkuudesta, laadusta, turvallisuudesta ja riskienhallinnasta siten, että yhtiön mahdollisten virhearvioiden tai laiminlyöntien kustannukset ja haitat eivät siirry HSL:n jäsenkuntien ja joukkoliikenteen matkustajien kannettavaksi,
- yhtiö järjestää hallinnassaan olevan kaupunkiraideliikenteen toimintaympäristön, erityisesti liikenteenohjauksen, kaluston, varikoiden ja muiden toimitilojen hallinnan siten, että näiden käyttöehdot ja kus-



tannukset kilpailutetuille operaattoreille ovat läpinäkyviä, kohtuullisia, vakaita ja markkinaneutraaleja.

HSL esitti, että näiden yleistä etua ja hyvää yhteistyötä palvelevien tavoitteiden varmistamiseksi Helsingin kaupungin tulisi osallistaa HSL:n johto ja asiantuntijat vielä yhtiöittämissuunnitelman valmistelun loppuvaiheessa ja antaa mahdollisuus kommentoida yhtiön perustamisasiakirjojen viimeistelyä. Erityisesti sitoutumisen hankintayksiköiden välisten yhteistyösopimusten edellytyksiin ja kilpailuneutraalin markkinaympäristön kehittämiseen tulee käydä ilmi julkisista perustamispäätöksistä ja yhtiöjärjestyksestä.

Lisäksi HSL suositteli kaupunkiliikenneyhtiön omistajia huolehtimaan siitä, että yhtiön hallituksessa ja toiminnan tarkastuksessa on käytettävissä puolueetonta joukkoliikennetoimialan asiantuntemusta ja kokemusta, jotta omistajaohjauksella on todelliset edellytykset osakeyhtiön toiminnan, tuottavuuden, riskien ja suunnitelmien kriittiseen arviointiin ja strategiseen johtamiseen.

HSL esitti myös, että Helsingin ja kaupunkiliikenneyhtiön tulee varautua Helsingin kaupunkipyöräpalvelun tilaajatehtävien siirtämiseen HSL:lle viimeistään nykyisen sopimuksen päättyessä.

Lisäksi HSL esitti, että HKL-liikelaitoksen nykyisten muuhun kuin raide liikenteeseen liittyvien tehtävien järjestämistapaa valmistellaan yhdessä HSL:n kanssa ja näihin tehtäviin osoitetaan Helsingin puolella riittävät resurssit erityisesti bussiliikenteen toimintaedellytysten turvaamiseksi.

Kaupunginhallituksen kannanotot

Kaupunginhallitus toteaa, että Helsingin pormestari Vartiainen kutsui Espoon ja Vantaan johtavia poliittisia luottamushenkilöitä seudullisen keskusteluun 3.9. Keskustelussa todettiin seudullisen yhteistyön tuovan lisäarvoa seudun raideliikenteen kehittämiseen. Helsinki pyrkii varmistamaan seudullisen yhteistyön jatkumisen ja vahvistumisen. Kaupunginhallitus toteaa HKL:n johtokunnan tavoin, että yhtiössä tulee varmistaa laajan avoimuuden noudattamisen periaate ja turvata henkilöstön asema. Kaupunginhallitus pitää tärkeänä, että siirtyneiden sekä uusien työntekijöiden yhdenvertainen asema pyritään varmistamaan, että perustettavan yhtiön osalta kaupungin luottamushenkilöiden tiedonsaantioikeus sekä -mahdollisuus säilyy liikelaitosta vastaavan laajuisena, ja että konserniohjeen mukaisesti yhtiön suurimpien investointien edellytyksenä on kaupungin ennakkohyväksyntä. Yhtiön hallinnossa tulee varmistaa henkilöstön edustus vähintään johtoryhmätasolla. Kaupunginhallitus edellyttää, että kaupunki pyrkii siihen, että Helsinki voi nimen yhtiön hallitukseen kolme poliittista luottamushenkilöä.



Kaupunginvaltuuston päätöksen täytäntöönpano

Kaupunginhallitus toteaa, että mikäli kaupunginvaltuusto hyväksyy sille nyt tehdyn esityksen, niin kaupunginhallitus tulee täytäntöönpanon yhteydessä

- kehottamaan kaupunginkanslian oikeuspalveluita yhteistyössä liikenneliikelaitoksen kanssa perustamaan osakeyhtiön liikenneliikelaitoksen muun kuin metroon liittyvän toiminnan jatkamista varten sekä allekirjoittamaan liitteenä olevien luonnosten mukaiset ja muut tarvittavat yhtiön perustamis- ym. asiakirjat sekä tekemään niihin tarvittaessa teknisluonteisia tai muuten vähäisiä muutoksia,
- hyväksymään perustettavan kaupunkiliikenneyhtiön kaikkien osakkeiden merkitsemisen kaupungin lukuun yhtiön perustamisen yhteydessä, ja kehottamaan kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosastoa maksamaan osakkeiden merkintähinnan 100 000 euroa talousarviotililtä 8 06 02, Arvopaperit, Muut kohteet, kaupunginhallituksen käytettäväksi,
- hyväksymään liikenneliikelaitoksen muun kuin metroon liittyviä toimintoja koskevan liiketoiminnan, omaisuuden ja henkilöstön siirrot sekä niihin liittyvät osakemerkinnät liitteenä olevien asiakirjaluonnosten mukaisesti sekä kehottamaan kaupunginkanslian oikeuspalveluita kaupungin puolesta allekirjoittamaan kyseiset asiakirjat ja muut mahdolliset kyseiseen siirtoon liittyvät asiakirjat sekä tekemään niihin tarvittaessa teknisluonteisia tai muuten vähäisiä muutoksia,
- hyväksymään liikenneliikelaitoksen metrotoimintoihin liittyvän henkilöstön siirron ja siihen liittyvät osakemerkinnät liitteenä olevan luovutussopimusluonnoksen mukaisesti sekä kehottamaan kaupunginkanslian oikeuspalveluita kaupungin puolesta allekirjoittamaan luovutussopimuksen ja muut mahdolliset siirtoon liittyvät asiakirjat sekä tekemään niihin tarvittaessa teknisluonteisia tai muuten vähäisiä muutoksia,
- hyväksymään yhtiöön siirtyvän henkilöstön asemaa koskevan neuvottelupöytäkirjan ja siirtomuiston/siirtymäsopimuksen,
- vahvistamaan kaupunkiliikenneyhtiölle tytäryhteisökohtaisen omistajastrategian liitteenä olevan luonnoksen mukaisesti,
- hyväksymään yhtiön hallituksen puheenjohtajan vuosipalkkioksi 5 200 euroa ja muiden jäsenten vuosipalkkioksi 2 000 euroa sekä puheenjohtajan kokouspalkkioksi 375 euroa ja muiden jäsenten kokouspalkkioksi 325 euroa,



- hyväksymään liikenneliikelaitoksen toiminnan yhtiöittämiseen liittyvät lainajärjestelyt liitteenä olevan velkakirjaluonnoksen mukaisesti, ja kehottamaan kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosastoa kaupungin puolesta allekirjoittamaan lainajärjestelyihin liittyvät asiakirjat sekä tekemään niihin tarvittaessa teknisluonteisia tai muuten vähäisiä muutoksia sekä
- kehottamaan kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosastoa valmistelemaan liikenneliitoksen yhtiöittämiseen liittyviä apporttiomaisuuden siirtoja koskevat ylitysoikeuspäätökset.

Kaupunginhallituksen konsernijaosto tulee erikseen päättämään sen toimivaltaan hallintosäännön perusteella kuuluvista asioista kuten osakassopimuksen hyväksymisestä kaupungin osalta, kaupungin nimettävissä olevien hallituksen jäsenten valitsemisesta sekä muista uuden yhtiön yhtiökokouksissa tai osakkeenomistajan päätöksillä päätettävistä asioista, kuten osakeantien järjestäminen omaisuussirtojen toteuttamiseksi.

Lopuksi

HKL on toiminut tähän asti liikelaitoksena juridisesti osana Helsingin kaupunkia. Liikelaitoksen organisaatiomuotoa on tarkasteltu säännöllisin väliajoin toiminnan tarkoituksenmukaisimman järjestämisen varmistamiseksi.

Päätyneen valtuustokauden aikana on kaupunkistrategian mukaisesti tarkasteltu toimintaympäristön muuttuessa kaupungin oman organisaation ja kaupunkikonsernin rakennetta avoimesti sen varmistamiseksi, että kaupungin toimintojen ja palvelujen kokonaisuus on järjestetty tarkoituksenmukaisesti. HKL:n osalta tarkastelua on tehty vuodesta 2019 lähtien sekä kaupungin sisäisesti että yhdessä Espoon ja Vantaan kaupunkien kanssa seudullisesti. Tehtyjen selvitysten perusteella HKL:n yhtiöittäminen on perusteltua ja ajankohtaista toteuttaa nyt.

Tehtyjen selvitysten perusteella HKL ei pysty liikelaitoksena vastaamaan toimintaympäristön muutospaineisiin. Yhtiöittämisellä voidaan saavuttaa investointien tarkoituksenmukaiseen toteuttamiseen ja rahoittamiseen, toiminnan läpinäkyvyyteen ja tehokkuuteen, osaamisen vahvistamiseen sekä seudullisten ratkaisujen edistämiseen liittyviä hyötyjä. Yhtiöittäminen mahdollistaa Vantaan kaupungin mukaantulon yhtiön omistajaksi niin, ettei Vantaa tule omistamaan sellaisia kokonaisuuksia, jotka eivät liity suunnitteilla olevaan Vantaan raitiotiehankeeseen. Lisäksi yhtiöittäminen mahdollistaa myös muiden Helsingin seudun kaupunkien liittymisen myöhemmin kaupunkiliikenneyhtiön tai -konsernin omistajiksi samalla periaatteella.



22.09.2021

Liikenneliikelaitoksen toiminnan yhtiöittäminen tukee pitkän tähtäimen tavoitetta varmistaa, että Helsinki on aktiivinen seudullisten joukkoliikennematkaisu- ja seudullisten joukkoliikennematkaisujen edistäjä, seudulliset joukkoliikennematkaisut tukevat Helsingin kaupunkistrategian tavoitteiden toteutumista, ja että Helsingin seudun kaupunkiraideliikenteellä on yhteiset tavoitteet ja niitä tukeva kustannustehokas palvelujen tuottamisrakenne.

Kaupunkiraideliikennehankkeet kytkeytyvät Helsingin keskeisiin kaupunkikehityskohteisiin ja HKL:n yhtiöittämisen yhtenä tavoitteena on varmistaa toiminnan ketteryys niin, että tavoitellun kaupunkikehityksen toteutumiselle voidaan raidehankkeiden osalta antaa mahdollisimman vahva tuki.

Yhtiö tulee toimimaan tiiviissä yhteistyössä ja tekemään hankintaoikeudellista horisontaalista yhteistyötä niin omistajakaupunkiensä, HSL:n kuin Länsimetro Oy:nkin kanssa.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Atte Malmström, konserniohjauksen päällikkö, puhelin: 310 25472
atte.malmstrom(a)hel.fi
Ville Lehmuskoski, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091
ville.lehmuskoski(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Karttakuva tulevaisuuden raitiotieverkosto
- 2 Perustamissopimusluonnos
- 3 Yhtiöjärjestysluonnos
- 4 Yhtiöittämisen kuvaus päätöksentekoa varten
- 5 Apporttisopimusluonnos
- 6 Metroliiketoiminnan henkilöstöön liittyvä luovutussopimusluonnos
- 7 Liiketoimintasuunnitelmaluonnos
- 8 Taloudellinen mallinnus
- 9 Omistajatuloutuksen kokonaisuus
- 10 Infrakustannusten korvaaminen ja infravuokran veloitusperusteet
- 11 Velkakirjaluonnos
- 12 Yhtiön investointien käsittelyprosessit
- 13 HKLn henkilöstöryhmän lausunto 1.4.2021
- 14 HKLn henkilöstöryhmän lausunto 24.3.2020
- 15 Pöytäkirja kaupungin henkilöstötoimikunta 12.4.2021
- 16 Kaupungin henkilöstötoimikunta 12.4.2021_liite
- 17 Siirtoneuvottelujen pöytäkirja 18.3.2021
- 18 Siirtoneuvottelujen pöytäkirja 25.3.2021
- 19 Siirtomuistio henkilöstön siirtymisestä
- 20 Henkilöstön vetoisuus
- 21 Omistajastrategialuonnos
- 22 Osakassopimusluonnos
- 23 Osakassopimuksen liite
- 24 Tuloverotuksen 1. ennakkoratkaisu järjestelyn osalta

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



22.09.2021

25	Tuloverotuksen 2. ennakkoratkaisu järjestelyn osalta
26	Tuloverotuksen 1. ennakkoratkaisu Metron osalta
27	Tuloverotuksen 2. ennakkoratkaisu Metron osalta
28	Arvonlisäverotuksen ennakkoratkaisu
29	Tuloverotuksen ennakkoratkaisu toiminnan ajalta
30	HKL:n yhtiöittäminen ja hankintalainsäädäntö
31	Tiivistelmä valtioneuvoston koskevasta arvioinnista
32	HSL:n lausunto

Oheismateriaali

1	HKL-selvitys_loppuraportti 6.6.2019
2	Raitiotieverkkojen seudullinen organisointi
3	Metron seudullinen organisointi
4	Seudullisen kaupunkiraideliikenneyhtion hallintomalli
5	Raitio- ja Metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry:n kirje 11.9.2021

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, valtuusto

Otteet

Ote	Otteen liitteet
HSL	Esitysteksti Kunnallisvalitus, valtuusto
Vantaan kaupunki	Esitysteksti Kunnallisvalitus, valtuusto

Tiedoksi

Kaupunginkanslia
HKL
Taloushallintopalvelu

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 13.09.2021 § 623

HEL 2021-006057 T 00 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää

- hyväksyä liikenneliikelaitoksen toiminnan siirtämisen metron infra- ja liikennöintisopimukseen liittyviä toimintoja lukuun ottamatta liikelai-



toksen liiketoimintaa välittömästi jatkamaan perustettavalle osakeyhtiölle (kaupunkiliikenneyhtiö), sekä

- hyväksyä kaupunkiliikenneyhtiön perustamiseen ja liikenneliikelaitoksen toimintojen siirtoon liittyvät pääomajärjestelyt.

Kaupunginhallitus totesi, että Helsingin pormestari Vartiainen kutsui Espoon ja Vantaan johtavia poliittisia luottamushenkilöitä seudullisen keskusteluun 3.9. Keskustelussa todettiin seudullisen yhteistyön tuovan lisäarvoa seudun raideliikenteen kehittämiseen. Helsinki pyrkii varmistamaan seudullisen yhteistyön jatkumisen ja vahvistumisen.

Kaupunginhallitus totesi HKL:n johtokunnan tavoin, että yhtiössä tulee varmistaa laajan avoimuuden noudattamisen periaate ja turvata henkilöstön asema.

Kaupunginhallitus pitää tärkeänä, että siirtyneiden sekä uusien työntekijöiden yhdenvertainen asema pyritään varmistamaan, että perustettavan yhtiön osalta kaupungin luottamushenkilöiden tiedonsaantioikeus sekä -mahdollisuus säilyy liikelaitosta vastaavan laajuisena, ja että konserniohjeen mukaisesti yhtiön suurimpien investointien edellytyksenä on kaupungin ennakkohyväksyntä.

Yhtiön hallinnossa tulee varmistaa henkilöstön edustus vähintään johtoryhmätasolla.

Kaupunginhallitus edellyttää, että kaupunki pyrkii siihen, että Helsinki voi nimetä yhtiön hallitukseen kolme poliittista luottamushenkilöä.

Käsittely

13.09.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Elisa Gebhard: Kaupunginhallitus toteaa, että Helsingin pormestari Vartiainen kutsui Espoon ja Vantaan johtavia poliittisia luottamushenkilöitä seudullisen keskusteluun 3.9. Keskustelussa todettiin seudullisen yhteistyön tuovan lisäarvoa seudun raideliikenteen kehittämiseen. Helsinki pyrkii varmistamaan seudullisen yhteistyön jatkumisen ja vahvistumisen.

Kaupunginhallitus toteaa HKL:n johtokunnan tavoin, että yhtiössä tulee varmistaa laajan avoimuuden noudattamisen periaate ja turvata henkilöstön asema.

Kaupunginhallitus pitää tärkeänä, että siirtyneiden sekä uusien työntekijöiden yhdenvertainen asema pyritään varmistamaan, että perustetta-



22.09.2021

van yhtiön osalta kaupungin luottamushenkilöiden tiedonsaantioikeus sekä -mahdollisuus säilyy liikelaitosta vastaavan laajuisena, ja että konserniohjeen mukaisesti yhtiön suurimpien investointien edellytyksenä on kaupungin ennakkohyväksyntä.

Yhtiön hallinnossa tulee varmistaa henkilöstön edustus vähintään johdoryhmätasolla.

Kaupunginhallitus edellyttää, että kaupunki pyrkii siihen, että Helsinki voi nimetä yhtiön hallitukseen kolme poliittista luottamushenkilöä.

Kannattaja: Reetta Vanhanen

Kaupunginhallitus hyväksyi yksimielisesti Elisa Gebhardin vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen.

Hylkäysehdotus:

Minja Koskela: Esitys hylätään. Valmistelun tiukka aikataulu, seudullisuuden vaihtoehtojen toteuttamistapojen arvioinnin puutteellisuus, Vantaan raitiovaunupäätöksen puuttuminen, henkilöstön epätietoisuus ja työehtojen säilymisen kriteeristön sekä uusien ja vanhojen työntekijöiden työehtojen yhdenvertaisuuden takaamisen vaillinaisuus eivät anna edellytyksiä hankkeen etenemiselle.

Kannattaja: Jussi Halla-aho

Äänestys

JAA-ehdotus: Elisa Gebhardin vastaehdotuksen mukaan

EI-ehdotus: Minja Koskelan hylkäysehdotuksen mukaan

Jaa-äännet: 12

Elisa Gebhard, Anniina Iskanius, Johanna Nuorteva, Suvi Pulkkinen, Marcus Rantala, Nasima Razmyar, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen

Ei-äännet: 3

Paavo Arhinmäki, Jussi Halla-aho, Minja Koskela

Kaupunginhallitus hyväksyi Elisa Gebhardin vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen äänin 12 - 3.

06.09.2021 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot



22.09.2021

Atte Malmström, konserniohjauksen päällikkö, puhelin: 310 25472
atte.malmstrom(a)hel.fi

Ville Lehmuskoski, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091
ville.lehmuskoski(a)hel.fi

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 26.08.2021 § 133

HEL 2021-006057 T 00 00 00

Lausunto

Johtokunta antoi kaupunginkanslialle seuraavan lausunnon:

HKL:n johtokunta puoltaa liikenneliikelaitoksen toiminnan yhtiöittämistä muuttamalla nykyinen liikelaitosmuotoinen HKL osakeyhtiöksi yhtenä kokonaisuutena, jolle siirtyy koko nykyinen HKL:n liiketoiminta metrotoimintojen omistus- ja järjestämisvastuuta lukuun ottamatta.

Samalla johtokunta toteaa, että ennen asian lopullista päätöksentekoa tulee varmistaa seudun kaupunkien poliittisen johdon yhteisymmärrys ja yhteinen näkymä mallin hyväksyttävyydestä ja tarkoituksenmukaisuudesta. Yhtiössä tulee myös varmistaa laajan avoimuuden noudattamisen periaate ja turvata henkilöstön asema.

Jatkovalmistelussa ja siirtymään valmistauduttaessa on tavoiteltava mahdollisimman avointa keskustelua yhtiön vaikutuksista seudun asukkaiden liikkumisen palvelutasoon, sekä yhtiön tuomiin hyötyihin ja mahdollisiin riskeihin.

Johtokunta katsoo, että kokonaisuutena HKL:n hallintomuotoselvityksen, seudullisten selvitysten sekä tehdyn muun valmistelun perusteella yhtiömuoto tukee nykyistä liikelaitosmallia paremmin joukkoliikenneinvestointeihin ja -omaisuuteen sitoutuneiden pääomien tehokkaampaa hallintaa, joukkoliikenteen järjestämisen kokonaiskustannusten läpinäkyvyyttä, henkilöstön kehittämismahdollisuuksia sekä suurten joukkoliikennehankkeiden suunnitelmallista ja onnistunutta läpivientiä.

Yhtiöittämisen vahvuuksia ovat johtokunnan näkemyksen mukaan erityisesti:

- Investointien rahoittamisen joustavuuden ja monipuolisuuden lisääntyminen.
- Yhtiö pystyy tekemään liiketaloudellisesti perusteltuja investointeja liikelaitosmuotoa joustavammin ja siten parantamaan omaa tuottavuuttaan ketterämmin kuin osana kaupungin investointitaloutta. Esimerkiksi Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) liikennöintikorvauksella rahoitettavat kalusto- ja varikkoinvestoinnit sekä



tuotantovälineet ovat yhtiöittämisen myötä mahdollista tehdä liikelaitosmallia joustavammin, tarkoituksenmukaisemmin ja parempaan tuottavuuteen johtaen.

- Yhtiörakenne tuo joustavuutta mm. organisaatorakenteen kehittämiseen sekä osajien rekrytointiin.
- Yhtiömuoto mahdollistaa HKL:ää suuremman seudullisen organisaation kehittymisen. Suuremmalla organisaatiolla on paremmat suhteelliset resurssit alan kansainvälisen tason huippuosaamisen kehittämiseen. Tällöin on mahdollista kehittää myös henkilöstönäkökulmasta houkuttelevampia tehtäväkuvia ja organisaation sisäisiä urakehitysvaihtoehtoja.
- Joukkoliikenteen voimakas kasvu edellyttää jatkuvaa asiantuntijaresurssien kasvamista ja huippuosaamisen kehittämistä. Yhtiömuodossa HKL pystyy joustavammin vastaamaan työmarkkinoiden tilanteeseen ottaen huomioon erityisesti, että HKL kilpailee tästä resurssista jatkuvasti mm. yksityisten infra- ja liikennealan toimijoiden kanssa.
- Yhtiönä HKL voisi toimia saman yleissitovan työehtosopimuksen puitteissa kuin muut joukkoliikennemarkkinoilla toimivat yhtiöt, ja HKL pystyisi riittävän aikaisessa vaiheessa vaikuttamaan tulevan yleissitovan raideliikenteen työehtosopimuksen sisältöön. Työehtosopimuksen yleissitovuuden myötä myös mahdollisuus niin sanottuun TES-shoppailuun markkinoilla poistuisi, millä olisi yhteiskunnalle kokonaisuutena etuja tuovia vaikutuksia. Tämä myös helpottaisi kuljettajien siirtymisiä vanhoilta liikennöitsijöiltä uusille niissä tilanteissa, joissa HSL päättäisi kilpailuttaa liikennöintikokonaisuuksia.
- Yhtiömuoto mahdollistaa myös erilaisten ulkoisten palveluiden, esimerkiksi erilaisten IT-palveluiden valinnan ketterämmin ja paremmin yhtiön tarpeita palvelevammin kuin liikelaitosmuodossa.
- Toiminnan läpinäkyvyys ja tavoitteellisuus lisääntyvät.
- Yhtiöittämisen yhteydessä HKL:n ja kaupungin omaisuuden väliset rajapinnat määritetään yksiselitteisesti mikä osaltaan myös parantaa selkeyttä ja läpinäkyvyyttä (esim. maa-alueiden ja maanalaisten tilojen hallinta). Kun yhtiön ja kaupungin hallitsemien omaisuuserien rajapinnat määritellään nykyistä tarkemmin, voidaan myös näihin joukkoliikenteeseen kohdistuvien ja HSL:n infrasopimuksen piirissä olevien investointien kustannusvastuut ja hyödyt rajata nykyistä paremmin niiden aiheuttajalle. Näin on mahdollista lisätä HSL:n muiden jäsenkuntien luottamusta Helsingin infrakustannusten hallintaan.
- Kun yhtiömuodossa palvelut ja infra on hinnoiteltava markkinaehtoisesti, paranee eri toimintojen kaikkien todellisten kustannusten esiintuleminen ja läpinäkyvyys, jolloin hyötyjä voidaan kohdistaa entistä tarkemmin. Päätöksiä tehtäessä kaikki kustannuskomponentit ovat nykyistä läpinäkyvämmiin esillä.



- Yhtiömuodossa HKL:llä on vahvemmat kannusteet kehittää uusia palveluita olemassa olevan osaamisen sekä omaisuuden pohjalta sekä parantaa pääomien hallintaa ja näistä saatavia tuottoja. Näitä ovat esimerkiksi kaluston vuokraus, liike- ja harrastetilojen vuokraus sekä liityntäpysäköinti- ja mikroliikkumisen palveluiden kehittäminen. Kannusteet myös tilojen vuokraukseen ja yhtiön tilojen käyttöasteen kasvattamiseen ovat yhtiömuodossa vahvemmat.
- Yhtiömuoto mahdollistaa Helsinkiä laajemman seudullisen organisaation, jolloin suuruuden synergia tuo taloudellista hyötyä kalusto-, varikko- ja infrahankinnoissa. Esimerkiksi kalustohankintoja voidaan kilpailuttaa suurempina kokonaisuuksina, minkä seurauksena hankinnat kiinnostavat laajempaa joukkoa toimijoita kansainvälisillä markkinoilla ja hankintojen yksikköhinnat laskevat sekä suuremman volyymin että tehokkaamman kilpailun johdosta.
- Seudullisesti yhteinen organisaatio luo myös edellytykset optimoida kokonaisuutta seudullisessa kaupunkiraideliikenteessä erillisten alueellisten organisaatioiden osaoptimoinnin sijaan. Laajempi seudullinen kokonaisuus mahdollistaa paremmin esimerkiksi henkilökunnan, varikoiden sekä liikkuvan kunnossapitokaluston yhteiskäytön yhteiskunnan kokonaisedun kannalta optimaalisesti ja kaupunkiraideliikenteen järjestelmän ja elinkaaren hallinnan paremman laadun toteutumisen.

Lisäksi yhtiöittäminen mahdollistaa Vantaan kaupungin mukaantulon yhtiön omistajaksi niin, ettei Vantaa tule omistamaan sellaisia kokonaisuuksia, jotka eivät liity suunnitteilla olevaan Vantaan raitiotiehankeeseen. Vantaa on pitänyt tätä lähtökohtaa, joka konsernimuotoisessa yhtiössä mahdollistuu, keskeisenä edellytyksenä osallistumiselleen. Lisäksi yhtiöittäminen mahdollistaa myös muiden kaupunkien liittymisen myöhemmin kaupunkiliikenneyhtiön omistajiksi samalla periaatteella.

Yhtiötä perustettaessa johtokunta pitää korostettavan tärkeänä, että yhtiön tehtävänä on maksimoida yhteiskunnallista etua eikä esimerkiksi suppeasti yhtiön taloudellista etua. On yhteiskunnan kokonaisedun näkökulmasta olennaista, että yhtiö tavoittelee laaja-alaisesti kokonaisuuden optimointia. Yhtiö toteuttaa toiminnassaan avoimuutta ja yhtiö toimii viranomaisten toiminnan julkisuutta koskevan lainsäädännön tavoitteiden mukaisesti antaen yksilöille ja yhteisöille mahdollisuuden valvoa yhtiön toimintaa ja julkisten varojen käyttöä.

Yhtiö tuottaa kestävän liikkumisen palveluja, hallinnoi niihin liittyvää infraa, varikoita ja vaunukalustoa sekä toteuttaa niihin liittyviä investointihankkeita seudulla laadukkaasti, kustannustehokkaasti ja läpinäkyvästi. Yhtiö on omistajilleen keskeinen väline kaupunkirakenteen kehittämiseen liittyvien maankäytöllisten ym. ratkaisujen mahdollistamisessa ja niihin liittyvien tavoitteiden toteuttamisessa. Yhtiö harjoittaa toiminta-



sa omistajiensa ja liikenteen tilaajana toimivan HSL:n tavoitteiden mukaisesti. Johtokunta näkee kaupunkiliikenneyhtiön perustamisen nykyisessä tilanteessa tarkoituksenmukaisimmaksi ja järkevimmäksi tavaksi varmistaa kaupunkiraideliikenteen järjestelmätasoisesti tehokas toteutus seudulla tulevaisuudessa. Potentiaalia on erityisesti mahdollisuudessa keskittää niukka osaamisresurssi ja välttää tilanne, jossa luodaan kilpailevia organisaatioita tai riskiä osaoptimointiin.

Helsingin kaupunki on kaupunkiliikenneyhtiön suurin omistaja ja Helsingin kaupungin konserniohjaus käyttää merkittävää valtaa yhtiössä. Yhtiöittäminen tukee pitkän aikavälin tavoitteita varmistaa, että Helsinki ja muut omistajakaupungit ovat aktiivisia seudullisten joukkoliikennematkaisuuden edistäjiä, pääkaupunkiseudun raideliikenteellä on yhteiset tavoitteet ja niitä tukeva kustannustehokas palvelujen tuottamisrakenne, ja että seudulliset joukkoliikennematkaisuudet tukevat omistajien strategisten tavoitteiden toteutumista. Kaupunkiraideliikennehankkeet kytkeytyvät Helsingin ja muidenkin mahdollisten omistajien keskeisimpiin kaupunkikehityskohteisiin ja HKL:n yhtiöittämisen yhtenä tavoitteena on varmistaa toiminnan ketteryys niin, että tavoitellun kaupunkikehityksen toteutumiselle voidaan raidehankkeiden osalta antaa mahdollisimman vahva tuki.

Johtokunta pitää yhtiölle luonnosteltua omistajastrategialuonnosta hyvänä. Omistajastrategiassa näkyvät vahvasti yhteiskunnan kokonaisedun tavoittelu ja kokonaisuuden optimointi. Omistajastrategia asettaa myös kunnianhimoiset haasteelliset tavoitteet toimialan edelläkävijyydestä Euroopassa (elinkaarihokkuus, kustannustehokkuus, vaikuttavuus ja vastuullisuus) sekä orientoi vahvasti asiakaskeskeisyyteen, tuotantovarmuuteen ja Hiilineutraali Helsinki 2035 -ohjelman tavoitteiden saavuttamiseen.

Johtokunta pitää lisäksi seuraavia aiheita tärkeinä otettavaksi huomioon päätöksenteossa ja yhtiöittämisen täytäntöönpanossa:

- HKL:n henkilöstön tulee kokonaisuudessaan siirtyä uuden yhtiön palvelukseen nk. vanhoina työntekijöinä.
- Yhtiön merkittävässä investoinneissa kaupungin omistajaohjaus ja kaupungin strategisten tavoitteiden toteuttaminen on tärkeää varmistaa näiden investointien hankesuunnitelmien käsittelyllä kaupungin toimielimissä.
- Yhtiön juoksevaa toimintaa koskeva ennakkoratkaisu Verohallinnolta tulee olla käytettävissä ja sisällöltään myönteinen kaupunginhallituksen käsitellessä esitystä HKL:n yhtiöittämisestä elokuussa 2021.

Johtokunnan kanta HSL:n lausunnossaan esittämiin seikkoihin

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



22.09.2021

15.6.2021 hallituksen kokouksessa antamassaan lausunnossaan yhtiöittämisestä (esityksen liite 7) HSL esitti suosituksia Helsingin kaupungille. HSL on perustettavalle yhtiölle olennaisen tärkeä strateginen kumppani, jonka tavoitteiden toteutuminen on yhteiskunnan kokonaisuuden kannalta tärkeää. Seuraavassa johtokunta ottaa kantaa kuhunkin HSL:n esiin nostamaan suositukseen.

Lausunnossaan HSL esitti Helsingille, että mahdollisen uuden yhtiön perustamisessa ja omistajaohjauksessa tulee varmistaa seuraavien tavoitteiden toteutuminen:

"1) Yhtiön omistus, hallintorakenne ja yhtiöjärjestys täyttävät julkisoikeudellisen laitoksen tunnusmerkit siten, että yhtiön ja HSL:n välillä voidaan tehdä erityisalojen hankintalain 26 § ja erityisalojen hankintadirektiivin 28 artiklan 4. kohdan mukaisia viranomaishankintayksiköiden välisiä yhteistyösopimuksia."

Johtokunta: HKL on asiasta HSL:n kanssa samaa mieltä. Tämän edellytyksen täytyminen on ollut valmistelun lähtökohta ja tässä keskeisessä asiassa onnistumisen varmistamiseksi ovat niin HKL kuin HSL käyttäneet myös ulkopuolista asiantuntija-apua. Tätä asiantuntemusta hyödynnetään vielä yhtiön perustamisasiakirjojen viimeistelyssä, jotta asia parhaalla mahdollisella tavalla on päätöksenteossa otettu huomioon.

"2) Näihin edellytyksiin ei myöhemminkään tehdä muutoksia, jotka vaarantaisivat yhtiön ja HSL:n välisten sopimusten oikeudellisen perustan."

Johtokunta: HKL on asiasta HSL:n kanssa samaa mieltä. Tämän varmistaminen on niin yhtiön, sen omistajien kuin HSL:n intresseissä. Siksi ei myös ole nähtävissä riskiä asiassa toisin toimimiseksi.

"3) Yhtiö ja sen omistajat ilmoittavat markkinoiden tiedoksi, että yhtiön strategiaan ei tule kuulumaan osallistuminen julkisiin tarjouskilpailuihin, vaan se sitoutuu edistämään tasapuolisten kilpailutujen markkinoiden kehittymistä."

Johtokunta: HKL on asiasta HSL:n kanssa samaa mieltä. Asia on lähtökohtana kirjattuna esimerkiksi yhtiön pääomistajan (Helsingin kaupunki) luonnostelemassa omistajastrategiassa "Yhtiö toimii omistajien sidosyksikkönä, eikä osallistu joukkoliikenteen liikennöinnin mahdollisiin kilpailutuksiin". Yhtiön toiminnan yksi keskeinen peruste on luoda edellytyksiä (mm. infra, varikot, vaunut), jotta HSL:n järjestämät mahdolliset liikenteen kilpailutukset onnistuvat mahdollisimman hyvin. Tämän asian viestiminen markkinoille voidaan toteuttaa HSL:n kanssa yhdessä sovittavalla tavalla yhtiön ja sen omistajan toimesta.



"4) Yhtiö sitoutuu yhteistyössään HSL:n kanssa tuottamaan, raportoi-
maan ja luovuttamaan toimintaansa koskevia tietoja tilaajaohjausta ja
hankintamenettelyjä varten avoimesti ja vetoamatta yhtiön liikesalai-
suuteen."

Johtokunta: HKL on asiasta HSL:n kanssa samaa mieltä. Yhtiön tavoite
on yhteiskunnallisen edun tuottaminen ja tämä tarkoittaa esimerkiksi
HSL:n toiminnan tukemista mahdollisimman laajassa mitassa, siten
kuin erikseen sovitaan. Yhtiöllä itsellään ei ole liikesalaisuuksia HSL:n
suuntaan. Päinvastoin yhtiön lähtökohtana on yhtiön toiminnan kehiti-
täminen yhteiskuntaa parhaimmalla tavalla palvelevaksi mahdollisim-
man laajasti yhteiskunnallisten organisaatioiden, kuten HSL, osaamista
hyödyntäen ja yhteiseen tietopohjaan perustaen. On kuitenkin mahdol-
lista, että joihinkin yhtiön markkinoilta hankkimiin palveluihin liittyen näi-
tä palveluja toimittavilla yrityksillä on liikesalaisuuksia, joita yhtiön ei ole
sallittua toimittaa julkisuuteen. Yhtiö pyrkii toiminnassaan välttämään
tällaiset tilanteet ja ottamaan asian huomioon esimerkiksi sopimuksia
laatiessaan.

"5) Yhtiö kykenee kantamaan liiketoimintavastuun oman toimintansa
kustannustehokkuudesta, laadusta, turvallisuudesta ja riskienhallinnas-
ta siten, että yhtiön mahdollisten virhearvioiden tai laiminlyöntien kus-
tannukset ja haitat eivät siirry HSL:n jäsenkuntien ja joukkoliikenteen
matkustajien kannettavaksi."

Johtokunta: HKL on asiasta HSL:n kanssa samaa mieltä. HKL:n yhtiöit-
täminen parantaa edellytyksiä tehdä HKL:n toiminnasta yhä laaduk-
kaampaa ja korkeatasoisempaa. Tämän johdosta riskit HSL:n suuntaan
pienenevät nykytilanteeseen verrattuna.

"6) Yhtiö järjestää hallinnassaan olevan kaupunkiraideliikenteen toimin-
taympäristön, erityisesti liikenteenohjauksen, kaluston, varikoiden ja
muiden toimitilojen hallinnan siten, että näiden käyttöehdot ja kustan-
nukset kilpailutetuille operaattoreille ovat läpinäkyviä, kohtuullisia, va-
kaita ja markkinaneutraaleja."

Johtokunta: HKL on asiasta HSL:n kanssa samaa mieltä. Yhtiön tavoite
on yhteiskunnallisen edun tuottaminen ja tämä tarkoittaa esimerkiksi
HSL:n toiminnan tukemista mahdollisimman laajassa mitassa. Yhtiön
toiminnan yksi keskeinen peruste on luoda edellytyksiä (mm. infra, va-
rikot, vaunut), jotta HSL:n järjestämät mahdolliset liikenteen kilpailutuk-
set onnistuvat mahdollisimman hyvin. Tämä tarkoittaa esimerkiksi lii-
kenteenohjauksen, kaluston, varikoiden ja muiden toimitilojen hallintaa
siten, että näiden käyttöehdot ja kustannukset kilpailutetuille operaatto-
reille ovat läpinäkyviä, kohtuullisia, vakaita ja markkinaneutraaleja



22.09.2021

HSL esitti myös, että HSL:n johtoa ja asiantuntijoita tulisi edelleen osallistaa yhtiöittämisshankkeen valmistelun loppuvaiheessa. Näin on toimitu ja on tarkoitus edelleen niin jatkovalmistelussa kuin yhtiön toiminnan aikanaan toimia. Mahdollisimman hyvä yhteistyö HSL:n kanssa on tärkeä edellytys yhteiskunnan kokonaisedun tuottamisen näkökulmasta.

HSL suosittelee lisäksi, että kaupunkiliikenneyhtiön omistajat huolehtivat siitä, että yhtiön hallituksessa ja toiminnan tarkastuksessa on käytettävissä puolueetonta joukkoliikennetoimialan asiantuntemusta ja kokemusta. Tämä on varmasti myös Helsingin kaupungin tavoitteiden mukaista kaupungin asettaessa henkilöitä yhtiön hallitukseen ja toiminnan tarkastukseen.

HSL esitti myös, että Helsingin ja kaupunkiliikenneyhtiön tulee varautua Helsingin kaupunkipyöräpalvelun tilaajatehtävien siirtämiseen HSL:lle viimeistään nykyisen sopimuksen päättyessä. Tämä seikka ei varsinaisesti liity yhtiön perustamiseen vaan kaupunki tekee asiassa tarkoituksenmukaisuusharkintaa asian ollessa ajankohtainen riippumatta siitä toimiiko HKL liikelaitos- vai yhtiömuodossa.

Lisäksi HSL esitti, että HKL:n nykyisten muuhun kuin raideliikenteeseen liittyvien tehtävien järjestämistapaa valmistellaan yhdessä HSL:n kanssa ja näihin tehtäviin osoitetaan Helsingin puolella riittävät resurssit erityisesti bussiliikenteen toimintaedellytysten turvaamiseksi. Tässä asiassa HSL:llä oli lausuntoa antaessaan virheellinen käsitys siitä, että perustettavaan yhtiöön siirtyisi vain raideliikenteeseen liittyvät HKL:n tehtävät. Yhtiöön on kuitenkin siirtymässä HKL:n nykyinen toiminta lähtökohtaisesti kokonaisuudessaan ja joukkoliikenteen eri tehtävien hoitoon liittyvät synergiat säilyvät ja edelleen vahvistuvat. Erillisten resurssien osoittaminen Helsingin kaupungin organisaatiossa ei siis ole tarpeen.

Pöytäkirjan tarkistaminen

Samalla johtokunta tarkasti pöytäkirjan tämän kohdan osalta heti.

Käsittely

26.08.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Esittelijä muutti lausunnon perusteluita:

Kpl 80 muutetaan seuraavasti: "Liikelaitos varmistaa, että metrojärjestelmän turvallisuus järjestetään liikennepalvelulain, raideliikennelain sekä liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) antaman kaupunkiraideliikennemääräyksen velvoittaman turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaisesti"



22.09.2021

Kpl 83 muutetaan seuraavasti: "Toimitusjohtajan lisäksi liikenneliikelaitoksella on liikelaitoksen hallinnosta ja talousasioista vastaavaa työvoimaa sekä riittävä turvallisuusvastuiden edellyttämä turvallisuudesta vastaava organisaatio."

Palautusehdotus:

Anu Suoranta: Palautetaan päätös valmisteluun niin, että johtokunnalle tuodaan päätöksenteon tueksi yhtiömallin lisäksi muita seudullisen raideyhteistyön toteuttamisen vaihtoehtoja.

Eri mallien arvioinnissa on huomioitava miten toteutetaan toiminnan avoimuus, turvataan henkilöstön nykytyöehtojen vähimmäistason pysyvyys muutostilanteessa mukaan lukien uusien työntekijöiden työehtojen yhdenvertaisuus sekä työntekijöiden asema hallinnossa ja päätöksenteossa sekä kaupungin poliittisen tavoitteenasettelun ohjaavuus.

Seudullisen raideyhteistyön jatkovalmistelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että noudatetaan vastuullista työnantajapolitiikkaa. Ylikunnallisen raideyhteistyön tarkoitus ei ole tuoda yhteistyön osapuolille säästöjä henkilöstökuluissa. Uusien ja vanhojen työntekijöiden on oltava yhdenvertaisessa asemassa. Valmistelun aikana tulee käydä yhteiskunnallinen keskustelu eri mallien vaikutuksista seudun asukkaiden liikkumisen palvelutasoon, sekä niiden tuomiin hyötyihin ja riskeihin veronmaksajille.

Lisäksi valmisteluun tulee ottaa riittävä aikaikkuna, jotta seudullisen yhteistyön kartoittaminen sekä tarpeenmukaisuus voidaan taata tulevissa malleissa

Kannattaja: Samuli Voutila

Vastaehdotus:

Minna Salminen: Tehdään seuraava lisäys "HKL:n johtokunta puoltaa.." kappaleen (2) yhteyteen:

Samalla johtokunta toteaa, että ennen asian lopullista päätöksentekoa tulee varmistaa seudun kaupunkien poliittisen johdon yhteisymmärrys ja yhteinen näkymä mallin hyväksyttävyydestä ja tarkoituksenmukaisuudesta. Yhtiössä tulee myös varmistaa laajan avoimuuden noudattamisen periaate ja turvata henkilöstön asema.

Jatkovalmistelussa ja siirtymään valmistauduttaessa on tavoiteltava mahdollisimman avointa keskustelua yhtiön vaikutuksista seudun asukkaiden liikkumisen palvelutasoon, sekä yhtiön tuomiin hyötyihin ja mahdollisiin riskeihin.

Kannattaja: Sini Korpinen



1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Palautetaan päätös valmisteluun niin, että johtokunnalle tuodaan päätöksenteon tueksi yhtiömallin lisäksi muita seudullisen raideyhteistyön toteuttamisen vaihtoehtoja.

Eri mallien arvioinnissa on huomioitava miten toteutetaan toiminnan avoimuus, turvataan henkilöstön nykytyöehtojen vähimmäistason pysyvyys muutostilanteessa mukaan lukien uusien työntekijöiden työehtojen yhdenvertaisuus sekä työntekijöiden asema hallinnossa ja päätöksenteossa sekä kaupungin poliittisen tavoitteenasettelun ohjaavuus.

Seudullisen raideyhteistyön jatkovalmistelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että noudatetaan vastuullista työnantajapolitiikkaa. Ylikunnallisen raideyhteistyön tarkoitus ei ole tuoda yhteistyön osapuolille säästöjä henkilöstökuluissa. Uusien ja vanhojen työntekijöiden on oltava yhdenvertaisessa asemassa. Valmistelun aikana tulee käydä yhteiskunnallinen keskustelu eri mallien vaikutuksista seudun asukkaiden liikkumisen palvelutasoon, sekä niiden tuomiin hyötyihin ja riskeihin veronmaksajille.

Lisäksi valmisteluun tulee ottaa riittävä aikaikkuna, jotta seudullisen yhteistyön kartoittaminen sekä tarpeenmukaisuus voidaan taata tulevissa malleissa

Jaa-äännet: 7

Niklas Kaskeala, Sini Korpinen, Pekka Pirkkala, Minna Salminen, Mirita Saxberg, Aino Tuominen, Joonas Turtiainen

Ei-äännet: 2

Anu Suoranta, Samuli Voutilainen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Tehdään seuraava lisäys "HKL:n johtokunta puoltaa.." kappaleen (2) yhteyteen: Samalla johtokunta toteaa, että ennen asian lopullista päätöksentekoa tulee varmistaa seudun kaupunkien poliittisen johdon yhteisymmärrys ja yhteinen näkymä mallin hyväksyttävyydestä ja tarkoituksenmukaisuudesta. Yhtiössä tulee myös varmistaa



22.09.2021

laajan avoimuuden noudattamisen periaate ja turvata henkilöstön asema.

Jatkovalmistelussa ja siirtymään valmistauduttaessa on tavoiteltava mahdollisimman avointa keskustelua yhtiön vaikutuksista seudun asukkaiden liikkumisen palvelutasoon, sekä yhtiön tuomiin hyötyihin ja mahdollisiin riskeihin.

Jaa-äännet: 0

Ei-äännet: 8

Niklas Kaskeala, Sini Korpinen, Pekka Pirkkala, Minna Salminen, Mirita Saxberg, Aino Tuominen, Joonas Turtiainen, Samuli Voutilainen

Tyhjä: 1

Anu Suoranta

Poissa: 0

19.08.2021 Pöydälle

13.08.2021 Pöydälle

11.08.2021 Pöydälle

Esittelijä

toimitusjohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Ville Lehmuskoski, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091
ville.lehmuskoski(a)hel.fi



§ 283

Kokouksessa jätetyt aloitteet

HEL 2021-010328, 2021-010630, 2021-010631, 2021-010661

Päätös

Kaupunginvaltuuston päätösvaltaan kuuluvat aloitteet

- valtuutettu Amanda Pasasen ym. aloite asemakaavoituksen käynnistämisestä uudelleen Stansvikinkallion osalta
- valtuutettu Björn Månssonin ym. aloite liikenneturvallisuuden parantamisesta paikoissa, joissa bussipysäkit ja pyöräkaistat ovat lähellä
- valtuutettu Minja Koskelan ym. aloite sukupuolivaikutusten arvioinnista osana koronan jälkeistä jälleenrakennusta
- valtuutettu Paavo Arhinmäen ym. aloite Stansvikin kaavan muuttamisesta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



22.09.2021

Ärende/1

§ 272

Namnupprop, laglighet och beslutsförhet

Beslut

Stadsfullmäktige konstaterade att sammanträdet var lagligen sammankallat och beslutsfört.

Namnupprop och förhinder

Ordföranden konstaterade att följande ersättare har kallats i de ledamöters ställe som anmält förhinder:

- Elina Valtonen, ersättare Sirpa Asko-Seljavaara
- Emma Kari, ersättare Tuomas Tuomi-Nikula
- Osmo Soininvaara, ersättare Sanna Vesikansa
- Timo Harakka, ersättare Fardoos Helal
- Ilkka Taipale, ersättare Jukka Järvinen
- Erkki Tuomioja, ersättare Jenni Hjelt
- Petra Malin, ersättare Ajak Majok
- Laura Kolbe, ersättare Anna Karhumaa
- Mikael Jungner, ersättare Oona Hagman

Följande ledamöter var frånvarande vid namnuppropet:

- Pentti Arajärvi
- Arja Karhuvaara

Laglighet och beslutsförhet

Ordföranden konstaterade att stadsfullmäktiges sammanträde utlysts i den ordning kommunallagen och förvaltningsstadgan förutsätter. Enligt namnuppropet är minst två tredjedelar av ledamöterna närvarande. På grundval av det ovanstående konstaterade ordföranden att sammanträdet är lagligen sammankallat och beslutsfört.

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutsförslag

Stadsfullmäktige konstaterar vilka ledamöter som anmält förhinder och vilka ersättare som inträder i deras ställe, förrättar namnupprop och konstaterar att sammanträdet är lagligt och beslutsfört.

Sökande av ändring



22.09.2021

Ärende/1

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet



22.09.2021

Ärende/2

§ 273

Val av protokolljusterare

Beslut

Ledamöterna Joel Harkimo och Minja Koskela valdes till protokolljusterare med ledamöterna Matias Pajula och Amanda Pasanen som ersättare.

Behandling

På förslag av ordföranden valdes enhälligt ledamöterna Joel Harkimo och Minja Koskela till protokolljusterare med ledamöterna Matias Pajula och Amanda Pasanen som ersättare.

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutsförslag

Stadsfullmäktige väljer två ledamöter till protokolljusterare och två ledamöter till ersättare för dessa.

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet



22.09.2021

Ärende/3

§ 274

Redovisningsskyldiga vid Helsingfors stad

HEL 2021-006127 T 00 03 00

Beslut

Stadsfullmäktige godkände förteckningen över redovisningsskyldiga vid Helsingfors stad.

Föredragande

Revisionsnämnden

Upplysningar

Timo Terävä, controller, telefon: +358931043126
timo.terävä(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Tilivelvollisten määrittely
- 2 Kaupunginhallituksen lausunto tilivelvollisten määrittelystä 28.6.2021
- 3 KPMG Oy Ab lausunto tilivelvollisten määrittelystä 24.6.2021

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Fastställande av redovisningsskyldiga

Redovisningsskyldiga med stöd av 125 § i kommunallagen är ledamöterna i stadens organ och de ledande tjänsteinnehavarna inom uppgiftsområdet för organet i fråga, med undantag av fullmäktige. Redovisningsskyldighet innebär att de redovisningsskyldigas verksamhet ska utvärderas av fullmäktige, att en anmärkning kan riktas mot dem i revisionsberättelsen och att fullmäktige beslutar om ansvarsfrihet kan beviljas.

Kommunens organ fastställs i 30 § i kommunallagen och för Helsingfors närmare i kap. 2 i förvaltningsstadgan som stadsfullmäktige har godkänt. Ledande tjänsteinnehavare inom uppgiftsområdet för ett organ har inte angetts närmare i kommunallagen. Enligt en kommentar till kommunallagen kan ledande tjänsteinnehavare anses vara föredragande i ett organ och tjänsteinnehavare som ansvarar för självständiga



22.09.2021

helheter inom organets uppgiftsområde då de är direkt underställda organet.

Vid Helsingfors stad har de ledande tjänsteinnehavarna och föredragandena för organen i huvudsak fastställts i förvaltningsstadgan. När de redovisningsskyldiga fastställdes har man dessutom utnyttjat stadskansliets, sektorernas, räddningsverkets och affärsverkens expertis om den egna organisationens uppgiftshelheter. När man fastställde de redovisningsskyldiga beaktades även utlåtanden från stadsstyrelsen och stadens revisor.

Stadens samtliga anställda ska sköta sin uppgift med tillbörlig aktsamhet. Även om de redovisningsskyldiga vid staden har fastställts kan stadens revisor, med stöd av 125 § i kommunallagen, i sin revisionsberättelse rikta en anmärkning mot en annan än den tjänsteinnehavare som omfattas av definitionen och föreslå att ansvarsfrihet inte beviljas. Fastställda redovisningsskyldiga utgör således inget hinder för att rikta ett skadeståndsanspråk eller ett åtal för brott mot en annan person än en redovisningsskyldig. Samma bestämmelser tillämpas på ersättare i organ och ställföreträdande för ledande tjänsteinnehavare då de sköter uppgiften.

Enligt § 123 i kommunallagen ska revisorn i sin revisionsberättelse presentera ett utlåtande bl.a. om intern kontroll och riskhantering samt att koncernövervakningen har ordnats på behörigt sätt och ett förslag till ansvarsfrihet och en eventuell anmärkning som kan riktas mot den redovisningsskyldiga. En förutsättning för anmärkningen är att de redovisningsskyldiga har handlat i strid med lagar eller fullmäktiges beslut och felet eller den orsakade skadan inte är obetydligt.

De redovisningsskyldiga presenteras i budgeten och i bokslutet

Revisionsnämndens kommunsektion har gett en allmän anvisning om upprättande av bokslut och verksamhetsberättelse. Syftet med den allmänna anvisningen är att ge vägledning i hur ett bokslut ska upprättas så att det ger en riktig och tillräcklig bild av kommunens eller samkommunens verksamhet och ekonomi. I anvisningen, punkt 3.2.2 Kommunens förvaltning och förändringar i den, konstateras att "Med tanke på beviljandet av ansvarsfrihet finns det skäl att presentera de redovisningsskyldiga organen samt de redovisningsskyldiga tjänste- och befattningsinnehavarna. Redovisningsskyldiga är ledamöterna i kommunens organ och de ledande tjänsteinnehavarna inom ett uppgiftsområde." För Helsingfors betyder det här i praktiken att man i bokslutets avsnitt Kommunal förvaltning och ändringar som skett i fortsättningen tar in en text om fastställandet av redovisningsskyldiga och en förteckning över dem.



22.09.2021

Det är också motiverat att ange de redovisningsskyldiga i budgeten eftersom man i budgeten, som stadsfullmäktige godkänner fastställer, bl.a. verksamhetens mål och ekonomiska mål för administrativa helheter som stadens ledande tjänsteinnehavare leder samt ansvaret för att budgeten efterföljs. För de redovisningsskyldiga och övriga är det tydligare då de redan i början av budgetåret vet vem yttrandet om ansvarsfrihet i samband med behandlingen av bokslutet gäller.

Eftersom den redovisningsskyldiga i fortsättningen anges i budgeten och i bokslutet tas den uppdaterade förteckningen upp för beslut i fullmäktige och i samband med dessa behöver man inte fatta ett separat beslut. Stadsstyrelsen tillstyrker detta förfarande i sitt utlåtande.

Revisionskontoret ansvarar för underhållet av förteckningen över redovisningsskyldiga och bereder väsentliga uppdateringar i förteckningen för beslutsfattande i revisionsnämnden så att aktuella uppgifter kan lämnas för bokslutet och budgeten. Då förteckningen uppdateras är det möjligt att använda sig av ändringar i bestämmelserna i förvaltningsstadgan, uppgifter om organens föredragande som samlas via övervakningen av redogörelser för bindningar och vid behov be om information från centralförvaltningen, sektorerna och affärsverken samt revision.

Fastställande av redovisningsskyldiga i andra stora städer

I andra stora städer har de redovisningsskyldiga redan fastställts. I Esbo och Vanda uppräknas de redovisningsskyldiga i bokslutet, i Tammerfors och Åbo i budgeten. I Uleåborg uppräknas de redovisningsskyldiga i båda handlingarna.

Revisionsnämndens beredningsuppgift och begäran om utlåtande

Enligt en kommentar till kommunallagen hör det till fullmäktige att godkänna förteckningen över redovisningsskyldiga. Fullmäktige fattar ett beslut i ärendet utifrån revisionsnämndens beredning. Revisionsnämnden ska då den bereder beslutet om redovisningsskyldiga för stadsfullmäktige höra stadsstyrelsen och stadens revisor.

Stadsstyrelsen har 28.6.2021 gett ett utlåtande om fastställandet av de redovisningsskyldiga och konstaterar att förteckningen över redovisningsskyldiga är omfattande och ändamålsenlig i fråga om de titlar som tas upp. Enligt stadsstyrelsen är det inte nödvändigt att förteckningen över redovisningsskyldiga godkänns som ett separat beslutsärende i stadsfullmäktige, utan godkännandet som en del av budgeten och bokslutet är ett flexibelt tillvägagångssätt och säkrar att förteckningen uppdateras och är aktuellt för varje budgetår. Stadsstyrelsen konstaterar



22.09.2021

dessutom att det är ändamålsenligt att underhållet av förteckningen anvisas till revisionskontoret.

Stadens revisor har i sitt utlåtande daterat 24.6.2021 uppmärksammat att följande bör tas upp som redovisningsskyldiga: personen som ansvarar för stadens datasystem och datasäkerhet, stadsjuristen, chefen för intern revision och personen som ansvarar för upphandlingar och avtalshantering på stadsnivå. Dessa har i enlighet med utlåtandet fogats till förteckningen över redovisningsskyldiga.

Föredragande

Revisionsnämnden

Upplysningar

Timo Terävä, controller, telefon: +358931043126
timo.terävä(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Tilivelvollisten määrittely
- 2 Kaupunginhallituksen lausunto tilivelvollisten määrittelystä 28.6.2021
- 3 KPMG Oy Ab lausunto tilivelvollisten määrittelystä 24.6.2021

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutshistoria

Tarkastuslautakunta 14.09.2021 § 81

HEL 2021-006127 T 00 03 00

Päätös

Tarkastuslautakunta päätti esittää kaupunginvaltuustolle, että tämä päättää hyväksyä luettelon Helsingin kaupungin tilivelvollisista.

Samalla tarkastuslautakunta tarkasti pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Käsittely

14.09.2021 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Esittelijä täydensi ehdotustaan siten, että tarkastuslautakunta tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Tarkastuslautakunta hyväksyi esittelijän muutetun ehdotuksen.



22.09.2021

Ärende/3

01.06.2021 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä

tarkastusjohtaja
Timo Terävä

Lisätiedot

Timo Terävä, tarkastusjohtaja, puhelin: +358931043126
timo.terava(a)hel.fi



22.09.2021

Ärende/4

§ 275

Ändring av förvaltningsstadgan, stadsstyrelsens sektion för reform av social- och hälsovården samt räddningsväsendet

HEL 2021-009498 T 00 01 00

Beslut

Stadsfullmäktige godkände förvaltningsstadga för Helsingfors stad i enlighet med bilaga 1, för en bestämd tid från och med stadsstyrelsens verkställighetsbeslut fram till 31.12.2022.

Dessutom beslutade stadsfullmäktige att välja ordförande, vice ordförande, ledamöter och ersättare i sektionen för reform av social- och hälsovården samt räddningsväsendet för den mandatperiod som börjar då detta beslut har verkställts, som följer:

	<i>ledamot</i>	<i>ersättare</i>
1.	Daniel Sazonov	Seija Muurinen
2.	Maarit Vierunen	Risto Rautava
3.	Harry Bogomoloff	Maaret Castrén
4.	Reetta Vanhanen	Pekka Sauri
5.	Sanna Vesikansa	Oula Silvennoinen
6.	Pentti Arajärvi	Nelli Nurminen
7.	Anna Vuorijoki	Paavo Arhinmäki
8.	Jussi Halla-aho	Mari Rantanen
9.	Nasima Razmyar	Marcus Rantala
<i>ordförande</i>	Daniel Sazonov	
<i>vice ordförande</i>	Reetta Vanhanen	

Stadsfullmäktige justerade samtidigt protokollet omedelbart vad detta ärende beträffar.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Olli Lahtinen, specialplanerare, telefon: 310 36055
olli.lahtinen(a)hel.fi

Bilagor

1 Helsingin kaupungin hallintosääntö

Sökande av ändring

Postadress
PB 1
00099 HELSINGFORS STAD
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Besöksadress
Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/stadsfullmaktige>

Telefon
+358 9 310 1641
Telefax
+358 9 655 783

FO-nummer
0201256-6
Kontonr
FI0680001200062637
Moms nr
FI02012566



22.09.2021

Ärende/4

Kommunalbesvär, fullmäktige

Utdrag

Utdrag

De i beslutet nämnda

Bilagor till utdrag

Förslagstext

Bilaga 1

Beslutsförslag

Framställningen stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Den nationella social- och hälsovårdsreformen har inletts. En förändring pågår fram till utgången av 2022, och under denna tid väljs förtroendevalda till de politiska organen för välfärdsområdena som ska inrättas, genom områdesval, välfärdsområdesfullmäktige i början av 2022. Beredningen i välfärdsområdet leds först av ett interimistiskt beredningsorgan bestående av tjänsteinnehavare, tills välfärdsområdesstyrelsen vald av välfärdsområdesfullmäktige inleder sin verksamhet.

I enlighet med den särlösning som föreskrivs i lag är Helsingfors i fortsättningen den enda kommunen som ansvarar för att ordna social- och hälsovården samt räddningsväsendet. I Helsingfors ordnas inga områdesval, utan Helsingfors stadsfullmäktige innehar samma position som områdesfullmäktige.

I Nyland inrättas fyra välfärdsområden, Helsingfors stad samt HUS struktur för specialistsjukvård, HUS-sammanslutningen. HUS-sammanslutningens grundavtal ska behandlas i stadens organ senast i april 2022.

Sedan februari 2021 har i Helsingfors verkat en tjänsteinnehavarstyrgrupp, som lyder under kanslichefen och som samordnar förberedelsen inför vårdreformen. Eftersom reformen är förknippad med principiellt betydande frågor som ska avgöras, bland annat i samband med social- och hälsovården samt räddningsväsendet och arbetsfördelningen i förvaltningen i övrigt och samarbetet med HUS, kan det anses motiverat att man i detta skede tillsätter ett organ av förtroendevalda, stadsstyrelsens sektion, för att verkställa och styra reformen, på så sätt som man gjorde då socialverket och hälsovårdsverket slogs samman eller då stadens ledarskapssystem reformerades.

Syftet är att i samband med ändringen av förvaltningsstadgan 2022 föreslå att sektionen för reform av social- och hälsovården samt räddningsväsendet även ska ha som uppgift att fatta beslut som krävs för



att verkställa reformen och som hör till behörigheten för de organ som ska grundas innan ändringarna i förvaltningsstadgan träder i kraft vid ingången av 2023.

Reformsektionen ska, liksom stadsstyrelsens övriga sektioner, välja nio ledamöter jämte ersättare. De som väljs till ordförande och vice ordförande bör vara medlem eller ersättare i stadsstyrelsen.

Kanslichefen ska vara föredragande i reformsektionen, liksom i stadsstyrelsens övriga sektioner (5 kap. 2 § 2 mom. i förvaltningsstadgan).

Förslaget har beretts i samarbete med stadgearbetsgruppen.

Efter stadsstyrelsens verkställighetsbeslut är det meningen att kanslichefen fattar ett beslut enligt vilket närvaro- och yttranderätt i sektionen ges åt sådana ersättare som representerar grupper som inte har en egentliga ledamöter i sektionen.

Ändring i förvaltningsstadgan

Till 2. kap i förvaltningsstadgan fogas en tillfällig 4a §.

4a § Ändring i förvaltningsstadgan, stadsstyrelsens sektion för reform av social- och hälsovården samt räddningsväsendet [gäller till 31.12.2022]

Stadsstyrelsens sektion för reform av social- och hälsovården samt räddningsväsendet styr och följer upp planeringen och beredningen i samband med reformen av social- och hälsovården samt räddningsväsendet. Sektionen lämnar förslag till stadsstyrelsen om ändringar i stadens ledarskapssystem och organisationsstruktur med anledning av reformen.

Sektionen har nio ledamöter. Varje ledamot har en personlig ersättare.

Stadsfullmäktige väljer ledamöterna och ersättarna i sektionen. Till sektionens ledamöter och ersättare kan väljas även andra än de som är ledamöter och ersättare i stadsstyrelsen. Stadsfullmäktige väljer dessutom en ordförande och vice ordförande för sektionen bland dess ordinarie ledamöter, vilka ska vara ledamöter eller ersättare i stadsstyrelsen.



Val av ledamöter i organet

I enlighet med 35 § i kommunallagen är den som är valbar till fullmäktige valbar till kommunstyrelsen, dock inte

1. den som är anställd hos kommunen och lyder direkt under kommunstyrelsen i kommunens centralförvaltning
2. den som är anställd hos kommunen och som är föredragande i en nämnd eller annars svarar för beredningen av ärenden som kommer att behandlas av kommunstyrelsen, eller
3. den som är ledamot i styrelsen eller i ett därmed jämförbart organ eller i en ledande och ansvarsfull uppgift eller i en därmed jämförbar ställning i en affärsdrivande sammanslutning, om det är fråga om en sådan sammanslutning som kan ha väsentlig nytta eller lida väsentlig skada av hur de ärenden avgörs som normalt behandlas i kommunstyrelsen.

Ordföranden i styrelsen eller i ett därmed jämförbart organ för en sammanslutning som sköter bevakningen av personalens intressen i kommunen är inte valbar till kommunstyrelsen. Valbar är inte heller den som i egenskap av förhandlare för sammanslutningen eller i annan motsvarande egenskap svarar för intressebevakningen.

Ytterligare konstaterar stadsstyrelsen att det för kommunstyrelsen, nämnder och direktionsdelar i tillämpliga delar gäller vad som bestäms om dessa organ (17 § 4 mom. i kommunallagen)

I enlighet med 4a § 1 mom. i jämställdhetslagen ska i statliga kommittéer, delegationer och andra motsvarande statliga organ, i välfärdsområdets och välfärdssammanslutningars organ och organ för samverkan mellan välfärdsområden samt i kommunala organ och organ för kommunal samverkan, med undantag för välfärdsområdesfullmäktige och kommunfullmäktige, kvinnor och män vara representerade till minst 40 procent vardera, om inte något annat följer av särskilda skäl. Enligt samma paragraf 3 mom. ska myndigheter och alla de parter som ombeds utse kandidater till de organ som avses i denna paragraf, i möjligaste mån föreslå både en man och en kvinna för varje post.

I enlighet med 60 § i kommunallagen blir de personer invalda som fått flest röster i ett val.

Valet av förtroendevalda ska förrättas proportionellt, om det krävs av minst så många närvarande ledamöter i organet som motsvarar den kvot som fås när antalet närvarande delas med antalet personer som



22.09.2021

ska väljas, ökat med ett. Om kvoten är ett brutet tal, ska den avrundas till närmaste högre hela tal.

Ersättare väljs i samma val som de ordinarie ledamöterna. Är ersättarna personliga, ska kandidaterna godkännas före valet och uppställas vid sidan av de föreslagna ordinarie ledamöterna. Är ersättarna inte personliga, blir de kandidater valda som näst efter de till ordinarie ledamöter utsedda personerna fått flest röster eller de största jämförelsetalen.

Vid proportionella val iaktas i tillämpliga delar det som i vallagen föreskrivs om kommunalval. Dessutom kan fullmäktige ge bestämmelser om förrättande av val. Proportionella val och, när så yrkas, även majoritetsval ska förrättas med slutna sedlar. Vid lika röstetal avgör lotten.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Olli Lahtinen, specialplanerare, telefon: 310 36055
olli.lahtinen(a)hel.fi

Bilagor

1 Helsingin kaupungin hallintosääntö

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

Utdrag

Utdrag

De i beslutet nämnda

Bilagor till utdrag

Förslagstext

Bilaga 1

För kännedom

Social- och hälsovårdsnämnden
Räddningsnämnden
Stadskansliet

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 13.09.2021 § 619

HEL 2021-009498 T 00 01 00

Päätös

Postadress

PB 1
00099 HELSINGFORS STAD
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Besöksadress

Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/stadsfullmaktige>

Telefon

+358 9 310 1641

Telefax

+358 9 655 783

FO-nummer

0201256-6

Kontonr

FI0680001200062637

Moms nr

FI02012566



Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto hyväksyy Helsingin kaupungin hallintosäännön liitteen 1 mukaisesti määrääjäksi kaupunginvaltuuston täytäntöönpanopäätöksestä 31.12.2022 saakka.

Lisäksi kaupunginvaltuusto päättää valita kaupunginhallituksen sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaoston puheenjohtajan, varapuheenjohtajan, jäsenet ja varajäsenet tämän päätöksen täytäntöönpanosta alkavaksi toimikaudeksi seuraavasti:

	<i>jäsen</i>	<i>varajäsen</i>
1.	Daniel Sazonov	Seija Muurinen
2.	Maarit Vierunen	Risto Rautava
3.	Harry Bogomoloff	Maaret Castrén
4.	Reetta Vanhanen	Pekka Sauri
5.	Sanna Vesikansa	Oula Silvennoinen
6.	Pentti Arajärvi	Nelli Nurminen
7.	Anna Vuorjoki	Paavo Arhinmäki
8.	Jussi Halla-aho	Mari Rantanen
9.	Nasima Razmyar	Marcus Rantala
<i>puheenjohtaja</i>	Daniel Sazonov	
<i>varapuheenjohtaja</i>	Reetta Vanhanen	

Vielä kaupunginvaltuusto päättää tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Käsittely

13.09.2021 Ehdotuksen mukaan

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti Jussi Halla-ahon ehdotuksesta valita Jussi Halla-ahon jäseneksi ja Mari Rantasen varajäseneksi sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaostoon.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti Reetta Vanhasen ehdotuksesta valita Reetta Vanhasen jäseneksi ja varapuheenjohtajaksi, Pekka Saurin varajäseneksi sekä Sanna Vesikansan jäseneksi ja Oula Silvennoinen varajäseneksi sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaostoon.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti Maarit Vierusen ehdotuksesta valita Daniel Sazonovin jäseneksi ja puheenjohtajaksi, Seija Muurisen varajäseneksi, Maarit Vierusen jäseneksi, Risto Rautavan varajä-



22.09.2021

seneksi sekä Harry Bogomoloffin jäseneksi ja Maaret Castrénin varajäseneksi sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaostoon.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti Minja Koskelan ehdotuksesta valita Anna Vuorjoen jäseneksi ja Paavo Arhinmäen varajäseneksi sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaostoon.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti Elisa Gebhardin ehdotuksesta valita Pentti Arajärven jäseneksi ja Nelli Nurmisen varajäseneksi sekä Nasima Razmyarin jäseneksi sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaostoon.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti Marcus Rantalan ehdotuksesta valita Marcus Rantalan Nasima Razmyarin varajäseneksi sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaostoon.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Olli Lahtinen, erityissuunnittelija, puhelin: 310 36055
olli.lahtinen(a)hel.fi



22.09.2021

Ärende/5

§ 276

Anställning av innehavare av tjänsten som sektorchef i fostrans- och utbildningssektorn

HEL 2021-005321 T 01 01 01 01

Beslut

Stadsfullmäktige anställde pedagogie magister Satu Järvenkallas som innehavare av tjänsten som sektorchef i fostrans- och utbildningssektorn för en bestämd tid på sju år, med en total lön på 12 545,42 euro i månaden. En provotid på sex månader tillämpas.

Stadsfullmäktige konstaterade samtidigt att om den som anställs för tjänsten inte är i stadens tjänst och inga uppgifter om personens hälsa är tillgängliga vid anställningen, är beslutet villkorligt tills anställningen kan fastställas på grundval av en hälsoutredning. Utredningen ska visas upp inom en månad räknat från dagen för delfåendet av beslutet om anställning.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Nina Gros, personaldirektör, telefon: 09 310 37965
nina.gros(a)hel.fi

Minna Kemppainen, expert, telefon: 09 310 33248
minna.kemppainen(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Hakijalista
- 2 Hakijayhteenveto
- 3 Hakemukset
- 4 Kasvatus- ja koulutuslautakunnan lausunto 24.8.2021

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

Utdrag

Utdrag
De som sökt tjänsten

Bilagor till utdrag
Förslagstext
Kommunalbesvär, fullmäktige

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.



Föredragandens motiveringar

Tjänsten som sektorchef i fostrans- och utbildningssektorn

Stadsstyrelsen har 12.4.2021, 249 § antecknat den föregående sektorchefens avskedsansökan räknat från 1.10.2021 och uppmanat stadskansliet att inleda en offentlig ansökningsprocess för att anställa en tjänsteinnehavare. Enligt förvaltningsstadgan 8 kap. 1 § 1 mom. 14 p. beslutar stadsstyrelsen om utlysning av en sådan tjänst för vilken stadsfullmäktige anställer en tjänsteinnehavare.

Enligt 7 kap. 1 § 15 p. i förvaltningsstadgan ska beslutet om anställning till en tjänst fattas av stadsfullmäktige, om inte något annat är föreskrivet om befogenheterna. Fostrans- och utbildningsnämnden har gett ett utlåtande om ärendet till stadsstyrelsen.

Tjänsten som chef för fostrans- och utbildningssektorn var offentligt utlyst under tiden 20.5–7.6.2021. Platsannonsen publicerades i stadens elektroniska rekryteringstjänst, på TE-tjänsternas webbplats, Monster, Duunitori och Oikotie (HS-puff under tiden 24.5–30.5), på sajten Kuntalehti.fi och på Helsingfors stads LinkedIn-arbetsstillfällen. Tjänsten nämndes även på Helsingfors Facebook- och Instagram-konton och Helsingfors stads LinkedIn-konto. Man gjorde reklam för den lediga tjänsten som chef för fostrans- och utbildningssektorn i tidningen Opettaja 21.5 och en sammanfattning av platsannonsen publicerades i Hufvudstadsbladet och Helsingin Sanomat på söndagen 23.5.2021. Dessutom visades annonsen i Helsingin Sanomats Mobilparad 24.5–30.05.2021.

Vid sidan av den offentliga annonseringen anlätades konsultbyrån Boyden Oy:s tjänst för direkt urval i ansökningsfasen.

Enligt 5 kap. 6 § 1 och 2 mom. i förvaltningsstadgan leds verksamheten och förvaltningen i fostrans- och utbildningssektorn av sektorchefen i fostrans- och utbildningssektorn, som är föredragande i fostrans- och utbildningsnämnden och dess sektioner och för biträdande borgmästaren för sektorn. Sektorchefen i fostrans- och utbildningssektorn utses för högst sju år. Sektorchefen i fostrans- och utbildningssektorn är chef för direktörerna för servicehelheterna och förvaltningsdirektören i sektorn. Sektorchefen i fostrans- och utbildningssektorn utför de uppgifter som kanslichefen föreskriver.

Enligt 5 kap. 1 § förvaltningsstadgan har de ledande tjänsteinnehavarna till uppgift att planera, följa och övervaka verksamheten i den förvaltningshelhet de leder och att svara för att den är resultatrik och för att målen uppnås. De ledande tjänsteinnehavarna har också till uppgift att sköta den strategiska styrningen av den förvaltningshelhet de leder



22.09.2021

och att utveckla och upprätthålla dess prestationsförmåga och verksamhetsresultat.

Behörighetsvillkoren för sektorchefer är enligt 23 kap. 1 § 1 mom. i förvaltningsstadgan högre högskoleexamen, erfarenhet av ledarskap och utmärkta muntliga och skriftliga kunskaper i finska och nöjaktiga muntliga och skriftliga kunskaper i svenska.

Vid sidan av de formella kvalifikationerna konstaterades det i platsannonsern att den sökande för att lyckas med uppgiften ska ha gedigen tidigare erfarenhet och bevis på strategisk och operativ ledning av en stor organisation. En personalledare håller fast vid sin linje och förtydligar verksamhetsmålen. Hen kan överblicka ett mångfasetterat verksamhetsfält och uppträda naturligt i offentligheten. Hen är också skicklig på att bygga upp interna och externa samarbetsnätverk, har erfarenhet av krävande samarbete med intressenter och inspireras av nära arbete med den politiska ledningen. I platsannonsern konstaterades även att erfarenhet från uppgifter inom fostrans- och utbildningsbranschen bidrar till att den sökande framgångsrikt kan sköta uppgiften och att kunskaper i engelska är nödvändiga för det allt mer utbredda internationella samarbetet.

Då man tillsätter tjänsten ska man iakttä vad som i 125 § 2 mom. i grundlagen föreskrivs om allmänna utnämningens principer, vilka är skicklighet, förmåga och beprövad medborgerlig dygd.

Sökande och rekryteringsprocess

16 personer lämnade in ansökan inom utsatt tid, av dem återkallade en sin ansökan. En förteckning över de sökande finns som bilaga 1 till föredragningslistan. De sökandes meriter, utbildning, språkkunskaper och arbetserfarenhet framgår av ansökningarna. En sammanfattning av ansökningarna finns i bilaga 2 till föredragningslistan.

De första intervjuerna gjordes med videouppkoppling 10–14.6.2021. Nio sökande kallades till videointervju. Dessa ansågs ha tillräcklig erfarenhet av strategisk och operativ ledning av en stor organisation samt tidigare erfarenhet av liknande uppgifter för att nå framgång i den lediga tjänsten. Alla som kallades till videointervju uppfyllde behörighetsvillkoren för tjänsten. De sökandes videointervjuer utvärderades av

Utifrån videointervjuerna kallades sex sökande till intervju, av vilka en senare har dragit tillbaka sin ansökan. De intervjuade var ***** som utöver kriterierna ovan på basis av videointervjun bedömdes ha förut-



22.09.2021

sättningar för enhetligt ledarskap och via praktiska exempel konstaterades bevis på framgångsrikt ledarskap. De valda personernas åsikter var analytiska, mångsidiga och illustrerade det ledarskap och den ledningsnivå som Helsingfors stad kräver i och med sina hörnstenar. De utvalda kandidaterna intervjuades 21–23.6. 2021 av *****

Satu Järvenkallas är pedagogie magister från Helsingfors universitet 1999 och har en tidigare examen i småbarnspedagogik på institutnivå 1989. Dessutom har hon en Executive Master in Business Administration (EMBA) -examen från Tammerfors tekniska universitet 2010. Som fortbildning har hon bland annat slutfört utvecklingsprogrammet för den offentliga förvaltningen 2006 och examen i undervisningsförvaltning 2012. Sedan 2013 har hon varit chef för småbarnspedagogiken i Helsingfors stad, först vid barnomsorgsverket och sedan 2017 vid fostrans- och utbildningssektorn, med ansvar för ledning av servicehelheten småbarnspedagogik och förskoleundervisning. Hon är för närvarande ställföreträdande sektorchef för fostrans- och utbildningssektorn. Tidigare har hon jobbat som dagvårdschef vid Helsingfors stads socialverk i flera år. Hennes tidigare arbetserfarenhet vid Helsingfors stad inkluderar utvecklingskonsult, dagvårdschef, projektkonsult, dagvårdsspektör, daghemschef samt lärare inom småbarnspedagogik.

På basis av ansökan och intervjun anses att Järvenkallas har en gedigen erfarenhet av att leda en stor organisation, eftersom hon lett Helsingfors stads småbarnsfostran och -pedagogik på stadsnivå under flera års tid. Hennes djupa insikter i småbarnspedagogik samt nära samarbete med andra servicehelheter och arbetet i ledningsgruppen har gett henne kunskaper i och perspektiv på hela fostrans- och utbildningssektorn. I arbetet som ledare för dagvård och småbarnspedagogik har hon skaffat ett brett nätverk, både inom social- och hälsovårdsväsendet och inom fostran och utbildning. Dessutom har hon haft flera förtroendeuppdrag samt varit med i expertgrupper. Hon har fått erfarenhet av uppträdande i sitt nuvarande jobb som direktör för småbarnspedagogiken samt på konferenser.



22.09.2021

Alla intervjuade uppskattades ha en stark erfarenhet av ledarskap och en hög nivå av substanskunskap inom fostran och utbildning. Dessutom har alla som intervjuas erfarenhet av samarbete med politiska beslutsfattare och goda förutsättningar för ett sådant krävande nätverkande på grundval av sina tidigare uppgifter och personliga egenskaper. De intervjuade har även omfattande nätverk inom fostran och utbildning och klarade bra av förhandsuppgifterna som kartlade perspektiv och förmåga att uppträda. Det bedömdes dock att den bästa kombinationen av strategiskt ledarskap, perspektiv på fenomen inom fostran och utbildning samt förmågan att trovärdigt förmedla sitt budskap åt organisationen fanns hos Järvenkallas, *****

Psycon Oy utförde de personliga utvärderingarna under tiden 1–6.7.2021.

Till den andra intervjun 9.8.2021 kallades tre sökande vilka deltagit i den personliga utvärderingen; Järvenkallas, *****

Alla sökande som deltog i den andra intervjun intervjuades av nämnden för fostran och utbildning den 17 augusti 2021.

Fostrans- och utbildningsnämndens utlåtande

Fostrans- och utbildningsnämnden get stadsstyrelsen ett utlåtande 24.8.2021 (§ 273) om att tillsätta tjänsten. Hela utlåtandet finns i bilaga 4. Nämnden konstaterat att Satu Järvenkallas bör väljas till tjänsten som sektorchef eftersom hon bäst svarar på de krav som ställts för sektorchefens tjänst.

Utvärdering

Sektorchefen ansvarar du för den strategiska ledningen av fostrans- och utbildningssektorn samt även för sektorns förnyelse, måluppfyllelse och ekonomiska kontroll. Hen har ansvar för personalledning och utveckling av verksamhetskulturen i organisationen. Hen är föredragande i fostrans- och utbildningsnämnden och dess sektioner samt för biträdande borgmästaren för sektorn. Som medlem i stadens ledningsgrupp har sektorchefen en central roll också när det gäller att leda hela staden tillsammans med andra ledare. Direkt under sektorchefen lyder fyra direktörer för servicehelheterna samt förvaltningsdirektören.

Den slutliga jämförelsen gjordes mellan toppkandidaterna Satu Järvenkallas, *****



22.09.2021

Fostrans- och utbildningssektorn har ca 14 000 medarbetare och sektorchefen har som uppgift att leda organisationens personal, verksamhet och administration. Dessutom svarar sektorchefen för reformer inom fostrans- och utbildningssektorn. Därför är det viktigt att den som väljs till sektorchef har gedigen erfarenhet av och bevis på strategisk och operativ ledning av en stor organisation samt förmåga att styra in sektorns verksamhet i enlighet med strategin. Som medlem i stadens ledningsgrupp har sektorchefen en central roll när det gäller att leda hela staden tillsammans med andra ledare. Således ska sektorchefen ha en förmåga och vilja att se på saker i ett större sammanhang och veta vad som behövs för att Helsingfors ska bli världens bäst fungerande stad.

Satu Järvenkallas har lång erfarenhet av omfattande och krävande ledningsuppdrag. Erfarenheten som ledare för socialbyrån, barnavårdsverket och fostrans- och utbildningssektorn har gett henne ett brett och strategiskt perspektiv på olika aspekter av ledarskapet. Hon är medlem i fostrans- och utbildningssektorns ledningsgrupp och som t.f. sektorchef även med i hela stadens ledningsgrupp. Således har hon fått en bred bild av verksamheten i hela sektorn, dess utmaningar och möjligheter. I Järvenkallas ledarskap betonas kunskaper i change management, hon har spelat en central roll i skapandet av nya organisationer inom småbarnspedagogiken, vilka har varit omfattande förändringsprocesser. Under rekryteringsprocessen har hon visat prov på att kunna observera förändringsbehov i omgivningen och praktiken, och hon anser att en kontinuerlig utveckling är viktigt. Hon går gärna med i utvecklingsprojekt och driver igenom förändringar, vilket är viktigt eftersom som sektorchefen ansvarar för att fostrans- och utbildningssektorn utvecklas i enlighet med strategin.

Således har alla tre toppkandidater goda erfarenheter och färdigheter för att leda en stor organisation och att genomdriva olika utvecklings- och omvandlingsprocesser. Utgående från rekryteringsprocessen bedöms emellertid att Järvenkallas tidigare bevis på mycket krävande ledarskap vid omorganisering samt hur hon skött utmaningarna i Helsingfors småbarnsfostran, som väckt mycket publicitet, bäst förutspår framgång som sektorchef. Hon förstår vikten av delaktighet i samband med förändringar och kan på ett övertygande och förtroendefullt sätt kommunicera om behovet av förändring, dess bakgrund och de fördelar som kan uppnås.



22.09.2021

Dessutom har nästan alla toppkandidater under rekryteringen visat att de har förmåga att granska ett mångfacetterat fält, också utanför den egna sektorn. Av sökandena har ***** dock tidigare erfarenhet och prov på att leda en hel stad eller kommun genom arbete i ledningsgruppen och de har sålunda goda förutsättningar att förstå vad en stad som helhet behöver för framgång. Järvenkallas har fått motsvarande erfarenhet under de senaste månaderna då hon varit ställföreträdare för fostrans- och utbildningssektorns chef.

Sektorchefen ansvarar för att leda personalen och utveckla verksamhetskulturen i organisationen. Alla toppkandidater har potential och bevis på strömlinjeformat personalledarskap, där systematik och följande av etiska principer betonas. De har alla arbetat som chef på många olika organisationsnivåer. ***** Satu Järvenkallas ledarstil betonade samarbetsviljan och strävan efter att främja saker och ting genom gemensamma diskussioner. Under rekryteringsprocessen har hon framhållit att han i sin organisation tydligt kommunicerar med mål, riktlinjer och förväntningar.

Den som väljs till sektorchef ska ha skicklighet att bygga upp interna och externa samarbetsnätverk, erfarenhet av krävande samverkan med intressenter och inspireras av nära arbete med den politiska ledningen. Alla toppkandidater har skapat breda nätverk inom sin egen yrkeskår och har erfarenhet av att arbeta med den politiska ledningen. Under rekryteringsprocessen gav Satu Järvenkallas ändå den bästa bilden av sin kompetens att leda sektorn i motgångar tillsammans med den politiska ledningen, på det sätt att tjänstemännen och politikerna tillsammans smidigt kan besvara frågor som gäller sektorn. Under processen har hon visat en utmärkt samarbetsförmåga, ett starkt engagemang och på ett trovärdigt sätt argumenterat för Helsingfors och för hela fostrans- och utbildningssektorn.

Den som väljs till sektorchef har stöd i sitt arbete med erfarenhet från uppgifter inom fostrans- och utbildningssektorn samt goda kunskaper i engelska. Alla toppkandidater är mycket erfarna proffs i fostrans- och utbildningsbranschen och de har jobbat långsiktigt med branschens teman. Deras substanskunskap är betydande och uppfyller således på ett utmärkt sätt kraven för tjänsten som sektorchef, fostran och utbildning. Alla toppkandidaterna hade tillräckligt goda kunskaper i engelska för att klara av tjänsten som sektorchef.

På basis av ansökningarna, intervjuerna, personutvärderingarna samt fostrans- och utbildningsnämndens utlåtande har man gjort en helhetsbedömning som visar att av kandidaterna har Satu Järvenkallas de bästa förutsättningarna för att ha hand om de uppgifter som hör till tjänsten som sektorchef. Lång erfarenhet från omfattande och krävande



22.09.2021

de ledarskapsuppgifter inom fostran och utbildning samt deltagande i märkbara reformer och ledning av organisationen i knepiga situationer talar för att välja henne. Dessutom anses hon ha goda förutsättningar att inspirera och utveckla organisationen i enlighet med strategin. Man såg även att hon har förmåga att handla konstruktivt och samarbetsvilligt med stadens politiska ledning.

Övrigt

Ansökningarna som hör till förslaget finns i föredragningslistans bilaga 3. Dessutom har organets medlemmar möjlighet att läsa rapporterna från personutvärderingen före sammanträdet och under sammanträdet i stadsstyrelsens arbetsrum i portalen för förtroendevalda. Den som ger upplysningar svarar på frågor om innehållet i det kompletterande materialet.

Med den som väljs till tjänsten avtalar man separat om ett datum då hen tar emot tjänsten.

Borgmästaren framställde beslutsfattandet för anställning av en tjänsteinnehavare som sektorchef vid fostrans- och utbildningssektorn 26.8.2021, § 88.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Nina Gros, personaldirektör, telefon: 09 310 37965

nina.gros(a)hel.fi

Minna Kempainen, expert, telefon: 09 310 33248

minna.kempainen(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Hakijalista
- 2 Hakijayhteenveto
- 3 Hakemukset
- 4 Kasvatus- ja koulutuslautakunnan lausunto 24.8.2021

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

Utdrag

Utdrag

De som sökt tjänsten

Bilagor till utdrag

Förslagstext

Kommunalbesvär, fullmäktige

För kännedom



22.09.2021

Ärende/5

Fostrans- och utbildningssektorn
Ekonomiförvaltningstjänsten
Stadskansliets personalavdelning

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 06.09.2021 § 604

HEL 2021-005321 T 01 01 01 01

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto ottaa kasvatustieteiden maisteri Satu Järvenkallaksen kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan virkaan seitsemän vuoden määräajaksi 12 545,42 euron kokonaiskuukausipalkan mukaan määräytyvin palkkaeduin. Virassa on kuuden kuukauden koeaika.

Lisäksi kaupunginvaltuusto toteaa, että mikäli virkaan otetaan henkilö, joka ei ole kaupungin palveluksessa, eikä terveydellisiä tietoja ole käytettävissä virkaan otettaessa, on päätös tällaisen henkilön osalta ehdollinen, kunnes henkilön terveydentilasta saadun selvityksen perusteella virkaan ottaminen on vahvistettu. Selvitys on esitettävä 30 vuorokauden kuluessa virkaan ottamista koskevan päätöksen tiedoksisaannista lukien.

Käsittely

06.09.2021 Ehdotuksen mukaan

Esteelliset: Satu Järvenkallas

Esteellisyyden syy: osallisuusjääviys (hallintolaki 28.1 § 1 kohta)

Esittelijä

pormestari
Juhana Vartiainen

Lisätiedot

Nina Gros, henkilöstöjohtaja, puhelin: 09 310 37965
nina.gros(a)hel.fi

Minna Kempainen, asiantuntija, puhelin: 09 310 33248
minna.kempainen(a)hel.fi

Keskushallinto Pormestari 26.08.2021 § 88

HEL 2021-005321 T 01 01 01 01



22.09.2021

Päätös

Pormestari otti kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan virkaan ottamista koskevan asian esittelyynsä.

Päätöksen perustelut

Hallintosäännön 19 luvun 1 §:n 2 momentin mukaan pormestari voi aina ottaa kaupunginhallituksen tai sen jaoston toimivaltaan kuuluvan asian esiteltäväkseen tai määrätä viranhaltijan asian esittelijäksi. Kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan virkaan ottamisesta päättää kaupunginvaltuusto kaupunginhallituksen esityksestä.

Keskushallinto Pormestari 31.05.2021 § 51

Lisätiedot

Henri Kähönen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36027
henri.kahonen(a)hel.fi

Kasvatus- ja koulutuslautakunta 24.08.2021 § 273

HEL 2021-005321 T 01 01 01 01

Lausunto

Kasvatus- ja koulutuslautakunta antoi kaupunginhallitukselle lausunnon koskien kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan viran täyttöä.

Hakijat

Lautakunnan lausunto koskee rekrytointiprosessissa jatkoon edenneitä ja lautakunnan haastattelemia hakijoita seuraavasti:

Arviointi

Toimialajohtaja vastaa kasvatuksen ja koulutuksen toimialan uudistamisesta ja strategisesta johtamisesta, tavoitteiden saavuttamisesta ja talouden hallinnasta. Hänen vastuullaan on organisaation henkilöstön

Postadress

PB 1
00099 HELSINGFORS STAD
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Besöksadress

Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/stadsfullmaktige>

Telefon

+358 9 310 1641

Telefax

+358 9 655 783

FO-nummer

0201256-6

Kontonr

FI0680001200062637

Moms nr

FI02012566



johtaminen ja toimintakulttuurin kehittäminen. Hän toimii kasvatus- ja koulutuslautakunnan, sen jaostojen sekä toimialan apulaispormestarin esittelijänä. Toimialajohtajalla on kaupungin johtoryhmän jäsenenä keskeinen rooli myös koko kaupungin johtamisessa yhdessä muiden johtajien kanssa. Toimialajohtajan suorina alaisina on neljä palvelukonaisuuden johtajaa ja toimialan hallintojohtaja.

Tehtävässä menestyäkseen valittavalla toimialajohtajalla on vahvaa aiempaa kokemusta ja näyttöä suuren organisaation strategisesta ja operatiivisesta johtamisesta. Henkilöstön johtajana hän on linjakas ja kirkastaa toiminnan tavoitteet. Hän pystyy hahmottamaan monitahoista toimintakenttää ja julkiset esiintymiset ovat hänelle luontevia.

Tehtävään valittava toimialajohtaja on myös taitava sisäisten ja ulkoisten yhteistyöverkostojen rakentaja, jolla on kokemusta vaativasta sidosryhmäyhteistyöstä ja joka näkee tiiviin työskentelyn poliittisen johdon kanssa innostavana. Lisäksi tehtävässä onnistumisessa valittavaa toimialajohtajaa auttaa kokemus kasvatus- ja koulutusalan tehtävistä. Laajenevassa kansainvälisessä yhteistyössä tehtävään valittava hakija tarvitsee myös sujuvaa englannin kielen taitoa.

Kasvatuksen ja koulutuksen toimialalla työskentelee noin 14 000 työntekijää ja toimialajohtajan tehtävänä on johtaa organisaationsa henkilöstöä, toimialan toimintaa ja hallintoa. Siksi on tärkeää, että valittavalla toimialajohtajalla on vahvaa ja monipuolista kokemusta sekä osaamista johtamisesta.

***** johtamiskokemus on laaja. Hän on toiminut esihenkilön tehtävissä monella eri organisaation tasolla: päiväkodinjohtajana, päivähoitoalueen päällikkönä, päivähoidon johtajana, virastopäällikkönä sekä toimialajohtajana. Toiminnan johtamisessa hänellä on tavoitehakuinen ja aikaansaava ote. Tästä esimerkkinä on kolme suurta varhaiskasvatuksen asemaan liittyvää organisaatiomuutosta, joiden onnistumisessa ***** rooli on ollut keskeinen. Nykyisessä tehtävässään hän on osoittanut kykyä suoriutua hyvin myös vaativissa tilanteissa ja paineen alla.

Toimialajohtajan tehtävä edellyttää myös kykyä kirkastaa toiminnan suunta ja tavoitteet sekä saada ihmiset työskentelemään sitä kohti.

***** katsotaan olevan vahvat edellytykset tähän innostuksensa, päämäärähakuisuutensa, selkeän ja uskottava viestintätapansa sekä erittäin vahvan toimialaosaaamisensa perusteella. Hän kykenee edistämään yhdessä tekemisen kulttuuria ja myönteistä suhtautumista uudistuksiin ja vaikeisiin päätöksiin, joita muuttuva toimintaympäristö ja toimialan haasteellinen koronapandemia jälkeinen tilanne edellyttävät.



22.09.2021

Ärende/5

Käsittely

24.08.2021 Ehdotuksen mukaan

Esteellinen: Satu Järvenkallas

Esteellisyyden syy: osallisuusjääviys (hallintolain 28.1 § kohta 1)

Asian aikana oli kuultavana Minna Kemppainen ja Heli Lappi-Rantalainen. Asiantuntijat poistuivat kokouksesta kuulemisensa jälkeen.

Esittelijä

henkilöstöjohtaja
Nina Gros

Lisätiedot

Minna Kemppainen, asiantuntija, puhelin: 09 310 33248
minna.kemppainen(a)hel.fi



22.09.2021

Ärende/6

§ 277

Projektplan för vibrationsisolering och konstruktioner som kompenserar det elektromagnetiska fältet i Viks forskarpark

HEL 2020-011293 T 00 01 04 00

Beslut

Stadsfullmäktige godkände projektplan för vibrationsisolering och konstruktioner som kompenserar det elektromagnetiska fältet i Viks forskarpark så att projektets totalpris inklusive planering, byggarbeten och ändringar som genomförs under projektet är 10 684 000 euro exklusive mervärdesskatt i kostnadsnivån för juli 2021.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Lindén, stadssekreterare, telefon: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Hanksuunnitelma_Viikin tiedepuiston eristysratkaisun toteutus
- 2 Viikki tärinävaimennuksen työalue

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

Beslutsförslag

Framställningen stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Byggandet av vibrationsisolering och konstruktioner som kompenserar det elektromagnetiska fältet i Viks forskarpark hänför sig till snabbspår-vägsprojektet Spårjokern. Skyddskonstruktionerna byggs för att skydda forskningsarbetet som i forskarparkens område utförs med känsliga forskningsinstrument mot störningar från spårvägstrafiken. Helsingfors stad och Helsingfors universitet har kommit överens om de behövliga lösningarna. Projektet genomförs som en del av projektet Spårjokern.

Stadsfullmäktige godkände 13.3.2019 (100 §) en höjning av maximipriset i projektplanen för Spårjokern för Helsingfors stads del.

Projektets utgångspunkter och genomförande



22.09.2021

Stadsfullmäktige godkände 13.3.2019 (§ 100) en höjning av maximipriset i projektplanen för Spårjokern. I motiveringarna till beslutet konstateras att man i projektplanen 2015 för Spårjokern uppmärksammar de konsekvenser som det elektromagnetiska fältet som likströmmen bildar och vibrationerna från spårvägen eventuellt orsakar känsliga objekt, såsom mätningstrustningen vid forskningsinstituterna i Vik och Otnäs. Dessutom konstateras att det råder osäkerhet i fråga om objektens skyddsbehov och kostnadsrisk. Att hitta en optimal lösning för att skydda de känsliga objekten är en fråga som ska beaktas i den fortsatta planeringen. Förhandlingarna mellan Helsingfors stad och Helsingfors universitet om lösningar för att skydda de känsliga objekten vid Viks campus pågår. Helsingfors stad och Helsingfors universitet fortsätter förhandlingarna, och kommer separat överens med parterna om kostnaderna för skyddslösningarna.

Staden och universitet har under våren 2021 uppnått en lösning i förhandlingarna om nivån på de behövliga lösningarna för vibrationsdämpningen. Samtidigt har man kommit överens om att staden svarar för kostnaderna för de konstruktioner som dämpar vibrationen och kompenserar det elektromagnetiska fältet, vilka ska byggas i gatukonstruktionerna. Universitet svarar för kostnaderna för ändrings- och byggarbeten som byggnaderna i dess ägo och byggnadernas användare förutsätter.

Eftersom det är fråga om ett projekt med anknytning till Spårjokern är det ändamålsenligt att projektet genomförs som en del av Spårjokerns projekthelhet.

Projektet omfattar byggandet av en pålplatta vid Viksbågen, konstruktioner som kompenserar det elektromagnetiska fältet i Viks forskarpark och stombullerisolering vid Djursjukhuset. Projektet genomförs i huvudsak under år 2022, men isoleringarnas funktionsduglighet kan konstateras i sin helhet först då trafikeringen inleds år 2024. Därför är det möjligt att särskilda åtgärder vidtas år 2024.

Konstruktionen som bygger på en pålplatta byggs för att minska vibrationerna som spårvagnarna orsakar i fastigheterna vid gatan, i vilka Helsingfors universitet och andra aktörer i området har känsliga forskningsinstrument. Kompenseringen av det elektromagnetiska fältet genomförs för att minska det obetydliga, men med vagnarna varierande elektromagnetiska fält som spårvägen orsakar, och som också orsakar störningar för en del av forskningsinstrumenten.

Projektkostnader

Postadress
PB 1
00099 HELSINGFORS STAD
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Besöksadress
Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/stadsfullmaktige>

Telefon
+358 9 310 1641
Telefax
+358 9 655 783

FO-nummer
0201256-6

Kontonr
FI0680001200062637
Moms nr
FI02012566



Kostnaderna för vibrationsisoleringen och konstruktionerna som kompenserar det elektromagnetiska fältet i Viks forskarpark fördelas enligt följande:

Delfaktor	mn euro
Påplatta vid Viksbågen	7,655
Konstruktion som kompenserar det elektromagnetiska fältet i Viks forskarpark	1,524
Stombullerisolering vid Djursjukhuset	0,070
Projektreservering för eventuellt behov av extra isolering	0,736
Totalt	9,985

Kostnadskalkylen har utarbetats i kostnadsnivån för september 2020. Totalkostnaden har preciserats så att den stämmer överens med det senaste indexet, varvid kostnaderna i kostnadsnivån för juli 2021 är sammanlagt 10 684 000 euro.

Projektets finansieringsplan

Spårjokern är under byggnad. Huvuddelen av kostnaderna som hör till det här projektet riktas till år 2022. I HST:s budget för år 2022 reserveras 9,645 mn euro för Spårjokerns projektkostnader. En del av projektreserveringen, 0,340 mn euro, blir aktuell först då trafikeringen inleds. Behovet av projektreserveringen klarnar före början av år 2024, och det bedöms att de eventuella kostnaderna riktas till år 2024.

Projektets inverkan på driftsekonomin

Projektet med 40 års avskrivningstid och linjära avskrivningar orsakar årligen extra avskrivningskostnader på 0,2 miljoner euro.

På basis av samkommunen Helsingforsregionens trafiks (HRT) grundavtal kan 50 % av avskrivningarna för investeringen (ca 0,1 miljoner euro om året) och 50 % av de kalkylmässiga ränteutgifterna (sammanlagt ca 5,1 miljoner euro under 40 års tid, kalkylränta på 5 %) faktureras av HRT. HST återbetalar de kalkylmässiga ränteutgifterna på 50 % som fakturerats HRT i form av s.k. ränteintäkter på infrastrukturen till staden.

Resten av avskrivningarna (ca 0,1 miljoner euro om året) och de verkliga räntekostnaderna på ca 4,4 miljoner euro för finansiering av investeringen under lånetiden (räntefot på 3 % och 25 års amorteringstid) blir kostnader för staden i form av infrastrukturstöd för trafikaffärsverket.



22.09.2021

Vibrationsisoleringen i Viks forskarpark påverkar stadens stöd till HST med i genomsnitt 0,1 miljoner euro om året.

Dessutom blir en del av den avskrivningsandel på 50 % som staden fakturerar av HRT och 50 % av den kalkylmässiga räntan årligen kostnader för staden genom HRT:s betalningsandel; ca 50 % av avskrivningsandelen och den kalkylmässiga räntan täcks med biljettintäkter medan resten hänför sig till kommunandelen.

Den totala effekten av HST:s andel av projektet på Helsingfors stads driftsekonomi beräknas bli i genomsnitt 0,2 euro om året (HRT:s betalningsandel och HST:s stöd från staden tillsammans).

Befogenheter

I enlighet med 7 kap. 1 § 3 punkten i förvaltningsstadgan beslutar stadsfullmäktige om projektplaner vars kostnads kalkyl överstiger 10 miljoner euro.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Lindén, stadssekreterare, telefon: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Hanksuunnitelma_Viikin tiedepuiston eristysratkaisun toteutus
- 2 Viikki tärinävaimennuksen työalue

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

För kännedom

Direktionen för trafikaffärsverket

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 06.09.2021 § 606

HEL 2020-011293 T 00 01 04 00

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:



22.09.2021

Kaupunginvaltuusto hyväksyy Viikin tiedepuiston tärinäeristyksen ja sähkömagneettikentän kompensatorakenteiden hankesuunnitelman siten, että hankkeen arvonlisäveroton kokonaishinta sisältäen suunnittelun, rakennustyöt sekä hankkeen aikaiset muutokset on 10 684 000 euroa heinäkuun 2021 kustannustasossa.

Käsittely

06.09.2021 Ehdotuksen mukaan

Esteelliset: Tommi Laitio

Esteellisyyden syy: yhteisöjääviys (hallintolaki 28.1 § 5 kohta)

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 15.06.2021 § 93

HEL 2020-011293 T 00 01 04 00

Esitys

Johtokunta esitti kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi Viikin tiedepuiston tärinäeristyksen ja sähkömagneettikentän kompensatorakenteiden hankesuunnitelmaa niin, että hankkeen kokonaishinta yhteensä sisältäen suunnittelun, rakennustyöt sekä hankkeen aikaiset muutokset on 9,985 milj. euroa (alv 0 %) syyskuun 2020 kustannustasossa.

27.05.2021 Pöydälle

12.05.2021 Pöydälle

Esittelijä

yksikön johtaja
Artturi Lähdetie

Lisätiedot

Juha Saarikoski, projektijohtaja, puhelin: 310 35288
juha.saarikoski(a)hel.fi



22.09.2021

Ärende/7

§ 278

Projektplan för ersättande nybyggnad för Kottby lågstadieskola

HEL 2021-003344 T 10 06 00

Beslut

Stadsfullmäktige godkände projektplanen för en ersättande nybyggnad för Kottby lågstadieskola, daterad 26.02.2021, enligt vilken projektets bruttoyta är ca 5 385 m² och byggkostnaderna uppgår till högst 23 200 000 euro exklusive mervärdesskatt i prisnivån för februari 2021.

Samtidigt godkände stadsfullmäktige följande hemställningsklämmor:

- 1 När stadsfullmäktige godkänner nybyggnadsplanen förutsätts en utredning om att man vid utvecklingen av lokalerna ser till att det i skolan också finns tillräckligt med lugna klassrum. (Sami Muttilainen)
- 2 Stadsfullmäktige förutsätter att det utreds om det är möjligt att i större utsträckning reda ut verkningarna av stadens öppna inlärningslokaler för inläringen bland barn och unga och för lärarnas arbete, samt erfarenheter av dem. (Mari Rantanen)

Behandling

Ledamoten Laura Korpinen understödd av ledamoten Nuutti Hyttinen föreslog att ärendet ska återremitteras för ny beredning:

Skolan ska ha klassrum med väggar. Öppna inlärningsmiljöer utsätter elever och lärare för ljudföroreningar, vilket belastar både lärare och elever och orsakar dem stress.

1 Omröstningen

Fortsatt behandling av ärendet JA, återremiss NEJ

JA-förslag: Behandlingen av ärendet fortsätter

NEJ-förslag: Jag föreslår att ärendet återremitteras för ny beredning.

Skolan ska ha klassrum med väggar. Öppna inlärningsmiljöer utsätter elever och lärare för ljudföroreningar, vilket belastar både lärare och elever och orsakar dem stress.

Ja-röster: 76

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet,



22.09.2021

Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Oona Hagman, Juha Hakola, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Anniina Iskanius, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Anna Karhumaa, Arja Karhuvaara, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Sini Korpinen, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Otto Meri, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Maria Ohisalo, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Suldaan Said Ahmed, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Nina Suomalainen, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Nej-röster: 9

Jussi Halla-aho, Nuutti Hyttinen, Pia Kopra, Laura Korpinen, Teija Makkonen, Tom Packalén, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Pirkko Ruohonen-Lerner

Stadsfullmäktige beslutade fortsätta behandlingen av ärendet.

Ledamoten Sami Muttilainen understödd av ledamoten Atte Kaleva föreslog följande hemställningskläm:

När stadsfullmäktige godkänner nybyggnadsplanen förutsätts en utredning om att man vid utvecklingen av lokalerna ser till att det i skolan också finns tillräckligt med lugna klassrum.

Ledamoten Mari Rantanen understödd av ledamoten Mika Ebeling föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att det utreds om det är möjligt att i större utsträckning reda ut verkningarna av stadens öppna inlärningslokaler för inläringen bland barn och unga och för lärarnas arbete, samt erfarenheter av dem.

Stadsfullmäktige godkände stadsstyrelsens förslag.

2 Omröstningen



22.09.2021

Ledamoten Sami Muttilainens förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: "När stadsfullmäktige godkänner nybyggnadsplanen förutsätts en utredning om att man vid utvecklingen av lokalerna ser till att det i skolan också finns tillräckligt med lugna klassrum."

NEJ-förslag: Motsätter sig.

Ja-röster: 84

Hilka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Oona Hagman, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Anniina Iskanius, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Anna Karhumaa, Arja Karhuvaara, Elina Kauppi-la, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Pia Kopra, Laura Korpinen, Sini Korpinen, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Teija Makkonen, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Maria Ohisalo, Tom Packalén, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pa-sanen, Terhi Peltokorpi, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Pirkko Ruohonen-Lerner, Wille Rydman, Suldaan Said Ahmed, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Nina Suomalainen, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierrunen, Ozan Yanar

Nej-röster: 1

Otto Meri

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Sami Muttilainens förslag till hemställningskläm.

3 Omröstningen

Ledamoten Mari Rantanens förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: "Stadsfullmäktige förutsätter att det utreds om det är möjligt att i större utsträckning reda ut verkningarna av stadens öppna inlärningslokaler för inläringen bland barn och unga och för lärarnas arbete, samt erfarenheter av dem."

NEJ-förslag: Motsätter sig.



22.09.2021

Ja-röster: 74

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Paavo Arhinmäki, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Maaret Castren, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Oona Hagman, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Anniina Iskanius, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Anna Karhumaa, Arja Karhuvaara, Elina Kauppila, Mai Kivelä, Pia Kopra, Laura Korpinen, Sini Korpinen, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Teija Makkonen, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Maria Ohisalo, Tom Packalén, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Terhi Peltokorpi, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Pirkko Ruohonen-Lerner, Wille Rydman, Suldaan Said Ahmed, Sari Sarkomaa, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Nina Suomalainen, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Nej-röster: 1

Otto Meri

Blanka: 10

Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Sirpa Asko-Seljavaara, Fatim Diarra, Ville Jalovaara, Otso Kivekäs, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Pekka Sauri, Juhana Vartiainen

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Mari Rantanens förslag till hemställningskläm.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Maria Nelskylä, stadssekreterare, telefon: 310 25251
maria.nelskyla(a)hel.fi

Bilagor

1 Hanksuunnitelma Kottby ls 26.2.2021

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.



Föredragandens motiveringar

Behov av projektet

Kottby lågstadieskola är en grundskola med årskurs 1-6, som hör till det norra svenska elevupptagningsområdet. I nuläget har skolan verksamhet på två ställen. I skolhuset vid Pohjologatan 45 som blev klart 1957, och som renoverades och byggdes ut 2000, ges grundläggande utbildning på svenska i årskurs 1-6. Sedan 2009 verkar skolans filial Arabias kvartersskola på adressen Parisgränden där man ger grundläggande utbildning i årskurs 1-2. För högklasserna flyttar eleverna till Åshöjdens grundskola vid Sturegatan 6.

I och med den ersättande nybyggnaden får skolan tillgång till tidsenliga och trivsamma lokaler där det är möjligt att ordna verksamhet i enlighet med den gällande utbildningsplanen. Dessutom innebär det en enhetlig skolstig för eleven när utbildningstjänsten kan ordnas på ett och samma ställe.

Fostrans- och utbildningssektorn anser att det på området finns ett behov av en bestående svensk enhetsskola. I verksamhetsställets omfattning har man beaktat hela serviceområdets beräknade utveckling: befolkningsprognosen, deltagande i småbarnspedagogiken och nybyggen.

Projektplan

Skolan har för närvarande 173 elever. Enligt en behovsbedömning från fostrans- och utbildningssektorn planeras en nybyggnad för 500 elever i åk 1-9 samt för 50 förskoleelever. Skolan är inriktad på musik, där finns en musikinriktad förskola samt morgon- och eftisverksamhet.

Projektet förverkligar målen i Helsingfors stadsstrategi 2017–2021 genom att erbjuda trygga och hälsosamma inlärningsmiljöer och genom att planera lokalerna så att invånare och lokala föreningar kan ordna verksamhet och evenemang i dem. I skolan kan det ordnas både in-kvartering och val.

Området har klassats som ett kulturhistoriskt värdefullt område som bör bevaras. Byggnaden och gården skapar en stadsbildsmässigt högklassig offentlig byggnad i området. En detaljplaneändring för området är aktuell och den kommer uppskattningsvis att ha vunnit laga kraft våren 2022, såvitt beslutet inte överklagas.

Vid den övre gården gränsar tomten till en liten tallskog och vid den nedre gården till en park, träden vid Pohjologatans allé och vid den övre gården växer nära byggnaden och kräver noggrant skydd.



22.09.2021

Skolelevernas åldersstruktur har beaktats med separata ingångar. Man har fäst särskild vikt vid att gården ska vara trygg att använda. Följeslagarnas trafik har beaktats och servicegårdens alla funktioner har placerats separat från skolans övriga gårdsområden.

Nybyggnadens stomme är av betong. Bottenbjälklaget är bärande och det kommer att vara ventilerat. Mellanbjälklaget och övre bjälklaget består av ihåliga plattor, ytterst är ett falsat plåttak och som underlagstak en bitumenmembran.

I enlighet med Helsingfors stads energieffektivitetsmål och åtgärdsprogrammet Kolneutralt Helsingfors 2035 är målet att energieffektiviteten är bättre än föreskriftsnivån och förnybar energi produceras på platsen. Eftersom tomten är så trång måste merparten av nybyggnadens uppvärmning ske med fjärrvärme och med solenergi producerad med solpaneler på 27 kWp som placeras på taket täcks ca 10 procent av elbehovet.

I planeringsskedet har man för byggnaden räknat ut E-talet 2018 på 73 kWhE/m²,a, vilket understiger kravet på 80 kWhE/m²,a.

I byggnaden kommer det att arbeta uppskattningsvis 45 personer inom undervisningen och 10 personer inom småbarnsfostran. Den övriga personalen uppskattas till ca 16 personer.

Projektet omfattar 5 385 m² bruttoyta, 4539 m² lägenhetsyta och 3 684 m² effektiv yta.

Projektplanen finns som bilaga 1. Bilagorna till projektplanen ingår i det bifogade materialet.

Lokalkostnad för fostrans- och utbildningssektorn

Den interna månadshyran för nybyggnaden är 27,81 euro/m² lägenhetsyta, sammanlagt ca 126 000 euro i månaden och ca 1 512 000 euro om året. Grunden för hyran per kvadratmeter är 4 539 m² lägenhetsyta. Kapitalhyrans andel är 23,77 euro/m² lägenhetsyta, underhållshyran utgör 3,54 euro/m² lägenhetsyta och andelen för stadsmiljösektorns förvaltningskostnad 0,5 euro/m² lägenhetsyta. Den slutliga kapitalhyran justeras efter de faktiska kostnaderna för projektet. Underhållshyran justeras så att den motsvarar underhållshyran vid tidpunkten då projektet slutförs.

Byggnadskostnader och finansiering av projektet

Maximipriset för projektets byggkostnader har utgående från det teoretiska lokalbehovet beräknats till sammanlagt 23 200 000 euro exklusive mervärdesskatt i kostnadsnivån för september 2021.



Byggplatsen är mer krävande än normalt. Tomten är mycket trång och sluttar på så sätt att man måste spränga berget på övre sidan och på den nedre gården behövs pålning. Grunden ska läggas till hälften på pålar och till hälften på marken. Den övre gården gränsar mot en skog och den nedre gården mot ett parkområde.

I byggnadsprogrammet för husbyggnadsprojekt 2021-2030, som ingår som bilaga i 2021 års budget, har det reserverats sammanlagt 22 000 000 euro för att planera och genomföra projektet, utgående från att projektets omfattning är 5 300 euro/m² bruttoyta och att det genomförs åren 2021-2024. Projektets finansieringsbehov är på 23 200 000 euro, vilket beaktas i det nya förslaget till byggnadsprogram.

Projektets genomförande och tidtabell

Projektplanen har utarbetats i samarbete mellan stadsmiljösektorn och fostrans- och utbildningssektorn. Under projektets planering har man hört experter från bl.a. stadsmiljösektorns byggnadstillsyn, miljötjänst och räddningsverket samt tillgänglighetsombudsmannen.

Servicehelheten byggnader och allmänna områden i stadsmiljösektorn har helhetsansvaret för projektet. Stadsmiljösektorns lokaltjänst ansvarar för underhållet av byggnaden.

Det är meningen att byggarbetena ska inledas sommaren 2022 med ett separat rivningsprojekt. Byggstarten är planerad till september 2022. Projektet planeras vara klart sommaren 2024.

Tillfälliga lokaler

Under tiden som det nuvarande skolhuset rivs och det nya byggs, ska Kottby lågstadieskolas verksamhet flyttas till tillfälliga lokaler. Storleken, läget och kostnadskalkyler för de tillfälliga lokalerna specificeras i samband med översikts- och genomförandeplaneringen. I nuläget uppskattas att fostrans- och utbildningssektorn orsakas kostnader på ca 772 500 euro för 25 månaders hyra av tillfälliga lokaler.

Fostrans- och utbildningsnämndens utlåtande

Fostrans- och utbildningsnämnden har 5.5.2020 (§ 245) tillstyrkt projektplanen i sitt utlåtande och konstaterat att projektet svarar bra mot de funktionella målen för fostran och utbildning. Utlåtandet finns i sin helhet i ärendets beslutshistoria.

Befogenheter



22.09.2021

Ärende/7

I enlighet med 7 kap. 1 § 3 punkten i förvaltningsstadgan beslutar stadsfullmäktige om projektplaner vars kostnads kalkyl överstiger 10 miljoner euro.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Maria Nelskylä, stadssekreterare, telefon: 310 25251
maria.nelskyla(a)hel.fi

Bilagor

1 Hanksuunnitelma Kottby ls 26.2.2021

Bilagematerial

1 Hanksuunnitelma Kottby ls liitteet

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

För kännedom

Stadsmiljönämndens sektion för byggnader och allmänna områden
Fostrans- och utbildningsnämnden

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 06.09.2021 § 607

HEL 2021-003344 T 10 06 00

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto hyväksyy Kottby lågstadieskolan korvaavan uudisrakennuksen 26.2.2021 päivätyn hanksuunnitelman siten, että hankkeen laajuus on noin 5 385 brm² ja rakentamiskustannusten enimmäishinta on arvonlisäverottomana 23 200 000 euroa helmikuun 2021 kustannustasossa.

30.08.2021 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot



22.09.2021

Maria Nelskylä, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 25251
maria.nelskyla(a)hel.fi

Kasvatus- ja koulutuslautakunta 15.06.2021 § 245

HEL 2021-003344 T 10 06 00

Lausunto

Kasvatus- ja koulutuslautakunta antoi kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaostolle puoltavan lausunnon 26.2.2021 päivätystä Kottby Lågstadieskolan hankesuunnitelmasta (liite 1).

Lautakunta edellyttää erityistä huomiota ja tarkkuuta kiinnitettävän tilojen valmistumiseen sovituissa aikatauluissa, mikä on edellytys lakisääteisten palvelujen toteuttamiselle.

Lisäksi kasvatus- ja koulutuslautakunta lausuu hankesuunnitelmasta seuraavaa:

Hankesuunnitelma vastaa kasvatuksen ja koulutuksen toiminnallisia tavoitteita. Tilojen suunnittelussa ja toteutuksessa tulee edelleen työskennellä yhdessä käyttäjätoimialan kanssa. Tilojen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota äänieristykseen, äänenvaimennukseen ja valaistukseen. Tilat ja pintarakenteet tulee suunnitella helposti siivotaviksi, huollettaviksi ja korjattaviksi. Tiloja kehitettäessä on varmistettava, että koulussa on riittävästi rauhallisia luokkatiloja.

Kasvatus- ja koulutuslautakunta painottaa hankkeen kustannusseuranan ja laadunvalvonnan tärkeyttä koko prosessin aikana. Niillä on suuri vaikutus terveelliseen ja turvalliseen oppimisympäristöön sekä toimialan käyttökustannuksiin.

Lausuntopyynnöissä tulee huomioida hankesuunnitelman liitteiden laatu.

Käsittely

15.06.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Vesa Korkkula: Lisätään kohdan (4) loppuksi:

"Tiloja kehitettäessä on varmistettava, että koulussa on riittävästi rauhallisia luokkatiloja."

Kannattaja: Martina Harms-Aalto



22.09.2021

Ärende/7

Kasvatus- ja koulutuslautakunta hyväksyi Vesa Korkkulan vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen yksimielisesti.

Esittelijä

kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtaja
Liisa Pohjolainen

Lisätiedot

Sari Lehtonen, projektiarkkitehti, puhelin: 310 15124
sari.k.lehtonen(a)hel.fi

Niclas Rönnholm, ruotsinkielisen perusopetuksen päällikkö, puhelin: 310 86219
niclas.ronnholm(a)hel.fi

Jenni Tirronen, ruotsinkielisen varhaiskasvatuksen päällikkö, puhelin: 310 73014
jenni.tirronen(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto 08.04.2021
§ 34

HEL 2021-003344 T 10 06 00

Esitys

A

Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto esitti kaupunginhallitukselle osoitteeseen Pohjolankatu 45 toteutettavan Kottby lågstadieskolan korvaavan uudisrakennuksen 26.2.2021 päivätyn hankesuunnitelman hyväksymistä siten, että hankkeen laajuus on noin 5 385 brm² ja rakentamiskustannusten enimmäishinta on arvonlisäverottomana 23,20 miljoonaa euroa 02/2021 kustannustasossa ehdolla, että kasvatus- ja koulutuslautakunta antaa hankesuunnitelmasta puoltavan lausunnon.

B

Rakennusten ja yleisten alueiden jaosto päätti oikeuttaa rakennukset ja yleiset alueet- palvelukokonaisuuden jatkamaan hankkeen suunnittelua odottamatta hankepäätöstä.

Esittelijä

tekninen johtaja
Kari Pudas

Lisätiedot

Tuukka Salo, vt. projektinjohtaja, puhelin: 050 378 4698
ext-tuukka.salo(a)hel.fi

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



22.09.2021

Ärende/8

§ 279

Projektplan för nybyggnaden för daghemmet Pelimanni och Tiuku

HEL 2021-006073 T 10 06 00

Beslut

Stadsfullmäktige godkände projektplanen för en nybyggnad för daghemmet Pelimanni och Tiuku, daterad 17.06.2021, enligt vilken projektet omfattar cirka 2 260 m² bruttoyta och byggkostnaderna för projektet uppgår till högst 10 159 000 euro exklusive mervärdesskatt i prinsnivån för september 2021.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Maria Nelskylä, stadssekreterare, telefon: 310 25251
maria.nelskyla(a)hel.fi

Bilagor

1 LPK Pelimanni ja Tiuku hankesuunnitelma 210617

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Behov

Projektplanen gäller daghemsbyggnaden som förverkligas som en nybyggnad i Gamlas i omgivningen av Spelmansvägen i adressen Potpurristigen 1.

I Kårböleområdet (Gamlas, Håkansåker, Magnuskärr) gjordes år 2016 en granskning av det lokala servicenätet i syfte att utreda behovet av servicelokaler som följer av befolkningstillväxten samt de befintliga lokalernas skick. I hela Kårböle distrikt kommer antalet barn i förskoleåldern att växa inom de följande 15 åren först kraftigt och sedan jämnare. Det har uppskattats att antalet barn i Kårböle distrikt kommer att öka med 250 fram till år 2034 jämfört med nuläget. Tillväxten riktar sig särskilt till Kungseken och Hongasmossa. Därtill har det uppskattats att



22.09.2021

antalet barn i åldern 1–6 i Gamlas delområde kommer att minska med ca 50 barn under prognosperioden.

Utifrån från fostrans- och utbildningssektorns utredning om servicelokalnätet är nybyggnadsprojektet en behövlig del av servicenätet i området. Utgångspunkten för ändringarna i lokalbehoven är de strategiska riktlinjerna för Helsingfors stads tjänster, enligt vilka servicehelheten bör utvecklas och göras allt mer kundorienterad genom förbättringar i kostnadseffektiviteten, produktiviteten och effektiviteten.

Stadsfullmäktige godkände 20.01.2021, § 14, detaljplaneändring nr 12625 för Spelmansvägens omgivning. I området planeras kompletteringsbyggnad. På parkeringsområdet vid Spelmansvägen 9–11 planeras nya flervåningshus. Den gamla daghemsbyggnaden på Potpurristigen som inte använts som daghem på flera år ersätts med en nybyggnad. YOS-kvartersområdet utvidgas norrut till rekreationsområdet. Den nya beteckningen för kvartersområdet är kvartersområde för närservicebyggnader (YL) vilket möjliggör byggande av ett daghem som omfattar 2 500 m² vy.

Projektplan för nybyggnaden

Lokalerna i daghemmet planeras för ca 210 barn. Antalet daghemplatser ökar med cirka 20 platser. För närvarande har daghemmet 190 platser och verksamhet vid två olika verksamhetsställen. Det har uppskattats att ca 40 personer kommer att arbeta i nybyggnaden.

Verksamheten i lokalerna kommer att omfatta småbarnspedagogik och förskoleundervisning för 1–6-åringar. Lokalerna gör det möjligt att ordna verksamhet i enlighet med planen för småbarnspedagogik. Lokalerna som tillåter verksamhet i smågrupper har planerats mångformiga. För daghemmet byggs en inhägnad gård för utevistelse som tillsammans med inomhuslokalerna bildar en enhetlig inlärningsmiljö. I planeringen förbereder man sig också på att lokalerna används som bostäder.

Byggnaden med tre våningar har en stomme som består av betongelement. Fasaderna har dels renmurat tegel, dels träpanelning. Yttertalet är maskinfogad plåt. Byggnaden värms upp med jordvärme. En del av elenergin produceras med solpaneler. Kalla separata uteförråd har sedumtäckta tak.

Projektet omfattar även genomförandet av LPA-området (ytan är 473 m²) på södra sidan av tomten. De nödvändiga platserna för skjutstrafik kan anläggas i området.



Projektet omfattar 2 260 m² bruttoyta, 1 789 m² lägenhetsyta och 1484 m² effektiv yta. Projektet omfattar även byggande av en gård för daghemmet.

Projektplanen utgör bilaga 1. Bilagorna till projektplanen finns i bilagematerialet.

Lokalkostnad för fostrans- och utbildningssektorn

Den interna månadshyran för nybyggnaden är 32,34 euro/m² lägenhetsyta, sammanlagt ca 57 900 euro i månaden och ca 694 800 euro om året. Grunden för hyran per kvadratmeter är 1 789 m² lägenhetsyta. Kapitalhyrans andel är 25,81 euro/m² lägenhetsyta, underhållshyrans andel 6,53 euro/m² lägenhetsyta, inklusive stadsmiljösektorns förvaltningskostnader 0,50 euro/m² lägenhetsyta.

Avkastningskravet är 3 % och amorteringstiden 30 år. Den slutliga kapitalhyran justeras efter de faktiska kostnaderna för projektet. Underhållshyran justeras så att den motsvarar underhållshyran vid tidpunkten då projektet färdigställs.

Projektets byggkostnader och finansiering

Maximipriset för projektets byggkostnader beräknat utgående från det teoretiska lokalbehovet uppgår till 10 159 000 euro exklusive mervärdesskatt i kostnadsnivån för april 2021.

I byggnadsprogrammet för husbyggnadsprojekt 2021-2030, som ingår som bilaga i 2021 års budget, har det reserverats sammanlagt 8 800 000 euro för att planera och genomföra projektet, utgående från att projektet genomförs under åren 2021-2022. Projektets finansieringsbehov på 10 159 000 euro och fördröjningen av projektets genomförande till år 2023 på grund av tilläggsplanering som hänför sig till en kostnadsjustering tas i beaktande i det nya förslaget till byggprogram.

Projektets genomförande och tidtabell

Projektplanen har utarbetats i samarbete mellan stadsmiljösektorn och fostrans- och utbildningssektorn. Representanter för bl.a. byggnadstillsynstjänsten, miljötjänsten och räddningsverket i stadsmiljösektorn samt tillgänglighetsombudsmannen har hörts som sakkunniga under planeringen av projektet.

Tjänsten lokaler inom helheten för byggnader och allmänna områden svarar för projektets genomförande och underhållet av byggnaden.



22.09.2021

Genomförandet av nybyggnaden och gården för daghemmet Pelimanni och Tiuku har planerats så att byggandet börjar på vårvintern 2022 och lokalerna kan tas i bruk i augusti 2023.

Tillfälliga lokaler

Projektet har inget behov av tillfälliga lokaler.

Fostrans- och utbildningsnämndens utlåtande

Fostrans- och utbildningsnämnden tillstyrkte projektplanen 18.12.2018 § 264, och konstaterade att denna väl svarar mot de funktionella målsättningarna inom fostran och utbildning. Utlåtandet finns i sin helhet i ärendets beslutshistoria.

Befogenheter

I enlighet med 7 kap. 1 § 3 punkten i förvaltningsstadgan beslutar stadsfullmäktige om projektplaner vars kostnads kalkyl överstiger 10 miljoner euro.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Maria Nelskylä, stadssekreterare, telefon: 310 25251
maria.nelskyla(a)hel.fi

Bilagor

1 LPK Pelimanni ja Tiuku hankesuunnitelma 210617

Bilagematerial

1 LPK Pelimanni ja Tiuku hankesuunnitelman liitteet 1-6

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

För kännedom

Fostrans- och utbildningsnämnden
Stadsmiljönämndens sektion för byggnader och allmänna områden

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 13.09.2021 § 622

HEL 2021-006073 T 10 06 00



22.09.2021

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle:

Kaupunginvaltuusto hyväksyy päiväkotit Pelimannin ja Tiukun uudisrakennuksen 17.6.2021 päivätyn hankesuunnitelman siten, että hankkeen laajuus on noin 2 260 brm² ja hankkeen enimmäishinta on arvonlisäverottomana 10 159 000 euroa huhtikuun 2021 kustannustasossa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Maria Nelskylä, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 25251
maria.nelskyla(a)hel.fi

Kasvatus- ja koulutuslautakunta 17.08.2021 § 264

HEL 2021-006073 T 10 06 00

Lausunto

Kasvatus- ja koulutuslautakunta antoi puoltavan lausunnon kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaostolle 17.6.2021 päivätystä osoitteeseen Purpuripolku 1 toteutettavan päiväkodin hankesuunnitelmasta (liite 1).

Lautakunta edellyttää erityistä huomiota ja tarkkuutta kiinnitettävien tilojen valmistumiseen sovituissa aikatauluissa, mikä on edellytys lakisääteisten palvelujen toteuttamiselle.

Lisäksi kasvatus- ja koulutuslautakunta lausuu hankesuunnitelmasta seuraavaa:

Hankesuunnitelma vastaa kasvatuksen ja koulutuksen toiminnallisia tavoitteita. Tilojen suunnittelussa ja toteutuksessa tulee edelleen työskennellä yhdessä käyttäjätoimialan kanssa. Tilojen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota äänieristykseen, äänenvaimennukseen ja valaistukseen. Tilat ja pintarakenteet tulee suunnitella helposti siivotaviksi, huollettaviksi ja korjattaviksi.

Kasvatus- ja koulutuslautakunta painottaa hankkeen kustannusseuran ja laadunvalvonnan tärkeyttä koko prosessin aikana. Niillä on suuri vaikutus terveelliseen ja turvalliseen oppimisympäristöön sekä toimialan käyttökustannuksiin.

Esittelijä

vs. varhaiskasvatusjohtaja



22.09.2021

Ärende/8

Ulla Lehtonen

Lisätiedot

Leena Tamminen, suunnittelija, puhelin: 310 80277
leena.tamminen2(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto 17.06.2021
§ 60

HEL 2021-006073 T 10 06 00

Eesitys

A

Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto esitti kaupunginhallitukselle päiväkotiki Pelimannin ja Tiu'un osoitteessa Purpuripolku 1 sijaitsevan uudisrakennuksen 17.6.2021 päivätyn hankesuunnitelman hyväksymistä siten, että hankkeen enimmäislaajuus on 2 260 brm² ja hankkeen enimmäishinta on arvonlisäverottomana 10 159 000 euroa huhtikuun 2021 kustannustasossa ehdolla, että kasvat- ja koulutuslautakunta antaa hankesuunnitelmasta puoltavan lausunnon.

B

Samalla kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto päätti oikeuttaa rakennukset ja yleiset alueet- palvelukokou- naisuuden jatkamaan hankkeen valmistelua odottamatta hankepäätö- stä.

Käsittely

17.06.2021 Ehdotuksen mukaan

Asian aikana kuultavana oli projektinjohtaja Ari Hulkkonen. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Esittelijä

tekninen johtaja
Kari Pudas

Lisätiedot

Ari Hulkkonen, projektinjohtaja, puhelin: 310 27925
ari.hulkkonen(a)hel.fi
Erkki Huitti, projektinjohtaja, puhelin: 310 31866
erkki.huitti(a)hel.fi



22.09.2021

Ärende/9

§ 280

Arrendeprinciper för ett underjordiskt område (Hagnäs, Hagnäs torg)

HEL 2021-006176 T 10 01 01 02

Beslut

Stadsfullmäktige fastställde arrendeprinciper för ett huvudsakligen underjordiskt område som i fråga om bilrampen och trafikförbindelserna når markplanet, som omfattar ca 17 323 m² och som bildas av fastigheterna 91-11-9902-101, 91-11-9901-0 och 91-11-9901-100 i allmänna områden i 11 stadsdelen (Berghäll) i enlighet med bilaga 2.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Maria Nelskylä, stadssekreterare, telefon: 310 25251
maria.nelskyla(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Karttaliite
- 2 Vuokrauseriaatteet
- 3 Asemakaava nro 11313

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

Utdrag

Utdrag
Antilooppi Ky

Bilagor till utdrag
Förslagstext
Kommunalbesvär, fullmäktige
Bilaga 1
Bilaga 2
Bilaga 3

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Projektbeskrivning



Den planerade parkeringsanläggningen i Hagnäs ligger i huvudsak under Hagnäs torg så att den delvis sträcker sig under Hagnästorgsgatan, Hagnäskajen och fastigheten 91-11-300-8.

Avsikten är att utarrendera ett område på ca 17 323 m² för byggande av underjordisk parkeringsanläggning som omfattar ca 17 323 m² och ca 450 bilplatser.

Från parkeringsanläggningen leds en allmän gångförbindelse till metrons biljetthall och till torgområdet samt gångförbindelser till byggnaderna på andra sidan Broholmsgatan och möjligen även till Metallhuset.

Parkeringsanläggningen har tagits upp i den gällande detaljplaneändringen för Hagnäs torg med omgivande gatuområden och allmänna områden nr 11313 (stadsfullmäktige 8.6.2005 § 143, trädde i kraft 5.8.2005). Den kommande arrendetagaren har ansökt om undantag från detaljplanen för att placera parkeringsanläggningen som planeras ligga under Hagnäs torg djupare än i detaljplanen, samt för att placera den södra B-schaktbyggnaden som ligger ovan jord utanför torgområdet, på gångområdet framför Metallhuset (undantaget i fråga gäller detaljplan nr 12575). Dessutom har undantag från detaljplanen sökts för området för fastigheten 91-11-300-8 som ägs av Hakaniemen Merikiinteistö Oy, så att parkeringslokaler och tekniska utrymmen kan placeras under tomten (undantaget i fråga gäller detaljplan nr 10631).

Undantag har vidare sökts för att placera ingången till parkeringsanläggningen i anslutning till den underjordiska körförbindelsen till det nuvarande skyddsrummet i Havshagen. Avsikten är att den befintliga rampen betjänar även parkeringsanläggningen så att parkeringsanläggningen utnyttjar körförbindelsen till Havshagens skyddsrum som förgrenas under jorden. Förbindelsen betjänar även saluhallens service- och parkeringstrafik.

Reserveringsbeslut

Stadsstyrelsens näringslivssektion har 29.1.2018 § 3 reserverat ett underjordiskt område under Hagnäs torg för Antilooppi Ky till 31.12.2020.

[Stadsstyrelsens näringslivssektion 29.01.2018 § 3](#)

Enligt beslutet av stadsstyrelsens näringslivssektion ska projektets underjordiska utrymmen planeras och genomföras bland annat på villkor att planerna för ombyggnaden av saluhallen tas i beaktande i planeringen av parkeringsanläggningen. Enligt reserveringsvillkoren ska man i anslutning till parkeringsanläggningen planera lokaler för saluhallens



och torghandelns service och andra biutrymmen så att en separat överenskommelse ingås om genomförande- och arrendekostnaderna.

Antilooppi Ky har senare presenterat principlösningar både för en parkeringsanläggning som förläggs i berget och för en anläggning som placeras direkt under torget. I en jämförelse mellan principlösningarna konstaterades att en parkeringsanläggning som grävs öppen och placeras direkt under torget är utmanande bland annat på grund av den förorenade marken, havsvattnet och grundvattnet i området. Dessutom måste betydande flyttningar av ledningar genomföras vid kanten av torget. En traditionell så kallad torgparkering orsakar också betydliga olägenheter för torg- och saluhallsförsäljningen under byggtiden och hindrar att evenemang ordnas på torget.

En parkeringsanläggning som förläggs i berget valdes om grund för genomförandet av parkeringsanläggningen. Arrendeområdet motsvarar för denna del inte det område som avses i reserveringsbeslutet av stadsstyrelsens näringslivssektion.

Det ursprungliga reserveringsområdet sträckte sig delvis till den planerade Centrumslingans område. På grund av ändringarna i planerna bildas inte ett behov av samordning mellan parkeringsanläggningen och Centrumslingan, vilket i annat fall hade varit nödvändigt att beakta i planeringen av projektet.

Enligt de ändrade planerna kommer man inte i samband med parkeringsanläggningen, som byggs djupare in i berget, att bygga sådana lokaler för saluhallens och torghandelns service och andra biutrymmen som avses i reserveringsbeslutets villkor. Saluhallens servicegård planeras och genomförs separat. Stadsfullmäktige godkände 17.6.2020 § 172 projektplanen för en underjordisk servicegård för Hagnäs hall, daterad 29.4.2020, enligt vilken projektet omfattar ca 2 543 m² bruttoyta och byggkostnaderna för projektet uppgår till högst 19 785 000 euro exklusive mervärdesskatt i prisnivån för mars 2020.

[Stadsfullmäktige 17.6.2020 § 172](#)

Ett utdrag ur detaljplanen finns som bilaga 3. En lokaliseringskarta finns som bilaga 4.

Kortfristig utarrendering

Chefen för stadsmiljösektorns team företagstomter beslutade (6.4.2021 § 34) utarrendera det underjordiska området till ett bolag som ska bildas för Antilooppi Ky:s räkning för tiden 4.4.2021–30.9.2021 för sökande av bygglov.



22.09.2021

Arrendeprinciper

Årsarrende

Årsarrendet för de underjordiska parkeringsområdena som krävs för parkeringsanläggningen bestäms utgående från att poängtalet 100 för det officiella levnadskostnadsindexet "oktober 1951 = 100" motsvaras av priset 5,50 euro/m² (nuvärde enligt index 4/2021 och poängtalet 2006, 110,33 euro/m²).

Årsarrendet för de underjordiska områdena för körförbindelserna och de tekniska lokalerna som betjänar parkeringsanläggningen bestäms utgående från att poängtalet 100 för det officiella levnadskostnadsindexet "oktober 1951 = 100" motsvaras av priset 1,50 euro/m² (nuvärde enligt indexet 4/2021 och poängtalet 2006, 30,09 euro/m²).

Priserna har fastställts med hjälp av en oberoende utomstående värderare (Catella Property Oy 16.6.2020). Årsarrendet är således nu ca 74 000 euro. Värderingsinstrumentet ingår i det bifogade materialet.

Enligt vedertagen praxis för underjordiska parkeringsprojekt tas 20 % av arrendet ut under byggtiden, dock längst i tre års tid.

Arrendetid

Arrendeavtalet görs för ca 60 år så, att arrendetiden slutar 31.12.2081.

Befogenheter

I enlighet med 7 kap. 1 § 8 punkten i förvaltningsstadgan beslutar stadsfullmäktige om allmänna arrendeprinciper inom arrendeavtal som varar längre än 30 år.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Maria Nelskylä, stadssekreterare, telefon: 310 25251
maria.nelskyla(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Karttaliite
- 2 Vuokrauseriaatteet
- 3 Asemakaava nro 11313

Bilagematerial

- 1 Sekretessbelagd (MyndOffL (621/1999) 24.1 § 17 p)

Sökande av ändring

Postadress
PB 1
00099 HELSINGFORS STAD
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Besöksadress
Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/stadsfullmaktige>

Telefon
+358 9 310 1641
Telefax
+358 9 655 783

FO-nummer
0201256-6
Kontonr
FI0680001200062637
Moms nr
FI02012566



22.09.2021

Ärende/9

Kommunalbesvär, fullmäktige

Utdrag

Utdrag
Antilooppi Ky

Bilagor till utdrag
Förslagstext
Kommunalbesvär, fullmäktige
Bilaga 1
Bilaga 2
Bilaga 3

För kännedom

Stadsmiljönämnden

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 13.09.2021 § 621

HEL 2021-006176 T 10 01 01 02

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto vahvistaa Helsingin kaupungin 11. kaupunginosan (Kallio) yleisten alueiden kiinteistöistä 91-11-9902-101, 91-11-9901-0 ja 91-11-9901-100 muodostuvan liitteen 1 mukaiselle noin 17 323 m²:n suuruiselle, pääosin maanalaiselle alueelle sekä ajorampin ja kulkuyhteyksien osalta maanpinnalle ulottuvalle alueelle vuokrausperiaatteet liitteen 2 mukaisesti.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Maria Nelskylä, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 25251
maria.nelskyla(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 15.06.2021 § 334

HEL 2021-006176 T 10 01 01 02

Hakaniementorin, Hakaniemen torikadun ja Hakaniemenrannan maanalaiset tilat

Esitys



22.09.2021

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle vuokrausperiaatteiden vahvistamista karttaliitteen 1 mukaiselle noin 17 323 m²:n suuruiselle, pääosin maanalaiselle, ajorampin ja kulkuyhteyksien osalta maanpinnalle saakka ulottuvalle alueelle Helsingin kaupungin 11. kaupunginosan (Kallio) yleisten alueiden kiinteistöistä 91-11-9902-101, 91-11-9901-0 ja 91-11-9901-100 liitteen 2 mukaisin ehdoin.

Sijaintikartta on oheismateriaalina.

L1111-14

08.06.2021 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Taina Niemeläinen, kiinteistöasiantuntija, puhelin: 310 27335
taina.niemelainen(a)hel.fi



§ 281

Detaljplaneändring för Väverivägen 1 och 9 samt närliggande område i Sockenbacka (nr 12516)

HEL 2015-011149 T 10 03 03

Beslut

Stadsfullmäktige godkände en ändring av området för idrotts- och rekreationstjänster i 30 stadsdelen (Munksnäs, Munkshöjden) samt för tomten 9 i kvarteret 46004, tomten 2 i kvarteret 46006 och gatuområdet och stadsdelens gräns i 46 stadsdelen (Sockenbacka, Sockenbacka företagsområde) enligt ritning nummer 12516, daterad 3.12.2019 och ändrad 8.2.2021, och på de grunder som framgår av detaljplanebeskrivningen.

Behandling

Ledamoten Laura Korpinen understödda av ledamoten Pirkko Ruohonen-Lerner föreslog att man i detaljplanen förutsätter minst en bilplats per 60 m² bostadsvåningsyta som byggs.

4 Omröstningen

Stadsstyrelsens förslag JA, motförslag NEJ

JA-förslag: Stadsstyrelsen

NEJ-förslag: Jag lämnar ett motförslag utgående från att man i detaljplanen förutsätter minst en bilplats per 60 m² bostadsvåningsyta som byggs.

Jaa-äännet: 75

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Oona Hagman, Juha Hakola, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Anniina Iskanius, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Anna Karhumaa, Arja Karhuvaara, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Sini Korpinen, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Otto Meri, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Suldaan Said Ahmed, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Da-



22.09.2021

niel Sazonov, Anni Sinnemäki, Nina Suomalainen, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Nej-röster: 3

Pia Kopra, Laura Korpinen, Pirkko Ruohonen-Lerner

Blanka: 6

Jussi Halla-aho, Nuutti Hyttinen, Teija Makkonen, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Mirita Saxberg

Frånvarande: 1

Tom Packalén

Stadsfullmäktige godkände stadsstyrelsens förslag.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Tanja Sippola-Alho, stadssekreterare, telefon: 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Asemakaavan muutoksen nro 12516 kartta, päivätty 3.12.2019, muutettu 9.6.2020 ja 8.2.2021
- 2 Asemakaavan muutoksen nro 12516 selostus, päivätty 3.12.2019, muutettu 9.6.2020 ja 8.2.2021
- 3 Vuorovaikutusraportti 3.12.2019 ja asukastilaisuuksien (10.5.2017 ja 17.4.2019) muistiot
- 4 Osa päätöshistoriaa
- 5 Liikennesuunnitelma (piir.nro 6938)
- 6 Kaupunkiympäristön toimialan asemakaavoituspalvelun kirje 8.2.2021

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, godkännande av generalplan, detaljplan, byggnadsordning

Utdrag

Utdrag

Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster

De som sökt detaljplaneändring

Närings-, trafik- och mil-

Bilagor till utdrag

Förslagstext

Förslagstext

Kommunalbesvär, godkännande av generalplan, detaljplan, byggnadsordning

Förslagstext



22.09.2021

jöcentralen i Nyland

Kommunalbesvär, godkännande av generalplan, detaljplan, byggnadsordning
Bilaga 1
Bilaga 2
Bilaga 3

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Detaljpanelösningens centrala innehåll

Detaljplaneändringen gäller två arbetsplatstomter (KTY och T) på Väverivägen 1 och 9 samt trafik- och idrottsparksområden i närheten av tomterna. Detaljplaneområdet ligger i Sockenbacka på en central plats vid områdets huvudgata (Sockenbackavägen) i samband med en hållplats för den kommande Spårjokern. Arbetsplatstomterna omdisponeras huvudsakligen för bostadsbruk, dock så att man i nybyggnaderna vid Sockenbackavägen och i byggnaderna som bevaras också reserverar utrymmen för affärs- och verksamhetslokaler.

På tomten Väverivägen 1 planeras området vid Sockenbackavägen urbant med flervåningshus.

Vid korsningen av Sockenbackavägen och Väverivägen har man planerat en ny öppen plats som kantas av affärslokaler. I områdets södra del har byggnadernas höjder anpassats till den nuvarande kvartersstrukturen vid Väverivägen. För tomten Väverivägen 9 föreslås att verksamhetsbyggnaderna från 1990-talet omdisponeras huvudsakligen för bostadsbruk. Vid Sockenbackavägen placeras affärs- och kontorslokaler också på den här tomten.

På AL-tomterna (Väverivägen 1 och 9) uppgår den nya bostadsvåningsytan till sammanlagt 49 050 m² och våningsytan för affärs- och verksamhetslokaler och offentliga servicelokaler till sammanlagt minst 7 950 m². Tomternas sammanlagda våningsyta är 57 000 m². Antalet invånare ökar med cirka 1 200. Tomtexploateringen på AL-tomterna har variationsintervallet $e=1,56 - e=1,61$.

Vid parkeringsområdet i Tali idrottsparksområde har man dessutom planlagt en tomt för ett nytt daghem för 240 barn vid slutet av Väverigränden. Bilplatserna var avsedda för personalen vid Stockmann Ab, som har flyttat bort från området. Byggrätten på YL-tomten är 2 400 m² vy och dess tomtexploateringstal är $e=0,38$.



22.09.2021

Det är meningen att en del av det nuvarande byggnadsbeståndet bevaras. Den före detta tomten för Stockmann Ab och Oy Veho Ab (Väverivägen 1) har varit föremål för en byggnadshistorisk utredning och kartläggning av byggnadernas skick. Med stöd av utredningarna skyddas den gamla bensinstationen och dess reklamtorn samt den så kallade ateljébyggnaden och dess bostadsflygel. Även värmecentralens tegelbeklädda skorsten skyddas som ett stadsbildsmässigt landmärke och som ett minne av områdets historia.

I samband med detaljpanelösningen har man tagit fram en trafikplan, enligt vilken gångbanor, bilplatser vid vägen och planteringar av gatuträd har planerats vid Väverivägen. Vid Väverivägens korsning har man planerat ett upphöjt övergångsställe. Vid slutet av Väverivägen har man planerat en ny vändplats och på dess västra kant en gångbana till daghemstomten. Stockmannsvägen har omdisponerats till en gata som reserveras för fotgängare, där service- och räddningstrafik är tillåten.

Beslut som detaljpanelösningen bygger på

Detaljpanelösningen bidrar till att staden kan nå sina strategiska mål i och med att stadsdelarna utvecklas mångsidigt och kompletteringsbyggande främjas. Planlösningen svarar mot målen i Helsingfors generalplan 2016. Detaljplaneområdets totala exploatering är på grund av daghemstomten, de skyddade byggnaderna och de öppna platserna en aning ineffektivare än bestämmelsen A1 i generalplanen.

Ändringsprinciperna för markanvändningen i Sockenbacka företagsområde godkändes 17.6.2014 i stadsplaneringsnämnden. Enligt principerna är tomterna Väverivägen 1 och 9 till verksamheten mångsidigt blandat område. Detaljpanelösningen stämmer överens med ändringsprinciperna.

Områdets utgångspunkter och nuläge

Området vid Väverivägen har ursprungligen varit industriområde, men det har småningom blivit mera bostadsdominerat. Den historiska skiktningen har beaktats i planeringen. I tidigare detaljplaner har man skyddat fem gamla industribyggnader, som i huvudsak har byggts om till bostadshus.

Stockmanns och Oy Veho Ab:s verksamhet har under sommaren 2016 flyttat bort från tomten på Väverivägen 1. På tomten finns hallar för bilservice och bilförsäljning från 1950–1980-talen samt byggnader för varuhusverksamhet. På tomten Väverivägen 9 finns två produktions- och kontorsbyggnader från 1990-talet. Byggnaderna har sedermera inhytt bl.a. Sibeliusakademin och inkvarteringsverksamhet. Byggnaderna är nu huvudsakligen tomma.



22.09.2021

Ärende/10

För området gäller flera detaljplaner från åren 1978-2008.

Tomterna är i privat ägo. Helsingfors stad äger gatu- och rekreationsområdena. Detaljplanelösningen har utarbetats på ansökan av två tomtägare och innehållet i lösningen har förhandlats fram med sökandena. I fråga om daghemmet har detaljplanelösningen utarbetats på initiativ av staden.

Detaljplanelösningens kostnader

Genomförandet av detaljplanen har beräknats medföra följande kostnader för staden:

Flyttning av ledningar	0,2 mn euro
Gator	1,1 mn euro
Offentliga byggnader	9 mn euro
Sammanlagt	ca 10–11 mn euro

Genomförandet av detaljplanelösningen förutsätter dessutom flyttningar av privatägda ledningar och av en kabelbrunn. Kostnaderna för de här flyttningarna beräknas uppgå till sammanlagt cirka 0,45 miljoner euro, och de ingår inte i de ovannämnda kostnaderna. Kostnaderna beräknas närmare i samband med den fortsatta planeringen och staden och tomtägarna kommer överens om den eventuella fördelningen av kostnaderna i separata förhandlingar. Ändringen av Sockenbackavägen och flyttningen av ledningar som görs i samband med byggandet av Spårjokern ingår inte i beräkningen. Kostnaderna för ändringarna i Väverivägens tvärsektion samt flyttningen av vattenförsörjningens ledningar som grundberedningen för daghemmet förutsätter beräknas uppgå till 170 000 euro.

Kostnaderna för tillbyggnad av vattenförsörjningsnätet som detaljplaneändringen förutsätter på Väverivägen och Väverigränden är beräknas uppgå till cirka 70 000 euro och nätets ägare svarar för de här kostnaderna.

Detaljplaneändringen höjer tomternas värde och innebär därför en betydande fördel för markägaren. Markanvändningsavtalet som gäller detaljplaneändringen och föravtalet om fastighetsköp med den andra sökanden har undertecknats 31.8.2021.

Förslaget till detaljplan offentligt framlagt

Detaljplaneförslaget hölls offentligt framlagt 7.1-5.2.2020, vilket kungjordes i enlighet med markanvändnings- och byggförordningen.



Endast en anmärkning gjordes mot detaljplaneförslaget. Påpekandet i anmärkningen gällde den planerade byggnaden väster om skorstenen som bevaras på tomten Väverivägen 1. Byggnaden ansågs för hög och dess placering mitt emot bostadshuset på andra sidan gatan upplevdes minska boendetrivseln i det huset och begränsa de öppna vyerna från fönstren och balkongerna i bostäderna på Väverivägen 14 B. I anmärkningen föreslogs att flervåningshuset höjd begränsas till högst 3–4 våningar och att byggnaden förkortas vid gatan.

Två myndigheter gav utlåtande om detaljplaneförslaget. Påpekandena i utlåtandet från Helsingforsregionens miljötjänster (HRM) gällde kostnaderna för daghemstomtens nya vattenledning och flyttningen av övriga vatten- och avloppsledningar, och i utlåtandet föreslogs en precisering av detaljplanebeskrivningens kostnadsberäkning i fråga om dessa. Stadsmuseet godkände motiveringen för de ökade våningshöjderna som ingick i bemötandet till dess tidigare utlåtande och meddelade att man i det här skedet inte har något att påpeka om ändringsförslaget.

Serviceområdet småbarnsfostran meddelade dessutom att man inte har något att påpeka om detaljplaneförslaget.

Åtgärder efter att förslaget hölls offentligt framlagt

I rapporten om växelverkan anges anmärkningen och myndighetsutlåtandena om förslaget till detaljplan i sammandrag och bemötandena till de påpekanden som framförts i dessa.

Det som ingår i påpekandena har beaktats med hänsyn till detaljplanemålen och i den utsträckning det är ändamålsenligt.

I detaljplanekartans beteckningar eller bestämmelser och i det övriga materialet gjordes ändringar efter att detaljplanen varit offentligt framlagd. För ändringarna redogörs närmare i detaljplanebeskrivningens sista kapitel. De har också samlats i bilagan över ändringar (Tehdyt muutokset). Handlingarna har uppdaterats utifrån stadsmiljönämndens skrivelse 8.2.2021. I skrivelsen konstateras att ändringarna har uppstått med anledning av ändringsbehoven som uppdagades i den fortsatta planeringen och de har förhandlats fram med dem som har ansökt om detaljplaneändring. Den sammanlagda våningsytan, byggnadsytorna eller våningshöjderna har inte ändrats och ändringarna kan även i övrigt anses så obetydliga att en ny offentlig framläggning inte är nödvändig på grund av dem.

De ändringar som gjorts efter det offentliga framläggandet har diskuterats med berörda parter.

Närmare motivering



22.09.2021

Motiveringarna till detaljpanelösningen framgår närmare av den bifogade detaljplanebeskrivningen.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Tanja Sippola-Alho, stadssekreterare, telefon: 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Asemakaavan muutoksen nro 12516 kartta, päivätty 3.12.2019, muutettu 9.6.2020 ja 8.2.2021
- 2 Asemakaavan muutoksen nro 12516 selostus, päivätty 3.12.2019, muutettu 9.6.2020 ja 8.2.2021
- 3 Vuorovaikutusraportti 3.12.2019 ja asukastilaisuuksien (10.5.2017 ja 17.4.2019) muistiot
- 4 Osa päätöshistoriaa
- 5 Liikennesuunnitelma (piir.nro 6938)
- 6 Kaupunkiympäristön toimialan asemakaavoituspalvelun kirje 8.2.2021

Bilagematerial

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Muistutus 20.12.2019
- 4 Tehdyt muutokset 8.2.2021
- 5 Maankäytösopimus ja kiinteistökaupan esisopimus (nro12516)
- 6 Hakemus Pitäjänmäen kiinteistöt Oy (Varma)
- 7 Kiinteistö Oy Kutomotie 9, asemakaavan muutoshakemus, Kutomotie 9

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, godkännande av generalplan, detaljplan, byggnadsordning

Utdrag

Utdrag

Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster

De som sökt detaljplaneändring

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

Bilagor till utdrag

Förslagstext

Förslagstext

Kommunalbesvär, godkännande av generalplan, detaljplan, byggnadsordning

Förslagstext

Kommunalbesvär, godkännande av generalplan, detaljplan, byggnadsordning

Bilaga 1

Bilaga 2



Bilaga 3

För kännedom

Stadsmiljönämnden
Stadsmiljönämndens sektion för byggnader och allmänna områden
Stadsmiljönämndens miljö- och tillståndssektion
Detaljplaneläggning
Stadsmuseet
Fostrans- och utbildningssektorn
Stadsmiljösektorn/ekonomistöd

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 13.09.2021 § 620

HEL 2015-011149 T 10 03 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto hyväksyy 3.12.2019 päivätyn ja 9.6.2020 ja 8.2.2021 muutetun 30. kaupunginosan (Munkkiniemi, Munkkivuori) urheilu- ja virkistyspalvelujen alueen sekä 46. kaupunginosan (Pitäjänmäki, Pitäjänmäen yritysalue) korttelin 46004 tontin 9, korttelin 46006 tontin 2 sekä katualueiden ja kaupunginosan rajan muutoksen piirustuksen nro 12516 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Kaupunkiympäristön toimiala Maankäyttö ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuus
Asemakaavoitus 8.2.2021

HEL 2015-011149 T 10 03 03

Hankennumero 0567_6



Asemakaavoituspalvelu on tarkistanut 3.12.2019 päivättyä ja 9.6.2020 muutettua asemakaavan muutosehdotusta nro 12516 jatkosuunnittelun johdosta. Kaavakartan merkintöihin tai määräyksiin ja muuhun aineistoon tehty muutokset ilmenevät yksityiskohtaisesti liitteistä ja kaavaselostuksesta.

Asemakaavoituspalvelun mielestä tehty muutokset kaavakartan merkintöihin tai määräyksiin ja muuhun aineistoon ovat ympäristövaikutuksiltaan vähäisiä eivätkä ole kaavan tavoitteisiin nähden tai vuorovaikutusprosessin kannalta olennaisia, joten ehdotusta ei ole tarpeen asettaa uudelleen nähtäville. Tehdyillä muutoksilla ei ole vaikutusta kaavan kokonaiskerrosalaan, rakennusaloihin tai kerroslukuihin. Muutoksista on neuvoteltu asianomaisten tahojen kanssa.

Päätökset kaavaratkaisun pohjana

Kaavaehdotus esiteltiin kaupunkiympäristölautakunnalle 3.12.2019 ja lautakunta päätti 3.12.2019 asettaa kaavaehdotuksen nähtäville.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) oli 7.1.–5.2.2020.

Kaavaehdotuksesta tuli yksi muistutus.

Kaavakartan merkintöihin tai määräyksiin ja muuhun aineistoon tehtiin julkisen nähtävilläolon jälkeen muutoksia, joista on neuvoteltu asianomaisten tahojen kanssa.

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle tarkistetun kaavaehdotuksen hyväksymistä 9.6.2020.

Toimenpiteet kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen jälkeen

Asemakaavoituspalvelu on tehnyt kaavakartan merkintöihin ja määräyksiin ja muuhun kaava-aineistoon asemakaavoituspalvelun ja tontin omistajan välisten neuvottelujen sekä jatkosuunnittelun perusteella vähäisiä muutoksia, jotka on esitetty yksityiskohtaisesti kaavaselostuksen viimeisessä luvussa. Ne on myös koottu Tehdyt muutokset -liitteeseen.

Tarkemmat perustelut

Tarkemmat kaavaratkaisun perustelut ilmenevät liitteenä olevasta asemakaavaselostuksesta.

Jatkotoimenpiteet

Kaava-alueen yksityisomistuksessa oleviin tontteihin liittyy maankäyttö- ja rakennuslain mukainen tonttien käyttö- ja rakennusmenettely, joka tulee saattaa päätökseen ennen kaavan hyväksymistä.



22.09.2021

Lisätiedot

Siv Nordström, arkkitehti, puhelin: 310 37322
siv.nordstrom(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 09.06.2020 § 350

HEL 2015-011149 T 10 03 03

Hankennumero 0567_6, 0567_9

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle

- 3.12.2019 päivätyn ja 9.6.2020 muutetun asemakaavan muutosehdotuksen nro 12516 hyväksymistä. Asemakaavan muutos koskee 30. kaupunginosan (Munkkiniemi, Munkkivuori) urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta sekä 46. kaupunginosan (Pitäjänmäki, Pitäjänmäen yritysalue) korttelin 46004 tonttia 9, korttelin 46006 tonttia 2 sekä katualueita ja kaupunginosan rajaa.

Lisäksi lautakunta päätti

- ettei ehdotusta aseteta uudelleen nähtäville
- antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet saatuihin lausuntoihin ja muistutukseen. Päätösasiakirjat ja vuorovaikutusraportti ovat luettavissa kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Sörnäistenkatu 1 (puh. 09 310 22111), sekä internet-sivuilla: Päättöksenteko

www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi

- ilmoittaa päätöksestään ja vuorovaikutusraportista muodostuvan MRL 65 §:n mukaisen kunnan perustellun kannanoton niille kaavasta muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa.

Käsittely

09.06.2020 Ehdotuksen mukaan

Asian aikana kuultavana oli arkkitehti Siv Nordström. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

03.12.2019 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho



22.09.2021

Lisätiedot

Siv Nordström, arkkitehti, puhelin: 310 37322

siv.nordstrom(a)hel.fi

Eeva Väistö, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37353

eeva.vaisto(a)hel.fi

Mikko Juvonen, diplomi-insinööri (teknistaloudelliset asiat), puhelin: 310 37252

mikko.juvonen(a)hel.fi

Tiina Uusitalo, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 20764

tiina.uusitalo(a)hel.fi

Nimistötoimikunta 11.03.2020 § 6

HEL 2015-011149 T 10 03 03

Nimistötoimikunta päätti esittää alueelle seuraavaa uutta nimeä:

Kutomoaukio–Väveriplatsen

(aukio)

Perustelu: Ryhmänimi (teollisuuslaitokset); liitynnäinen, Kutomotien mukaan.

Lisätiedot

Johanna Lehtonen, nimistösuunnittelija, puhelin: 310 37386

johanna.lehtonen(a)hel.fi

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö 3.1.2020

HEL 2015-011149 T 10 03 03

Asemakaavoitus Helsingin kaupunkiympäristön toimialalta on pyytänyt kaupunginmuseolta lausuntoa hankkeesta Kutomotie 1 ja 9, asema-kaavan muutos. Museo tarkastelee hanketta kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta ja lausuu kantanaan seuraavaa.

Kaupunginmuseo on lausunut hankkeesta jo osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä asemakaavaluonnoksen yhteydessä.

Museon esityksen mukaisesti entisen Shell-bensiinijakeluaseman ne-onmainostorni Kutomotie 1:n korttelin länsikulmalla sekä viisikerroksinen, kahitiilinen ateljeerakennus asuinsiipineen korttelin keskellä on



22.09.2021

kaavaehdotuksessa suojeltu.

Luonnoslausunnossaan museo kritisoi kaavanmuutosluonnokseen sisältyvän viitesuunnitelman myötä kasvaneita kerroskorkeuksia, jotka ovat vanhalle esikaupungin teollisuusalueelle epätyypillisiä. Vuorovaikutusraportissa todetaan vain muutaman kerrostalon kohdalla rakennusmassan nousevan, johtuen ylimpien kerrosten muuttamisesta toimistokerroksista asuinkerroksiksi, ja nousu todetaan suhteellisen vähäiseksi. Toimenpidettä perusteellaan toteutettavuudella ja maamerkkiluonteella.

Suhteuttaen esitettyä kaavaehdotusta kulttuuriympäristön ja maiseman kestävyYTEEN, ei kaupunginmuseolla ole Kutomotien kortteleiden 46004 ja 46006 asemakaavan muutosehdotuksesta huomautettavaa.

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo Kulttuuriperintöyksikkö 10.5.2019

Lisätiedot

Juha Vuorinen, tutkija, puhelin: 310 36940
juha.h.vuorinen(a)hel.fi

Kaupunkiympäristön toimiala Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuus Kaupunkimittauspalvelut Kartat ja paikkatiedot Yksikön päällikkö 27.02.2019 § 16

HEL 2015-011149 T 10 03 03

Päätös

Yksikön päällikkö päätti hyväksyä asemakaavan 12516 pohjakartan kaupunginosissa 30 Munkkiniemi, 46 Pitäjänmäki. Pohjakartta täyttää maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 54a §:n asettamat vaatimukset.

Päätöksen perustelut

Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimialan kaupunkimittauspalvelut on valmistanut asemakaavan pohjakartan:

Asemakaavan numero: 12516
Kaupunginosat: 30 Munkkiniemi, 46 Pitäjänmäki
Kartoituksen työnumero: 17/2018
Pohjakartta valmistunut: 5.2.2019 Uusinta (ensitilaus 2018)
Tasokoordinaatisto: ETRS-GK25
Korkeusjärjestelmä: N2000



22.09.2021

Pohjakartta täyttää maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 54a §:n asettamat vaatimukset.

Kaupunkiympäristön toimialan palvelut ja luvat -palvelukokonaisuuden asiakkuusjohtaja on päätöksellä (4§/1.6.2017) siirtänyt hallintosäännön 16 luvun 8 § 2 momentin 7 kohdan toimivallan hyväksyä kaavoja varten valmistetut pohjakartat kaupunkiympäristön toimialan palvelut ja luvat -palvelukokonaisuuden kaupungingeodeetille sekä kartat ja paikkatiedot -yksikön päällikölle.

Lisätiedot

Merja Kyyrö, vastaava kartoittaja, puhelin: 310 31911
merja.kyyro(a)hel.fi
Timo Tolkki, yksikön päällikkö, puhelin: 310 31883
timo.tolkki(a)hel.fi

Kaupunginmuseo Kulttuuriympäristöyksikkö 18.5.2017

HEL 2015-011149 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt Helsingin kaupunginmuseolta lausuntoa koskien Kutomotie 1 ja 9 asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa. Helsingin kaupunginmuseo tarkastelee asiaa perustehtävänsä mukaisesti kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta ja lausuu kantanaan seuraavaa.

Suunnittelun tavoitteet ja kaavatilanne

Asemakaavan muutos koskee kahta tonttia osoitteissa Kutomotie 1 ja 9 sekä Pitäjänmäentien, Kutomotien ja Stockmannintien katualuetta. Tavoitteena on luoda selkeä paikalliskeskus liiketiloineen ja kerrostaloasuntoineen Pitäjänmäen yritysalueen keskeisen katuristeyksen ja Rai-de-Jokeripysäkkien kohdalle.

Osa nykyisestä rakennuskannasta on tarkoitus säilyttää. Kutomotie 1:n tontille on tehty rakennushistoriallinen selvitys ja rakennusten kuntokartoituksia. Selvitysten perusteella suunnittelun lähtökohtana on entisen bensiiniaseman ja siihen liittyvän mainostornin sekä nk. ateljeerakennuksen säilyttäminen.

Tontilla Kutomotie 9 nykyiset 1990-luvun toimitilarakennukset on esitetty muutettaviksi pääosin asunnoiksi. Kadun varteen sijoitetaan liike- ja toimistotiloja. Kaavamuutoshankkeen yhteydessä tutkitaan myös mahdollisuuksia sijoittaa uusi päiväkotitalin liikuntapuiston paikoitusalueen kohdalle Kutomokujan päähän. Autopaikat olivat aikaisemmin pois muuttaneen Stockmann Oy:n henkilökunnan käytössä.



22.09.2021

Alueella on voimassa kolme asemakaavaa (vuosilta 1978-2004) ja niissä Kutomotie 1 on teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta (T) ja Kutomotie 9 on toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY). Voimassa olevassa Yleiskaava 2002:ssa alue on merkitty kerrostalovaltaiseksi alueeksi, asuminen ja toimitila. Helsingin uudessa yleiskaavassa (2016) alue on merkitty asuntovaltaiseksi alueeksi A1.

Suunnittelualan rakennukset

Stockmannin ja Oy Veho Ab:n toiminnot ovat siirtyneet pois Kutomotie 1:n tontilta kesällä 2016. Rakennukset ovat nyt tyhjiään. Tontilla sijaitsee 1950- ja 60-luvulta peräisin olevat autohuollon ja -myynnin hallitilat sekä tavaratalotoimintaan liittyvät rakennukset kuten vaateneulomo (nk. ateljee) asuntosiipineen ja toimisto- sekä tukkumyyntitilat. Tontin etelä- ja länsireunoilla on tehty varasto- ja automyyntitilojen laajennusrakennuksia 1980-luvulla.

Tontilla Kutomotie 9 on kaksi 1990-luvun tuotanto- ja toimistorakennusta. Rakennuksissa on sittemmin toiminut mm. Sibelius-Akatemia ja vastaanottokeskus. Nyt rakennukset ovat pääosin tyhjiään.

Rakennushistoriaa

Pitäjänmäki alkoi muodostua teollisuusalueeksi jo 1900-luvun alkupuoliskolla ja hyvät liikenneyhteydet, halvemat tontit ja laajenemismahdollisuudet lisäsivät alueen kiinnostusta 1950-luvulta eteenpäin.

Korttelin (46006) varhaiset rakennukset ovat kaikki arkkitehti Kurt Simbergin suunnittelema, ja ne ovat valmistuneet 1957-63. Simbergin kokonaissuunnitelma tontille esiteltiin Arkkitehti-lehdessä 4/1958.

Stockmannin Pitäjänmäen kortteli on suunniteltu kokonaisuutena ja toteutettu vaiheittain. Koko korttelin rakennuskantaa leimaa kerroksellisuus, rakennuksia on muokattu ja laajennettu toimintojen tarpeisiin sopeuttaen. Korttelissa on ollut yli 50 vuotta Stockmannin autokauppa-, autohuolto, varasto- ja tekstiilieteljeetoimintaa.

Autohuoltamo-rakennus valmistui 1957. Se oli 142 metriä pitkä ja siinä oli suuri autohuoltamohalli testaus- ja aputiloineen. Autohuoltamo edusti aikansa huippua, sitä kutsuttiin autoklinikaksi ja se oli maan suurin yhdessä tasossa toimiva korjaamo. Rakennuksessa on tehty useita muutoksia 1980-luvulla, mm. luoteisosan laajennus ja Pitäjänmäen julkisivun peltikasetointi.

Autohuoltamoon liittyy Shell-bensiininjakeluasema, jossa on korkea mainostorni. Bensiiniasema ja sen neonmainostorni toteutettiin kansainvälisten esikuvien mukaan. Bensiiniaseman katos on purettu 1987.



22.09.2021

Rakennustarvikevarasto- ja työtilarakennus valmistui 1957, sitä korotettiin kahdella kerroksella 1984-86. Varaston päädyssä on lämpökeskus ja piippu. Stockmannin vaatetuotannon viisikerroksinen ateljeerakennus ja kaksikerroksinen huoltohenkilökunnan asunosiipi liittyvät kokonaisuuteen.

Tukkuvarasto- ja toimistorakennus valmistui 1963, johon on lisätty rungon ulkopuoliset hissit 1984-86.

Alueen porttirakennus valmistui 1959.

Kutomotie 9

1990-luvulla valmistuneet, arkkitehtitoimisto Markku Annilan suunnittelemaat rakennukset esitetään muutettaviksi asunnoiksi niin että kadun varteen sijoitetaan liike- ja toimistotiloja.

Kaupunginmuseon kanta

Autohuoltamo ja bensiiniasema edustavat suunnitteluaikeensa modernia, tasokasta teollisuus- ja liikerakentamista. Niillä on paikallishistoriallista arvoa. Autohuoltamorakennusta on muokattu ja laajennettu, eikä sen julkisivu ole alkuperäinen. Kaupunginmuseo ei esitä autohuoltamolle suojelua.

Bensiiniasema ja mainostorni muodostavat korttelin kulmalle selkeän ja näkyvän kiintopisteen joka keventää suunniteltua massiivista asuntorakentamista. Kaupunginmuseo pitää kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta asianmukaisena, että bensiiniasema ja mainostorni suojellaan.

Viisikerroksinen kahitiilinen ateljeerakennus valmistui autohuoltamon taakse keskelle tonttia. Ateljeen yhteyteen rakennettiin kaksikerroksinen asunosiipi huoltohenkilökunnan käyttöön. Asunosiipi on rapattu ja kalkkimaalattu. Ateljeerakennus on säilynyt hyvin alkuperäisenä samoin kuin asunosiipi. Ne muodostavat aikakaudelle tyypillisen kokonaisuuden ja viittaavat alueen pitkäaikaiseen teolliseen toimintaan. Kaupunginmuseo esittää, että ateljeerakennus ja asunosiipi suojellaan.

Kaupunginmuseo edellyttää, että alueelta poistuvat rakennukset dokumentoidaan valokuvaamalla.

Museo ei näe estettä sille, että Kutomotie 9 muutetaan pääosin asunoksi ja kadunvarren liike- ja toimistotiloiksi.

Lisätiedot

Sanna Granbacka, tutkija, puhelin: +358 9 503756846



22.09.2021

sanna.granbacka(a)hel.fi

Pelastuslaitos Pelastustoimen osasto Pelastusjohtaja 03.05.2017 § 43

HEL 2015-011149 T 10 03 03

Päätös

Pelastuslaitos antaa asiasta seuraavan lausunnon:

Kohteesta on laadittava palotekninen suunnitelma ja se on hyväksyttävä pelastusviranomaisella.

Hankkeen tässä vaiheessa ei ole muuta lausuttavaa.

Lisätiedot

Markku Holopainen, palomestari, puhelin: 310 30224
markku.holopainen(a)hel.fi



§ 282

Bolagisering av verksamheten i Helsingfors stads trafikaffärsverk

HEL 2021-006057 T 00 00 00

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade

- godkänna en överlåtelse av trafikaffärsverkets verksamhet, exklusive funktionerna som gäller metrons infra- och trafikantavtal, till ett aktiebolag som grundas (stadstrafikbolaget) och som omedelbart fortsätter affärsverksamheten, samt
- godkänna att ett bolag för stadstrafik grundas och om kapitaliseringen i samband med överföringen av affärsverkets funktioner.

Dessutom godkände stadsfullmäktige följande hemställningsklämmor:

- 1 Stadsfullmäktige förutsätter att det utreds om det finns en möjlighet till att det nya bolaget i sin verksamhet följer offentlighetslagen och de förtroendevaldas rätt till informationsåtkomst enligt koncerndirektivet. (Otso Kivekäs)
- 2 När stadsfullmäktige godkänner förslaget förutsätts att staden reder ut möjligheterna för att undersöka konsekvenserna av bolagiseringen för personalens trivsel i arbetet, arbetsvillkor och likabehandling. (Jenni Hjelt)
- 3 Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av förslaget att Helsingfors stad utreder möjligheterna att tillsammans med Vanda reda ut den ändamålsenligaste strukturen för bolaget, så att bolaget är framgångsrikt i den föränderliga omvärlden. (Eveliina Heinäluoma)
- 4 Stadsfullmäktige förutsätter att man reder ut möjligheterna att trygga personalens representation i styrelsen för det kommande bolaget, om stadsfullmäktige beslutar bolagisera HST. (Veronika Honkasalo)

Behandling

Stadsfullmäktige konstaterade att kanslichef Sami Sarvilinna är jävig att delta i behandlingen av ärendet på grund av generalklausulsjäv (förvaltningslagen 28.1 § punkt 7).



22.09.2021

Ledamoten Elina Kauppila understödd av ledamoten Veronika Honkasalo föreslog att stadsfullmäktige skulle besluta förkasta beslutsförslaget med följande motivering:

Beredningens strama tidtabell, bristerna i utvärderingen av de alternativa regionala genomförandesätten, avsaknaden av ett beslut om spårvägen i Vanda, de anställdas ovisshet och kriterierna för att bibehålla arbetsvillkoren samt bristfälligheten i garantierna om jämlika arbetsvillkor för nya och gamla anställda betyder att det inte finns förutsättningar för att projektet avancerar.

Ledamoten Laura Korpinen understödd av ledamoten Pirkko Ruohonen-Lerner föreslog att stadsfullmäktige skulle besluta förkasta beslutsförslaget med följande motivering:

Helsingfors stad bör sträva efter öppenhet i sin verksamhet, och i fråga om HST kan detta förverkligas bäst i den nuvarande formen som af-färsverk. Då det är fråga om ett naturligt monopol, finns ett särskilt behov av att säkra att spårtrafiken bevaras i stadens ägo. Att ägarskapet stannar hos staden kan bäst säkras utan en bolagisering. Samtidigt ser man till att inte heller den ekonomiska beslutanderätten flyttas från staden, och på det här sättet kan de röstberättigades "konsumentskydd" bättre beaktas i beslutsfattandet. I en koncernstruktur blir de anställdas ställning i ett separat bolag otrygg utan materiel, spårvägar och trafikeringsavtal som hör till spårvägstrafiken. Dessutom försätter bolagiseringen de anställda i en ojämlik situation, eftersom de nuvarande anställda överförs enligt gamla villkor, medan anställda som rekryteras i framtiden inte kommer att ha motsvarande förmåner i samma utsträckning.

Under diskussionen framställdes fyra förslag till hemställningsklämmor.

Ledamoten Otso Kivekäs understödd av ledamoten Jenni Hjelt föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att det utreds om det finns en möjlighet till att det nya bolaget i sin verksamhet följer offentlighetslagen och de förtroendevaldas rätt till informationsåtkomst enligt koncerndirektivet.

Ledamoten Jenni Hjelt understödd av ledamoten Björn Månsson föreslog följande hemställningskläm:

När stadsfullmäktige godkänner förslaget förutsätts att staden reder ut möjligheterna för att undersöka konsekvenserna av bolagiseringen för personalens trivsel i arbetet, arbetsvillkor och



likabehandling.

Ledamoten Eveliina Heinäluoma understödd av ledamoten Pilvi Torsti föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av förslaget att Helsingfors stad utreder möjligheterna att tillsammans med Vanda reda ut den ändamålsenligaste strukturen för bolaget, så att bolaget är framgångsrikt i den föränderliga omvärlden.

Ledamoten Veronika Honkasalo understödd av ledamoten Mika Ebeling föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att man reder ut möjligheterna att trygga personalens representation i styrelsen för det kommande bolaget, om stadsfullmäktige beslutar bolagisera HST.

Omröstningsordning

Förslagen om förkastande ställdes först mot grundförslaget. Efter det togs hemställningsklämmarna särskilt upp till omröstning.

5 omröstningen

Stadsstyrelsens förslag JA, förkastande NEJ

JA-förslag: Stadsstyrelsen

NEJ-förslag: Förslaget förkastas. Beredningens strama tidtabell, bristerna i utvärderingen av de alternativa regionala genomförandesätten, avsaknaden av ett beslut om spårvägen i Vanda, de anställdas ovisslighet och kriterierna för att bibehålla arbetsvillkoren samt bristfälligheten i garantierna om jämlika arbetsvillkor för nya och gamla anställda betyder att det inte finns förutsättningar för att projektet avancerar.

Ja-röster: 64

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Oona Hagman, Juha Hakola, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Shawn Huff, Anniina Iskanus, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Anna Karhumaa, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Sini Korpinen, Minna Lindgren, Otto Meri, Seija Muurinen, Björn Månsson, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva,



22.09.2021

Mia Nygård-Peltola, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Nina Suomalainen, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Nej-röster: 21

Paavo Arhinmäki, Mika Ebeling, Mia Haglund, Jussi Halla-aho, Titta Hiltunen, Veronika Honkasalo, Nuutti Hyttinen, Elina Kauppila, Mai Kivelä, Pia Kopra, Laura Korpinen, Minja Koskela, Ajak Majok, Teija Makkonen, Sami Muttilainen, Tuomas Nevanlinna, Tom Packalén, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Pirkko Ruohonen-Lerner, Suldaan Said Ahmed

Stadsfullmäktige godkände stadsstyrelsens förslag i den här omröstningen.

6 omröstningen

Stadsstyrelsens förslag JA, förkastande NEJ

JA-förslag: Stadsstyrelsen

NEJ-förslag: Jag föreslår att förslaget förkastas. Helsingfors stad bör sträva efter öppenhet i sin verksamhet, och i fråga om HST kan detta förverkligas bäst i den nuvarande formen som affärsverk. Då det är fråga om ett naturligt monopol, finns ett särskilt behov av att säkra att spårtrafiken bevaras i stadens ägo. Att ägarskapet stannar hos staden kan bäst säkras utan en bolagisering. Samtidigt ser man till att inte heller den ekonomiska beslutanderätten flyttas från staden, och på det här sättet kan de röstberättigades "konsumentskydd" bättre beaktas i beslutsfattandet. I en koncernstruktur blir de anställdas ställning i ett separat bolag otrygg utan materiel, spårvägar och trafikeringsavtal som hör till spårvägstrafiken. Dessutom försätter bolagiseringen de anställda i en ojämlik situation, eftersom de nuvarande anställda överförs enligt gamla villkor, medan anställda som rekryteras i framtiden inte kommer att ha motsvarande förmåner i samma utsträckning.

Ja-röster: 64

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Oona Hagman, Juha Hakola, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Shawn Huff, Anniina Iskanius, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Anna Karhumaa, Ar-



22.09.2021

ja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Sini Korpinen, Minna Lindgren, Otto Meri, Seija Muurinen, Björn Månsson, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Nina Suomalainen, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Nej-röster: 21

Paavo Arhinmäki, Mika Ebeling, Mia Haglund, Jussi Halla-aho, Titta Hiltunen, Veronika Honkasalo, Nuutti Hyttinen, Elina Kauppila, Mai Kivelä, Pia Kopra, Laura Korpinen, Minja Koskela, Ajak Majok, Teija Makkonen, Sami Mutttilainen, Tuomas Nevanlinna, Tom Packalén, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Pirkko Ruohonen-Lerner, Suldaan Said Ahmed

Stadsfullmäktige godkände stadsstyrelsens förslag.

7 Omröstningen

Ledamoten Otso Kivekäs hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ.

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter att det utreds om det finns en möjlighet till att det nya bolaget i sin verksamhet följer offentlighetslagen och de förtroendevaldas rätt till informationsåtkomst enligt koncerndirektivet.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 61

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Oona Hagman, Jussi Halla-aho, Atte Harjanne, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Anna Karhumaa, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Pia Kopra, Laura Korpinen, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Teija Makkonen, Sami Mutttilainen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Johanna Nuorteva, Tom Packalén, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Pirkko Ruohonen-Lerner, Suldaan Said Ahmed, Pekka Sauri, Anni Sinnemäki, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar



22.09.2021

Blanka: 24

Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Maaret Castrén, Juha Hakola, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Anniina Iskanus, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Sini Korpinen, Otto Meri, Seija Muurinen, Dani Niskanen, Mia Nygård-Peltola, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Risto Rautava, Wille Rydman, Sari Sarkomaa, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Nina Suomalainen, Maarit Vierunen

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Otso Kivekäs förslag till hemställningskläm.

8 omröstningen

Ledamoten Jenni Hjelts hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ.

JA-förslag: När stadsfullmäktige godkänner förslaget förutsätts att staden reder ut möjligheterna för att undersöka konsekvenserna av bolagiseringen för personalens trivsel i arbetet, arbetsvillkor och likabehandling.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 81

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Oona Hagman, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Anniina Iskanus, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Anna Karhumaa, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Pia Kopra, Laura Korpinen, Sini Korpinen, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Teija Makkonen, Otto Meri, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Tom Packalén, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Pirkko Ruohonen-Lerner, Suldaan Said Ahmed, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Nina Suomalainen, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Blanka: 4

Harry Bogomoloff, Arja Karhuvaara, Risto Rautava, Wille Rydman



Stadsfullmäktige godkände ledamoten Jenni Hjelts förslag till hemställningskläm.

9 omröstningen

Ledamoten Eveliina Heinäluomas hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ.

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av förslaget att Helsingfors stad utreder möjligheterna att tillsammans med Vanda reda ut den ändamålsenligaste strukturen för bolaget, så att bolaget är framgångsrikt i den föränderliga omvärlden.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 55

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Fatim Diarra, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Atte Harjanne, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Anna Karhumaa, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Pia Kopra, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Teija Makkonen, Sami Muttilainen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Johanna Nuorteva, Tom Packalén, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Pirkko Ruohonen-Lerner, Suldaan Said Ahmed, Pekka Sauri, Anni Sinnemäki, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Nej-röster: 2

Joel Harkimo, Otto Meri

Blanka: 28

Harry Bogomoloff, Maaret Castrén, Mika Ebeling, Oona Hagman, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Harry Harkimo, Anniina Iskanius, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Laura Korpinen, Sini Korpinen, Seija Muurinen, Dani Niskanen, Mia Nygård-Peltola, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Risto Rautava, Wille Rydman, Sari Sarkomaa, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Nina Suomalainen, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Eveliina Heinäluomas förslag till hemställningskläm.

10 omröstningen



22.09.2021

Ledamoten Veronika Honkasalos hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ.

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter att man reder ut möjligheterna att trygga personalens representation i styrelsen för det kommande bolaget, om stadsfullmäktige beslutar bolagisera HST.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 51

Hilka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Jussi Halla-aho, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Tit-ta Hiltunen, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Jukka Järvinen, Anna Karhumaa, Elina Kauppila, Mai Kivelä, Pia Kopra, Laura Korpinen, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Teija Makkonen, Sami Muttilainen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Johanna Nuorteva, Tom Packalén, Terhi Peltokorpi, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Nasima Razmy-ar, Pirkko Ruohonen-Lerner, Suldaan Said Ahmed, Pekka Sauri, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Nej-röster: 6

Otto Meri, Dani Niskanen, Risto Rautava, Wille Rydman, Sari Sarkomaa, Juhana Vartiainen

Blanka: 28

Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Oona Hagman, Juha Hakola, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Anniina Iskanius, Ville Jalovaara, Atte Kaleva, Arja Karhuvaa-ra, Otso Kivekäs, Sini Korpinen, Seija Muurinen, Mia Nygård-Peltola, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Marcus Rantala, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Nina Suomalainen, Reetta Vanhanen, Maarit Vierunen

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Veronika Honkasalos förslag till hemställningskläm.

Avvikande meningar

Ledamoten Mia Haglund anmälde avvikande mening med följande motivering:

Bolagiseringen av Helsingfors stads trafikaffärsverk (HST) har beretts för snabbt och på svaga grunder. Det är osäkert om de eftertraktade regionala nyttorna kan uppnås. Esbo har meddelat att staden inte är in-



22.09.2021

tresserad av att delta i bolagsformen. Att genomföra spårvagnsprojektet i Vanda förutsätter inte en bolagisering av HST. Dessutom har de alternativa sätten för att genomföra regionalt samarbete inte utvärderats på ett tillräckligt omfattande och öppet sätt. I samarbetsförhandlingarna har de anställda fått veta att HST bolagiseras som en helhet. Efter det här har det kommit fram att metrons affärsverksamhet kommer att lämnas utanför bolaget som ett eget affärsverk. Detta har inte kommunicerats i samarbetsförhandlingarna, i personalkommittéerna eller vid personalens informationstillfällen. Då materien och personalen separeras till olika bolag uppstår osäkerhet om personalens ställning. Att metrons affärsverksamhet lämnas utanför bolaget borde ha utretts tillsammans med personalen. I den föreslagna bolagsformen är det också osäkert om jämställdheten mellan gamla och nya anställda går i uppfyllelse. Bolagiseringen är ett beslut som inte kan tas tillbaka. Bolagisering för bolagiseringens skull försvagar demokratin, eftersom bolagsmodellen flyttar beslutanderätt från de demokratiskt valda beslutsfattarna till bolagets ledning. Tillgången till information, öppenheten och verksamhetens transparens försvagas i och med bolagiseringen. I Helsingfors har metro- och spårvagnstrafiken inga andra aktörer än staden. Spårvägarna bildar ett naturligt monopol, vars bolagisering det inte finns behövliga grunder eller förutsättningar för.

Ledamöterna Paavo Arhinmäki, Veronika Honkasalo, Sami Muttilainen, Mai Kivelä, Ajak Majok, Suldaan Said Ahmed, Elina Kauppila, Minja Koskela, Titta Hiltunen och Tuomas Nevanlinna anmälde avvikande mening med samma motivering.

Ledamoten Laura Korpinen anmälde avvikande mening med följande motivering:

Förslaget borde ha förkastats. Helsingfors stad bör sträva efter öppenhet i sin verksamhet, och i fråga om HST kan detta förverkligas bäst i den nuvarande formen som affärsverk. Då det är fråga om ett naturligt monopol, finns ett särskilt behov av att säkra att spårtrafiken bevaras i stadens ägo. Att ägarskapet stannar hos staden kan bäst säkras utan en bolagisering. Samtidigt ser man till att inte heller den ekonomiska beslutanderätten flyttas från staden, och på det här sättet kan de röstberättigades "konsumentskydd" bättre beaktas i beslutsfattandet. I en koncernstruktur blir de anställdas ställning i ett separat bolag otrygg utan materiel, spårvägar och trafikeringsavtal som hör till spårvägstrafiken. Dessutom försätter bolagiseringen de anställda i en ojämlig situation, eftersom de nuvarande anställda överförs enligt gamla villkor, medan anställda som rekryteras i framtiden inte kommer att ha motsvarande förmåner i samma utsträckning.



22.09.2021

Ledamöterna Mari Rantanen och Jussi Halla-aho anmälde avvikande mening med samma motivering.

Ledamöterna Mika Raatikainen, Nuutti Hyttinen, Pia Kopra, Tom Päckälén, Pirkko Ruohonen-Lerner och Teija Makkonen anmälde avvikande mening med samma ovannämnda motiveringar som ledamöterna Mia Haglund och Laura Korpinen.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Atte Malmström, koncernstyrningschef, telefon: 310 25472
atte.malmstrom(a)hel.fi
Ville Lehmuskoski, verkställande direktör, telefon: 310 35091
ville.lehmuskoski(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Karttakuva tulevaisuuden raitiotieverkosto
- 2 Perustamissopimusluonnos
- 3 Yhtiöjärjestysluonnos
- 4 Yhtiöittämisen kuvaus päätöksentekoa varten
- 5 Apporttisopimusluonnos
- 6 Metroliiketoiminnan henkilöstöön liittyvä luovutusopimusluonnos
- 7 Liiketoimintasuunnitelmaluonnos
- 8 Taloudellinen mallinnus
- 9 Omistajatuloutuksen kokonaisuus
- 10 Infrakustannusten korvaaminen ja infravuokran veloitusperusteet
- 11 Velkakirjaluonnos
- 12 Yhtiön investointien käsittelyprosessit
- 13 HKLn henkilöstöryhmän lausunto 1.4.2021
- 14 HKLn henkilöstöryhmän lausunto 24.3.2020
- 15 Pöytäkirja kaupungin henkilöstötoimikunta 12.4.2021
- 16 Kaupungin henkilöstötoimikunta 12.4.2021_liite
- 17 Siirtoneuvottelujen pöytäkirja 18.3.2021
- 18 Siirtoneuvottelujen pöytäkirja 25.3.2021
- 19 Siirtomuistio henkilöstön siirtymisestä
- 20 Henkilöstön vetoamus
- 21 Omistajastrategialuonnos
- 22 Osakassopimusluonnos
- 23 Osakassopimuksen liite
- 24 Tuloverotuksen 1. ennakkoratkaisu järjestelyn osalta
- 25 Tuloverotuksen 2. ennakkoratkaisu järjestelyn osalta
- 26 Tuloverotuksen 1. ennakkoratkaisu Metron osalta
- 27 Tuloverotuksen 2. ennakkoratkaisu Metron osalta
- 28 Arvonlisäverotuksen ennakkoratkaisu
- 29 Tuloverotuksen ennakkoratkaisu toiminnan ajalta
- 30 HKLn yhtiöittäminen ja hankintalainsäädäntö
- 31 Tiivistelmä valtioneuvoston koskevasta arvioinnista
- 32 HSLn lausunto

Sökande av ändring

Postadress
PB 1
00099 HELSINGFORS STAD
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Besöksadress
Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
http://www.hel.fi/stadsfullmaktige

Telefon
+358 9 310 1641
Telefax
+358 9 655 783

FO-nummer
0201256-6
Kontonr
FI0680001200062637
Moms nr
FI02012566



Kommunalbesvär, fullmäktige

Utdrag

Utdrag

HRT

Vanda Stad

Bilagor till utdrag

Förslagstext

Kommunalbesvär, fullmäktige

Förslagstext

Kommunalbesvär, fullmäktige

Beslutsförslag

Framställningen stämmer överens med förslaget.

Sammandrag

Affärsverket (HST) ansvarar för metrotrafiken i huvudstadsregionen, för trafikeringen med spårvagnar i innerstaden och med Sveaborgsfärjan och för produktionen av stadscykel-tjänsten i Helsingfors. HST producerar också många andra tjänster som stöder hållbar mobilitet, såsom infartsparkering. HST representerar Helsingfors stad i ett avtal med Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) om finansiering av investeringar och underhåll av kollektivtrafikens infrastruktur.

HST är ett affärsverk och utgör juridiskt en del av Helsingfors stad. Affärsverkets organisation har granskats med jämna mellanrum, för att säkerställa att verksamheten ordnats på det mest ändamålsenliga sättet. Enligt redogörelser som gjorts under föregående mandatperiod är det tydligt att HST inte som ett affärsverk kan svara på förändringstrycket från omvärlden.

Genom bolagiseringen kan man nå fördelar, såsom att finansieringen och investeringarna görs mer ändamålsenligt, verksamheten blir mer transparent och effektiv, kompetensen stärks och regionala lösningar kan främjas. Bolagsformen stöder bland annat förvaltningen av kapital som är bundna till kollektivtrafikinvesteringar och -egendom, transparens av totalkostnaderna för ordnande av kollektivtrafik samt genomtänkt och lyckat genomförande av stora kollektivtrafikprojekt bättre än den nuvarande affärsverksmodellen. En bolagisering gör det dessutom möjligt för Vanda stad att komma med som delägare i bolaget på så sätt att Vanda inte äger sådana delar som inte hör till den planerade Vandaspåran.

Utgångsläget för bolagiseringen är att skapa en verksamhetsmodell som faciliterar och stödjer regionala lösningar för kollektiv- och spår-vägstrafik. Utöver om Helsingfors och Vanda kan också Esbo och and-



22.09.2021

ra kommuner i Helsingforsregionen, som har kontaktpunkter till den regionala spårvägstrafiken, vara framtida delägare i bolaget.

Vid bolagiseringen av HST grundas ett stadstrafikbolag vars inkråmsöverlåtelse omfattar affärsverkets hela nuvarande verksamhet med alla dess avtal och egendom, utom de funktioner som hör till metrons infra- och trafikeringsavtal. De delar som hör till metrotrafiken ska senare separat överlåtas till stadstrafikbolaget, när den pågående rättegången mot Siemens-koncernen om metrons automatisering har avgjorts. Detta innebär att trafikeringsavtalet för metron i detta skede stannar hos affärsverket och HRT.

Stadstrafikbolaget har som målsättning att garantera en så kostnadseffektiv och god stadstrafik som möjligt genom att utnyttja skalfördelar och undvika partiell optimering. Bolaget bedriver inte sin affärsverksamhet i vinstsyfte. Bolaget bör ständigt förbättra sin verksamhet enligt förutbestämda mätare för verksamheten, bland annat i fråga om kostnadseffektivitet, kvalitet och kundnöjdhet. Enligt planen ska stadstrafikbolaget inleda sin verksamhet 1 januari 2022.

Bolagiseringen av HST har beretts i samarbete med Vanda stad, utgående ifrån att Vanda fattar ett eget beslut om att gå med som aktieägare i bolaget. Vanda stad har planerat beslutsfattandet på så sätt att beslutet om att gå med som delägare i stadstrafikbolaget ska fattas i oktober 2022.

När stadstrafikbolaget inleder sin verksamhet ska det driva endast sådan verksamhet som överförs från HST enligt ett separat avtal. Helsingfors och Vanda utvecklar bolagets verksamhet på så sätt att bolaget i framtiden ska vara moderbolag i stadstrafikkoncernen och att bolagets affärsverksamhet och egendom på ett ändamålsenligt sätt har avknoppats till dotterbolag, efter det att Vanda stad har fattat ett beslut om Vandaspåran. Projektbeslutet behandlas uppskattningsvis år 2023. Om Vanda stad inte fattar ett projektbeslut, är det möjligt att lösgöra sig från stadstrafikbolaget och få till baka teckningspriset på dess aktier.

I och med att HST bolagiseras och bolagets ägarunderlag breddas överlåts HRT:s infrastrukturavtal och penningflöden som hänför sig till det i fråga om infrastrukturen som bolaget förvaltar över till Helsingfors på motsvarande sätt som i andra kommuner (t.ex. Esbo och västmetron). I och med att infrastruktureringen överförs till städerna, tas kostnaderna mellan bolaget och staden ut i form av infrastrukturhyra. Beredningen har utgått ifrån att konsekvenserna för stadens ekonomiska vara så neutrala som möjligt jämfört med en situation där bolaget inte grundas och HST fortsätter att ha hand om uppgifterna. Bolagets ekonomiska modellering utgår ifrån att de s.k. infrahryror som Helsing-



fors stad betalar hålls på samma nivå som HRT:s nu direkta infraersättningar samt stadens infrastöd åt HST.

Modellen för bolagets investeringsbeslut kan delas in i tre delar; a) stora långsiktiga utvecklingsinvesteringar, b) investeringar i befintlig egendom c) andra investeringar än de som påverkar infrastrukturhyran. Planeringen av stora och långsiktiga projekt (bl.a. Boulevardernas spårvägar) för utvecklandet av staden görs som en del av planeringen av stadens ekonomi och verksamhet. Bolaget bereder och upprätthåller tillsammans med stadsmiljösektorn och stadskansliet en lägesbild för investeringar i stadsutveckling, på basis av vilken staden gör riktlinjer för projektkostnader och timing under en tioårig planeringsperiod, som en del av stadens budgetprocess. Beslutsfattandet gällande investeringar som hänför sig till existerande infrastrukturegendom sker som en del av godkännandet av sektorns budget eller som separata beslut i enlighet med gränserna för stadens befogenheter. I fråga om sådana investeringar som inte påverkar infrastrukturhyror, såsom materielinvesteringar, investeringar för produktionsanordningar och affärslokaler, förhandlar bolaget om investeringar och finansiering av dem direkt med hyresgästerna.

HST och stadskansliet har tillsammans berett en plan för överföringen av personalen vid bolagiseringen. Personalen ska flyttas till bolaget i enlighet med principerna för överlåtelse av rörelse. Verksamhetsöverlåtelsen omfattar alla de personer med ett gällande arbetsavtal eller tjänsteförordnande från de funktioner som ska överföras till det nya bolaget. Arbetsvillkoren bibehålls vid överföringen bortsett från att alla tjänsteförordnanden blir arbetsavtal.

Enligt koncerndirektivet ska stadens alla dotterbolag höra till en arbetsgivarorganisation och iaktta kollektivavtal enligt denna organisation. Bolagets styrelse fattar beslut om denna organisation. Under beredningen har HST som arbetsgivare och personalen diskuterar om att bolaget ska gå med i Arbetsgivarna för servicebranscherna PALTA rf. Bolagets kollektivavtal blir i så fall Järnvägsbranschens kollektivavtal för arbetsuppgifter inom transport och underhåll samt kollektivavtalet för tjänstemän inom Järnvägsbranschen för kontors- och expertuppgifter. Man kunde även ingå ett eget avtal mellan bolaget och den administrativa personalen, varmed de nuvarande personalorganisationerna blir kvar som avtalsparter.

Enligt utkastet till ägarstrategi för stadstrafikbolaget hör bolaget till stadens dotterbolag som inte fungerar på marknadsvillkor, och vars uppgift är att maximera den samhällsliga nyttan genom att producera hållbara transporttjänster, förvalta infrastruktur för dessa, depåer och materiel samt genomföra investeringsprojekt av hög standard i huvud-



stadsregionen, kostnadseffektivt och transparent. Bolaget är centralt verktyg för staden i utvecklingen av en stadsstruktur som medger lösningar enligt markanvändning o.dyl. samt att nå målen i samband med detta. Bolaget ställer inte upp som anbudsgivare i någon trafikantkonkurrens.

Bolaget och dess koncernbolag verkar så öppet och transparent som möjligt gentemot dess ägarstäder, HRM och övriga intressenter.

I aktieägaravtalet mellan Helsingfors, Vanda och bolaget konstateras att stadstrafikbolagets verksamhet faller inom ramen för horisontellt samarbete som avses i upphandlingslagen, och vars partner i detta skede är bolaget, dess aktieägare, HRT och Länsimetro Oy. Samarbetetsparterna ska samarbeta horisontellt som offentliga upphandlande enheter för att producera de offentliga tjänster av allmänt intresse som de ansvarar för. Alla parter i det horisontella samarbete är offentliga upphandlande enheter, på vars samarbete lagen om upphandling och koncession inom vissa sektorer och upphandlingslagen inte tillämpas med stöd av 26 § och § 16 i respektive lagar. Det horisontella samarbetet utförs endast mellan samarbetsparterna för att nå deras gemensamma mål.

Det föreligger inga hinder för statsstöd då man etablerar stadstrafikbolaget och senare planerar en koncern, eftersom bolaget inte de facto verkar på en konkurrensutsatt marknad. Bolaget och dess koncernbolag ska i sin verksamhet emellertid iaktta bestämmelserna och begränsningarna som gäller in house-upphandling, horisontellt samarbete och utförsäljning. De tjänster som bolaget säljer inom ramen för den tillåtna utförsäljningen ska prissättas på marknadsvillkor.

Stadstrafikbolaget och dess dotterbolag finansierar sin löpande verksamhet främst med inkomstfinansiering och med främmande kapital. I delägaravtalet har dessutom avtalats om delägarnas skyldighet att som sista utväg finansiera bolagets eller dess koncernbolags verksamhet. Vid prissättning och avtal bör bolaget sträva efter att lönsamheten i dess verksamhet inte äventyras, att förlust inte uppstår och att bolaget med exempelvis koncerninterna förvaltningsavgifter eller kostnader för intern finansiering inte styr koncernbolagens verksamhet på så sätt att det uppstår förlust i dessa. Bolaget och dess koncernbolag är skyldiga att planera sin verksamhet långsiktigt och att hushålla noga med sina tillgångar.

I aktieägaravtalet kommer man överens om, gällande Siemens-rättegången, alla rättigheter, skyldigheter och ansvar inklusive eventuella rätter till skadestånd som följer av tvistemålet mellan HST, Länsimetro Oy, Siemens AG och Siemens SAS bevaras hos Helsingfors



22.09.2021

stad, och att dessa rättigheter inte på något sätt överförs till stadstrafikbolaget, dess dotterbolag eller aktieägare. Bolaget förbinder sig att bidra till att tvistemålet löses, exempelvis genom att lämna nödvändiga uppgifter på begäran.

I samband med bolagiseringen av HST har man skaffat flera förhandsavgöranden från Skatteförvaltningen, för att försäkra sig om riktlinjerna för beskattningen på området. På basis av Skatteförvaltningens avgöranden finns det inga skattemässiga hinder för att genomföra bolagiseringen.

HST:s direktion har 26.8.2021 gett ett utlåtande om bolagisering av affärsverket. Enligt utlåtandet understödjer direktionen en bolagisering av trafikaffärsverket genom att ändra HST till ett aktiebolag där hela HST:s nuvarande affärsverksamhet överläts, förutom metrofunktionerna och ansvaret för att ordna dem. Direktionen konstaterade samtidigt att innan ett slutligt beslut fattas ska man försäkra sig om samförståndet mellan den politiska ledningen i regionens städer och om den gemensamma åsikten om modellens godtagbarhet och lämplighet. Bolaget ska också garantera principen om en bred öppenhet och att personalens ställning tryggas. I den fortsatta beredningen och vid övergången bör man sträva efter en så öppen diskussion som möjligt om hur företaget påverkar servicenivån för regionens invånare samt om de fördelar och potentiella risker som bolaget innebär.

Direktionen anser att bolagsformen som helhet, enligt HST:s utredning om förvaltningsformen, de regionala utredningarna och den övriga beredningen bättre än den nuvarande affärsverksmodellen stödjer en effektivare förvaltning av kapital bundet till kollektivtrafikens investeringar och tillgångar, gör kostnadsstrukturen för kollektivtrafiken mer transparenta, erbjuder personalen bättre utvecklingsmöjligheter och gör det möjligt att genomföra stora kollektivtrafikprojekt lyckat och planerligt. Direktionen anser att ett stadstrafikbolag i nuläget är det lämpligaste och mest rationella sättet att säkerställa att stadsspårvägssystemen ordnas effektivt i regionen i framtiden.

HST:s styrelse gav 15.6.2021 ett utlåtande om den eventuella bolagiseringen och ett regionalt stadstrafikbolag. Enligt utlåtandet kommer avtalen mellan HRT och stadstrafikbolaget att grunda sig på samarbete för att producera offentliga tjänster i enlighet med det allmännas intresse. Därför är det avgörande att bolaget drivs av transparens och ett engagemang med HST:s gemensamma målsättningar och förutsättningar för att skapa en rättvis konkurrens. HST föreslog i sitt utlåtande åt Helsingfors att då man eventuellt grundar ett nytt bolag ska man vid etableringen och ägarstyrningen bör försäkra sig om att bland annat följande mål nås:



- bolagets ägare, förvaltningsstruktur och bolagsordning uppfyller kraven för ett offentligt samfund på så sätt att bolaget och HST kan avtala om samarbetsavtal mellan upphandlande myndigheter som avses i 5 § lagen om upphandling i vissa sektorer samt upphandlingsdirektivet för dessa sektorer.
- bolaget och dess ägare informerar marknaden om att bolagets strategi inte omfattar deltagande i offentliga anbudstävlingar, utan bolaget förbinder sig att främja utvecklingen på en jämlik konkurrensutsatt marknad.
- bolaget åtar sig att i samarbetet med HST producera, rapportera och lämna uppgifter om sin verksamhet som gäller beställarstyrning och upphandling, öppet och utan att hänvisa till bolagets affärshemlighet.
- bolaget kan ansvara för den egna affärsverksamhetens kostnadseffektivitet, kvalitet, säkerhet och riskhantering på så sätt att kostnader och olägenheter för bolagets eventuella felbedömningar eller försummelser inte överförs på medlemskommunerna i HRT och kollektivtrafikens passagerare,
- bolaget organiserar omvärlden och administrationen av stadsspårvägar, trafikstyrningen, materiel, depåer och övriga lokaler som bolaget förvaltar på så sätt att dessas användarvillkor och kostnader är transparenta, skäliga, stabila och prisneutrala för konkurrensutsatta operatörer.

En bolagisering av trafikaffärsverkets verksamhet stödjer stadens långsiktiga mål om att Helsingfors aktivt främjar regionala trafiklösningar, att de regionala trafiklösningarna bidrar till att nå målsättningarna i Helsingfors stadsstrategi och stadens utveckling samt att spårvägstrafiken i huvudstadsregionen har gemensamma syften och en kostnadseffektiv struktur för serviceproduktionen.

Föredragandens motiveringar

Nuvarande HST

HST ansvarar för trafikering av huvudstadsregionens metro, spårvagnar i Helsingfors stadskärna och Sveaborgsfärjan samt produktion av Helsingfors stadscykel-tjänst. Utöver trafikeringen har HST som en del av Helsingfors stadskoncern i uppgift att producera hållbara transporttjänster såsom tjänster för metro-, spårvägs- och färjetrafik samt stadscyklar. HST producerar också många andra tjänster som stöder hållbar mobilitet, såsom infartsparkering.



22.09.2021

HST äger, låter bygga, utvecklar och sköter om infrastrukturen för kollektivtrafiken som Helsingfors förfogar över samt lokaler och funktioner som hör till infrastrukturen. Därtill erbjuder HST tjänster i anslutning till dessa. Kollektivtrafikens infrastruktur omfattar banor och broar samt el- och kontrollsystem som är anknutna till dessa, metrostationer, en del av närtrafikens tågstationer, depåerna, hållplatserna och terminalerna för räls- och busstrafiken samt infartsparkeringsplatser för bilar och cyklar i Helsingfors.

HST representerar också Helsingfors stad i avtalet som ingåtts med samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) och som gäller finansiering av investeringar för och underhåll av kollektivtrafikinfrastrukturen.

HST:s omsättning år 2020 var 212 miljoner euro och balansomslutningen 1 179 miljoner euro. Antalet anställda var i genomsnitt 1 283.

Trafikering

I fråga om trafikering planerar och beställer HRT spårvägs-, metro- och färjetrafiken regionalt. HST producerar metro- och spårvägstrafiken i Helsingfors och Esbo enligt HRT:s plan samt äger, anskaffar och förvaltar vagnmaterielen och annan materiel som behövs i trafikeringen, likaså produktionsegendomen och ansvarar för underhållet av dessa. HST sköter också om trafikeringen och materieleet för Sveaborgsfärjan genom sitt dotterbolag Sveaborgs Trafik Ab. Därtill planerar och beställer HST Helsingfors stadscykeljänst via sin tjänsteproducent.

Underhållet av infrastrukturen

HST svarar för byggande, service, underhåll och reparation av metro- och spårvägsbanor samt el-, informations- och kontrollrumsinfrastruktur, tillverkning av spårelement för spårvägstrafiken samt renhållning av banor. Dessutom producerar HST förvaltnings- och underhållstjänsterna för Länsimetro Oy som en del av underhållet av hela metrosystemet.

HST äger/förfogar över och underhåller tågstationerna i Norra Haga, Gamlas och Malmgård, bussterminalerna vid Järnvägstorget, Elielplatsen, Östra centrum, Hertonäs och Malm, terminalerna och kajerna för Sveaborgs färjetrafik, infartsparkeringsplatserna som är avsedda för bilar och cyklar i Helsingfors samt delvis stationernas färdleder. HST sköter också uppgifter gällande underhållet av biljettautomater, kommunikationsapparater, hållplatser och fastigheter samt övervakningsuppgifter för upprätthållande av ordning. Via dotter- och intressebolag ansvarar HST även för bussterminalen i Kampen samt för ordnande av infartsparkering i Gräsviken, Mosabacka och Nordsjö.



22.09.2021

Den nuvarande organisationen

HST:s organisation består av sex enheter av vilka fyra ansvarar för kollektivtrafikverksamheten och två för organisationens stödfunktioner:

- Trafikeringsenheten svarar för högklassig och trygg metro- och spårvägstrafik samt för trafikdirigerings- och kontrollrumsverksamhet som stöder den.
- Underhållsenheten sköter om service och underhåll av metro- och spårvägsmateriel, banor, hållplatser, stationer och fastigheter som HST äger samt producerar disponent- och underhållstjänster för Länsimetro Oy.
- Enheten för egendomsförvaltning ansvarar för god förvaltning av investeringar och livscykeln i HST:s infrastruktur- och materielegendom, planering av investeringar samt ledning av investeringsprojekt som riktas till existerande egendom.
- Enheten för stora stadsspårprojekt svarar för genomförandet av betydande nya stadsspårinvesteringar, såsom Spårjokern och Kronbroarna.
- Enheten för ekonomi och verksamhetsledning styr HST:s verksamhet ur ett helhetsperspektiv och erbjuder ekonomisk styrning för att nå kostnadseffektivitet. Enheten svarar också för produktionen av kvalitetstjänster samt miljö-, säkerhets- och IT-tjänster för HST.
- Enheten för personal och verksamhetsstöd betjänar hela HST. Enheten producerar tjänster som gäller personal, förvaltning, kommunikation och upphandlingar.

Regionala utvecklingsplaner för spårvägsnätverket

Helsingforsregionens spårvägsnätverk omfattar för närvarande spårvägsnätet i Helsingfors stadskärna vars omfattning är ca 50 kilometer dubbelriktad spårväg. Spårvägssystemet utvidgas under första hälften av 2020-talet i och med Spårjokerns 25 kilometer långa snabbspårväg till Helsingfors förorter och östra Esbo. Spårjokerns bana kopplas senare till spårvägsnätet i stadskärnan i samband med att Vichtisvägens spårväg i Västra Helsingfors byggs i slutet av 2020-talet.

På motsvarande sätt kommer spårvägen i Vanda, som enligt planerna blir färdig i slutet av 2020-talet, att kopplas till Spårjokern och därigenom till Helsingfors övriga spårvägsnät när spårvägen Vik-Malm förverkligas uppskattningsvis i början av 2030-talet.



22.09.2021

Utvidgningar av spårvägsnätverket som blir färdiga under den första hälften av 2020-talet är bl.a. spårvägen från Fiskehamnen till Böle, spårvägen i Ilmala samt andra kompletteringar av spårvägsnätet i stadskärnan. Utvidgningar som planeras att tas i bruk i slutet av decenniet och i början av 2030-talet är bl.a. Kronbroarna och Tusbyledens spårväg. Planerade regionala spårvägar som går över kommungränser är bl.a. spårvägen Jokern 2 från Mellungsbacka till Myrbacka samt vetenskapsspårvagnen från Gumtäkt till Otnäs. Genomförandet av dessa har uppskattats ske på 2030- och 2040-talet. Även den interna spårvägen i Esbo mellan Alberga och Mattby kommer enligt planerna att kopplas till detta samma system. En skiss över den framtida utvidgningen av spårvägsnätverket har framställts som en bild i bilaga 1.

Ett enhetligt regionalt spårvägsnätverk gör det möjligt att i fortsättningen skapa nya spårvägslinjer genom att förena banor som redan förverkligats. Detta förutsätter att det tekniska genomförandet av nätverket sker på ett enhetligt sätt bl.a. för att banan och vagnarna ska passa ihop. Därtill möjliggör en likformig spårvägs- och vagn teknik gemensamma regionala upphandlingar samt bl.a. upprätthållande av gemensamma underhållsanordningar och reservdelslager.

Utredningar om organiseringen av HST:s verksamhet

I 2013 tillsatte Helsingfors en arbetsgrupp som med hjälp av en utomstående sakkunnig gjorde en utredning om organiseringen av HST:s operativa verksamhet och verksamhetsmodellen för infrastrukturen. Stadsfullmäktiges långsiktiga kollektivtrafikstrategi var att organisera huvudstadsregionens infrastruktur för kollektivtrafiken samt spårtrafik till en helhet som fungerar regionalt och är ekonomiskt effektiv.

Arbetsgruppens ståndpunkt blev en förvaltningsmodell för HST där driften av spårtrafiken och materielegendom bolagiseras till ett aktiebolag. Ägandet av infrastrukturen för kollektivtrafik lämnades dock kvar hos HST på grund av de dåvarande skattetolkningarna. Arbetsgruppen tog inte ställning till arrangemanget gällande ägandet av infrastrukturen utan avsikten var att återkomma till ärendet då de regionala lösningarna och beskattningmässiga frågorna klarnar. Ett av de viktigaste målen i fråga om förvaltandet av HST och den framtida verksamhetsmodellen för infrastruktur var att möjliggöra mångsidigare finansieringsarrangemang för genomförande av stora framtida kollektivtrafikinvesteringar. I 2014 års utredning avvägdes också ett eventuellt ägarskap av stadens dåvarande dotter- och delägarbolag i de olika organiseringsalternativen. Stadsstyrelsen behandlade utredningen 9.6.2014, 679 §, och antecknade den för kännedom.



I början av 2019 påbörjades en utredning för att kartlägga bolagiseringen av HST:s funktioner med beaktande av tidigare utredningar gällande organisationsform, förändringar i omvärlden som skett eller är i sikte samt utvecklingen som hänför sig till konkurrensutsättning av kollektivtrafik. Spårtrafiken har en växande roll i genomförandet av utvecklingen av städer, det planeras flera regionala spårvägsprojekt som kommer att kopplas till spårvägsnätet i Helsingfors stadskärna, marknadsmässigheten i spårtrafikeringen ökar och HRT:s konkurrensutsättningar ska iakttas.

Väsentliga krav på förändring som påverkar HST:s verksamhet och som togs upp i utredningen är ökningen i efterfrågan på kollektivtrafik och tjänster som HST producerar mellan åren 2020 och 2030, valet av spårtrafik som främsta kollektivtrafiklösning, regionaliseringen av metro- och spårvägstrafiken samt ökning av konkurrensutsättningar av verksamhet på marknadsvillkor.

Enligt arbetsgruppen kan HST som ett affärsverk inte tillgodose kraven på förändring som beskrivs i utredningen, sådana utmaningar/möjligheter som den ökande regionala spårtrafiken medför bl.a. för finansiering av projekt eller ändamålsenlig förvaltning av kollektivtrafikegendom, eller till exempel delta i konkurrensutsättningar av spårtrafik eller sälja andra tjänster till marknadsbaserade trafikföretag.

Således föreslog arbetsgruppen att HST i dess helhet bolagiseras till HST Ab. Bolagiseringen utgör utgångspunkten för vidareutveckling mot regionala lösningar och koncept. En förutsättning för vidareutvecklingen är att även andra kommuner deltar i planeringen och genomförandet av spårtrafikens gemensamma regionala tjänstelösningar.

Regional spårvägsutredning

Helsingfors, Esbo och Vanda tillsatte hösten 2019 en arbetsgrupp för att identifiera, beskriva och analysera regionala organiseringsalternativ för spårvägssystemet, med hjälp av vilka de fördelar som regionaliteten medför kan nås så att städernas eventuellt olika intressen samtidigt kan beaktas.

I utredningen ansågs att en fördel med det regionala samarbetet är det gemensamma tekniska systemet som uppstår genom samarbetet och som leds som en helhet. På det här viset är det möjligt att realisera årliga skalavkastningar på 5–10 miljoner euro i förvaltningen och upprätthållandet av egendomen samt i den operativa verksamheten med 2040-talets spår- och materielmängder. Därtill kan man genom att skapa en regional organisationsstruktur spara flera miljoner euro i kostnaderna för gränsytor på årsnivå, koncentrera knapp spårvägs kompetens för huvudstadsregionens behov och möjliggöra en hög kvalitet i verk-



samheten samt minska risker och fel vid stora upphandlingar och projekt. Storleken på ändringarna i spårvägsnätverket illustreras väl av det faktum att redan sådana spårvägsprojekt som planeras bli genomförda på 2020-talet kommer att ungefär trefaldiga spårvägsnätets längd i regionen. Genom att förverkliga och anskaffa spårvägarna, spårvägsdepåerna och -materielen så effektivt som möjligt kan betydande fördelar nås.

Enligt utredningen går fördelarna med regionaliteten bäst i uppfyllelse om den regionala spårvägsegendomen och funktionerna förvaltas av ett eller två bolag. Syftet är här att koncentrera den knappa kompetensresursen och undvika en situation där konkurrerande organisationer skapas eller risk för deloptimering uppstår. Arbetsgruppen konstaterade därtill att Huvudstadsregionens Vagnpark Ab:s och tågmaterieldepåernas eventuella roll bör utredas separat.

Regional metrouredning

Som fortsättning på den regionala spårvägsutredningen utarbetades i mars 2020 en utredning gällande det regionala metrosystemet.

Den regionala metrouredningen var nödvändig i synnerhet med anledning av synergier mellan metron och spårvagnen samt för att det ur Helsingfors synvinkel hur som helst är oändamålsenligt att ägandet och ledningen av metrosystemet, efter att västmetrons andra fas färdigställs, är fördelad mellan två olika aktörer enligt gränsen mellan den gamla metron och västmetron.

I utredningen identifierades några potentiella alternativ för byggande av en sådan regional helhet med vilken man kan nå fördelar gällande synergieffekter och koncentration av kunnande som planerats redan innan utredningen inleddes. Detta kan förverkligas bl.a. genom att bilda ett gemensamt bolag med fokus på att beställa nya spårvägs- och metropjekt och förvalta egendom. Egendom, trafikering och underhåll förverkligas genom separata aktieserier eller dotterbolag. Det väsentliga, utöver synergieffekterna i den framtida eventuella regionala helheten och koncentrationen av kunnande, är att undvika parternas deloptimering av trafik, infrastruktur och materiel samt att stöda genomförandet av projektet för ökning av metrons kapacitet.

I fortsättningsutredningen bedömdes, utifrån det som konstaterades i samband med den regionala spårvägsutredningen, också möjligheten att Huvudstadsregionens Vagnpark Ab går med i koncernen eller fungerar som underlag för RV Kalusto och Varikko Oy. Till följd av vagnparkbolagets ägarstruktur konstaterades det dock att arrangemanget blir mer komplicerat om vagnparkbolaget kopplas till koncernstrukturen.



Utredning om förvaltningsmodellen för det regionala stadstrafikbolaget

Som fortsättning på den regionala spårvägsutredningen och den regionala metrouutredningen gjorde Helsingfors, Esbo och Vanda en utredning om förvaltningsmodellen för bolaget för spårbunden stadstrafik hösten 2020. Utredningens grund bestod av ett koncernalternativ som identifierades som en möjlig struktur för den fortsatta planeringen i de tidigare utredningarna (koncern för spårbunden stadstrafik, skyldigheter enligt städernas intressen). Syftet med utredningen var att på en mer detaljerad nivå beskriva, bedöma och simulera förvaltningsmodellalternativ som hänför sig till strukturen.

I utredningen avvägdes tre olika lösningar till förvaltningsmodell som förverkligar principerna och fördelarna med den valda strukturen:

- Koncern: Struktur som följer strukturen för Mankala-bolagen inom energibranschen där egendomen och funktionerna i dotterbolagen specificeras med aktieserier.
- Ett bolag: Alla funktioner och all egendom i ett bolag men rättigheter och skyldigheter separeras med aktieserier.
- Metron som ett separat dotterbolag: struktur som en koncern eller ett bolag men där Esbos ägarskap av metron är direkt i Metro Oy.

I utgångsläget är det viktigt för städerna att möjliggöra inträde enligt intressen och ha beslutanderätt över sitt eget område. Enligt utredningen förverkligas dessa kriterier bäst i koncernalternativet där ägarstyrning ligger närmare verksamheten och de stadsspecifika skyldigheterna kapslas in i dotterbolag på ett tydligt sätt.

I utredningen ansågs att koncernalternativet åtminstone i början är en ändamålsenlig lösning, men man identifierade också möjligheter att avancera stegvis:

- I utgångsläget en koncernstruktur där stadsspecifika skyldigheter finns tydligt i separata dotterbolag och ägarstyrning sker också på dotterbolagsnivå, spårvägsbanor (nedan även RV-banorna) kan vid behov förbli i städernas ägo och balansräkningar,
- Förenkling av förvaltningsmodellen genom att fusionera likartade dotterbolag samt genom att koncentrera ägarstyrning huvudsakligen till styrelsen för koncernens moderbolag,
- Om man inte genast vill gå in för en bredare modell, kan man inleda samarbetet genom den minsta gemensamma nämnaren, det vill



säga genom samarbete gällande spårvägsmateriel och -depåer antingen genom ett avtal eller ett eget bolag.

En aktieseriebaserad modell för ägare med flera olika intressen förutsätter förpliktelse och anammande av den nya verksamhetsformen på alla organisationsnivåer för att kunna undvika silotänkandet inom verksamheten. Valet av styrelsemedlemmar och omsorgsfull förankring av verksamhetsmodeller har en stor roll i riskhantering och i att försäkra att bolagiseringen lyckas.

Fördelar med bolagisering

HST:s omvärld har förändrats och förändras snabbt i och med bland annat framtida regionala spårtrafiklösningar. Utvidgningen av spårtrafiken förutsätter enorma investeringar i trafik, infrastruktur, materiel, kompetens samt i att säkerställa resekedjans smidighet. Dessa förändringstrender och investeringar som behövs samt öppnandet av spår- vägstrafiken för konkurrens ställer krav också på HST:s framtida organisationsmodell.

Arbetsgruppen som utredde HST:s förvaltningsform år 2019 identifierade styrkor och svagheter med bolagiseringen av HST i sin helhet. Som helhet konstaterades att bolagsformen stöder bland annat förvaltningen av kapital som är bundna till kollektivtrafikinvesteringar och -egendom, transparens av totalkostnaderna för ordnande av kollektivtrafik samt genomtänkt och lyckat genomförande av stora kollektivtrafikprojekt bättre än den nuvarande affärsverksmodellen.

Som styrkor med bolagiseringen identifierades i synnerhet:

- ökad flexibilitet och mångsidighet i finansieringen av investeringar,
- flexibilitet som bolagsstrukturen medför bl.a. för utveckling av organisationsstrukturen och rekrytering av experter,
- en kraftig tillväxt av kollektivtrafiken förutsätter att expertresurserna ökar fortlöpande, och i bolagsformen kan HST flexibla svara på situationen på arbetsmarknaden särskilt med hänsyn till att HST kontinuerligt konkurrerar om denna resurs med bl.a. privata aktörer inom infrastruktur- och trafikbranschen,
- ökad transparens och målinriktning,
- entydigt fastställande av gränsytona mellan HST:s och stadens egendom (t.ex. kontroll av marker och underjordiska lokaler) i samband med bolagiseringen,



- marknadsbestämmdhet i prissättningen av tjänster och infrastruktur, vilket bidrar till att alla faktiska kostnader för olika funktioner kommer fram och är transparenta, varvid fördelarna kan allokeras noggrannare än tidigare. I beslutsfattandet framställs då alla kostnads-komponenter på ett mer transparent sätt än i nuläget.
- som ett bolag kan HST verka inom ramen för samma allmänt bindande kollektivavtal som andra bolag som är verksamma på kollektivtrafikmarknaden samt i ett tillräckligt tidigt skede kunna påverka innehållet i det allmänt bindande kollektivavtalet för spårtrafik,
- bolagsformen har starkare incitament för att utveckla nya tjänster utifrån existerande kompetens och egendom samt för att förbättra kapitalförvaltningen och inkomsterna som fås från dessa. Sådana är exempelvis uthyrning av materiel, uthyrning av affärs- och hobbylokaler samt utveckling av tjänster för infartsparkering och mikromobilitet.

Bolagiseringen stöder det långsiktiga målet att säkerställa att ägarstäderna aktivt främjar regionala kollektivtrafiklösningar, att spårtrafiken i huvudstadsregionen har gemensamma målsättningar och en kostnadseffektiv produktionsmodell för tjänster som stöder målsättningarna samt att kollektivtrafiklösningarna stöder förverkligandet av målen i stadsstrategin. Projekten för spårbunden stadstrafik är kopplade till de viktigaste utvecklingspunkterna för utvecklingen av staden i Helsingfors, och ett syfte med bolagiseringen av HST är att säkerställa smidigheten i verksamheten för att så starkt som möjligt kunna stöda förverkligandet av den eftertraktade stadsutvecklingen för spårvägsprojektens del.

Bolagiseringens centrala utgångspunkter och beredning

Utgångsläget för bolagiseringen är att skapa en verksamhetsmodell som faciliterar och stödjer regionala lösningar för kollektiv- och spårvägstrafik i enlighet med målsättningarna i stadsstrategin. Utöver om Helsingfors och Vanda kan också Esbo och andra kommuner i Helsingforsregionen, som har kontaktpunkter till den regionala spårvägstrafiken, bli delägare i bolaget i framtiden.

Bolagiseringen har beretts i samarbete mellan HST, stadskansliet och Vanda stad i enlighet med de huvudriktlinjer som stadens ledning har godkänt och genom att utnyttja utomstående tjänsteproducenters expertis. Syftet har varit att hitta den bästa lösningen för staden och stadsborna.

HST föreslås bli bolagiserat i sin helhet till ett stadstrafikbolag från och med 1.1.2022 med undantag av de delar som är anknutna till metroaf-



22.09.2021

färsverksamheten. Utgångspunkten är att Vanda stad för sin del fattar ett beslut om att bli delägare i bolaget. Vanda stad har planerat beslutsfattandet på så sätt att beslutet om att gå med som delägare i stadstrafikbolaget ska fattas i oktober 2022. Det har planerats att Vanda ska bli ägare i bolaget i december 2021.

Avsikten är att delarna som är anknutna till metroaffärsverksamheten överläts separat till stadstrafikbolaget eller till stadstrafikkoncernen som eventuellt då redan har bildats. Detta kommer att ske senare, efter att den anhängiga rättegången med Siemens-koncernen avslutats.

När stadstrafikbolaget inleder sin verksamhet ska det driva endast sådan verksamhet som överförs från HST enligt ett separat avtal. Helsingfors och Vanda utvecklar bolagets verksamhet på så sätt att bolaget i framtiden ska vara moderbolag i stadstrafikkoncernen och att bolagets affärsverksamhet och egendom på ett ändamålsenligt sätt har avknoppats till dotterbolag, efter det att Vanda stad har fattat ett beslut om Vandaspåran. Projektbeslutet behandlas uppskattningsvis år 2023. Avsikten är att Vanda, genom att köpa en tredjedel av aktierna i aktieserien som gäller snabbspårvägarnas materiel- och depåbolag av Helsingfors, blir ägare av den ifrågavarande aktieserien i samband med att koncernstrukturen bildas. Båda städernas beslutsorgan fattar separat beslut om köpet senare.

Ifall Vanda stad beslutar att genomföra Vandaspåran, förverkligas Vandaspårans depå av stadstrafikkoncernens dotterbolag RV Kalusto ja Varikko Oy och materielen för Vandaspåran anskaffas av det ifrågavarande bolaget.

Ifall Vanda stad inte fattar något projektbeslut har Vanda kan lösgöra sig från stadstrafikbolaget och få tillbaka teckningspriset som staden har betalt.

Bolagiseringen förverkligas som en verksamhetsöverlåtelse med bokföringsvärden (av icke-avskrivna anskaffningsutgifter) vid överföringstidpunkten genom att iaktta balanskontinuitet på så vis att stadstrafikbolaget fortsätter idka trafikaffärsverkets affärsverksamhet som hänför sig till de delar som överläts.

Bildande av ett bolag

I beredningsarbetet har man kommit fram till följande avancemangsplan och centrala principer som gäller för bolagets bildande:

- Helsingfors bildar stadstrafikbolaget i oktober 2021, redan innan Vanda stad fattar beslutet, bl.a. för att kunna förbereda sig för mot-



22.09.2021

tagande av verksamhetsöverlåtelsen samt för förpliktelser som gäller avtal och arbetsgivaren.

- Bolagets planerade namn är Kaupunkiliikenne Oy (Stadstrafik Ab) eller till exempel Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy (Huvudsadsregionens stadstrafik Ab) beroende på registermyndighetens åsikt om hur de olika namnalternativen skiljer sig från andra namn.
- Vid tidpunkten då bolaget bildas äger Helsingfors stadstrafikbolagets hela aktiestock (100 %) och Vanda stad blir bolagets minoritet-sägare i och med en separat aktieemission uppskattningsvis i december 2021.
- HST:s affärsverksamhetshelhet med undantag av funktioner som är anknutna till metron överläts till stadstrafikbolaget genom en verksamhetsöverlåtelse som genomförs som en apportöverlåtelse. Överlåtelsen genomförs 1.1.2022 eller så snart därefter som möjligt med hänsyn till registermyndighetens verksamhet.
- Staden får aktier i stadstrafikbolaget mot egendomen som överläts som apport.
- Stadstrafikbolaget blir ansvarigt för den kalkylmässiga andelen av stadens externa skulder och stadens interna kreditlimiter som hänförs till HST:s verksamhet som överförs. Detta sker på så sätt att den kalkylmässiga andelen förvandlas till ett eller flera lån mellan staden och bolagen. Villkoren för lånet eller lånen motsvarar de genomsnittliga villkoren i stadens låneavtal.
- Personalen vid de funktioner som överläts överförs till stadstrafikbolaget genom en verksamhetsöverlåtelse som s.k. gamla anställda i enlighet med principen för överlåtelse av företag. Personalen vid metroverksamheten överförs enligt en separat överlåtelseurkund till stadstrafikbolaget efter verksamhetsöverlåtelsen, likaså som s.k. gamla anställda i enlighet med principen för överlåtelse av företag.
- Beredning för överlåtelsen av verksamheten (avtal, informationssystem osv.) sker i september–december 2021.
- Bolagsrättsliga beslut gällande överlåtelse av verksamheten fattas i november–december 2021.
- Den operativa verksamheten vid stadstrafikbolaget inleds uppskattningsvis 1.1.2022.



Utkastet till avtal om bildande av ett stadstrafikbolag och till bolagsordning finns i bilagorna 2–3 till föredragningslistan. Processen för bildande av bolaget och den senare koncernstrukturen beskrivs i bilaga 4.

Affärsverksamhetshelheten som överläts

Affärsverksamhetshelheten som överläts till stadstrafikbolaget omfattar affärsverkets nuvarande verksamhet i sin helhet med alla sina tillgångsposter och avtal i anslutning till verksamheten, förutom funktionerna i anslutning till infrastruktur- och trafikeringsavtal gällande metron. Till bolaget överläts också sådana överföringstidpunktsenliga förskott, oavslutade upphandlingar, omsättningstillgångar och fordringar som hänför sig till verksamheten som överläts.

Utkastet till avtal om den verksamhetsöverlåtelse som genomförs som en apportinvestering finns i bilaga 5.

Enligt apportavtalet förblir alla rättigheter, skyldigheter och ansvar, inklusive eventuella skadeståndsrättigheter, som tvistemålet mellan HST och Länsimetro Oy samt Siemens Aktiebolag och Siemens SAS eventuellt förorsakar hos staden och överförs inte till någon del till stadstrafikbolaget, dess dotterbolag eller Vanda stad.

Aktier i anslutning till stadskoncernens kollektivtrafikverksamhet

Vid verksamhetsöverlåtelsen överförs till stadstrafikbolaget även följande aktier och andelar som för tillfället ingår i HST:s balans:

- Asunto Oy Helsingin Larunsolmu – ägarandel 1,34 % av aktierna,
- Asunto Oy Merikasarminkatu 12 – ägarandel 0,24 % av aktierna,
- Fallkullakilens Parkering Ab – ägarandel 41,1 % av aktierna,
- Fastighets Ab Mosaiktorgets Parkeringsanläggning – ägarandel 71,96 % av aktierna,
- Kiinteistö Oy Helsingin Tapulikaupungintie 5 – ägarandel 35,71 % av aktierna,
- Kiinteistö Oy Helsingin Ruoholahden Parkki – ägarandel 9,22 % av aktierna,
- Kiinteistö Oy Espoon terminaali – ägarandel 50 % av aktierna,
- Ruskeasuon Varikkokiinteistö Oy – ägarandel 100 % av aktierna samt
- Sveaborgs Trafik Ab – ägarandel 100 % av aktierna.



22.09.2021

Aktierna i anslutning till metroverksamheten överförs inte till stadstrafikbolaget vid verksamhetsöverlåtelsen:

- Kiinteistö Oy Kaisaniemen Metrohalli – ägarandel 62,08 % av aktierna
- Länsimetro Oy – ägarandel 15,56 % av aktierna.

Avsikten är att separat överföra aktierna i Kiinteistö Oy Kaisaniemen Metrohalli och Länsimetro Oy till stadstrafikbolaget eller till stadstrafik-koncernen som eventuellt redan bildats då. Detta ska ske senare i anslutning till automatisering av metron, efter att det anhängiga tvistemålet med Siemens-koncernen har fått en lösning.

Aktierna i Huvudstadsregionens Vagnpark Ab som förelåg i samband med de regionala utredningarna förblir i stadens ägo eftersom de inte utgör en del av HST:s affärsverksamhetshelhet. Aktierna i Elisa Oyj som ingår i HST:s balans överläts inte heller till stadstrafikbolaget.

Arrendeavtal och avtal om hyrning av lokaler med staden

Stadstrafikbolaget hyr markområdena och de eventuella byggnaderna som dess affärsverksamhet förutsätter till marknadspris från staden. Förfaranden och avtal som hänför sig till arrendering förbereds i samarbete mellan stadsmiljösektorn och HST i syfte att bilda en enhet med enhetliga villkor för hyrning.

Beslut om hyresavtalen fattas separat senare i enlighet med stadens behörighetsbestämmelser.

Stadstrafikbolagets organisations- och verksamhetsmodell

Stadstrafikbolaget har för avsikt att producera och utveckla tjänster för hållbar mobilitet, såsom tjänster för metro-, spårvägs- och färjetrafik samt stadscyklarna i enlighet med mål som HST och ägarkommunerna sätter. Bolaget låter bygga, sköter om, underhåller, kontrollerar, hyr och utvecklar även infrastruktur för kollektivtrafiken samt lokaler och funktioner som hänför sig till kollektivtrafiken samt erbjuder tjänster i anknötning till dessa.

Bolaget har som syfte att säkerställa att stadstrafiken är så kostnadseffektiv och högklassig som möjligt genom att utnyttja skalavkastningar och undvika deloptimering. Bolaget bedriver inte sin affärsverksamhet i vinstsyfte. Bolaget bör ständigt förbättra sin verksamhet enligt förutbestämda mätare för verksamheten, bland annat i fråga om kostnadseffektivitet, kvalitet och kundnöjdhet. Ägarna fastställer måtten i ägarstrategin eller på något annat sätt separat.



22.09.2021

Bolaget och dess koncernbolag kan producera tjänstförsäljning till aktörer utanför koncernen inom de gränser som anges i upphandlingslagen. Koncernbolagen kan också skaffa tjänster utanför koncernen. Det centrala är emellertid att i bolagets all verksamhet trygga möjligheterna till upphandling med anknutna enheter mellan bolaget och dess ägare och/eller arrangemang som baserar sig på horisontellt samarbete med såväl bolagets ägare som HRT och Länsimetro Oy.

När bolaget bildas verkar det som en helhet, men man har berett sig på att ombilda bolaget till en koncernstruktur när andra ägares (i den första fasen Vanda) ägarandel ökar genom att de fattar bindande beslut gällande sina projekt för spårbunden stadstrafik och börjar genomföra dessa. Bolaget äger också till största delen aktierna i dotterbolagen som ingår i HST:s balans.

I den första fasen organiseras bolaget, som verkar som en helhet, till en trafikeringsenhet, underhållsenhet, projektenhet, enhet för ekonomi- och verksamhetsstyrning samt enhet för personal och verksamhetsstöd. Senare, när bolaget indelas i koncernstrukturformen, bildas moderbolaget (tjänster för administration och egendomsförvaltning, ägare till dotterbolag), egendomsdotterbolagen (inte personal utan t.ex. spår-, stations- och materielegendomen samt övrig infrastruktur för kollektivtrafik) och tjänsteproducerande dotterbolagen (trafikerings- och underhållstjänster).

Moderbolagets roll i koncernen är att producera och utveckla tjänster för hållbar mobilitet i enlighet med ägarkommunernas målsättningar. Det erbjuder tjänster för administration och egendomsförvaltning till koncernbolaget och till andra kunder inom ramen för upphandlingslagen samt administrerar trafikeringsavtal utåt från koncernen.

Trafikeringsdotterbolaget producerar förar- och kontrollrumtjänster via moderbolaget för HRT och om det så vill även för andra beställare inom ramen för upphandlingslagen, på ett kostnadseffektivt och högklassigt sätt.

Underhållsdotterbolaget erbjuder tjänster för service, underhåll och byggande till koncernens egendomsbolag samt till andra kunder inom ramen för upphandlingslagen på ett högklassigt och effektivt sätt.

Dotterbolaget RV Kalusto ja Varikko upprätthåller och utvecklar spårvägsmateriel och -depåer och hyr ut dessa via moderbolaget till HRT och till andra aktörer inom ramen för upphandlingslagen på ett transparent sätt och utan att eftersträva vinst men ändå så att det kan täcka sina investeringsskyldigheter och utveckla sin verksamhet.



Dotterbolaget RV-rata upprätthåller och utvecklar spårvägsinfrastruktur och annan egendom och hyr ut den via moderbolaget till städer utan att eftersträva vinst men ändå så att det kan täcka sina investeringsskyldigheter och utveckla sin verksamhet.

Dotterbolaget Metro upprätthåller och utvecklar metroegendom och hyr ut den via moderbolaget till HRT (materiel och depåer) och städer (infrastruktur) utan att eftersträva vinst men ändå så att det kan täcka sina investeringsskyldigheter och utveckla sin verksamhet. Till den del som bolaget hyr ut affärslokaler i metrostationerna till externa aktörer, sker uthyrningen på marknadsvillkor för att kunna säkerställa att konkurrensneutralitet och specialvillkor gällande reglerna för statligt stöd uppfylls.

Sveaborgs Trafik Ab erbjuder trafikerings tjänster för färjetrafik via moderbolaget till HRT och upprätthåller och utvecklar därtill materielen som det använder.

Utkast till bolagets affärsverksamhetsplan som bifogas till delägaravtalet finns i bilaga 7.

Bolagets ekonomimodell, finansiering av investeringar samt principer för infrastrukturhyran

Bolagets huvudsakliga inkomster från affärsverksamheten (omsättningen) består av a) trafikeringsersättningar som HRT betalar och med vilka kostnaderna för trafikerings-, trafikdirigering, materielförvaltning, underhåll och depåer för spårbunden stadstrafik täcks, b) infrastrukturhyra som Helsingfors stad betalar och som täcker investerings-, underhålls- och utvecklingskostnader för infrastruktur som bolaget administrerar under infrastrukturens livscykel samt c) reklamförsäljning, uthyrning av affärslokaler och andra lokaler till tredje parter samt försäljning av underhålls- och experttjänster samt andra tjänster till bl.a. Länsimetro Oy och Esbo stad.

Bolagets utgifter består av personal- och förvaltningsutgifter, material- och tjänsteinköp, arrenden och fastighetsskatter, avskrivningar av investeringar samt ränteutgifter som finansiering av investeringar medför.

Debiteringsprincipen eller andra väsentliga avtalsvillkor för trafikeringsersättningarna som HRT betalar till affärsverket ändras inte. I stället förändrar bolagiseringen debiteringsmekanismen för ersättningar som tas ut för bolagets infrastrukturegendom från infrastrukturersättning och -stöd till infrastrukturhyra.

Utgångspunkten är att HRT:s infrastrukturavtal är ett avtal mellan HRT och kommunerna om uppdelning av kostnaderna för kollektivtrafik. In-



infrastrukturkostnaderna omfattar kapitalkostnaderna samt förvaltnings- och användningskostnaderna för infrastruktur för kollektivtrafiken. För tillfället representerar affärsverket HST Helsingfors stad som en part i infrastrukturavtalet med HRT och debiterar infrastrukturersättningen direkt av HRT. Infrastrukturersättningen minskad med räntekomponenten räcker inte för att täcka alla utgifter för infrastrukturen. För att täcka resten av de faktiska kostnaderna för infrastrukturen betalar Helsingfors stad infrastrukturstöd till HST vars storlek fastställs i budgeten.

I och med att HST bolagiseras och bolagets ägarunderlag breddas överläts HRT:s infrastrukturavtal och penningflöden som hänför sig till det i fråga om infrastrukturen som bolaget förvaltar över till Helsingfors på motsvarande sätt som i andra kommuner (t.ex. Esbo och västmetron). I och med att infrastrukturersättningen överläts till kommunerna, tas kostnaderna mellan bolaget och städerna ut i form av infrastrukturhyra. I bolagsmodellen betalar HRT alltså infrastrukturersättningen till Helsingfors stad som för sin del betalar hyra som täcker totalkostnaderna för infrastrukturen till stadstrafikbolaget. Bolagets ekonomiska modellering utgår ifrån att de s.k. infrahjor som Helsingfors stad betalar hålls på samma nivå som HRT:s nu direkta infra-ersättningar samt stadens infrastöd åt HST.

Principer för infrastrukturhyran

Infrastrukturhyran som bolaget uppbär från staden består av kapitalhyra och underhållshyra.

Kapitalhyra:

- 100 % av avskrivningarna på infrastrukturegendom,
- 100 % av räntorna och garantiarvodena för infrastrukturhyror,
- 100 % av kapital- och finansieringsvederlag för eventuella fastighetsbolag,
- avskrivningarna innefattar också eventuella värdeminskningar eller nedskrivningar då kostnaderna som föranleds av projekt (t.ex. planeringskostnader) kan täckas om det bestäms att projektet ska avbrytas under planeringsskedet.

Underhållshyra:

- summan fastställs i budgeten och täcker bolagets förvaltnings- och underhållskostnader. Kostnaderna kan omfatta utvecklingskostnader som inte aktiveras till projekt.



22.09.2021

- i summan iakttas underhållsvederlag för eventuella fastighetsbolag som bolaget äger.
- att bolaget inte bedriver sin verksamhet i vinstsyfte möjliggör att bolaget kan återbetala en del av hyran eller på motsvarande sätt avtala om tilläggshyra ifall t.ex. underhållshyran på ett betydande sätt avviker från de realiserade kostnaderna.

Infrastrukturavtalet mellan staden och stadstrafikbolaget upprättas separat senare.

Finansiering av investeringar

Utgångspunkten är att bolaget själv ordnar sin egen finansiering enligt marknadsvillkor. Ägarstäderna kan ändå gå i borgen för bolagets lån så att ett garantiarvode uppbärs för borgen enligt marknadspraxis. I ekonomikalkylerna som gjorts har garantiarvodet antagits vara 0,09 %. Detta är en genomsnittlig arvodesnivå med vilken ägarkommuner i Finland under de senaste åren har garanterat lån för bolag som de äger. Alternativt kan ägarstäderna finansiera bolagets investeringar med lån.

Bolagets ägarintäktsföring

Utgångspunkten för beredningen av bolagiseringen av HST har varit att bolagiseringens inverkan på stadens ekonomi ska vara så neutral som möjligt jämfört med en situation där bolaget inte bildas och uppgifterna fortsättningsvis sköts av trafikaffärsverket HST.

I sin nuvarande form betalar affärsverket årligen 4,7 miljoner euro ränta för materiel- och depåkapital som staden har överlåtit till affärsverkets bruk och vidare till HRT:s trafikeringssändamål. I bolagsformen betalas inte någon ränta på grundkapitalet, men staden får ett motsvarande belopp från nya inkomstposter via bolagets verksamhet. De nya inkomstposterna består av sådana garantiarvoden, fastighetsskatter och arrenden som inte har tagits ut tidigare. Bolaget driver inte sin verksamhet i vinstsyfte och betalar inte ut dividender till sina ägare.

Kalkyler gällande bolagets ekonomi samt ett utkast till skuldebrev mellan staden och bolaget finns i bilagorna 8–12.

Modell för beslutsfattande om infrastrukturinvesteringar

Modellen för bolagets investeringsbeslut kan delas in i tre delar; a) stora långsiktiga utvecklingsinvesteringar, b) investeringar i befintlig egendom c) andra investeringar än de som påverkar infrastrukturhyran.

Planeringen av stora och långsiktiga projekt (bl.a. Boulevardernas spårvägar) för utvecklandet av staden görs som en del av planeringen



22.09.2021

av stadens ekonomi och verksamhet. Bolaget bereder och upprätthåller tillsammans med stadsmiljösektorn och stadskansliet en lägesbild för investeringar i stadsutveckling, på basis av vilken staden gör riktlinjer för projektkostnader och timing under en tioårig planeringsperiod, som en del av stadens budgetprocess. Enligt detta ingår investeringarna som planeras bli genomförda av bolaget inte i stadens egna investeringsplaner utan de ekonomiska konsekvenserna av dessa syns i stadsmiljösektorns budgetförslag som långverkande hyreskostnader (uppskattade kapital- och användningskostnader / infrastrukturhyra). Staden kommer med bolaget överens om inledningen av beredningen av projekten och om arbetsfördelningen. Projektplaner för investeringar godkänns i stadsmiljönämnden, stadsstyrelsen eller stadsfullmäktige enligt stadens gränser för beslutsfattande.

Beslutsfattandet gällande investeringar som hänför sig till existerande infrastrukturegendom sker som en del av godkännandet av sektorns budget eller som separata beslut i enlighet med gränserna för stadens befogenheter. Investeringarna syns inte i stadens balansräkning utan som hyreskostnader med lång verkningstid i stadsmiljösektorns budget. Projektplaner för investeringar godkänns i stadsmiljönämnden, stadsstyrelsen eller stadsfullmäktige enligt stadens gränser för beslutsfattande.

I fråga om sådana investeringar som inte påverkar infrastrukturhyror, såsom materielinvesteringar, investeringar för produktionsanordningar och affärslokaler, förhandlar bolaget om investeringar och finansiering av dem direkt med hyresgästerna. Vad gäller till exempel materielinvesteringar, förhandlar bolaget om investeringarna med den som hyr materielen, det vill säga HRT, och beslutsfattande gällande investeringar sker i bolagets styrelse. Vid betydande investeringar begärs en förhandsåsikt om beslutet enligt stadens koncerndirektiv.

En beskrivning av principerna för beslutsfattandeprocessen bakom bolagets investeringar finns i bilaga 12.

Konsekvenser för personalen

HST och stadskansliet har tillsammans berett en plan för överföringen av personalen vid bolagiseringen. Personalen ska flyttas till bolaget i enlighet med principerna för överlåtelse av rörelse. Överföringen omfattar alla sådana anställda som står i fast tjänste- eller arbetsförhållande 31.12.2021 vid de funktioner som överläts till stadstrafikbolaget. Personer med tidsbundet anställningsförhållande och för vilka grunden för att arbetsavtalet ingåtts för viss tid fortsätter efter 31.12.2021 överförs till bolaget för den tid som avtalats tidigare enligt samma princip som personer som står i fast tjänste- eller arbetsförhållande. Arbetsvillkoren bi-



22.09.2021

behålls vid överföringen bortsett från att alla tjänsteförordnanden blir arbetsavtal. Antalet anställda vid bolaget i början av 2022 uppskattas vara ungefär 1 250 personer.

I olika skeden av beredningen av bolagiseringen av HST har man sett till att personalen hörs och att personalen ges aktuell information om hur processen framskrider och om den nya helheten.

Personalens pensionsförmåner ordnas på den nivå som lagen om kommunala pensioner föreskriver. Bolaget kommer att teckna en pensionsförsäkring hos Keva.

Bolaget följer personalpolitiska principer som gäller stadskoncernens dottersammanslutningar samt personalpolitik enligt koncerndirektivet.

Enligt koncerndirektivet ska stadens alla dotterbolag höra till en arbetsgivarorganisation och iaktta kollektivavtal enligt denna organisation. Bolagets styrelse fattar beslut om denna organisation. Under beredningen har HST som arbetsgivare och personalen diskuterar om att bolaget ska gå med i Arbetsgivarna för servicebranscherna PALTA rf. Bolagets kollektivavtal blir i så fall Järnvägsbranschens kollektivavtal för arbetsuppgifter inom transport och underhåll samt kollektivavtalet för tjänstemän inom Järnvägsbranschen för kontors- och expertuppgifter. Man kunde även ingå ett eget avtal mellan bolaget och den administrativa personalen, varmed de nuvarande personalorganisationerna blir kvar som avtalsparter.

Genom att använda järnvägsbranschens avtal vill man skapa ett allmänt bindande kollektivavtal för bolagets sektor. Tammerfors spårvagn drivs enligt samma kollektivavtal. Med ett allmänt bindande avtal kan det säkras att alla nuvarande och framtida leverantörer av spårbunden stadstrafik följer samma arbetsvillkor och att ingen har möjlighet att eftersträva konkurrensfördelar genom sämre arbetsvillkor. Att avtalet är allmänt bindande säkerställer för personalen att bolaget som bildas inte kan byta kollektivavtal i framtiden. Personalen som överförs till bolaget kompenseras för skillnaderna i lönerna mellan det nuvarande och det nya kollektivavtalet i form av personliga eller grupp-specifika lönetillägg. I diskussioner med organisationer har man hittat sätt med vilka skillnaderna i lönerna som avtalen medför kan kompenseras på ett kostnadsneutralt sätt.

HST:s personalkommitté har behandlat frågor kring bolagiseringen från och med 13.2.2019 på varje möte, sammanlagt 27 gånger. De egentliga behandlingarna gällande bolagisering i HST:s personalkommitté skedde 24.3.2020 och 1.4.2021. De två utlåtanden som personalorganisationerna som representerar de anställda hos HST lämnade till per-



22.09.2021

sonalkommittén, 24.3.2020 och 1.4.2021, finns i bilagorna 13–14 till föredragningslistan.

Stadens personalkommitté behandlade ärendet på sitt sammanträde 12.4.2021. Personalkommittén antecknade föredragningen och diskussionen i ärendet för kännedom. Personalkommittén konstaterade att organisationsdelegationen har gett ett utlåtande om bolagiseringen av HST och överföringen av personalen. Utlåtandet bifogades till protokollet. Personalkommittén konstaterade att samarbetsförfarandet förverkligades i det här skedet av beredningen. Personalkommitténs protokoll jämte bilagorna finns i bilagorna 15–16 till föredragningslistan.

Principerna för överföringen av personal har förhandlats mellan lokala arbetstagarorganisationer, HST och stadskansliet. Protokollen för samarbetsförhandlingarna och överföringspromemorian gällande överföringen av personal finns i bilagorna 17–19 till föredragningslistan.

I anslutning till den eventuella bolagiseringen av HST har en del av HST:s personal, sammanlagt 596 personer, i mars–april 2021 undertecknat en vädjan som lämnats in hos registratörskontoret 3.6.2021. Enligt vädjan motsätter de sig bolagisering av affärsverket och beredning av beslutsfattande gällande bolagiseringen under pandemisituationen som till och med försämras. De som undertecknat vädjan yrkar på att beslutet om bolagisering av HST skjuts upp. Vädjan finns i bilaga 20.

Stadstrafikbolagets ägarstrategi

Som en del av förberedelserna inför bolagiseringen har man tagit fram ett utkast till ägarstrategi för stadstrafikbolaget på samma sätt som för stadens övriga dottersammanslutningar i början av 2021.

Utkastet till ägarstrategi finns i bilaga 21. Beslutet om ägarstrategin fattas av stadsstyrelsen i enlighet med det gällande koncerndirektivet.

Enligt utkastet till ägarstrategin hör stadstrafikbolaget till stadens andra än på marknadsvillkor fungerande dottersammanslutningar och har i uppgift att maximera samhällsligt intresse genom att producera tjänster för hållbar mobilitet, administrera infrastruktur, depåer och vagnmateriel som anknyter till dem samt genomföra investeringsprojekt som gäller dessa i Helsingforsregionen högklassigt, kostnadseffektivt och transparent. Bolaget är centralt verktyg för staden i utvecklingen av en stadsstruktur som medger lösningar enligt markanvändning o.dyl. samt att nå målen i samband med detta. Bolaget bedriver sin verksamhet i enlighet med riktlinjer från sina ägare och samkommunen Helsingforsregionens trafik som beställer tjänster från bolaget.



Bolaget har inte för avsikt att gå med vinst och det betalar inte dividend till sina ägare. Däremot ska eventuell vinst användas till att stöda och utveckla bolagets egen verksamhet med beaktande av de mål som stadskoncernen har satt för bolaget. Inom stadens koncernstyrning hör bolaget till sektorn för biträdande borgmästaren för stadsmiljön.

Vad gäller målsättningar, konstateras i utkastet till ägarstrategi bland annat att bolaget är en föregångare inom sin bransch i Europa (inkl. livscykeeffektivitet, kostnadseffektivitet, verkningsfullhet och ansvarsfullhet). Bolaget utvecklar sitt kunnande och sina tjänster fortlöpande för att uppnå målen i stadsstrategin och fullgöra ägarnas andra behov. Bolaget fungerar som en anknuten enhet för sina ägare och deltar inte som anbudsgivare i eventuella konkurrensutsättningar som gäller trafikeringen av kollektivtrafik. Även HRT har i sitt utlåtande om bolagiseringen ansett att det är väsentligt att bolaget och dess ägare meddelar för kännedom för marknaden att bolagets strategi inte kommer att innefatta deltagande i offentliga anbudsförfaranden utan bolaget förbinder sig att befrämja utveckling av marknader som är jämlika med avseende på konkurrens.

Vad gäller utvecklingsriktlinjer är utgångspunkten i utkastet till ägarstrategin att syftet är att bolaget administrerar och opererar huvudstadsregionens metro i sin helhet efter att västmetrons andra fas blir färdig i enlighet med linjedragningarna i Länsimetro Oy:s aktieägaravtalet. Beror på om projektet Vandasåran genomförs, utvecklas bolagets struktur mot en koncernstruktur och man strävar efter att utvidga bolagets ägarunderlag enligt existerande och/eller framtida spårvägsförbindelser i Helsingforsregionen.

Särskilda områden för kollektiv kompetens vid bolagets styrelse har ansetts vara affärsverksamhet som är relaterad till kollektivtrafik, infrastruktur, service och fastigheter, investeringar och finansiering samt egendomsförvaltning, hållbar utveckling och ansvarsfullhet, personalledning samt digitalisering och automatisering.

I utkastet till ägarstrategin fastställs viktiga mål för bolaget. Dessa är kundorientering, ansvarsfullhet som arbetsgivare, kostnadseffektivitet och produktionssäkerhet, genomförande av programmet Kolneutralt Helsingfors 2035 samt tillräcklig soliditet.

Bolagets styrelse tillhör arvodesgrupp A där arvodena bestäms separat i stadsstyrelsen. Arvodensnivån i bolagets styrelse har fastställts genom att utnyttja arvodesnivåerna i andra dotterbolag som tillhör arvodesgrupp A, såsom Palmia Ab, och bolag som ägs regionalt, såsom Oy Apotti Ab.

Stadstrafikbolagets avtal om bolagsbildning och bolagsordning



För att snabba upp bildandet av stadstrafikbolaget genomförs bildandet enbart på basis av Helsingfors stads beslut och av Helsingfors, varför Helsingfors tecknar alla aktier i bolaget i samband med att bolaget bildas.

Enligt avtalet om bolagsbildning väljs endast de tre styrelsemedlemmarna som Helsingfors kommer att ha rätt att utse enligt aktieägaravtalet till styrelsen i den första fasen. Styrelsen kompletteras senare med en person som Vanda stad utser och med två medlemmar som städerna tillsammans väljer och som står utanför stadsorganisationerna.

Enligt bolagsordningen har bolaget som en del av Helsingfors stads-koncern i uppgift att producera hållbara transporttjänster såsom tjänster för metro-, spårvägs- och färjetrafik samt stadscyklar inom Helsingfors-regionen. Bolaget låter bygga, sköter om, underhåller, kontrollerar, hyr och utvecklar kollektivtrafikinфраstruktur samt lokaler och funktioner som hänför sig till kollektivtrafiken samt erbjuder tjänster gällande dessa.

I fråga om miljöärenden verkar bolaget på ett ansvarsfullt sätt och i enlighet med principerna för hållbar utveckling. I sin verksamhet strävar bolaget efter att använda energi på ett effektivt sätt som sparar miljön.

I enlighet med lagstiftningen gällande offentliga upphandlingar fungerar bolaget som en anknuten enhet och inköpscentral för sina ägare. Bolaget producerar tjänster som åligger det och som är av allmänt intresse i första hand enligt självkostnadsprincipen och i samarbete med andra upphandlande myndigheter för att nå gemensamma mål.

Bolaget kan ha aktier av typ A, B, E, F, CP, CK och DH. Med hjälp av aktieserierna säkerställs att olika ägare kan äga och finansiera endast sådana funktioner till vilka de har förbundit sig. Aktieserierna gör det exempelvis möjligt för Vanda stad att komma med som delägare i bolaget på så sätt att Vanda inte äger sådana delar som inte hör till den planerade Vandaspåran. Varje aktie av typ A, B, E, F, CP, CK och DH har en (1) röst. Aktierna av typ A, B, E, F, CP, CK och DH har rätt att vid upplösning av bolaget få genom utbetalning av medel eller som utdelningar minst ett belopp som motsvarar teckningspriset för en aktie av typ A, B, E, F, CP, CK och DH höjd med placeringar i den ifrågavarande aktietypen i bolagets fonder som hänförs till fritt eget kapital. Tillgångar som delas mellan aktieägarna av aktieserier A, B, E, F, CP, CK och DH delas i förhållande till ägarandelar i aktietypen.

Enligt bolagsordningen består bolagets styrelse av minst tre och högst åtta medlemmar. Bolaget har en revisor och en revisorssuppleant. Ifall ett godkänt revisionssamfund väljs som revisor, väljs ingen revisorssuppleant. Styrelsens och revisorernas mandattid är två år.



22.09.2021

I sin verksamhet följer bolaget Helsingfors stads gällande koncerndirektiv. I sin verksamhet strävar bolaget efter att iaktta sådana delar i sina aktieägares stadsstrategier som gäller bolaget och dess verksamhet, eventuella mål som sätts för bolaget i budgeten, stadskoncernens helhetsintresse som aktieägarna bestämmer i enskilda fall samt allmänt intresse. Bolaget strävar också efter att i sin verksamhet iaktta mål som har ställts för den trafik som HRT ordnar.

Helsingfors stads borgmästare, biträdande borgmästare och kanslichef samt Vanda stads stadsdirektör och direktör för personal- och koncernservice har rätt att få all information om bolaget och dess verksamhet som hen behöver. Vid behov breddas rätten att få information att gälla tjänsteinnehavare hos eventuella andra aktieägare.

Därtill innehåller bolagsordningen bland annat samtyckes- och inlösenklausuler.

Stadstrafikbolagets aktieägaravtal

Syftet med aktieägaravtalet mellan Helsingfors och Vanda samt bolaget är att avtala om de principer som ska följas när HST:s verksamhet börjar bedrivas i aktiebolagsform.

Med aktieägaravtalet avtalar Helsingfors stad och Vanda stad om förvaltningen av och beslutsfattandet i stadstrafikbolaget och stadstrafikkoncernen som eventuellt bildas senare samt om ordnandet av deras verksamhet, ägandet av aktierna samt aktieägarnas rättigheter och skyldigheter i förhållande till varandra och till ägandet av bolaget.

I aktieägaravtalet konstateras att stadstrafikbolagets verksamhet hänförs till i upphandlingslagstiftningen avsett horisontellt samarbete vars parter i detta skede är bolaget, dess aktieägare, HST och Länsimetro Oy. Samarbetsparterna ska samarbeta horisontellt som offentliga upphandlande enheter för att producera de offentliga tjänster av allmänt intresse som de ansvarar för. Alla parter i det horisontella samarbete är offentliga upphandlande enheter, på vars samarbete lagen om upphandling och koncession inom vissa sektorer och upphandlingslagen inte tillämpas med stöd av 26 § och § 16 i respektive lagar. Det horisontella samarbetet utförs endast mellan samarbetsparterna för att nå deras gemensamma mål.

När verksamheten inleds, bedriver bolaget enligt aktieägaravtalet den del av HST:s verksamhet som överläts till det i enlighet med ett separat avtal. Helsingfors och Vanda utvecklar bolagets verksamhet så att bolaget i framtiden fungerar som stadstrafikkoncernens moderbolag och bolagets affärsområden och tillgångsposter har avskilts till separata dotterbolag på ett ändamålsenligt sätt efter att Vanda stad har fattat sitt



22.09.2021

projektbeslut gällande Vandaspåran och har inte anmält att den kommer att lämna bolaget av ett skäl som fastställs i aktieägaravtalet. Parterna har som mål att även andra städer ska bli delägare i bolaget på lång sikt ifall detta är ändamålsenligt med hänsyn till produktionen och utvecklingen av regional kollektivtrafik.

Även metroaffärsverksamheten som HST bedriver kommer senare att överlåtas till stadstrafikbolaget på ett sätt som anses vara ändamålsenligt vid överföringstidpunkten.

Delägarna har som syfte att utveckla bolaget till en regional leverantör för kollektivtrafik som kan sköta om affärsverksamheten, andra helheter, projekt och uppgifter i anslutning till kollektivtrafik i nuvarande eller framtida aktieägarstäder. För tydlighetens skull konstateras det i aktieägaravtalet att bolaget inte ersätter HRT:s roll som beställarmyndighet för regional kollektivtrafik på något sätt och att HRT även i fortsättningen ansvarar för att planera organiseringen av kollektivtrafiken.

Om det sker sådana betydande förändring i lagstiftningen gällande kollektivtrafiken, genomförandestrukturen, HRT:s ställning eller något annat motsvarande ärende som påverkar bolagets verksamhet, förhandlar delägarna om ändringar som behövs i bolagets affärsverksamhet.

Vid tidpunkten då bolaget bildas indelas aktierna i bolaget i aktier av serier A, B, CP, CK, DH, E och F. Syftet med de olika aktieserierna är att ordna finansiering för bolaget eller dess koncernbolag på ett sätt som bestäms mer detaljerat i aktieägaravtalet.

Stadstrafikbolaget och dess dotterbolag finansierar sin löpande verksamhet främst med inkomstfinansiering och med främmande kapital. I aktieägaravtalet har också avtalats om delägarnas finansieringsskyldighet att som en sista utväg finansiera bolagets eller dess koncernbolags verksamhet. Vid prissättning och avtal bör bolaget sträva efter att syftet med dess verksamhet inte äventyras, att förlust inte uppstår och att bolaget med exempelvis koncerninterna förvaltningsavgifter eller kostnader för intern finansiering inte styr koncernbolagets verksamhet på så sätt att det uppstår förlust i dessa. Bolaget och dess koncernbolag är skyldiga att planera sin verksamhet långsiktigt och att hushålla noga med sina tillgångar.

Delägarna förbinder sig emellertid genom aktieägaravtalet till att göra en placering i form av eget kapital i bolaget för att täcka förlusterna ifall det till följd av bolagets eller koncernbolagets löpande verksamhet uppstår förluster som avses i aktieägaravtalet och som gäller någon del av bolagets verksamhet. Förlusten täcks aktieserievis så att förlusten riktas till en viss aktieserie utgående från var i bolagets eller koncernbolagets verksamhet förlusten har uppstått. Delägarna svarar för placering-



22.09.2021

en av eget kapital som görs för att täcka förlusten i förhållande till ägarandelarna i den ifrågavarande aktieserien. Detta gäller alla andra aktieserier än CP-serien där förlusten täckas i förhållande till linjekilometer.

Bolagets och dess koncernbolags eventuella investeringar finansieras i första hand med lånefinansiering och i andra hand med kapitalplaceringar som delägarna gör via bolaget. Bolaget strävar efter att ordna lånefinansieringen via finansinstitut med vanliga villkor med bolagets eller dess koncernbolags egna säkerheter. Delägarna kan också på förslag av bolaget bevilja lånefinansiering eller ge proprieborgen i enlighet med separata beslut. Investeringar finansieras aktieserievis så att finansiering av en investering riktas till en viss aktieserie utgående från var i bolagets eller koncernbolagets verksamhet finansiering av investeringen förutsätts.

Ett undantag vad gäller finansiering är CP-aktieserien som kommer att ägas av både Helsingfors och Vanda. Finansieringsskyldigheten som gäller investeringar för materiel och depåer av snabbspårvägar indelas inom CP-aktieserien så att båda städerna som är delägare finansierar och garanterar investeringskostnader för materiel och depåer av snabbspårvägar beroende på i vilken stad trafikering som ska finansieras sker. Till den del det är fråga om investeringar vars konsekvenser inte riktar sig enbart till en stad, ansvarar Helsingfors och Vanda för finansieringen tillsammans i proportion till linjekilometrarna.

I aktieägaravtalet avtalas om beslut som förutsätter delägarnas uttryckliga samtycke. Stadstrafikbolagets eller dess koncernbolags bolagsstämma eller styrelse ska innan slutgiltigt beslutsfattande ansöka om förhandssamtycke från den stad som är delägare alltid när det är fråga om sådana investeringar där borgensansvaret eller finansieringsskyldigheten åligger den ifrågavarande delägaren.

I aktieägaravtalet fastställs ärenden om vilka bolagsstämman ska bestämma enhälligt. Sådana ärenden är bland annat ändring av bolagsordning, väsentlig ändring av bolagets affärsidé, affärsverksamhetsplan eller verksamhet, utvidgande av ägarunderlaget samt investeringsprinciper och investeringsramar för investeringar på systemnivå som är ytterst betydande för funktion av snabbspårvägarna.

Delägarna ska ordna ett möte för delägarna minst tre gånger om året. Syftet med mötet är att ge bolaget och koncernbolagen anvisningar och rekommendationer gällande ägarstyrning.

I aktieägaravtalet definieras utnämningrättigheter gällande val av bolagets styrelse. Som bolagets grundare har Helsingfors rätt att utse tre styrelsemedlemmar av vilka en är ordförande. I den eventuella situatio-



nen med två ägare har Vanda rätt att utse en styrelsemedlem. Dessutom utser Helsingfors och Vanda i samarbete två sådana styrelsemedlemmar som står utanför stadsorganisationerna.

Enligt aktieägaravtalet förutsätter vissa beslut som är betydande för bolaget att beslutet är enhälligt. Detta gäller bland annat beslut om fastställande och ändring av koncernstrategin, bolagets betydande avtal och investeringar, som emellertid inte förutsätter godkännande av en ägare eller ägarna, viktiga frågor kring kostnadseffektivitet och kvalitet samt val och avsättande av verkställande direktör.

I anslutning till koncernstruktursituation fastställs i aktieägaravtalet också utseendet av styrelser i koncernbolagen. Till styrelser väljs i första hand personer som hör till bolagets eller dess andra koncernbolags operativa ledning eller tjänsteinnehavare som är anställda hos stadstrafikbolagets delägare.

Enligt aktieägaravtalet har Vanda stad rätt att lösgöra sig från ägandet av stadstrafikbolaget ifall Vandaspåran inte genomförs eller om Vanda bestämmer sig att av ett särskilt grundat skäl inte överlåta någon del av de planer, rättigheter, skyldigheter, tillgångar eller skulder som hänför sig till genomförandet av Vandaspåran och Vanda beslutar att inte göra anskaffningar av materiel för Vandaspåran via stadstrafikkoncernen, till exempel i en situation där de ovannämnda åtgärderna enligt Skatteförvaltningens förhandsavgörande skulle medföra betydande skattekostnader, enighet inte kan nå mellan Vanda och HRT om fördelningen av kostnaderna som hänför sig till Vandaspåran eller bolaget och Vanda stad inte kan nå ett avtal om finansieringen av Vandaspåran. Vanda har rätt att lämna bolaget också om bolaget inte inleder bildande av koncernstrukturen som avses i aktieägaravtalet senast inom den utsatta tiden som fastställs i avtalet.

I aktieägaravtalet kommer man överens om, gällande Siemensrättegången, alla rättigheter, skyldigheter och ansvar inklusive eventuella rätter till skadestånd som följer av tvistemålet mellan HST, Länsimetro Oy, Siemens AG och Siemens SAS bevaras hos Helsingfors stad, och att dessa rättigheter inte på något sätt överförs till stadstrafikbolaget, dess dotterbolag eller aktieägare. Bolaget förbinder sig att bidra till att tvistemålet löses, exempelvis genom att lämna nödvändiga uppgifter på begäran.

För Helsingfors stads del fattas beslutet om godkännande av aktieägaravtalet separat i stadsstyrelsens koncernsektion i enlighet med 8 kap. 3 § i förvaltningsstadgan. Utkastet till aktieägaravtal finns i bilaga 22.



22.09.2021

Förvaltningen av bolaget vid bildandet och efter att den operativa verksamheten inlemts

Inledningen av verksamheten vid stadstrafikbolaget som bildas planeras ske i två faser. I den första fasen i september–oktober 2021 är avsikten att bilda ett aktiebolag som sköter om åtgärder gällande inledningen av bolagets verksamhet och förbindelser som hänför sig till dessa åtgärder.

Ärendet som gäller utseende av styrelsemedlemmar tas upp i koncernsektorn för separat beslutsfattande. HST:s nuvarande verkställande direktör väljs vid sidan om sin egen befattning till bolagets verkställande direktör för startfasen som fortsätter till årsskiftet.

Enligt bolagiseringsplanen inleder bolaget som bildas sin verksamhet fullvärdigt 1.1.2022 om än den noggranna tidpunkten för inledningen av verksamheten beror på hur länge Patent- och registerstyrelsen behandlar registreringen av bolaget. För denna andra fas har bolaget för avsikt att hålla en extra bolagsstämma i november–december 2021 där beslut fattas om bland annat följande ärenden:

- aktieemission till Helsingfors stad och Vanda stad,
- betalning av teckningspriset för aktier med apportegendom som omfattar affärsverksamheten som flyttas för Helsingfors del och med pengar för Vandas del samt
- andra nödvändiga ärenden som bolagsstämman ska fatta beslut om och som hänför sig till inledningen av stadstrafikbolagets egentliga verksamhet och överlåtelse av verksamheten.

När bolagets fullvärdiga verksamhet inleds blir trafikaffärsverkets verkställande direktör bolagets verkställande direktör på heltid på motsvarande sätt som vid tidigare bolagiseringar och ombildningar till stiftelse. Till trafikaffärsverket som blir kvar väljs en ny verkställande direktör som arbetar vid sidan om sin egen befattning. Vid valet av verkställande direktör för affärsverket beaktas jäv som beror på förhållandet mellan affärsverket och stadstrafikbolaget.

Skattekonsekvenser

När trafikaffärsverket har verkat i affärsverksform har det inte betalat inkomstskatt för sina inkomster eller fastighetsskatt för sina byggnader. Som ett aktiebolag ska stadstrafikbolaget däremot betala inkomstskatt för sina eventuella beskattningsbara inkomster enligt gällande samfundsskattesats. Bolaget betalar fastighetsskatt för byggnader som det äger.



22.09.2021

Angående den eventuella bolagiseringen av HST ansöktes om ett förhandsavgörande från Skatteförvaltningen om tillämpning av sådan verksamhetsöverlåtelse som avses i 52d § i näringskattelagen (360/1968) på den planerade bolagiseringen. Förhandsavgöranden som gäller inkomstbeskattning ansöktes om separat för genomförandet av verksamhetsöverlåtelsen som gäller verksamheten med undantag av metroverksamheten samt för genomförandet av en senare verksamhetsöverlåtelse av HST:s verksamhet som sköter om metroverksamheten. Ytterligare ansöktes det om ett förhandsavgörande om tolkningar av mervärdesbeskattning som gäller verksamhetsöverlåtelsen.

När staden överlåter HST:s verksamhet, exklusive metroverksamheten, jämte tillgångar, skulder och reserver till stadstrafikbolaget som bildas, tillämpas 52 d § i näringskattelagen enligt Skatteförvaltningens förhandsavgörande av den 20 maj 2021 på avdrag av anskaffningsutgifter för egendomen som överförs och det anses att det gäller en verksamhetsöverlåtelse som avses i det ovannämnda lagrummet. I samma förhandsavgörande tog Skatteförvaltningen även ställning till att 52 d § i näringskattelagen tillämpas också på eventuella överföringar av tillgångar, skulder och reserver för att bilda den planerade koncernstrukturen vid ett senare skede. Förhandsavgörandet gäller skatteåren 2021 och 2022.

I och med verksamhetsöverlåtelsen uppstår det inte någon betydande överlåtelseskatt påföljd i anslutning till infrastrukturegendom. Till denna del skiljer linjedragningen sig från skattemyndighetens tolkning år 2014 i samband med en utredning av eventuell bolagisering av HST.

Vad gäller metroverksamheten, gav Skatteförvaltningen ett delvis negativt förhandsavgörande 20.5.2021. Enligt Skatteförvaltningen kan 52 d § i näringskattelagen inte tillämpas på situationen som beskrevs i ansökan om förhandsavgörandet eftersom enligt ansökan skulle skulder som hänför sig till metroverksamheten inte ha överförts vid överlåtelsen till metrobolaget som används som ett tekniskt redskap utan direkt till stadstrafikkoncernens moderbolag stadstrafikbolaget.

En ny ansökan om förhandsavgörande lämnades till Skatteförvaltningen gällande metroverksamheten. I ansökan utgick man från att skulder som hänför sig till verksamheten överförs med metrobolaget som bildas till stadstrafikbolaget. Skatteförvaltningen gav ett positivt förhandsavgörande 11.6.2021. Förhandsavgörandet gäller skatteåren 2021 och 2022.

Från Skatteförvaltningen begärdes redan i detta skede ett förhandsavgörande om hur stadstrafikbolagets övergång till koncernstruktur som enligt planerna genomförs senare och som beskrivs i utkastet till ak-



22.09.2021

tieägaravtalet behandlas i fråga om beskattningen. Enligt Skatteförvaltningens positiva förhandsavgörande av den 20 maj 2021 tillämpas bestämmelserna i 52 b och 52 c § i näringskattelagen på fission och fusion vid övergång till en koncernstruktur. Förhandsavgörandet gäller skatteåren 2021 och 2022.

Enligt Skatteförvaltningens förhandsavgörande den 29 april 2021 om mervärdesbeskattning tillämpas bestämmelserna i 19 a § i mervärdeskattelagen (1501/1993) på överlåtelsen av verksamhetshelheten till stadstrafikbolaget. Detta gäller också ifall stadstrafikbolaget överför funktioner vidare till sina dotterbolag. De ifrågavarande företagsomstruktureringarna anses inte utgöra mervärdesskattepliktig försäljning. Fissioner och fusioner som genomförs vid bildandet av koncernstrukturen faller däremot utanför mervärdesskattelagens tillämpningsområde på så sätt att de inte skapar en skyldighet att betala mervärdesskatt. Förhandsavgörandet gäller skatteåren 2021 och 2022.

Utöver de ovannämnda förhandsavgörandena gällande genomförande av omstruktureringar ansöktes det under beredningen om separata förhandsavgöranden från Skatteförvaltningen för skattefrågor som gäller stadstrafikbolagets/-koncernens verksamhet.

I fråga om stadstrafikoncernens verksamhetsmodell och ekonomi, ansöktes det om ett förhandsavgörande för om sådana kapitalplaceringar som stadstrafikbolagets ägare eventuellt gör i bolaget behandlas i beskattning av bolaget som inkomst som inte är skattepliktig i enlighet med 6 § 1 mom. 2 punkten i näringskattelagen ifall stadstrafikbolaget placerar kapitalplaceringarna det fått vidare till dess dotterbolag. Skatteförvaltningen gav ett positivt förhandsavgörande i ärendet 19.8.2021. Förhandsavgörandet gäller skatteåren 2021 och 2022.

Enligt förhandsavgörandena från Skatteförvaltningen finns det inte några skattemässiga hinder för genomförandet av den planerade bolagiseringen.

Riskhantering och försäkringar

Stadstrafikbolaget som bildas följer anvisningen om intern kontroll och riskhantering inom Helsingfors stadskoncern som stadsstyrelsen godkände 13.1.2020, 20 §. Utifrån anvisningarna på koncernnivån upprättas mer detaljerade bolagsspecifika anvisningar.

HST har hört till stadens försäkringskassa och har därför inte försäkrat sin egendom. Affärsverket har däremot bl.a. avbrottsförsäkringar, ansvarsförsäkringar och trafikförsäkringar i sitt namn.



22.09.2021

Bolagets framtida behov av försäkringar har utretts som en del av beredningen inför bolagiseringen. Stadstrafikbolaget bestämmer senare om sin försäkringspolicy som en del av sin riskhantering och fastställer försäkringsbelopp och självriskandelar för avbrotts-, skade- och ansvarsförsäkringar i förhållande till bolagets risktäckningskapacitet. Försäkringarna konkurrensutsätts innan bolagets operativa verksamhet inleds eller så fort som möjligt efter det.

Kommentarer till bolagiseringen ur perspektivet för upphandlingsrätt och rätt gällande statligt stöd

När stadstrafikbolaget fortsätter affärsverkets verksamhet i bolagsform, verkar det inte på marknaden utan producerar tjänster för trafikering och ordnande av trafik för Helsingfors stad och Vanda stad och omfattas således av lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (1398/2016, "försörjningslagen").

Bolaget är en upphandlande enhet som ska konkurrensutsätta sina upphandlingar. Vidare kan bolaget till sin karaktär anses vara en upphandlande myndighet som särskilt har bildats för att tillgodose sådana behov i det allmännas intresse som inte har industriell eller kommersiell karaktär (5 § i försörjningslagen) och som samtidigt också kan fungera som en anknuten enhet som omfattas av Helsingfors stads bestämmande inflytande (25 § i försörjningslagen). Med anledning av detta tillämpas försörjningslagen inte på upphandlingar mellan staden och bolaget. Samma situation gäller också för Vanda stad som blir ägare i bolaget. För att kunna verka som en anknuten enhet, ska minst 80 procent av stadstrafikbolagets genomsnittliga omsättning under tre år häröra från leveranser till upphandlande enheter eller andra sammanslutningar som det är anknutet till. Det får inte heller finnas främmande kapital i bolaget och det kan inte vara verksamt på marknaden.

För tjänster i anslutning till spårbunden trafik gör stadstrafikbolaget, Helsingfors stad och Vanda stad, HRT och Länsimetro Oy upp arrangemang för samarbete mellan upphandlande myndigheter. Försörjningslagen tillämpas inte på sådan upphandling mellan parterna i arrangemanget för samarbete genom vilken de i samarbete och för att uppnå gemensamma mål genomför sådana offentliga tjänster i det allmännas intresse som de ansvarar för (26 § i försörjningslagen). En förutsättning är dessutom att högst 20 procent av de tjänster som berörs av samarbetet produceras för andra aktörer än avtalsparterna. Bevarandet av förutsättningarna för horisontellt samarbete utgör en väsentlig förutsättning för bevarandet av verksamhetsmodellen och verksamhetsförutsättningar för den planerade stadstrafikkoncernen. Enligt aktieägaravtalet skrivs horisontellt samarbete in i alla avtal gällande hori-



22.09.2021

sontellt samarbete och/eller ett separat avtal om horisontellt samarbete ingås mellan parterna i det horisontella samarbetet.

HRT fungerar som beställarorganisation och myndighet för kollektivtrafiken i huvudstadsregionen. HRT ansvarar för planering och beställning av spårvägstrafik och HST för ordnande av trafik i enlighet med avtalet som det ingått med HRT och som gäller till utgången av 2024. HRT har bildats i enlighet med lagen om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen (829/2009). I 3 § i lagen stadgas att kommunerna i huvudstadsregionen tillsammans ska sköta om kollektivtrafiken i sitt område. Enligt lagen kan HRT ge en trafikidkare inom sin verksamhetsområde ensamrätt till att bedriva spårvägs- och metrotrafik för femton år i sänder. Med andra ord gäller avtalsperioden för ensamrätten med HST mellan åren 2010 och 2024.

HRT har bedömt att kollektivtrafikförordningen inte kan tillämpas på sådana situationer som inte gäller koncessioner på ett sätt som avses i kollektivtrafikförordningen. Enligt artikel 5 i kollektivtrafikförordningen ska avtal om allmän trafik tilldelas i enlighet med de bestämmelser som fastställs i förordningen. Tjänsteavtal eller avtal om allmän trafik avseende kollektivtrafik med buss eller spårvagn ska emellertid tilldelas i enlighet med de förfaranden som fastställs i direktiv när dessa avtal inte tilldelas i form av koncessionsavtal om tjänster enligt definitionen i direktiven. Motsvarande tolkning har också fastställts i rättspraxis.

Eftersom det anses att kollektivtrafikförordningen inte kan tillämpas på upphandlingar av trafikering till följd av avtalens karaktär, kommer inte heller ett ensamsrättsarrangemang som baserar sig på förordningen i fråga. Vad gäller trafikeringstjänster som hänför sig till spårbunden stadstrafik, kommer avtalsarrangemanget mellan bolaget och städerna samt HRT att grunda sig på sådana undantag i upphandlingslagen som gäller horisontellt samarbete och/eller regleringen i fråga om anknutna enheter.

Bolaget och/eller stadstrafikkoncernen kan i princip vara anknutna enheter för både Helsingfors stad och Vanda stad. Det har bedömts att förutsättningarna gällande ställningen som anknuten enhet kan realiseras i den planerade modellen där stadstrafikbolaget ägs endast av Helsingfors stad och Vanda stad samt eventuella andra städer eller kommuner som senare blir ägare i bolaget och på vilka bolagets och dess koncernbolags verksamhet inriktas.

Enligt avtalet producerar stadstrafikbolaget tjänster endast för ägar-kretsen eller aktörer som omfattas av samarbetet i enlighet med undantaget som gäller skyldigheten att konkurrensutsätta (ställningen som



22.09.2021

anknuten enhet, horisontellt verksamhet) varigenom verksamheten i ett konkurrensläge inte sker på marknaden. En kommun kan inte heller enligt 126 § i kommunallagen sköta en uppgift i ett konkurrensläge på marknaden åtminstone när kommunen med stöd av lag som egen verksamhet producerar tjänster för kommuninvånarna och andra som kommunen enligt lag ska ordna tjänster för, eller när verksamheten grundar sig på en lagstadgad monopolställning eller utgör ett naturligt monopol eller producerar tjänster i direkt anslutning till dessa.

I ett konkurrensläge på marknaden sker det inte heller samarbete i form av en anknuten enhet eller horisontellt samarbete. Det är därtill fråga om verksamhet som Helsingfors stad och Vanda stad fortfarande skulle kunna bedriva även som sin egen verksamhet, till exempel i form av affärsverk. I enlighet med ägarstrategin har bolaget inte för avsikt att övergå till den konkurrensutsatta marknaden när exempelvis när HRT trafikeringen av Spårjokern. HRT har som sin åsikt betonat att stadstrafikbolaget eller dess koncernbolag inte bör delta i offentliga anbudsfordanden, utan fungera som en främjare av förutsättningar för rättvis konkurrens.

Verksamheten gällande uthyrning av lokaler på trafikstationer som HST äger utgör inte en del av lagstadgat ordnande av kollektivtrafikverksamhet. Enligt reglerna om statligt stöd kan ett ekonomiskt intresse som riktar sig till sådan verksamhet utgöra förbjudet statligt stöd. I Kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd anses emellertid att tilläggsverksamhet av denna typ nödvändigtvis inte uppfyller kriteriet för statligt stöd om påverkan på handel: "offentlig finansiering som ges till sedvanliga faciliteter (såsom restauranger, butiker eller betalparkering) i infrastrukturer som nästan enbart används för icke-ekonomisk verksamhet normalt sett inte påverkar handeln mellan medlemsstaterna eftersom det är osannolikt att dessa sedvanliga faciliteter lockar kunder från andra medlemsstater och att finansieringen av dem får mer än en marginell inverkan på gränsöverskridande investeringar eller etableringar". Lokalhyrorna ska ändå vara marknadsbestämda för att säkerställa att hyresgäster i lokalerna inte kan bli sådana stödmottagare som avses i regleringen om statligt stöd.

Av de ovan behandlade grunderna finns det inga hinder gällande statligt stöd förknippade med bildandet av stadstrafikbolaget eller den planerade senare koncernstrukturen eftersom bolaget i själva verket inte verkar på konkurrensutsatta marknader. Bolaget och dess koncernbag ska i sin verksamhet emellertid iaktta bestämmelserna och begränsningarna som gäller in house-upphandling, horisontellt samarbete och utförsäljning. De tjänster som bolaget säljer inom ramen för den tillåtna utförsäljningen ska prissättas på marknadsvillkor. Detta ska också kun-



na bevisas med avskild bokföring och resultaträkningar som gäller den ifrågavarande verksamheten.

Ändringar i förvaltningsstadgan

I 9 § och 13 § i kapitel 2, i 6 § i kapitel 4, i 7 § i kapitel 5 samt i 13 § och 14 § i kapitel 16 i stadens förvaltningsstadga ingår bestämmelser som gäller trafikaffärsverket.

När bolagisering av HST:s verksamhet, exklusive metroverksamheten, genomförs, behövs en ändring i regleringen i förvaltningsstadgan som gäller trafikaffärsverket så att den motsvarar den föränderliga situationen. Beslut om nödvändiga ändringar i förvaltningsstadgan fattas separat senare, om det bestäms att stadstrafikbolaget ska bildas.

Verksamheten i trafikaffärsverket som ansvarar för metroverksamheten

Av de ovannämnda grunder överläts i den första fasen inte den del av HST:s funktioner som hänförs till metron. Således bär affärsverket i fortsättningen ansvaret för följande funktioner som gäller metron:

- ordnande av metrotrafik
- infrastruktur i anslutning till metron
- materiel i anslutning till metron.

Därtill svarar affärsverket för följande funktioner som härrör från HST:s särskilda befogenhetsbestämmelser:

- godkännande av metrotrafikstadgan
- upprättande av verksamhetsutövarens anmälan om utövande av metrotrafik
- upprättande av spårnätinnehavarens anmälan om metrospårnätet
- upprätthållande av säkerhetsstyrningssystemet för metrotrafiken.

Detta innebär att trafikeringsavtalet gällande metrotrafik stannar mellan HST och HRT. Fast egendom som är anknuten till metron (stationerna, banan, elsystemen) och alla avtal gällande dessa förblir hos affärsverket. Arrendeavtalen som gäller metroinfrastruktur stannar hos HST. Metromaterielen stannar också hos HST.

Affärsverket ser till att metrosystemets säkerhet ordnas i enlighet med säkerhetsstyrningssystemet som lagen om transportservice, spårtrafiklagen och Transport- och kommunikationsverkets (Traficom) bestämmelse om spårbunden stadstrafik förutsätter.



22.09.2021

Efter att verksamheten, exklusive metroverksamheten, har överlåtits till bolaget, överförs personalen i anslutning till metroverksamheten genom en separat överföring till stadstrafikbolaget som s.k. gamla anställda.

För att sköta de ovannämnda funktionerna ingår HST och stadstrafikbolaget ett avtal enligt vilket HST köper arbete som det behöver, såsom förartjänster, planering av verksamhet, disponenttjänster, underhåll och förverkligande av investeringar, från stadstrafikbolaget. Ansvar för själva ordnandet av funktionerna förblir fortsättningsvis hos affärsverket. HST överlämnar lokaler och lös egendom för stadstrafikbolagets användning för utförande av sådana uppgifter som är anknutna till metron.

Vid sidan om verkställande direktören har trafikaffärsverket arbetskraft som ansvarar för förvaltning av affärsverket och ekonomi samt en tillräcklig organisation som är ansvarig för säkerhet och som skyldigheter gällande säkerhet kräver.

Vanda stads beslutsfattande

Vad gäller Vanda stad har tidtabellen för beslutsfattandet planerats så att principbeslutet om att bli ägare i stadstrafikbolaget fattas under oktober 2021.

Efter detta tecknar Vanda stad aktier i stadstrafikbolaget uppskattningsvis i november–december 2021 och en medlem utses till bolagets styrelse utgående från Vanda stads proposition.

Utlåtande från trafikaffärsverkets direktion

HST:s direktion har 26.8.2021 gett ett utlåtande om bolagisering av affärsverket.

Direktionen för HST förordar bolagiseringen av trafikaffärsverkets verksamhet genom att ombilda den nuvarande affärsverksformiga HST till ett aktiebolag som en helhet. Till bolaget överläts HST:s nuvarande affärsverksamhet i sin helhet med undantag av ägande- och ordnandeansvar för metroverksamheten. Direktionen konstaterade samtidigt i sitt utlåtande att innan ett slutligt beslut fattas ska man försäkra sig om samförståndet mellan den politiska ledningen i regionens städer och om den gemensamma åsikten om modellens godtagbarhet och lämplighet. Bolaget ska också garantera principen om en bred öppenhet och att personalens ställning tryggas. I den fortsatta beredningen och vid övergången bör man sträva efter en så öppen diskussion som möjligt om hur företaget påverkar servicenivån för regionens invånare samt om de fördelar och potentiella risker som bolaget innebär.



22.09.2021

Direktionen anser att bolagsformen som helhet, enligt HST:s utredning om förvaltningsformen, de regionala utredningarna och den övriga beredningen bättre än den nuvarande affärsverksmodellen stödjer en effektivare förvaltning av kapital bundet till kollektivtrafikens investeringar och tillgångar, gör kostnadsstrukturen för kollektivtrafiken mer transparenta, erbjuder personalen bättre utvecklingsmöjligheter och gör det möjligt att genomföra stora kollektivtrafikprojekt lyckat och planerligt.

Enligt direktionens åsikt har bolagiseringen i synnerhet följande styrkor:

- Flexibiliteten och mångsidigheten i finansieringen av investeringar ökar.
- Bolaget kan mer flexibelt göra investeringar som är företagsekonomiskt motiverade än vid affärsverksformen och därigenom förbättra sin egen produktivitet smidigare än som en del av stadens investeringsekonomi. Till exempel sådana produktionsmedel samt investeringar för materiel och depåer som finansieras med HRT:s trafikeringsersättning kan i och med bolagiseringen göras mer flexibelt och ändamålsenligt samt så att de leder till bättre produktivitet än i affärsverksformen.
- Bolagsstrukturen medför flexibilitet för bl.a. utveckling av organisationsstruktur och rekrytering av personer med kompetens.
- Bolagsformen möjliggör utveckling av en regional organisation som är större än HST. En större organisation har större relativa resurser för att utveckla spetskompetens i branschen på en internationell nivå. Därmed är det möjligt att även ur personalperspektivet utveckla mer lockande uppgiftsbeskrivningar och organisationsinterna alternativ för karriärutveckling.
- Den kraftiga tillväxten av kollektivtrafiken förutsätter att expertresurser ökas och spetskompetens utvecklas kontinuerligt. I bolagsformen kan HST flexibla svaret på situationen på arbetsmarknaden särskilt med hänsyn till att HST kontinuerligt konkurrerar om denna resurs med bl.a. privata aktörer inom infrastruktur- och trafikbranschen.
- Som ett bolag kan HST verka inom ramen för samma allmänt bindande kollektivavtal som andra bolag som är verksamma på kollektivtrafikmarknaden samt inverka på ett tillräckligt tidigt skede på innehåll i allmänt bindande kollektivavtal för spårbunden trafik. I och med att kollektivavtalet är allmänt bindande försvinner också möjligheten till så kallad shopping av kollektivavtal, vilket har nyttiga konsekvenser för samhället i sin helhet. Detta gör det också lättare



22.09.2021

att överföra förare från gamla trafikanter till nya i sådana situationer där HRT bestämmer sig att konkurrensutsätta trafikeringar.

- Bolagsformen gör det också möjligt att välja olika externa tjänster, exempelvis olika IT-tjänster, smidigare och på ett sätt som betjänar bolagets behov bättre än i affärsverksformen.
- Transparensen och målinriktningen i verksamheten ökar.
- I samband med bolagiseringen fastställs gränssytor mellan HST:s och stadens egendom på ett entydigt sätt vilket för sin del också förbättrar tydligheten och transparensen (t.ex. kontroll av mark och underjordiska lokaler). I och med att gränssytorna för tillgångsposter som bolaget och staden förfogar över definieras noggrannare än för tillfället, kan också kostnadsansvaren och nyttan för investeringarna som omfattas av HRT:s infrastrukturavtal avgränsas bättre än för tillfället till de som orsakat dem. På det här viset är det möjligt att öka HRT:s andra medlemskommuners förtroende till förvaltningen av Helsingfors infrastrukturkostnader.
- Med anledning av att tjänster och infrastruktur ska prissättas på marknadsvillkor, förbättras framträdande och transparens av alla faktiska kostnader för olika funktioner, varvid också fördelar kan riktas noggrannare än tidigare. Då man fattar beslut framställs alla kostnadskomponenter mer transparent än i nuläget.
- I bolagsformen har HST starkare incitament för att utveckla nya tjänster utgående från existerande kunskaper och egendom samt förbättra kapitalförvaltning och inkomster som fås från dessa. Dessa omfattar exempelvis uthyrning av materiel, uthyrning av affärs- och hobbylokaler samt utveckling av tjänster för infartsparkering och mikromobilitet. Även incitament för uthyrning av lokaler och ökning av användningsgrad av bolagets lokaler är starkare i bolagsformen.
- Bolagsformen möjliggör bildande av en regional organisation som omfattar också andra kommuner än Helsingfors varvid synergier av en större organisation medför ekonomisk nytta vid upphandling av materiel, depåer och infrastruktur. Exempelvis materielupphandlingar kan konkurrensutsättas som större helheter till följd av vilket upphandlingarna intresserar en större grupp aktörer på den internationella marknaden och upphandlingarnas enhetspriser blir mindre med anledning av större volymer och effektivare konkurrens.
- En organisation som är regionalt gemensam organisation skapar också förutsättningar för optimering av helheten inom regional spårbunden stadstrafik i stället för deloptimering av separata regionala organisationer. En större regional helhet möjliggör bättre till



exempel sambruk av personal, depåer och rörlig underhållsmateriel på ett sätt som är optimalt för hela samhällets bästa. Därtill möjliggör en större regional helhet bättre kvalitet av förvaltning av systemet för spårbunden stadstrafik och livscykel.

En bolagisering gör det dessutom möjligt för Vanda stad att komma med som delägare i bolaget på så sätt att Vanda inte äger sådana delar som inte hör till den planerade Vandaspåran. Vanda har ansett att denna utgångspunkt, som blir möjlig i ett koncernformat bolag, är en väsentlig förutsättning för att staden ska delta. Vidare möjliggör bolagiseringen också att andra städer senare kan bli ägare i stadstrafikbolaget enligt samma princip.

Direktionen anser att det är av särskilt vikt vid bildande av bolaget att bolaget har i uppgift att maximera det samhällsliga intresset och inte till exempel endast bolagets ekonomiska intresse. Det är väsentligt för hela samhällets bästa att bolaget i stor utsträckning strävar efter en optimering av helheten. Bolaget förverkligar öppenhet i sin verksamhet och agerar enligt målen i lagstiftning om offentlighet i myndigheternas verksamhet genom att ge individer och sammanslutningar möjlighet att övervaka bolagets verksamhet och användning av offentliga medel.

Direktionen anser att ett stadstrafikbolag i nuläget är det lämpligaste och mest rationella sättet att säkerställa att stadsspårvägssystemen ordnas effektivt i regionen i framtiden. Bolagiseringen stöder syftet att på lång sikt säkerställa att Helsingfors och andra ägarstäder aktivt befrämjar regionala kollektivtrafiklösningar, att den spårbundna trafiken i huvudstadsregionen har gemensamma målsättningar och en kostnadseffektiv produktionsmodell för tjänster som stöder målsättningarna samt att kollektivtrafiklösningarna stöder förverkligande av ägarnas strategiska målsättningar.

Ytterligare anser direktionen att det är viktigt att iaktta följande teman vid beslutsfattandet och verkställandet av bolagiseringen:

- Personalen vid HST ska i sin helhet överföras till det nya bolaget som s.k. gamla anställda.
- I fråga om bolagets betydande investeringar är det viktigt att säkra stadens ägarstyrning och förverkligande av stadens strategiska mål genom att behandla projektplanerna för de ifrågavarande investeringarna i stadens förvaltningsorgan.
- Skatteförvaltningens förhandsavgörande om bolagets löpande verksamhet ska finnas att tillgå och vara positivt när stadsstyrelsen behandlar förslaget om bolagiseringen av HST i augusti 2021.



22.09.2021

Vad gäller frågor som togs upp i det nedan beskrivna utlåtandet från HRT:s styrelse, konstateras det i motiveringarna till direktionens utlåtande bland annat följande:

- Bolaget har som syfte att producera samhällelig nytta vilket betyder bland annat att bolaget ska stöda HRT:s verksamhet i så stor utsträckning som möjligt. Bolaget själv har inga affärshemligheter för HRT. Tvärtom har bolaget som utgångspunkt att utveckla dess verksamhet så att det kan betjäna samhället på bästa möjliga sätt genom att utnyttja kunskande hos samhällliga organisationer som HRT i så stor utsträckning som möjligt samt genom att utgå från ett gemensamt kunskapsunderlag. Det är emellertid möjligt i fråga om vissa tjänster som bolaget anskaffar på marknaden att bolagen som levererar de ifrågavarande tjänsterna har affärshemligheter som bolaget inte får bringa till allmän kännedom. I sin verksamhet strävar bolaget efter att undvika sådana situationer och beakta frågan exempelvis vid upprättande av avtal.
- Bolaget har som syfte att producera samhällelig nytta vilket betyder bland annat att bolaget ska stöda HRT:s verksamhet i så stor utsträckning som möjligt. En central utgångspunkt i bolagets verksamhet är att skapa förutsättningar (bl.a. infrastruktur, depåer, vagnar) för att eventuella konkurrensutsättningar av trafikering som HRT ordnar ska lyckas så bra som möjligt. Detta innebär bland annat att trafikdirigering, materielen, depåerna och andra verksamhetslokaler förvaltas på så sätt att användningsvillkoren och kostnaderna för konkurrensutsatta operatörer i anslutning till dessa är transparenta, rimliga, stabila och marknadsneutrala.

HRT:s utlåtande

HST:s styrelse gav 15.6.2021 ett utlåtande om den eventuella bolagiseringen och ett regionalt stadstrafikbolag.

Enligt utlåtandet har ägar- och förvaltningsstrukturen av det offentliga spårtrafikbolaget samt fastställandet och avgränsningen av verksamheten och uppgifterna konsekvenser för HRT:s möjligheter att sköta sina lagstadgade uppgifter på ett framgångsrikt sätt och uppfylla de strategiska mål som dess medlemskommuner ställer. Avtalen mellan HRT och stadstrafikbolaget kommer att grunda sig på samarbete för att producera offentliga tjänster enligt det allmänna intresset. Därför är det avgörande att bolaget drivs av transparens och ett engagemang med HST:s gemensamma målsättningar och förutsättningar för att skapa en rättvis konkurrens. Utvecklingen av en fungerande marknad för produktion av tjänster för spårtrafik i Finland är av ett så stort allmänt intresse



22.09.2021

att det inte får äventyras med stadstrafikbolagets egna målsättningar för affärsverksamheten.

I sitt utlåtande föreslog HRT till Helsingfors att förverkligande av följande mål ska försäkras vid det eventuella bildandet av det nya bolaget samt i ägarstyrningen:

- Ägande av bolaget samt bolagets förvaltningsstruktur och bolagsordning uppfyller kriterierna för en offentligrättslig anstalt på så vis att bolaget och HRT kan ingå sådana samarbetsavtal mellan upphandlande myndigheter som avses i 26 § i försörjningslagen och i artikel 28 punkt 4 i försörjningsdirektivet.
- Dessa förutsättningar ska inte heller senare ändras på ett sätt som äventyrar den rättsliga grunden till avtalen mellan bolaget och HRT.
- bolaget och dess ägare informerar marknaden om att bolagets strategi inte omfattar deltagande i offentliga anbudstävlingar, utan bolaget förbinder sig att främja utvecklingen på en jämlik konkurrensutsatt marknad.
- bolaget åtar sig att i samarbetet med HST producera, rapportera och lämna uppgifter om sin verksamhet som gäller beställarstyrning och upphandling, öppet och utan att hänvisa till bolagets affärshemlighet.
- bolaget kan ansvara för den egna affärsverksamhetens kostnadseffektivitet, kvalitet, säkerhet och riskhantering på så sätt att kostnader och olägenheter för bolagets eventuella felbedömningar eller försummelser inte överförs på medlemskommunerna i HRT och kollektivtrafikens passagerare,
- bolaget organiserar omvärlden och administrationen av stadsspårvägar, trafikstyrningen, materiel, depåer och övriga lokaler som bolaget förvaltar på så sätt att dessas användarvillkor och kostnader är transparenta, skäliga, stabila och prisneutrala för konkurrensutsatta operatörer.

HRT föreslog att Helsingfors stad ska, för att säkra att dessa målsättningar som betjänar allmänt intresse och gott samarbete, göra HRT:s ledning och experter delaktiga ännu i sista skedet av beredningen av bolagiseringsprojektet och ge dem möjlighet att kommentera finslipningen av bolagets stiftelseurkunder. I synnerhet ska förbindelse till förutsättningarna för samarbetsavtal mellan upphandlande enheter och till utveckling av en konkurrensneutral marknadsmiljö framgå från bolagsordningen och de offentliga besluten om stiftande.



22.09.2021

Vidare rekommenderade HRT att stadstrafikbolagets ägare ska se till att bolaget använder opartisk expertis och erfarenhet i sin styrelse och vid inspektion av verksamheten för att ägarstyrningen ska ha faktiska förutsättningar för kritisk bedömning av bolagets verksamhet, produktivitet, risker och planer samt för strategisk ledning.

HRT föreslog också att Helsingfors och stadstrafikbolaget ska förbereda sig för att överlåta beställaruppgifter i anslutning till Helsingfors stadscykeljänst till HRT senast då det nuvarande avtalet löper ut.

Därtill föreslog HRT att sättet att organisera HST-affärsverkets andra nuvarande uppgifter än sådana som är spårtrafikrelaterade bereds tillsammans med HRT och att Helsingfors stad för sin sida anvisar tillräckliga resurser till de ifrågakvarande uppgifterna i synnerhet för att trygga verksamhetsförutsättningar för busstrafik.

Stadsstyrelsens ställningstaganden

Stadsstyrelsen konstaterar att Helsingfors borgmästare Vartiainen bjöd 3.9 in ledande politiska förtroendevalda i Esbo och Vanda till en regional diskussion. Under diskussionen konstaterades att det regionala samarbetet ger ett mervärde för utvecklingen av spårtrafiken i regionen. Helsingfors strävar efter att säkerställa att det regionala samarbetet fortsätter och stärks. Stadsstyrelsen konstaterar i likhet med direktionen för HST att man i bolaget ska garantera principen om bred öppenhet och trygga personalens ställning. Stadsstyrelsen ser det viktigt att man strävar efter att säkerställa en jämlik ställning mellan de anställda som överförs och de nya anställda, att man i det nya bolaget bevarar rätten och möjligheten till information som stadens förtroendevalda har på motsvarande nivå som i affärsverket och att stadens förhandsgodkännande i enlighet med koncerndirektivet är en förutsättning för bolagets största investeringar. I bolagets förvaltning ska det säkerställas att personalen har representation minst på ledningsgruppsnivån. Stadsstyrelsen förutsätter att staden strävar efter att Helsingfors kan utse tre politiska förtroendevalda till bolagets styrelse.

Verkställande av stadsfullmäktiges beslut

Stadsstyrelsen konstaterar att ifall stadsfullmäktige godkänner förslaget som nu gjorts till den, kommer stadsstyrelsen i samband med en att

- uppmana stadskansliets rättstjänst att i samarbete med trafikaffärsverket bilda ett aktiebolag för att fortsätta trafikaffärsverkets verksamhet, exklusive metroverksamheten samt att underteckna stiftelseurkunden och andra urkunder enligt utkasten som finns i bilagorna samt att vid behov göra sådana ändringar i dem som är av teknisk karaktär eller annars små,



22.09.2021

- godkänna tecknandet av alla aktier i stadstrafikbolaget som bildas till staden vid bildandet av bolaget och uppmana stadskansliets ekonomi- och planeringsavdelning att betala teckningspriset för aktierna på 100 000 euro från budgetkontot 8 06 02, Värdepapper, Övriga föremål, till stadsstyrelsens disposition,
- godkänna överlåtelse av trafikaffärsverkets affärsverksamhet, egendom och personal samt aktieteckningar som hänför sig till dessa i anslutning till annan affärsverksamhet än sådan affärsverksamhet som hänför sig verksamhet med anknytning till metron i enlighet med utkastet till handlingar som finns i bilagorna samt uppmana stadskansliets rättstjänst att på stadens vägnar underteckna de ifrågavarande handlingarna och andra eventuella handlingar som gäller den ifrågavarande överlåtelsen samt att vid behov göra sådana ändringar i dem som är av teknisk karaktär eller annars betydliga,
- godkänna överföring av personalen vid trafikaffärsverkets metroverksamhet och aktieteckningar i anslutning till den i enlighet med utkastet till överlåtelseavtal som finns i bilagorna samt att uppmana stadskansliets rättstjänst att på stadens vägnar underteckna överlåtelseavtalet och andra eventuella handlingar som gäller överföringen samt att vid behov göra sådana ändringar i dem som är av teknisk karaktär eller annars obetydliga,
- godkänna förhandlingsprotokollet och överföringspromemorian/övergångsavtalet som gäller ställning av personalen som överförs till bolaget,
- bekräfta den dotterbolagsspecifika ägarstrategin till stadstrafikbolaget enligt utkastet som finns i bilagorna,
- godkänna 5 200 euro som årsarvode för bolagets styrelseordförande och 2 000 euro som årsarvode för andra styrelsemedlemmar samt 375 euro som mötesarvode för ordföranden och 325 euro som mötesarvode för andra styrelsemedlemmar,
- godkänna lånearrangemangen i anslutning till bolagiseringen av trafikaffärsverkets verksamhet i enlighet med utkastet till skuldebrev som finns i bilagorna, och uppmana stadskansliets ekonomi- och planeringsavdelning att på stadens vägnar underteckna handlingar gällande lånearrangemangen samt att vid behov göra sådana ändringar i dem som är av teknisk karaktär eller annars obetydliga samt



22.09.2021

- uppmana stadskansliets ekonomi- och planeringsavdelning att bereda besluten om överskridningsrätt som gäller överlåtelse av apportegendom i anslutning till bolagiseringen av trafikverket.

Stadsstyrelsens koncernsektion ska separat fatta beslut om frågor som enligt förvaltningsstadgan tillhör dess behörighet. Detta gäller exempelvis godkännande av aktieägaravtalet för stadens del, val av styrelsemedlemmar som staden kan utse samt andra frågor som man fattar beslut om i det nya bolagets bolagsstämmor eller genom aktieägarnas beslut och som gäller bland annat ordnande av aktieemissioner för att genomföra överföring av egendom.

Till slut

Hittills har HST fungerat som ett affärsverk som juridiskt utgör en del av Helsingfors stad. Affärsverkets organisation har granskats med jämna mellanrum, för att säkerställa att verksamheten ordnats på det mest ändamålsenliga sättet.

Under mandatperioden som löpt ut har strukturen av stadskoncernen och stadens egna organisation granskats i enlighet med stadsstrategin när verksamhetsmiljön ändras för att säkerställa att helheten av stadens funktioner och tjänster har ordnats på ett ändamålsenligt sätt. I fråga om HST har granskningar gjorts sedan 2019 både stadsinternt och regionalt tillsammans med Esbo stad och Vanda stad. Utgående från granskningarna är genomförandet av bolagiseringen av HST motiverat och aktuellt.

Utgående från granskningarna kan HST som ett affärsverk inte svara på verksamhetsmiljöns förändringstryck. Genom bolagiseringen kan man nå fördelar, såsom att finansieringen och investeringarna görs mer ändamålsenligt, verksamheten blir mer transparent och effektiv, kompetensen stärks och regionala lösningar kan främjas. Bolagiseringen möjliggör att Vanda blir ägare i bolaget på så sätt att Vanda inte kommer att äga sådana helheter som inte hör till det planerade projektet Vandaspåran. Vidare möjliggör bolagiseringen också att andra städer i Helsingforsregionen kan senare bli ägare i stadstrafikbolaget eller -koncernen enligt samma princip.

Bolagiseringen av trafikaffärsverkets verksamhet stöder syftet att på lång sikt säkerställa att Helsingfors aktivt främjar regionala kollektivtrafiklösningar, att regionala kollektivtrafiklösningar stöder förverkligande av målsättningarna i Helsingfors stadsstrategi och att den spårbundna stadstrafiken i Helsingforsregionen har gemensamma mål och en kostnadseffektiv struktur för produktion av tjänster som stöder målen.



22.09.2021

Projekten för spårbunden stadstrafik är kopplade till de viktigaste utvecklingspunkterna för utvecklingen av staden i Helsingfors, och ett syfte med bolagiseringen av HST är att säkerställa smidigheten i verksamheten för att så starkt som möjligt kunna stöda förverkligandet av den eftertraktade stadsutvecklingen för spårvägsprojektens del.

Bolaget kommer att verka i nära samarbete och göra upphandlingsrättsligt horisontellt samarbete med såväl sina ägarstäder, HRT som Länsimetro Oy.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Atte Malmström, koncernstyrningschef, telefon: 310 25472
atte.malmstrom(a)hel.fi

Ville Lehmuskoski, verkställande direktör, telefon: 310 35091
ville.lehmuskoski(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Karttakuva tulevaisuuden raitiotieverkosto
- 2 Perustamissopimusluonnos
- 3 Yhtiöjärjestysluonnos
- 4 Yhtiöittämissen kuvaus päätöksentekoa varten
- 5 Apporttisopimusluonnos
- 6 Metroliiketoiminnan henkilöstöön liittyvä luovutussopimusluonnos
- 7 Liiketoimintasuunnitelmaluonnos
- 8 Taloudellinen mallinnus
- 9 Omistajatuloutuksen kokonaisuus
- 10 Infrakustannusten korvaaminen ja infravuokran veloitusperusteet
- 11 Velkakirjaluonnos
- 12 Yhtiön investointien käsittelyprosessit
- 13 HKLn henkilöstöryhmän lausunto 1.4.2021
- 14 HKLn henkilöstöryhmän lausunto 24.3.2020
- 15 Pöytäkirja kaupungin henkilöstötoimikunta 12.4.2021
- 16 Kaupungin henkilöstötoimikunta 12.4.2021_liite
- 17 Siirtoneuvottelujen pöytäkirja 18.3.2021
- 18 Siirtoneuvottelujen pöytäkirja 25.3.2021
- 19 Siirtomiestö henkilöstön siirtymisestä
- 20 Henkilöstön vetoamus
- 21 Omistajastrategialuonnos
- 22 Osakassopimusluonnos
- 23 Osakassopimuksen liite
- 24 Tuloverotuksen 1. ennakkoratkaisu järjestelyn osalta
- 25 Tuloverotuksen 2. ennakkoratkaisu järjestelyn osalta
- 26 Tuloverotuksen 1. ennakkoratkaisu Metron osalta
- 27 Tuloverotuksen 2. ennakkoratkaisu Metron osalta
- 28 Arvonlisäverotuksen ennakkoratkaisu
- 29 Tuloverotuksen ennakkoratkaisu toiminnan ajalta
- 30 HKLn yhtiöittäminen ja hankintalainsäädäntö
- 31 Tiivistelmä valtioneuvoston koskevasta arvioinnista
- 32 HSL:n lausunto



Bilagematerial

- 1 HKL-selvitys_loppuraportti 6.6.2019
- 2 Raitiotieverkkojen seudullinen organisointi
- 3 Metron seudullinen organisointi
- 4 Seudullisen kaupunkiraideliikenneyhtion hallintomalli
- 5 Raitio- ja Metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry:n kirje 11.9.2021

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

Utdrag

Utdrag

HRT

Vanda Stad

Bilagor till utdrag

Förslagstext

Kommunalbesvär, fullmäktige

Förslagstext

Kommunalbesvär, fullmäktige

För kännedom

Stadskansliet

HST

Ekonomiförvaltningstjänsten

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 13.09.2021 § 623

HEL 2021-006057 T 00 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää

- hyväksyä liikenneliikelaitoksen toiminnan siirtämisen metron infra- ja liikennöintisopimukseen liittyviä toimintoja lukuun ottamatta liikelaitoksen liiketoimintaa välittömästi jatkamaan perustettavalle osakeyhtiölle (kaupunkiliikenneyhtiö), sekä
- hyväksyä kaupunkiliikenneyhtiön perustamiseen ja liikenneliikelaitoksen toimintojen siirtoon liittyvät pääomajärjestelyt.

Kaupunginhallitus totesi, että Helsingin pormestari Vartiainen kutsui Espoon ja Vantaan johtavia poliittisia luottamushenkilöitä seudullisen keskusteluun 3.9. Keskustelussa todettiin seudullisen yhteistyön tuovan



lisäarvoa seudun raideliikenteen kehittämiseen. Helsinki pyrkii varmistamaan seudullisen yhteistyön jatkumisen ja vahvistumisen.

Kaupunginhallitus totesi HKL:n johtokunnan tavoin, että yhtiössä tulee varmistaa laajan avoimuuden noudattamisen periaate ja turvata henkilöstön asema.

Kaupunginhallitus pitää tärkeänä, että siirtyneiden sekä uusien työntekijöiden yhdenvertainen asema pyritään varmistamaan, että perustettavan yhtiön osalta kaupungin luottamushenkilöiden tiedonsaantioikeus sekä -mahdollisuus säilyy liikelaitosta vastaavan laajuisena, ja että konserniohjeen mukaisesti yhtiön suurimpien investointien edellytyksenä on kaupungin ennakkohyväksyntä.

Yhtiön hallinnossa tulee varmistaa henkilöstön edustus vähintään johtoryhmätasolla.

Kaupunginhallitus edellyttää, että kaupunki pyrkii siihen, että Helsinki voi nimetä yhtiön hallitukseen kolme poliittista luottamushenkilöä.

Käsittely

13.09.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Elisa Gebhard: Kaupunginhallitus toteaa, että Helsingin pormestari Vartiainen kutsui Espoon ja Vantaan johtavia poliittisia luottamushenkilöitä seudullisen keskusteluun 3.9. Keskustelussa todettiin seudullisen yhteistyön tuovan lisäarvoa seudun raideliikenteen kehittämiseen. Helsinki pyrkii varmistamaan seudullisen yhteistyön jatkumisen ja vahvistumisen.

Kaupunginhallitus toteaa HKL:n johtokunnan tavoin, että yhtiössä tulee varmistaa laajan avoimuuden noudattamisen periaate ja turvata henkilöstön asema.

Kaupunginhallitus pitää tärkeänä, että siirtyneiden sekä uusien työntekijöiden yhdenvertainen asema pyritään varmistamaan, että perustettavan yhtiön osalta kaupungin luottamushenkilöiden tiedonsaantioikeus sekä -mahdollisuus säilyy liikelaitosta vastaavan laajuisena, ja että konserniohjeen mukaisesti yhtiön suurimpien investointien edellytyksenä on kaupungin ennakkohyväksyntä.

Yhtiön hallinnossa tulee varmistaa henkilöstön edustus vähintään johtoryhmätasolla.



22.09.2021

Kaupunginhallitus edellyttää, että kaupunki pyrkii siihen, että Helsinki voi nimetä yhtiön hallitukseen kolme poliittista luottamushenkilöä.

Kannattaja: Reetta Vanhanen

Kaupunginhallitus hyväksyi yksimielisesti Elisa Gebhardin vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen.

Hylkäysehdotus:

Minja Koskela: Esitys hylätään. Valmistelun tiukka aikataulu, seudullisuuden vaihtoehtoisten toteuttamistapojen arvioinnin puutteellisuus, Vantaan raitiovaunupäätöksen puuttuminen, henkilöstön epätietoisuus ja työehtojen säilymisen kriteeristön sekä uusien ja vanhojen työntekijöiden työehtojen yhdenvertaisuuden takaamisen vaillinaisuus eivät anna edellytyksiä hankkeen etenemiselle.

Kannattaja: Jussi Halla-aho

Äänestys

JAA-ehdotus: Elisa Gebhardin vastaehdotuksen mukaan

Ei-ehdotus: Minja Koskelan hylkäysehdotuksen mukaan

Jaa-äännet: 12

Elisa Gebhard, Anniina Iskanius, Johanna Nuorteva, Suvi Pulkkinen, Marcus Rantala, Nasima Razmyar, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen

Ei-äännet: 3

Paavo Arhinmäki, Jussi Halla-aho, Minja Koskela

Kaupunginhallitus hyväksyi Elisa Gebhardin vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen äänin 12 - 3.

06.09.2021 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Atte Malmström, konserniohjauksen päällikkö, puhelin: 310 25472
atte.malmstrom(a)hel.fi

Ville Lehmuskoski, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091
ville.lehmuskoski(a)hel.fi

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 26.08.2021 § 133

HEL 2021-006057 T 00 00 00



Lausunto

Johtokunta antoi kaupunginkanslialle seuraavan lausunnon:

HKL:n johtokunta puoltaa liikenneliikelaitoksen toiminnan yhtiöittämistä muuttamalla nykyinen liikelaitosmuotoinen HKL osakeyhtiöksi yhtenä kokonaisuutena, jolle siirtyy koko nykyinen HKL:n liiketoiminta metrotoimintojen omistus- ja järjestämisvastuita lukuun ottamatta.

Samalla johtokunta toteaa, että ennen asian lopullista päätöksentekoa tulee varmistaa seudun kaupunkien poliittisen johdon yhteisymmärrys ja yhteinen näkymä mallin hyväksyttävyydestä ja tarkoituksenmukaisuudesta. Yhtiössä tulee myös varmistaa laajan avoimuuden noudattamisen periaate ja turvata henkilöstön asema.

Jatkovalmistelussa ja siirtymään valmistauduttaessa on tavoiteltava mahdollisimman avointa keskustelua yhtiön vaikutuksista seudun asukkaiden liikkumisen palvelutasoon, sekä yhtiön tuomiin hyötyihin ja mahdollisiin riskeihin.

Johtokunta katsoo, että kokonaisuutena HKL:n hallintomuotoselvityksen, seudullisten selvitysten sekä tehdyn muun valmistelun perusteella yhtiömuoto tukee nykyistä liikelaitosmallia paremmin joukkoliikenneinvestointeihin ja -omaisuuteen sitoutuneiden pääomien tehokkaampaa hallintaa, joukkoliikenteen järjestämisen kokonaiskustannusten läpinäkyvyyttä, henkilöstön kehittämismahdollisuuksia sekä suurten joukkoliikennehankkeiden suunnitelmallista ja onnistunutta läpivientä.

Yhtiöittämisen vahvuuksia ovat johtokunnan näkemyksen mukaan erityisesti:

- Investointien rahoittamisen joustavuuden ja monipuolisuuden lisääntyminen.
- Yhtiö pystyy tekemään liiketaloudellisesti perusteltuja investointeja liikelaitosmuotoa joustavammin ja siten parantamaan omaa tuottavuuttaan ketterämmin kuin osana kaupungin investointitaloutta. Esimerkiksi Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) liikennöintikorvauksella rahoitettavat kalusto- ja varikkoinvestoinnit sekä tuotantovälineet ovat yhtiöittämisen myötä mahdollista tehdä liikelaitosmallia joustavammin, tarkoituksenmukaisemmin ja parempaan tuottavuuteen johtaen.
- Yhtiörakenne tuo joustavuutta mm. organisaatorakenteen kehittämiseen sekä osajien rekrytointiin.
- Yhtiömuoto mahdollistaa HKL:ää suuremman seudullisen organisaation kehittymisen. Suuremmalla organisaatiolla on paremmat suhteelliset resurssit alan kansainvälisen tason huippuosaamisen kehittämiseen. Tällöin on mahdollista kehittää myös henkilöstönä-



köklumasta houkuttelevampia tehtävänkuvia ja organisaation sisäisiä urakehitysvaihtoehtoja.

- Joukkoliikenteen voimakas kasvu edellyttää jatkuvaa asiantuntijaresurssien kasvamista ja huippuosaamisen kehittämistä. Yhtiömuodossa HKL pystyy joustavammin vastaamaan työmarkkinoiden tilanteeseen ottaen huomioon erityisesti, että HKL kilpailee tästä resurssista jatkuvasti mm. yksityisten infra- ja liikennealan toimijoiden kanssa.
- Yhtiönä HKL voisi toimia saman yleissitovan työehtosopimuksen puitteissa kuin muut joukkoliikennemarkkinoilla toimivat yhtiöt, ja HKL pystyisi riittävän aikaisessa vaiheessa vaikuttamaan tulevan yleissitovan raideliikenteen työehtosopimuksen sisältöön. Työehtosopimuksen yleissitovuuden myötä myös mahdollisuus niin sanottuun TES-shoppailuun markkinoilla poistuisi, millä olisi yhteiskunnalle kokonaisuutena etuja tuovia vaikutuksia. Tämä myös helpottaisi kuljettajien siirtymisiä vanhoilta liikennöitsijöiltä uusille niissä tilanteissa, joissa HSL päättäisi kilpailuttaa liikennöintikokonaisuuksia.
- Yhtiömuoto mahdollistaa myös erilaisten ulkoisten palveluiden, esimerkiksi erilaisten IT-palveluiden valinnan ketterämmin ja paremmin yhtiön tarpeita palvelevammin kuin liikelaitosmuodossa.
- Toiminnan läpinäkyvyys ja tavoitteellisuus lisääntyvät.
- Yhtiöittämisen yhteydessä HKL:n ja kaupungin omaisuuden väliset rajapinnat määritetään yksiselitteisesti mikä osaltaan myös parantaa selkeyttä ja läpinäkyvyyttä (esim. maa-alueiden ja maanalaisten tilojen hallinta). Kun yhtiön ja kaupungin hallitsemien omaisuuserien rajapinnat määritellään nykyistä tarkemmin, voidaan myös näihin joukkoliikenteeseen kohdistuvien ja HSL:n infrasopimuksen piirissä olevien investointien kustannusvastuut ja hyödyt rajata nykyistä paremmin niiden aiheuttajalle. Näin on mahdollista lisätä HSL:n muiden jäsenkuntien luottamusta Helsingin infrakustannusten hallintaan.
- Kun yhtiömuodossa palvelut ja infra on hinnoiteltava markkinaehtoisesti, paranee eri toimintojen kaikkien todellisten kustannusten esiintuleminen ja läpinäkyvyys, jolloin hyötyjä voidaan kohdistaa entistä tarkemmin. Päätöksiä tehtäessä kaikki kustannuskomponentit ovat nykyistä läpinäkyvämmiin esillä.
- Yhtiömuodossa HKL:llä on vahvemmat kannusteet kehittää uusia palveluita olemassa olevan osaamisen sekä omaisuuden pohjalta sekä parantaa pääomien hallintaa ja näistä saatavia tuottoja. Nämä ovat esimerkiksi kaluston vuokraus, liike- ja harrastetilojen vuokraus sekä liityntäpysäköinti- ja mikroliikkumisen palveluiden kehittämisen. Kannusteet myös tilojen vuokraukseen ja yhtiön tilojen käyttöasteen kasvattamiseen ovat yhtiömuodossa vahvemmat.
- Yhtiömuoto mahdollistaa Helsingin laajempaa seudullista organisaation, jolloin suuruuden synergia tuo taloudellista hyötyä kalusto-



varikko- ja infrahankinnoissa. Esimerkiksi kalustohankintoja voidaan kilpailuttaa suurempina kokonaisuuksina, minkä seurauksena hankinnat kiinnostavat laajempaa joukkoa toimijoita kansainvälisillä markkinoilla ja hankintojen yksikköhinnat laskevat sekä suuremman volyymin että tehokkaamman kilpailun johdosta.

- Seudullisesti yhteinen organisaatio luo myös edellytykset optimoida kokonaisuutta seudullisessa kaupunkiraideliikenteessä erillisten alueellisten organisaatioiden osaoptimoinnin sijaan. Laajempi seudullinen kokonaisuus mahdollistaa paremmin esimerkiksi henkilökunnan, varikoiden sekä liikkuvan kunnossapitokaluston yhteiskäytön yhteiskunnan kokonaisedun kannalta optimaalisesti ja kaupunkiraideliikenteen järjestelmän ja elinkaaren hallinnan paremman laadun toteutumisen.

Lisäksi yhtiöittäminen mahdollistaa Vantaan kaupungin mukaantulon yhtiön omistajaksi niin, ettei Vantaa tule omistamaan sellaisia kokonaisuuksia, jotka eivät liity suunnitteilla olevaan Vantaan raitiotiehankeeseen. Vantaa on pitänyt tätä lähtökohtaa, joka konsernimuotoisessa yhtiössä mahdollistuu, keskeisenä edellytyksenä osallistumiselleen. Lisäksi yhtiöittäminen mahdollistaa myös muiden kaupunkien liittymisen myöhemmin kaupunkiliikenneyhtiön omistajiksi samalla periaatteella.

Yhtiötä perustettaessa johtokunta pitää korostettavan tärkeänä, että yhtiön tehtävänä on maksimoida yhteiskunnallista etua eikä esimerkiksi suppeasti yhtiön taloudellista etua. On yhteiskunnan kokonaisedun näkökulmasta olennaista, että yhtiö tavoittelee laaja-alaisesti kokonaisuuden optimointia. Yhtiö toteuttaa toiminnassaan avoimuutta ja yhtiö toimii viranomaisten toiminnan julkisuutta koskevan lainsäädännön tavoitteiden mukaisesti antaen yksilöille ja yhteisöille mahdollisuuden valvoa yhtiön toimintaa ja julkisten varojen käyttöä.

Yhtiö tuottaa kestävästä liikkumisesta palveluja, hallinnoi niihin liittyvää infraa, varikoita ja vaunukalustoa sekä toteuttaa niihin liittyviä investointihankkeita seudulla laadukkaasti, kustannustehokkaasti ja läpinäkyvästi. Yhtiö on omistajilleen keskeinen väline kaupunkirakenteen kehittämiseen liittyvien maankäytöllisten ym. ratkaisujen mahdollistamisessa ja niihin liittyvien tavoitteiden toteuttamisessa. Yhtiö harjoittaa toimintaansa omistajiensa ja liikenteen tilaajana toimivan HSL:n tavoitteiden mukaisesti. Johtokunta näkee kaupunkiliikenneyhtiön perustamisen nykyisessä tilanteessa tarkoituksenmukaisimmaksi ja järkevimmäksi tavaksi varmistaa kaupunkiraideliikenteen järjestelmätasoisesti tehokas toteutus seudulla tulevaisuudessa. Potentiaalia on erityisesti mahdollisuudessa keskittää niukka osaamisresurssi ja välttää tilanne, jossa luodaan kilpailevia organisaatioita tai riskiä osaoptimointiin.



Helsingin kaupunki on kaupunkiliikenneyhtiön suurin omistaja ja Helsingin kaupungin konserniohjaus käyttää merkittävää valtaa yhtiössä. Yhtiöittäminen tukee pitkän aikavälin tavoitteita varmistaa, että Helsinki ja muut omistajakaupungit ovat aktiivisia seudullisten joukkoliikenne- ja raidehankkeiden edistäjiä, pääkaupunkiseudun raideliikenteellä on yhteiset tavoitteet ja niitä tukeva kustannustehokas palvelujen tuottamisrakenne, ja että seudulliset joukkoliikenne- ja raidehankkeet tukevat omistajien strategisten tavoitteiden toteutumista. Kaupunkiraideliikennehankkeet kytkeytyvät Helsingin ja muidenkin mahdollisten omistajien keskeisiin kaupunkikehityskohteisiin ja HKL:n yhtiöittämisen yhtenä tavoitteena on varmistaa toiminnan ketteryys niin, että tavoitellun kaupunkikehityksen toteutumiselle voidaan raidehankkeiden osalta antaa mahdollisimman vahva tuki.

Johtokunta pitää yhtiölle luonnosteltua omistajastrategialuonnosta hyvänä. Omistajastrategiassa näkyvät vahvasti yhteiskunnan kokonaisedun tavoittelu ja kokonaisuuden optimointi. Omistajastrategia asettaa myös kunnianhimoiset haasteelliset tavoitteet toimialan edelläkävijyydestä Euroopassa (elinkaarihokkuus, kustannustehokkuus, vaikuttavuus ja vastuullisuus) sekä orientoi vahvasti asiakaskeksisyyteen, tuotantovarmuuteen ja Hiilineutraali Helsinki 2035 -ohjelman tavoitteiden saavuttamiseen.

Johtokunta pitää lisäksi seuraavia aiheita tärkeinä otettavaksi huomioon päätöksenteossa ja yhtiöittämisen täytäntöönpanossa:

- HKL:n henkilöstön tulee kokonaisuudessaan siirtyä uuden yhtiön palvelukseen nk. vanhoina työntekijöinä.
- Yhtiön merkittävässä investoinneissa kaupungin omistajaohjaus ja kaupungin strategisten tavoitteiden toteuttaminen on tärkeää varmistaa näiden investointien hankesuunnitelmien käsittelyllä kaupungin toimielimissä.
- Yhtiön juoksevaa toimintaa koskeva ennakkoratkaisu Verohallinnolta tulee olla käytettävissä ja sisällöltään myönteinen kaupunginhallituksen käsitellessä esitystä HKL:n yhtiöittämisestä elokuussa 2021.

Johtokunnan kanta HSL:n lausunnossaan esittämiin seikkoihin

15.6.2021 hallituksen kokouksessa antamassaan lausunnossaan yhtiöittämisestä (esityksen liite 7) HSL esitti suosituksia Helsingin kaupungille. HSL on perustettavalle yhtiölle olennaisen tärkeä strateginen kumppani, jonka tavoitteiden toteutuminen on yhteiskunnan kokonaisedun kannalta tärkeää. Seuraavassa johtokunta ottaa kantaa kuhunkin HSL:n esiin nostamaan suositukseen.



22.09.2021

Lausunnossaan HSL esitti Helsingille, että mahdollisen uuden yhtiön perustamisessa ja omistajaohjauksessa tulee varmistaa seuraavien tavoitteiden toteutuminen:

”1) Yhtiön omistus, hallintorakenne ja yhtiöjärjestys täyttävät julkisoikeudellisen laitoksen tunnusmerkit siten, että yhtiön ja HSL:n välillä voidaan tehdä erityisalojen hankintalain 26 § ja erityisalojen hankintadirektiivin 28 artiklan 4. kohdan mukaisia viranomaishankintayksiköiden välisiä yhteistyösopimuksia.”

Johtokunta: HKL on asiasta HSL:n kanssa samaa mieltä. Tämän edellytyksen täytyminen on ollut valmistelun lähtökohta ja tässä keskeisessä asiassa onnistumisen varmistamiseksi ovat niin HKL kuin HSL käyttäneet myös ulkopuolista asiantuntija-apua. Tätä asiantuntemusta hyödynnetään vielä yhtiön perustamisasiakirjojen viimeistelyssä, jotta asia parhaalla mahdollisella tavalla on päätöksenteossa otettu huomioon.

”2) Näihin edellytyksiin ei myöhemminkään tehdä muutoksia, jotka vaarantaisivat yhtiön ja HSL:n välisten sopimusten oikeudellisen perustan.”

Johtokunta: HKL on asiasta HSL:n kanssa samaa mieltä. Tämän varmistaminen on niin yhtiön, sen omistajien kuin HSL:n intresseissä. Siksi ei myöskään ole nähtävissä riskiä asiassa toisin toimimiseksi.

”3) Yhtiö ja sen omistajat ilmoittavat markkinoiden tiedoksi, että yhtiön strategiaan ei tule kuulumaan osallistuminen julkisiin tarjouskilpailuihin, vaan se sitoutuu edistämään tasapuolisten kilpailutusten markkinoiden kehittymistä.”

Johtokunta: HKL on asiasta HSL:n kanssa samaa mieltä. Asia on lähtökohtana kirjattuna esimerkiksi yhtiön pääomistajan (Helsingin kaupunki) luonnostelemassa omistajastrategiassa ”Yhtiö toimii omistajien sa sidosyksikkönä, eikä osallistu joukkoliikenteen liikennöinnin mahdollisiin kilpailutuksiin”. Yhtiön toiminnan yksi keskeinen peruste on luoda edellytyksiä (mm. infra, varikot, vaunut), jotta HSL:n järjestämät mahdolliset liikenteen kilpailutukset onnistuvat mahdollisimman hyvin. Tämän asian viestiminen markkinoille voidaan toteuttaa HSL:n kanssa yhdessä sovittavalla tavalla yhtiön ja sen omistajan toimesta.

”4) Yhtiö sitoutuu yhteistyössään HSL:n kanssa tuottamaan, raportoimaan ja luovuttamaan toimintaansa koskevia tietoja tilaajaohjausta ja hankintamenettelyjä varten avoimesti ja vetoamatta yhtiön liikesalaisuuteen.”

Johtokunta: HKL on asiasta HSL:n kanssa samaa mieltä. Yhtiön tavoite on yhteiskunnallisen edun tuottaminen ja tämä tarkoittaa esimerkiksi



HSL:n toiminnan tukemista mahdollisimman laajassa mitassa, siten kuin erikseen sovitaan. Yhtiöllä itsellään ei ole liikesalaisuuksia HSL:n suuntaan. Päinvastoin yhtiön lähtökohtana on yhtiön toiminnan kehittäminen yhteiskuntaa parhaimmalla tavalla palvelevaksi mahdollisimman laajasti yhteiskunnallisten organisaatioiden, kuten HSL, osamista hyödyntäen ja yhteiseen tietopohjaan perustaen. On kuitenkin mahdollista, että joihinkin yhtiön markkinoilta hankkimiin palveluihin liittyen näitä palveluja toimittavilla yrityksillä on liikesalaisuuksia, joita yhtiön ei ole sallittua toimittaa julkisuuteen. Yhtiö pyrkii toiminnassaan välttämään tällaiset tilanteet ja ottamaan asian huomioon esimerkiksi sopimuksia laatiessaan.

”5) Yhtiö kykenee kantamaan liiketoimintavastuun oman toimintansa kustannustehokkuudesta, laadusta, turvallisuudesta ja riskienhallinnasta siten, että yhtiön mahdollisten virhearvioiden tai laiminlyöntien kustannukset ja haitat eivät siirry HSL:n jäsenkuntien ja joukkoliikenteen matkustajien kannettavaksi.”

Johtokunta: HKL on asiasta HSL:n kanssa samaa mieltä. HKL:n yhtiöittäminen parantaa edellytyksiä tehdä HKL:n toiminnasta yhä laadukkaampaa ja korkeatasoisempaa. Tämän johdosta riskit HSL:n suuntaan pienenevät nykytilanteeseen verrattuna.

”6) Yhtiö järjestää hallinnassaan olevan kaupunkiraideliikenteen toimintaympäristön, erityisesti liikenteenohjauksen, kaluston, varikoiden ja muiden toimitilojen hallinnan siten, että näiden käyttöehdot ja kustannukset kilpailutetuille operaattoreille ovat läpinäkyviä, kohtuullisia, vakaita ja markkinaneutraaleja.”

Johtokunta: HKL on asiasta HSL:n kanssa samaa mieltä. Yhtiön tavoite on yhteiskunnallisen edun tuottaminen ja tämä tarkoittaa esimerkiksi HSL:n toiminnan tukemista mahdollisimman laajassa mitassa. Yhtiön toiminnan yksi keskeinen peruste on luoda edellytyksiä (mm. infra, varikot, vaunut), jotta HSL:n järjestämät mahdolliset liikenteen kilpailutukset onnistuvat mahdollisimman hyvin. Tämä tarkoittaa esimerkiksi liikenteenohjauksen, kaluston, varikoiden ja muiden toimitilojen hallintaa siten, että näiden käyttöehdot ja kustannukset kilpailutetuille operaattoreille ovat läpinäkyviä, kohtuullisia, vakaita ja markkinaneutraaleja

HSL esitti myös, että HSL:n johtoa ja asiantuntijoita tulisi edelleen osallistaa yhtiöittämissankkeen valmistelun loppuvaiheessa. Näin on toimittu ja on tarkoitus edelleen niin jatkovalmistelussa kuin yhtiön toiminnan aikanaikin toimia. Mahdollisimman hyvä yhteistyö HSL:n kanssa on tärkeä edellytys yhteiskunnan kokonaisedun tuottamisen näkökulmasta.



HSL suosittelee lisäksi, että kaupunkiliikenneyhtiön omistajat huolehtivat siitä, että yhtiön hallituksessa ja toiminnan tarkastuksessa on käytävissä puolueetonta joukkoliikennetoimialan asiantuntemusta ja kokemusta. Tämä on varmasti myös Helsingin kaupungin tavoitteiden mukaista kaupungin asettaessa henkilöitä yhtiön hallitukseen ja toiminnan tarkastukseen.

HSL esitti myös, että Helsingin ja kaupunkiliikenneyhtiön tulee varautua Helsingin kaupunkipyöräpalvelun tilaajatehtävien siirtämiseen HSL:lle viimeistään nykyisen sopimuksen päättyessä. Tämä seikka ei varsinaisesti liity yhtiön perustamiseen vaan kaupunki tekee asiassa tarkoituksenmukaisuusharkintaa asian ollessa ajankohtainen riippumatta siitä toimiiko HKL liikelaitos- vai yhtiömuodossa.

Lisäksi HSL esitti, että HKL:n nykyisten muuhun kuin raideliikenteeseen liittyvien tehtävien järjestämistapaa valmistellaan yhdessä HSL:n kanssa ja näihin tehtäviin osoitetaan Helsingin puolella riittävät resurssit erityisesti bussiliikenteen toimintaedellytysten turvaamiseksi. Tässä asiassa HSL:llä oli lausuntoa antaessaan virheellinen käsitys siitä, että perustettavaan yhtiöön siirtyisi vain raideliikenteeseen liittyvät HKL:n tehtävät. Yhtiöön on kuitenkin siirtymässä HKL:n nykyinen toiminta lähtökohtaisesti kokonaisuudessaan ja joukkoliikenteen eri tehtävien hoitoon liittyvät synergiat säilyvät ja edelleen vahvistuvat. Erillisten resurssien osoittaminen Helsingin kaupungin organisaatiossa ei siis ole tarpeen.

Pöytäkirjan tarkistaminen

Samalla johtokunta tarkasti pöytäkirjan tämän kohdan osalta heti.

Käsittely

26.08.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Esittelijä muutti lausunnon perusteluita:

Kpl 80 muutetaan seuraavasti: "Liikelaitos varmistaa, että metrojärjestelmän turvallisuus järjestetään liikennepalvelulain, raideliikennelain sekä liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) antaman kaupunkiraideliikennemääräyksen velvoittaman turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaisesti"

Kpl 83 muutetaan seuraavasti: "Toimitusjohtajan lisäksi liikenneliikelaitoksella on liikelaitoksen hallinnosta ja talousasioista vastaava työvoimaa sekä riittävä turvallisuusvastuiden edellyttämä turvallisuudesta vastaava organisaatio."



22.09.2021

Palautusehdotus:

Anu Suoranta: Palautetaan päätös valmisteluun niin, että johtokunnalle tuodaan päätöksenteon tueksi yhtiömallin lisäksi muita seudullisen raideyhteistyön toteuttamisen vaihtoehtoja.

Eri mallien arvioinnissa on huomioitava miten toteutetaan toiminnan avoimuus, turvataan henkilöstön nykytyöehtojen vähimmäistason pysyvyys muutostilanteessa mukaan lukien uusien työntekijöiden työehtojen yhdenvertaisuus sekä työntekijöiden asema hallinnossa ja päätöksenteossa sekä kaupungin poliittisen tavoitteenasettelun ohjaavuus.

Seudullisen raideyhteistyön jatkovalmistelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että noudatetaan vastuullista työnantajapolitiikkaa. Ylikunnallisen raideyhteistyön tarkoitus ei ole tuoda yhteistyön osapuolille säästöjä henkilöstökuluissa. Uusien ja vanhojen työntekijöiden on oltava yhdenvertaisessa asemassa. Valmistelun aikana tulee käydä yhteiskunnallinen keskustelu eri mallien vaikutuksista seudun asukkaiden liikkumisen palvelutasoon, sekä niiden tuomiin hyötyihin ja riskeihin veronmaksajille.

Lisäksi valmisteluun tulee ottaa riittävä aikaikkuna, jotta seudullisen yhteistyön kartoittaminen sekä tarpeenmukaisuus voidaan taata tulevissa malleissa

Kannattaja: Samuli Voutila

Vastaehdotus:

Minna Salminen: Tehdään seuraava lisäys "HKL:n johtokunta puoltaa.." kappaleen (2) yhteyteen:

Samalla johtokunta toteaa, että ennen asian lopullista päätöksentekoa tulee varmistaa seudun kaupunkien poliittisen johdon yhteisymmärrys ja yhteinen näkymä mallin hyväksyttävyydestä ja tarkoituksenmukaisuudesta. Yhtiössä tulee myös varmistaa laajan avoimuuden noudattamisen periaate ja turvata henkilöstön asema.

Jatkovalmistelussa ja siirtymään valmistauduttaessa on tavoiteltava mahdollisimman avointa keskustelua yhtiön vaikutuksista seudun asukkaiden liikkumisen palvelutasoon, sekä yhtiön tuomiin hyötyihin ja mahdollisiin riskeihin.

Kannattaja: Sini Korpinen

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan



22.09.2021

Ei-ehdotus: Palautetaan päätös valmisteluun niin, että johtokunnalle tuodaan päätöksenteon tueksi yhtiömallin lisäksi muita seudullisen raideyhteistyön toteuttamisen vaihtoehtoja.

Eri mallien arvioinnissa on huomioitava miten toteutetaan toiminnan avoimuus, turvataan henkilöstön nykytyöehtojen vähimmäistason pysyvyys muutostilanteessa mukaan lukien uusien työntekijöiden työehtojen yhdenvertaisuus sekä työntekijöiden asema hallinnossa ja päätöksenteossa sekä kaupungin poliittisen tavoitteenasettelun ohjaavuus.

Seudullisen raideyhteistyön jatkovalmistelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että noudatetaan vastuullista työnantajapolitiikkaa. Ylikunnallisen raideyhteistyön tarkoitus ei ole tuoda yhteistyön osapuolille säästöjä henkilöstökuluissa. Uusien ja vanhojen työntekijöiden on oltava yhdenvertaisessa asemassa. Valmistelun aikana tulee käydä yhteiskunnallinen keskustelu eri mallien vaikutuksista seudun asukkaiden liikkumisen palvelutasoon, sekä niiden tuomiin hyötyihin ja riskeihin veronmaksajille.

Lisäksi valmisteluun tulee ottaa riittävä aikaikkuna, jotta seudullisen yhteistyön kartoittaminen sekä tarpeenmukaisuus voidaan taata tulevaisuudessa malleissa

Jaa-äännet: 7

Niklas Kaskeala, Sini Korpinen, Pekka Pirkkala, Minna Salminen, Mirita Saxberg, Aino Tuominen, Joonas Turtiainen

Ei-äännet: 2

Anu Suoranta, Samuli Voutilainen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Tehdään seuraava lisäys "HKL:n johtokunta puoltaa.." kappaleen (2) yhteyteen: Samalla johtokunta toteaa, että ennen asian lopullista päätöksentekoa tulee varmistaa seudun kaupunkien poliittisen johdon yhteisymmärrys ja yhteinen näkymä mallin hyväksyttävyydestä ja tarkoituksenmukaisuudesta. Yhtiössä tulee myös varmistaa laajan avoimuuden noudattamisen periaate ja turvata henkilöstön asema.

Jatkovalmistelussa ja siirtymään valmistauduttaessa on tavoiteltava



22.09.2021

mahdollisimman avointa keskustelua yhtiön vaikutuksista seudun asukkaiden liikkumisen palvelutasoon, sekä yhtiön tuomiin hyötyihin ja mahdollisiin riskeihin.

Jaa-äännet: 0

Ei-äännet: 8

Niklas Kaskeala, Sini Korpinen, Pekka Pirkkala, Minna Salminen, Mirita Saxberg, Aino Tuominen, Joonas Turtiainen, Samuli Voutila

Tyhjä: 1

Anu Suoranta

Poissa: 0

19.08.2021 Pöydälle

13.08.2021 Pöydälle

11.08.2021 Pöydälle

Esittelijä

toimitusjohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Ville Lehmuskoski, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091
ville.lehmuskoski(a)hel.fi



22.09.2021

Asia/12

§ 283

Motioner inlämnade vid sammanträdet

HEL 2021-010328, 2021-010630, 2021-010631, 2021-010661

Beslut

Motioner som hör till stadsfullmäktiges befogenheter

- motion av ledamoten Amanda Pasanen m.fl. om att återuppta detaljplaneläggningen av Stansviksberget
- motion av ledamoten Björn Månsson m.fl. om förbättrad trafiksäkerhet där busshållplatser och cykelfiler ligger nära varandra
- motion av ledamoten Minja Koskela m.fl. om könskonsekvensbedömningar som en del av återuppbyggnaden efter coronan
- motion av ledamoten Paavo Arhinmäki m.fl. om en ändring av detaljplanen för Stansvik

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet



22.09.2021

MUUTOKSENHAKUOHJEET

1

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Pöytäkirjan 272, 273 ja 283 §:t.

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

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §

2

VALITUSOSOITUS

Pöytäkirjan 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280 ja 282 §:t.

Tähän päätökseen haetaan muutosta kunnallisvalituksella.

Valitusoikeus

- se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianomainen)
- kunnan jäsen.

Valitusaika

Kunnallisvalitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksi-saannista.

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

Mikäli päätös on annettu tiedoksi postitse, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä. Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa.

Mikäli päätös on annettu tiedoksi sähköisenä viestinä, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, kolmen päivän kuluttua viestin lähettämisestä.

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

Valitusperusteet

Postiosoite PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI helsinki.kirjaamo@hel.fi	Käyntiosoite Pohjoisesplanadi 11-13 Helsinki 17 http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto	Puhelin +358 9 310 1641 Faksi +358 9 655 783	Y-tunnus 0201256-6	Tilinro FI0680001200062637 Alv.nro FI02012566
--	---	---	------------------------------	--



22.09.2021

Kunnallisvalituksen saa tehdä sillä perusteella, että

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt viranomainen on ylittänyt toimivaltansa
- päätös on muuten lainvastainen.

Valittajan tulee esittää valituksen perusteet ennen valitusajan päättämistä.

Valitusviranomainen

Kunnallisvalitus tehdään Helsingin hallinto-oikeudelle.

Hallinto-oikeuden asiointiosoite on seuraava:

Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi
Postiosoite: Radanrakentajantie 5
00520 HELSINKI
Faksinumero: 029 56 42079
Käyntiosoite: Radanrakentajantie 5
Puhelinnumero: 029 56 42000

Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Valituksen muoto ja sisältö

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

Valituksessa on ilmoitettava:

1. päätös, johon haetaan muutosta (valituksen kohteena oleva päätös);
2. miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi (vaatimukset);
3. vaatimusten perustelut;
4. mihin valitusoikeus perustuu, jos valituksen kohteena oleva päätös ei kohdistu valittajaan.

Valituksessa on lisäksi ilmoitettava valittajan nimi ja yhteystiedot. Jos puhevaltaa käyttää valittajan laillinen edustaja tai asiamies, myös tä-



22.09.2021

män yhteystiedot on ilmoitettava. Yhteystietojen muutoksesta on valituksen vireillä ollessa ilmoitettava viipymättä hallintotuomioistuimelle.

Valituksessa on ilmoitettava myös se postiosoite ja mahdollinen muu osoite, johon oikeudenkäyntiin liittyvät asiakirjat voidaan lähettää (prosessiosoite). Mikäli valittaja on ilmoittanut enemmän kuin yhden prosessiosoitteen, voi hallintotuomioistuin valita, mihin ilmoitetuista osoitteista se toimittaa oikeudenkäyntiin liittyvät asiakirjat.

Oikaisuvaatimuksen tekijä saa valittaessaan oikaisuvaatimuspäätöksestä esittää vaatimuksilleen uusia perusteluja. Hän saa esittää uuden vaatimuksen vain, jos se perustuu olosuhteiden muutokseen tai oikaisuvaatimuksen tekemisen määräajan päättymisen jälkeen valittajan tietoon tulleeseen seikkaan.

Valitukseen on liitettävä:

1. valituksen kohteena oleva päätös valitusosoituksineen;
2. selvitys siitä, milloin valittaja on saanut päätöksen tiedoksi, tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta;
3. asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.

Oikeudenkäyntimaksu

Muutoksenhakuasian vireillepanijalta peritään oikeudenkäyntimaksun mukaan kuin tuomioistuinmaksulaissa (1455/2015) säädetään. Mikäli hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaista päätöstä muutoksenhakijan eduksi, oikeudenkäyntimaksua ei peritä.

Pöytäkirja

Päätöstä koskevia pöytäkirjan otteita ja liitteitä lähetetään pyynnöstä. Asiakirjoja voi tilata Helsingin kaupungin kirjaamosta.

Sähköpostiosoite: helsinki.kirjaamo@hel.fi
Postiosoite: PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
Käyntiosoite: Pohjoisesplanadi 11-13
Puhelinnumero: 09 310 13700

Kirjaamon aukioloaika on maanantaista perjantaihin klo 08.15–16.00.



22.09.2021

3 VALITUSOSOITUS

Pöytäkirjan 281 §.

Tähän päätökseen haetaan muutosta kunnallisvalituksella.

Valitusoikeus

Tähän päätökseen saa hakea muutosta

- se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen)
- kunnan jäsen
- viranomainen toimialaansa kuuluvissa asioissa
- maakunnan liitto ja kunta, joiden alueella kaavassa osoitetulla maankäytöllä on vaikutuksia
- rekisteröity paikallinen tai alueellinen yhteisö toimialaansa kuuluvissa asioissa toimialueellaan.

Valitusaika

Kunnallisvalitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

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

Kunnan jäsenen, asianosaisen ja muun valittamaan oikeutetun katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa.

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

Valitusperusteet

Valituksen saa tehdä sillä perusteella, että

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt viranomainen on ylittänyt toimivaltansa
- päätös on muuten lainvastainen.

Valitusviranomainen

Kunnallisvalitus tehdään Helsingin hallinto-oikeudelle.



22.09.2021

Hallinto-oikeuden asiointiosoite on seuraava:

Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi
Postiosoite: Radanrakentajantie 5
00520 HELSINKI
Faksinumero: 029 56 42079
Käyntiosoite: Radanrakentajantie 5
Puhelinnumero: 029 56 42000

Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Valituksen muoto ja sisältö

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

Valituksessa, joka on osoitettava valitusviranomaiselle, on ilmoitettava

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

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

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

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

Valitukseen on liitettävä

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



22.09.2021

Oikeudenkäyntimaksu

Hallinto-oikeus perii muutoksenhakuasian käsittelystä 260 euron oikeudenkäyntimaksun. 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.

Pöytäkirja

Päätöstä koskevia pöytäkirjan otteita ja liitteitä lähetetään pyynnöstä. Asiakirjoja voi tilata Helsingin kaupungin kirjaamosta.

Sähköpostiosoite: helsinki.kirjaamo@hel.fi
Postiosoite: PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
Käyntiosoite: Pohjoisesplanadi 11-13
Puhelinnumero: 09 310 13700

Kirjaamon aukioloaika on maanantaista perjantaihin klo 08.15–16.00.

ANVISNINGAR FÖR SÖKANDE AV ÄNDRING

1 FÖRBUD MOT SÖKANDE AV ÄNDRING

272, 273 och 283 § i protokollet.

Ändring i beslutet får inte sökas eftersom beslutet gäller beredning eller verkställighet.

Tillämpat lagrum: 136 § i kommunallagen

2 BESVÄRSANVISNING

274, 275, 276, 277, 278, 279, 280 och 282 § i protokollet.

Ändring i beslutet söks genom kommunalbesvär.

Besvärsrätt

Ändring i beslutet får sökas

- av den som ett beslut avser eller vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet (part)



22.09.2021

- av kommunmedlemmarna

Besvärstid

Kommunalbesvär ska anföras inom 30 dagar från delfåendet av beslutet.

Besvärsskriften ska inlämnas till besvärsmyndigheten senast besvärstidens sista dag under besvärsmyndighetens öppettid.

Om beslutet har delgetts per post anses en part ha fått del av beslutet sju dagar efter att brevet avsändes, om inte något annat påvisas. En kommunmedlem anses ha fått del av beslutet sju dagar efter att protokollet fanns tillgängligt i det allmänna datanätet.

Om beslutet har delgetts som elektroniskt meddelande anses en part ha fått del av beslutet tre dagar efter att meddelandet avsändes, om inte något annat påvisas.

Dagen för delfåendet räknas inte in i besvärstiden. Om sista dagen av besvärstiden är en helgdag, självständighetsdagen, första maj, jul- eller midsommarafton eller en helgfri lördag får besvärshandlingarna inlämnas första vardagen därefter.

Besvärsgrunder

Kommunalbesvär får anföras på den grunden att

- beslutet har tillkommit i felaktig ordning
- den myndighet som fattat beslutet har överskridit sina befogenheter
- beslutet annars strider mot lag

Ändringssökanden ska framföra besvärsgrunderna innan besvärstiden går ut.

Besvärsmyndighet

Kommunalbesvär anföras hos Helsingfors förvaltningsdomstol.

Förvaltningsdomstolens kontaktuppgifter är:

E-postadress: helsinki.hao@oikeus.fi
Adress: Banbyggargvägen 5
00520 HELSINGFORS
Faxnummer: 029 56 42079
Telefonnummer: 029 56 42000



22.09.2021

Besvär kan anföras även via förvaltnings- och specialdomstolarnas e-tjänst på adressen <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet#/sv>

Formen för och innehållet i besvärsskriften

Besvär ska anföras skriftligen. Elektroniska dokument uppfyller kravet på skriftlig form.

I besvärsskriften ska uppges:

1. det beslut i vilket ändring söks, (det överklagade beslutet);
2. till vilka delar ändring söks i beslutet och vilka ändringar som yrkas (yrkandena);
3. grunderna för yrkandena;
4. vad besvärsrätten grundar sig på om det överklagade beslutet inte avser ändringssökanden själv.

I besvären ska dessutom ändringssökandens namn och kontaktuppgifter uppges. Om talan förs av ändringssökandens lagliga företrädare eller ombud, ska också dennes kontaktuppgifter uppges. Medan besvären är anhängiga ska förvaltningsdomstolen utan dröjsmål underrättas om ändringar i kontaktuppgifterna.

Besvären ska också innehålla uppgift om postadress och eventuell annan adress till vilken handlingar som hänför sig till rättegången kan sändas (processadress). Om ändringssökanden har uppgett flera processadresser, kan förvaltningsdomstolen välja till vilken av dem den skickar de handlingar som hänför sig till rättegången.

När den som har begärt omprövning anför besvär över det beslut som fattats med anledning av begäran om omprövning, får denne lägga fram nya grunder för sina yrkanden. Ändringssökanden i fråga får framställa nya yrkanden endast om de grundar sig på förändrade förhållanden eller på omständigheter som ändringssökanden fått kännedom om efter det att tidsfristen för begäran om omprövning gått ut.

Till besvärsskriften ska följande fogas:

1. det överklagade beslutet med besvärсанvisning;
2. utredning om när ändringssökanden har fått del av beslutet, eller annan utredning om när besvärstiden börjat löpa;



22.09.2021

- de handlingar som ändringssökanden åberopar som stöd för sina yrkanden, om dessa inte redan tidigare har lämnats till myndigheten.

Rättegångsavgift

Hos den som har inlett ett ärende som gäller sökande av ändring tas det ut en rättegångsavgift i enlighet med lagen om domstolsavgifter (1455/2015).

Om förvaltningsdomstolen ändrar det överklagade beslutet till förmån för ändringssökanden tas ingen rättegångsavgift ut.

Protokoll

Protokollsutdrag och -bilagor som hänför sig till beslutet skickas på begäran. Handlingar kan beställas från Helsingfors stads registratorskontor.

E-postadress: helsinki.kirjaamo@hel.fi
Postadress: PB 10
00099 HELSINGFORS STAD
Besöksadress: Helsingfors stads registratorskontor
Norra esplanaden 11-13
Telefonnummer: 09 310 13700

Registratorskontoret är öppet måndag–fredag kl. 08.15–16.00

3

BESVÄRSANVISNING

281 § i protokollet.

Ändring i beslutet söks genom kommunalbesvär.

Besvärsrätt

Ändring i beslutet får sökas

- av den som beslutet avser eller vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet (part)
- av en kommunmedlem
- av en myndighet i ärenden som hör till dess verksamhetsområde
- av förbund på landskapsnivå och kommuner för vars område den markanvändning som anges i planen har konsekvenser



22.09.2021

- av en registrerad lokal eller regional sammanslutning i ärenden som hör till dess verksamhetsområde.

Besvärstid

Besvär ska anföras inom 30 dagar från delfåendet av beslutet.

Besvärsskriften ska inlämnas till besvärsmyndigheten senast den sista dagen av besvärstiden under besvärsmyndighetens öppettid.

En kommunmedlem, en part eller en annan aktör som har besvärsrätt anses ha fått del av beslutet sju dagar efter att protokollet fanns tillgängligt i det allmänna datanätet.

Dagen för delfåendet räknas inte in i besvärstiden. Om sista dagen av besvärstiden är en helgdag, självständighetsdagen, första maj, jul- eller midsommarafton eller en helgfri lördag får besvärshandlingarna inlämnas första vardagen därefter.

Besvärsgrunder

Besvär får anföras på den grunden att

- beslutet har tillkommit i felaktig ordning
- den myndighet som fattat beslutet har överskridit sina befogenheter
- beslutet annars strider mot lag.

Besvärsmyndighet

Besvär anföras hos Helsingfors förvaltningsdomstol.

Förvaltningsdomstolens kontaktuppgifter är:

E-postadress: helsinki.hao@oikeus.fi
Adress: Banbygggarvägen 5
00520 HELSINGFORS
Faxnummer: 029 56 42079
Telefonnummer: 029 56 42000

Besvär kan anföras även via förvaltnings- och specialdomstolarnas e-tjänst på adressen <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet#/sv>

Formen för och innehållet i besvärsskriften

Postiosoite
PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin
+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



22.09.2021

Besvär ska anföras skriftligt. Elektroniska dokument uppfyller kravet på skriftlig form.

I besvärsskriften, som ska riktas till besvärsmyndigheten, ska uppges

- det beslut i vilket ändring söks
- på vilka punkter ändring söks och vilka ändringar som yrkas
- på vilka grunder ändring söks.

I besvärsskriften ska ändringssökandens namn och hemkommun uppges. Om ändringssökandens talan förs av hans eller hennes lagliga företrädare eller ombud eller om någon annan person har uppgjort besvären, ska i besvärsskriften även uppges namn och hemkommun för denna person.

I besvärsskriften ska vidare uppges den postadress och det telefonnummer under vilka meddelanden i saken kan tillställas ändringssökanden.

Besvärsskriften ska undertecknas av ändringssökanden, den lagliga företrädaren eller ombudet. Ett elektroniskt dokument behöver emellertid inte kompletteras med en underskrift om dokumentet innehåller uppgifter om avsändaren och om det inte finns anledning att betvivla dokumentets autenticitet och integritet.

Till besvärsskriften ska fogas

- det beslut i vilket ändring söks genom besvär, i original eller kopia
- ett intyg över vilken dag beslutet har delgivits eller en annan utredning över när besvärstiden har börjat
- de handlingar som ändringssökanden åberopar som stöd för sin begäran, om dessa inte redan tidigare har tillställts myndigheten.

Rättegångsavgift

Förvaltningsdomstolen tar ut en rättegångsavgift på 260 euro för behandling av ett ärende som gäller ändringssökande. Om förvaltningsdomstolen ändrar det överklagade beslutet till förmån för ändringssökanden tas ingen rättegångsavgift ut. Avgifter tas inte ut i vissa ärendegrupper eller hos dem som enligt bestämmelser någon annanstans i lag är befriade från avgifter. Den som inlett ärendet är betalningsskyldig och avgiften gäller per besvärsskrift.

Protokoll



22.09.2021

Protokollsutdrag och -bilagor som hänför sig till beslutet skickas på begäran. Handlingar kan beställas från Helsingfors stads registratorskontor.

E-postadress: helsinki.kirjaamo@hel.fi
Postadress: PB 10
00099 HELSINGFORS STAD
Besöksadress: Helsingfors stads registratorskontor
Norra esplanaden 11-13
Telefonnummer: 09 310 13700

Registratorskontoret är öppet måndag–fredag kl. 08.15–16.00.



22.09.2021

HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTO
HELSINGFORS STADSFULLMÄKTIGE

Fatim Diarra
puheenjohtaja
ordförande

Lauri Menna
pöytäkirjanpitäjä
protokollförare

Pöytäkirja tarkastettu
Protokollet justerat

Minja Koskela

Matias Pajula

Amanda Pasanen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.
Dokumentet är elektroniskt undertecknat.



22.09.2021

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa www.hel.fi 29.09.2021.

Protokollet har hållits tillgängligt i det allmänna datanätet på adressen www.hel.fi 29.09.2021.

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566