



22.04.2014

Kaj/4

§ 484

Kaisaniemen metroaseman nimen muuttaminen

//moitusasia 1

HEL 2012-003862 T 10 03 07

Päätös

Kaupunginhallitus päätti muuttaa Kaisaniemen metroaseman nimeksi Helsingin yliopisto - Helsingfors universitet.

Kaupunginhallitus päätti lisäksi kehottaa kiinteistöviraston kaupunkimittausosastoa merkitsemään nimen asemakaavaan.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Helsingin yliopiston kirje
- 2 Kiinteistö Oy Kaisaniemen Metrohallin lausunto
- 3 HSL:n kannanotto Helsingin yliopiston esitykseen
- 4 Nimistöimikunnan kirje kaupunkisuunnitteluvirastolle
- 5 Kaupunkisuunnitteluviraston lausunto 14.3.2014

Otteet

Ote

Aloitteen tekijä

Otteen liitteet

Esitysteksti
Oikaisuvaatimusohje,
kaupunginhallitus

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Helsingin yliopisto esittää Helsingin seudun liikenteelle (HSL) osoittamassaan 2.3.2012 päivätyssä aloitteessa, että Kaisaniemen metroaseman nimi muutettaisiin yliopiston mukaan Helsingin yliopisto–Helsingfors Universitet–University of Helsinki.

Helsingin seudun liikenne (HSL) on siirtänyt asian Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston käsiteltäväksi (asiakirjan siirto, hallintolaki 21 §).



Kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt asiasta Helsingin kaupungin nimistötoimikunnan sekä Kiinteistö Oy Kaisaniemen Metrohallin lausunnot. Lausunnot ovat tämän esityksen liitteenä.

Kaisaniemen metroaseman asemakaava (nro 9332) on vuodelta 1987 ja sitä täsmennettiin (nro 9763) vuonna 1990. Asemakaavan nimenä on molemmissa Kaisaniemen metroaseman lippuhalli. Valtuuston 1990 hyväksymässä metron perustamissuunnitelmassa aseman nimenä on Kaisaniemen metroasema. Luonnospiirustusten hyväksymisen yhteydessä kaupunginvaltuusto käytti vuonna 1975 nimeä Kluuvin metroasema.

Nimistötoimikunta on käsitellyt aloitetta 4.4.2012. Nimistötoimikunta ei pidä metroaseman nimenmuutosta perusteltuna eikä puolla aloitetta. Nimistötoimikunta pitää ehdotettua nimeä Helsingin yliopisto–Helsingfors Universitet–University of Helsinki pitkänä ja hankalana; nimi Yliopisto–Universitetet olisi suositeltavampi, mikäli päätöksenteossa päädytään metroaseman nimeämiseen yliopiston mukaan. Nimistötoimikunta on lisäksi todennut Kaisaniemen olleen karttanimenä jo vuodelta 1842 periytyvissä kartoissa. Kaisaniemi on saanut Kaisaan viittaavan nimensä 1800-luvulla puistoon ravintolan perustaneen ravintoloitsija Kaisa Walhllundin mukaan, samoin kuin Kaisaniemen kasvitieteellinen puutarha.

Kiinteistö Oy Kaisaniemen Metrohalli on käsitellyt aloitetta 13.6.2012. Yhtiön hallitus ei puolla aloitetta metroaseman nimenmuutoksesta, koska sillä katsotaan olevan taloudellisia kustannuksia aseman yrityksille. Samaan seikkaan kiinnittää huomiota Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä.

Esittelijä toteaa, että maankäyttö- ja rakennuslain 55 §:n mukaan asemakaavassa määrätään kadun ja muun yleisen alueen nimi samoin kun kunnanosan ja korttelin numero. Nämä tiedot voidaan muuttaa myös kunnan erillisellä päätöksellä siten kuin kuntalaissa säädetään kunnan päätöksenteosta.

Kaupunkisuunnittelutoimen johtosäännön mukaan (6 §, 18.1) kaupunkisuunnittelulautakunnan toimivaltaan kuuluu päättää asemakaavan muutoksella tai hallinnollisella päätöksellä kadun, torin, puiston tai muun alueen nimestä, ellei asia ole periaatteellisesti merkittävä. Helsingin yliopiston tekemä aloite on periaatteellisesti merkittävä, joten päätösvalta tässä tapauksessa on kaupunginhallituksella.

Kaupunkisuunnitteluvirasto katsoo 14.3.2014, että perustelut nimen muuttamiselle ovat olemassa ja että nimen tulisi olla riittävän lyhyt,



selkeä ja yksiselitteinen. Kaksikielinen versio Helsingin yliopisto - Helsingfors Universitet täyttää nämä kriteerit.

Esittelijä on huolella harkinnut nimen muutoksesta annettujen kielteisten lausuntojen perusteluja. Helsingin yliopisto on kuitenkin erittäin tärkeä alueen nykyinen toimija, jonka historialliset juuret alueella ovat yhtä lailla pitkät. Vuonna 1640 perustettu yliopisto viettää merkittävää perustamisen juhlavuottaan ensi vuonna 2015. Myös tänä vuonna on aihetta muistaa historian tapahtumia, sillä Helsingin yliopisto sai nykyisen nimensä 18. helmikuuta 1919 Suomen itsenäistymisen jälkeen ja vuonna 1924 sille myönnettiin uudet statoot, joissa määriteltiin sen asema Suomen tasavallassa. Kun otetaan huomioon yliopistojen ja korkeakoulujen suuret päivittäiset käyttäjämäärät ja jatkuvasti lisääntyvä kansainvälistyminen, on tärkeää osoittaa niille johtavat joukkoliikenteen pysäkit selkeästi. Parhaillaan on rakenteilla metrolinjaston jatkaminen Espoon suuntaan. Tulevaisuudessa Helsingin yliopistolta on suora metroyhteys Aalto-yliopiston kampukselle ja Espoon kaupunki on päättänyt nimetä aseman Aalto-yliopiston mukaan. Edellä esitetyn perusteella on olemassa painavat syyt sille, että Kaisaniemen metroaseman nimi muutetaan nimeksi Helsingin yliopisto - Helsingfors universitet. Nimen vakiintunut suomen- ja ruotsinkielinen kirjoitusasu edellyttää yliopiston kirjoittamista pienellä alkukirjaimella.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Helsingin yliopiston kirje
- 2 Kiinteistö Oy Kaisaniemen Metrohallin lausunto
- 3 HSL:n kannanotto Helsingin yliopiston esitykseen
- 4 Nimistöimikunnan kirje kaupunkisuunnitteluvirastolle
- 5 Kaupunkisuunnitteluviraston lausunto 14.3.2014

Otteet

Ote
Aloitteen tekijä

Otteen liitteet
Esitysteksti
Oikaisuvaatimusohje,
kaupunginhallitus

Tiedoksi



22.04.2014

Kiinteistö Oy Kaisaniemen Metrohalli
Kiinteistöviraston kaupunkimittausosasto
Kaupunkisuunnitteluvirasto
Pelastuslaitos
Nimistötoimikunta
Liikennelaitos -liikelaitos
Kaupunginmuseo
Rakennusvirasto

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



28.04.2014

Ryj/1

Ilmoitusasia 2

§ 507

V 7.5.2014, Eron myöntäminen Liikennelaitos -liikelaitoksen toimitusjohtajalle

HEL 2014-005494 T 01 01 04 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginvaltuusto päättäisi seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää myöntää toimitusjohtaja Matti Lahdenrannalle eron Liikennelaitos-liikelaitoksen toimitusjohtajan virasta 1.7.2014 alkaen.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Eroilmoitus, allekirjoitettu
- 2 Eroilmoitus

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Liikennelaitos-liikelaitoksen toimitusjohtaja Matti Lahdenranta on anonut eroa toimitusjohtajan virasta siirtyäkseen 1.7.2014 alkaen erityistehtäviin ja 1.1.2015 alkaen eläkkeelle.

Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitoksen johtosäännön 9 §:n mukaan liikelaitoksen johtajan kelpoisuusvaatimuksena on ylempi korkeakoulututkinto sekä kokemusta hallinto- ja johtamistehtävistä. Kaupungin kielitaitosäännön perusteella viraston ja laitoksen päälliköltä vaaditaan suomen kielen erinomaista ja ruotsin kielen tyydyttävää suullista ja kirjallista taitoa.

Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitoksen johtosäännön 10 §:n mukaan kaupunginvaltuusto valitsee johtajan johtokunnan annettua hakijoista lausuntonsa sekä päättää johtajan virkasuhteen.



28.04.2014

Ryj/1

Virkan haettavaksi julistamisesta päättää se viranomainen, joka ottaa viranhaltijan avoinna olevaan virkaan. Kaupunginhallitus päättää kuitenkin sellaisen viran haettavaksi julistamisesta, johon kaupunginvaltuusto ottaa viranhaltijan.

Virasta maksettava kokonaispalkka määräytyy Helsingin kaupungin johdon palkkausjärjestelmän vaativuusluokan 24 mukaisesti. Vaativuusluokassa 24 maksettava kokonaispalkka on 7390,35–10675,62 euroa kuukaudessa. Lisätietoja johdon palkkausjärjestelmästä saa osoitteesta www.helsinkirekry.fi/vaativuusluokitus.

Kaupunginhallituksen tarkoituksena on, mikäli kaupunginvaltuusto hyväksyy päätösehdotuksen, kehottaa liikennelaitos-liikelaitosta julistamaan toimitusjohtajan viran haettavaksi Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitoksen johtosäännön ja kaupungin kielitaitosäännön mukaisin kelpoisuusvaatimuksin.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
[kristiina.matikainen\(a\)hel.fi](mailto:kristiina.matikainen(a)hel.fi)

Liitteet

- 1 Eroilmoitus, allekirjoitettu
- 2 Eroilmoitus

Tiedoksi; Kunnallisvalitus, valtuusto

HKL
Ao. henkilö

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637
Alv.nro
F102012566



28.04.2014

Kaj/1

§ 517

Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä -loppuraportista

Ilmoitusasia 3

HEL 2014-002554 T 08 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti antaa liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavan lausunnon:

Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä selvittänyt työryhmä on tuottanut monipuolisen aineiston siitä, millaisia vaikutuksia autoilun verotuksen muuttamisella kokonaan käytön mukaiseksi olisi. Se tarkoittaisi nykyisten kiinteiden verojen (autovero ja ajoneuvovero) muuttamista kilometriveroksi. Raportti antaa hyvät edellytykset liikenteen verotuksen uudistamismahdollisuuksien arviointiin.

Kilometriverso olisi hyvä keino valtion liikennepolitiikan tuottavuuden lisäämiseksi. Kilometriverso ei kuitenkaan olisi veron keräämisestä aiheutuvilta kustannuksiltaan yhtä tehokas kuin nykyinen veromalli. Se olisi kuitenkin nykyistä verojärjestelmää merkittävästi monipuolisempi työkalu, jolla liikenne- ja ympäristöpoliittisia tavoitteita voitaisiin toteuttaa huomattavasti paremmin kuin nykymallilla. Valtion liikennepolitiikkaan aiheuttaa nykyisin mittavaa tehottomuutta se, että valtion usein fiskaalisten tavoitteiden perusteella asettamat liikenteen kiinteät verot ohjaavat eri suuntaan kuin valtion liikennepolitiikan tavoitteet ja niiden perusteella määritetyt liikennepolitiikan toimet. Kilometriverson avulla valtion liikennepolitiikan vaikuttavuutta voitaisiin olennaisesti parantaa, sillä kilometriverso mahdollistaisi eri toimenpiteiden vaikutusten yhdensuuntaistamisen.

Selvityksen liikenteelliset vaikutustarkastelut on tehty valtakunnallisilla strategisilla liikennemalleilla. Mallit antavat hyvän kuvan vaikutusten suunnista ja suuruusluokista valtakunnallisella tasolla, jos kerättävä kokonaisveromäärä kilometriverson myötä säilyy nykyisellään. Kilometriverso nostaisi valtakunnallisesti joukkoliikenteen henkilösuoritetta yli 30 %:lla ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta 4-5 %. Vastaavasti autoliikenteen henkilösuorite vähenisi noin 1 %:lla ja kulkumuoto-osuus 4-5 %:lla. Myös päästö- ja onnettomuuskustannukset alenisivat. Lähimainkaan näin suuria vaikutuksia ei valtakunnallisella tasolla ole saavutettavissa millään muilla viime vuosina tutkituilla liikennesuunnittelun tai liikennepolitiikan keinoilla. Vaikutuksia kaupunkiseuduille ei ole selvityksessä vastaavalla tavalla tutkittu, mutta voidaan arvioida niiden olevan samansuuntaisia joskin pienempiä. Auton käyttöön perustuva verotus on kiinteää



verotusta selkeästi tehokkaampi tapa varmistaa liikenneverkon kapasiteetin tehokas käyttö sekä liikenteen turvallisuus ja ympäristötavoitteiden toteutuminen.

Edellä mainitut kilometriveron vaikutukset tukisivat hyvin myös Helsingin liikennepoliittisia tavoitteita. Helsingin kaupungin strategiaohjelmassa on asetettu haasteellinen tavoite kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi. Myös liikenneturvallisuus- ja ympäristötavoitteet ovat kaupungille tärkeitä. Samalla on kuitenkin huolehdittava siitä, ettei liikennepoliittisten tavoitteiden edistäminen vaaranna elinkeinopoliittisten tavoitteiden toteuttamista, ts. heikennä yritysten toimintaedellytyksiä tai aseta erilaisia yrityksiä eriarvoisen asemaan riippuen niiden liikkumis- ja kuljetustarpeista.

Liikenteen verotuksen tulisi olla tasa-arvoista ja samanlaista eri puolilla Suomea, niin maaseudulla kuin kaupunkiseuduilla. Liikenteen hinnoittelulla ei tule luoda yhdyskuntarakennetta hajauttavia kannustimia. Jos liikenteen verotus maaseudulla olisi kaupunkiseutuja alhaisempaa, kannustaisi tämä muuten tasavertaisessa tilanteessa asumaan maaseudulla kaupungin sijasta. Tällä olisi mm. yhdyskuntarakenteeseen, energiankulutukseen ja liikenteen päästöihin kielteisiä vaikutuksia. Tarvittavat aluepoliittiset toimet tulee tehdä läpinäkyvästi muualla kuin liikenteen verotuksen kautta.

Pidemmällä aikavälillä liikenteen hinnoittelussa tulee kuitenkin varautua siihen, että myös alueellisia maksuja voitaisiin ottaa käyttöön. Helsingin seudulla tämä voi tarkoittaa esimerkiksi autoilijoilta perittävää sujuvuus-, ruuhka- tai palvelumaksua, joka voi vaihdella ajoneuvon sijainnin, kellonajan, ajoneuvon päästöjen tai muiden ominaisuuksien tms. perusteella. Lainsäädännöllä ja teknisellä kehittämisellä tulisi luoda järjestelmälle puitteet, vaikka sitä ei toistaiseksi otettaisi käyttöön. Valtakunnalliseen tienkäyttömaksuun liittyen tärkeää on, että sen teknologia tietojen keräämiseen ja maksamiseen liittyen on sellainen, että kaupunkiseudut voivat tarvittaessa hyödyntää samaa järjestelmää alueellisten maksujen keräämiseen eikä erillisiä järjestelmiä ole tarpeen hankkia. Ajatus ruuhkamaksusta on koettu ongelmalliseksi mm. siitä syystä, että sen pelätään haittaavan ydinkeskustojen vetovoimaa kaupan ja kulttuurin keskuksina ja siten heikentävän elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

Jos edellä valtakunnallinen henkilöautojen kilometrivero toteutetaan niin, että Helsingin seudulta kerättävä nykyinen verotustaso ylitetään, tulee sitä varten laadittavassa lainsäädännössä varmistaa nykyisen verotustason ylittävän tuoton käyttäminen kokonaisuudessaan Helsingin seudun liikennejärjestelmän investointien, ylläpidon ja hoidon



rahoituksen lisäämiseen. Työryhmän esitys siitä, että kilometriverojärjestelmän mahdollisessa käyttöönotossa edettäisiin kokeilujen kautta, on kannatettava. Jos verotusuudistuksella pystytään osaltaan vähentämään kaupungin sääntuloväylien ruuhkautumista ja pitämään liikenne Helsingissä sujuvana mm. kasvattaen joukkoliikenteen osuutta, on se Helsingin ja kaupungissa toimivien yritystenkin kannalta hyvä asia.

Digitalisointumiskehitys vaikuttaa olennaisesti myös liikkumiseen ja liikenteeseen. Esimerkkejä tästä ovat verkkokaupan kasvun edesauttama logistiikan nopea kehittyminen sekä sosiaalisen median vaikutus tapahtumien järjestämiseen ja markkinointiin. Käyttäjät ovat valmiita hyödyntämään ja myös tuottamaan ajantasaista informaatiota omissa liikkumisvalinnoissaan. Älyliikenteen kehittyvät palvelut ja järjestelmät perustuvat kasvavassa määrin ajantasaisiin liikennetietoihin. Helsinginkin liikennejärjestelmä on jo suhteellisen lyhyellä aikavälillä muuttumassa ajantasaista informaatiota tuottavaksi ja entistä vuorovaikutteisemmaksi. Tämä kehitys luo hyvän pohjan uusille palveluille. Kaupungin roolina on toimia mahdollistajana palvelujen ja järjestelmien kehityksessä.

Palvelutarjonnassa tulee nykyisten liikkumisen tapojen kehittämisen ohella panostaa uusien palvelumallien mahdollistamiseen. Liikenne- ja viestintäministeriönkin voimakkaasti esiin nostama Mobility as a Service -malli (MaaS, liikkuminen palveluna), jossa asiakas saa yhden kaupallisen operaattorin kautta kaikki liikkumiseen liittyvät palvelunsa kattaen niin eri liikennemuodoilla liikkumisen, niihin liittyvän informaation kuin maksamisen, on merkittävimpiä potentiaalisista tulevaisuuden ratkaisuista, joilla Helsinginkin liikenteen haasteita voitaisiin ratkaista. Helsinki on valmis osallistumaan älyliikenteeseen liittyvien ratkaisujen kehittämiseen ja mahdollistamiseen yhteistyössä muiden viranomaistoimijoiden kanssa. Helsinki toimii aktiivisesti palvelumarkkinoiden kehittämisen hyväksi ja pitää olennaisena, että yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa määritetään kaupungin ja koko julkisen sektorin tarkoituksenmukainen rooli.

On myös syytä selvittää miten kilometriverojärjestelmä ja pääkaupunkiseudun lippujärjestelmät voisivat parhaiten tukea toisiaan teknisesti ja taloudellisesti siten, että tehokkaalle joukkoliikenteelle otollisella alueella perinteistä joukkoliikennettä ja erilaisia kutsuliikennejärjestelyitä voitaisiin käytännössä tarjota joustavasti ja korkeatasoisesti.

Autoilun verotusuudistuksen pohdinnan jatkotyössä on elinkeinosektorinkin kannalta tärkeää, että arvioidaan myös kilometriveron vaikutuksia työvoiman liikkuvuuteen ja taloudelliseen

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



28.04.2014

Kaj/1

aktiviteettiin. Verotuksen ei tule vääristää kotitalouksien ja yritysten valintoja, kuten todetaan myös loppuraportin liitteenä olevassa valtionvarainministeriön lausumassa.

Tienkäyttömaksuihin ja muihin liikenteen sähköisiin palveluihin liittyen on jatkossa tärkeää määritellä viranomaisten ja kaupallisten toimijoiden työnjako ja selvittää etenkin tietosuojaan liittyvät kysymykset. Helsinki on avoin syventämään yhteistyötä mm. edellä mainituissa aiheissa.

Käsittely

Vastaehdotus:

Sirpa Puhakka: MUUTOS sivu 2, 6 kpl, 1. lause: Liikenteen verotuksen tulisi olla tasa-arvoista eri puolilla maata.

POISTETAAN loppuosa, sivu 2, 6 kpl: (...) niin maaseudulla kuin kaupunkiseuduilla. Jos liikenteen verotus maaseudulla olisi kaupunkiseutuja alhaisempaa, kannustaisi tämä muuten tasavertaisessa tilanteessa asumaan maaseudulla kaupungin sijasta. Tällä olisi mm. yhdyskuntarakenteeseen, energiankulutukseen ja liikenteen päästöihin kielteisiä vaikutuksia. Tarvittavat aluepoliittiset toimet tulee tehdä läpinäkyvästi muualla kuin liikenteen verotuksen kautta.

Jäsen Puhakan vastaehdotusta ei kannatettu, joten se raukesi.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi
Santtu Von Bruun, yksikön päällikkö, puhelin: 310 36258
santtu.vonbruun(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 18.2.2014
- 2 Työryhmän loppuraportti

Otteet

Ote

Liikenne- ja viestintäministeriö

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Postiosoite
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

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

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

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



28.04.2014

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt kaupungin lausuntoa 19.4.2014 mennessä. Asiasta on pyydetty kaupunkisuunnittelulautakunnan, ympäristölautakunnan, yleisten töiden lautakunnan ja liikennelaitos-liikelaitoksen lausunnot. Liikennelaitos-liikelaitos ei ole antanut lausuntoa. Esittelijän ehdotus perustuu lautakuntien lausuntoihin ja lisäksi kaupunginkansliassa asiaa on tarkasteltu ehdotuksen taloudellisten vaikutusten sekä elinkeinopolitiikkaan ja kaupungin strategioihin liittyvistä näkökulmista. Kaikki lausunnonantajat ovat suhtautuneet varovaisen myönteisesti uudenlaiseen verotusjärjestelmään siirtymiseen. Kaupunki kuitenkin korostaa erityisesti hyvää vaikutusten arviointia niin liikennepolitiikan, aluepolitiikan kuin ympäristöpolitiikan sekä taloudellisten, teknisten ja tietosuojaan liittyvien näkökohtien osalta. Alueellisen eriyttämismahdollisuuden sisältävää mahdollista tulevaa järjestelmää voitaisiin käyttää myös ruuhkamaksun toteuttamiskeinona. Helsingin seutu on kuitenkin painottanut järjestelmän valtakunnallisten reunaehtoien määrittämistä lainsäädännöllä eikä ole lähtenyt oma-aloitteiseen toteuttamiseen.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi
Santtu Von Bruun, yksikön päällikkö, puhelin: 310 36258
santtu.vonbruun(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 18.2.2014
- 2 Työryhmän loppuraportti

Otteet

Ote

Liikenne- ja viestintäministeriö

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Tiedoksi

Kaupunkisuunnittelulautakunta
Yleisten töiden lautakunta
Liikennelaitos-liikelaitos
Ympäristökeskus
Kaupunginkanslia

Päätöshistoria

Postiosoite
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

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

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

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



28.04.2014

Kaupunginhallitus 22.04.2014 § 486

HEL 2014-002554 T 08 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi
Santtu Von Bruun, yksikön päällikkö, puhelin: 310 36258
santtu.vonbruun(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 01.04.2014 § 113

HEL 2014-002554 T 08 00 00

Lausunto

Ympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettamat työryhmät ovat vuodesta 2009 julkaisseet tasokkaita ja monipuolisia aineistoja ruuhkamaksujen vaikutuksista. Nyt käsiteltävänä oleva, oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä selvittäneen työryhmän raportti esittää uudentyyppistä liikenteen verotuksen kokonaisuudistusta, jossa auto- ja ajoneuvovero korvattaisiin kilometriverolla.

Liikenteen verotusta on todennäköisesti muutettava tulevaisuudessa polttoaineenkulutuksen pienenemisen johdosta. On erittäin tärkeää, että uuteen verosysteemiin liitetään myös liikenne- ja ympäristöpoliittisia tavoitteita. Verottaminen ajoneuvon käytön mukaan on perusteltua ympäristövaikutusten kannalta. Uuden verojärjestelmän sosioekonomiset ja tulonjaolliset vaikutukset sekä vaikutukset valtion ja kuntien verokertymään on selvitettävä tarkkaan ennen veron käyttöönottoa.

Valtakunnallinen kilometriverojärjestelmä on polttoaineen verotuksen kiristämistä parempi vaihtoehto, koska systeemissä olisi mahdollista vaihdella hintaa tarpeen mukaan huomioiden kulloisetkin sekä alueelliset liikenne- ja ympäristöpoliittiset tavoitteet. Yhteiskuntarakenteen hajautumiskehityksen ja siitä seuraavan henkilöautoilla suoritettavien päivittäisten työmatkojen pituuden kasvun



hillitsemiseksi on tärkeää, että maksun taso on kaikkialla kohtuullinen ja ohjaava. Yhteiskuntarakenteen hajautumista ei pidä tukea vapauttamalla joidenkin alueiden asukkaita kokonaan kilometriveroista, joilla korvataan nykyistä verotusta. Se ei myöskään olisi taajaan asutuilla alueilla asuville oikeudenmukaista. Toisaalta koko maassa samansuuruisena kerättävä maksu ei olisi käytännössä toimintaa ohjaava vaikkapa pääkaupunkiseudulla, mikäli sen halutaan pysyvän kohtuullisena haja-asutusalueilla nyt asuville.

Jos nykyinen päästöjen mukaan asetettu autovero poistetaan, on riskinä, että paljon polttoainetta kuluttavien, suurten automallien kysyntä kasvaa. Nykyisellä autoverolla on tehokkaasti pystytty pienentämään uusien käyttöönotettujen autojen keskimääräistä hiilidioksidipäästöä. Kilometrivoero tulisi porrastaa ajoneuvon päästöjen mukaan, jotta sillä olisi ohjausvaikutusta vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaan. Autoveron poistaminen mahdollisesti nopeuttaisi autokannan uusiutumista Suomessa, mikä olisi ympäristön kannalta myönteistä. Olisi erittäin tärkeää, että uusi verotus tukisi myös biopolttoaineiden käyttöönottoa ja lisäämistä.

Järjestelmään tulisi olla mahdollista liittää alueellisia ruuhka- ja sujuvuusmaksuja. Liikenteen aiheuttamat ongelmat kasautuvat alueille, joissa liikennemäärät ovat suuria. Aikaisemmissa liikenne- ja viestintäministeriön julkaisemissa selvityksissä on osoitettu, että ruuhkamaksu olisi kustannustehokas keino toteuttaa Helsingin liikenne- ja ympäristöpoliittisia tavoitteita.

Tuoton kohdentaminen

Alueellinen vero tai maksu olisi ehdottoman tärkeää voida käyttää kestävästi liikenteen kehittämiseen alueella, jolta se kerätään. Tämä lisäisi sekä veron hyväksyttävyyttä että progressiivisuutta, kuten raportissa todetaan. Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä hyötyisivät erityisesti pienituloiset, jotka käyttävät joukkoliikennettä enemmän. Tämä kompensoisi sitä, että autoveron poistamisesta saisivat eniten etua kalleimpia automalleja hankkivat. On selvitettävä miten kilometriverojärjestelmä ja pääkaupunkiseudun lippujärjestelmät voisivat parhaiten tukea toisiaan teknisesti ja taloudellisesti siten, että tehokkaalle joukkoliikenteelle otollisella alueella perinteistä joukkoliikennettä ja erilaisia kutsuliikennejärjestelyitä voitaisiin käytännössä tarjota esim. työelämän vaatimaan palvelutasoon yltäen.

Helsingin ympäristöhaasteet ja ruuhkamaksut

Liikenteen päästöt heikentävät ilmanlaatua ja aiheuttavat terveyshaittoja erityisesti Helsingin kantakaupungissa ja



28.04.2014

vilkasliikenteisten väylien varrella. EU:n yhteinen, valtioneuvoston asetuksella asetettu typpidioksidipitoisuuden vuosikeskiarvopitoisuuden raja-arvo 40 µg/m³ ylittyy arviolta noin kahdeksan kilometrin katuosuuksilla Helsingin kantakaupungissa. Helsinki on saanut raja-arvon saavuttamiselle jatkoaikaa EU:n komissiolta 1.1.2015 saakka. Ilmanlaadun mittaus- ja mallinnustulosten perusteella on ilmeistä, että pahimmissa katukuilussa raja-arvo ylittyy edelleen vuonna 2015. Myös tieliikenteen melulle altistuvien ihmisten määrä Helsingin seudulla jatkuvasti kasvaa.

Helsingissä liikkumistarve tulee lähivuosina ja –vuosikymmeninä kasvamaan uusien asuin- ja työpaikka-alueiden myötä. Autoliikennemäärät tulevat lisääntymään huomattavasti ilman voimakkaita toimenpiteitä. Tieliikenteen kasvu merkitsisi sitä, että tarvittaisiin voimakkaita investointeja väyliin, jotta välityskyky säilyisi. Myös liikenteen haitat tulisivat lisääntymään.

Yleiskaavan vision mukaan yhdyskuntarakennetta tiivistetään ja suuria sisääntuloväyliä muutetaan bulevardimaisiksi ja niiden varsille lisätään asutusta ja työpaikkoja. Ehdoton edellytys tälle on, että autoliikennemääriä saadaan merkittävästi vähennettyä, ja liikkumistarpeen kasvu suunnattua kestäviin kulkumuotoihin. Huolena on, kuinka pyörä- ja joukkoliikenteen kehittämisen toimet pystytään tulevana vuosina toteuttamaan suunnitellussa aikataulussa.

Nyt julkaistussa työryhmän raportissa ei ole selvitetty kilometriveron kaupunkikohtaisia vaikutuksia. Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut vuosina 2009 ja 2011 selvitykset ruuhkamaksujen vaikutuksista Helsingin seudulla. Näissä selvityksissä on tullut ilmi, että liikennepoliittisena toimenpiteenä ruuhkamaksu olisi kustannustehokkaampi tapa saavuttaa liikennepoliittisia tavoitteita Helsingin seudulla kuin muut tällä hetkellä käytössä olevat keinot.

Hiilidioksidipäästöjen arvioitiin vähenevän ruuhkamaksujen ansiosta noin 11-21 % verrattuna tilanteeseen ilman ruuhkamaksuja vuonna 2017. Terveydelle haitallisten päästöjen arvioitiin vähenevän noin 8-18 %. Pitoisuuksien väheneminen olisi voimakkainta pääväylien ympäristössä ja kantakaupungissa. Liikenteen aiheuttaman melun määrä pienenesi vähän. Ruuhkamaksu lisäisi Helsingissä joukkoliikenteen kysyntää noin 5-12 %.

Kaupunkisuunnitteluvirasto ja ympäristökeskus ovat yhteistyössä HSY:n kanssa selvittäneet keinoja pienentää typpidioksidipitoisuuksia vilkasliikenteisillä paikoilla. Selvityksen mukaan ruuhkamaksu oli tehokkain toimenpide vähentää liikennemääriä katukuiluissa.



Selvitysten selkeistä tuloksista huolimatta ruuhkamaksujen käyttöön otosta Helsingin seudulla ei ole tehty päätöstä.

Liikenteen taloudellinen ohjaus Helsingin strategisissa ohjelmissa

Helsingin kaupungin strategiaohjelman ja muiden strategisten ohjelmien tavoitteita konkretisoimaan laaditun Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman luonnoksessa liikenteen hinnoittelun kehittäminen on nostettu yhdeksi painopistealueeksi. Hinnoittelukeinoina on mainittu muun muassa joukkoliikenteen tariffit, pysäköintimaksut ja sujuvuusmaksut.

Helsingin ilmansuojelun toimintaohjelmaan 2008 - 2016 on kirjattu toimenpiteeksi: Selvitetään ja otetaan käyttöön Helsinkiin soveltuvat liikenteen hallinta- ja hinnoittelukeinot. Helsingin kaupungin meluntorjunnan toimintasuunnitelman tarkistuksessa 2013 eräänä toimenpiteenä on vaikuttaa verotukseen ja lainsäädäntöön. Sen mukaisesti Helsingin kaupunki vaikuttaa aktiivisesti muun muassa moottoriajoneuvoliikenteen hinnoittelun kokonaisuudistukseen.

Parhaillaan Helsingin kaupungilla on ympäristökeskuksen koordinoimana meneillään selvitys siitä, kuinka kaupunki saavuttaa tavoitteensa vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 30 % vuoteen 2020 mennessä vuoden 1990 tasosta. Selvitys valmistuu huhtikuussa 2014. Raporttiin on ehdotettu toimenpide: Taloudelliset ohjauskeinot henkilöliikenteen vähentämiseksi. Tämä sisältää keskustassa ajamiseen liittyvien maksujen keräämisen.

Liikkumisen hinnoittelu on esitetty yhtenä keinona myös Pääkaupunkiseudun ilmastostrategiassa 2030.

Alueellinen kokeilu

Kilometriversysteemin merkittävänä haasteena on hyvin kallis ja hidaskäyttöinen toteutettavuus. Edellä esitettyjen taustatietojen pohjalta olisi perusteltua toteuttaa Helsingin seudulla nopeammalla aikataululla pilottityyppinen kokeilu alueellisesta sujuvuusmaksusta.

Käsittely

01.04.2014 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Merja Kurki-Suonio: Kappaleesta 6 poistetaan ensimmäisen virkkeen ensimmäinen lause ja kappaleen 6 ensimmäinen lause kuuluu: Järjestelmään tulisi olla mahdollista liittää alueellisia ruuhka- ja sujuvuusmaksuja.



Vastaehdotus:

Matti Niemi: Lisätään kappaleen (3) perään uusi lause: "Uuden verojärjestelmän sosioekonomiset ja tulojaolliset vaikutukset sekä vaikutukset valtion ja kuntien verokertymään on selvitettävä tarkkaan ennen veron käyttöönottoa".

Kannattajat: Tuula Palaste-Eerola

Vastaehdotus:

Timo Latikka: Poistetaan kappale 3.

Kannattajat: Hanna Lähteenmäki

Vastaehdotus:

Timo Pyhälä: Lisätään kappaleen (4) "Valtakunnallinen kilometriverojärjestelmä on polttoaineen verotuksen kiristämistä parempi vaihtoehto, koska systeemissä olisi mahdollista vaihdella hintaa tarpeen mukaan huomioiden kulloisetkin sekä alueelliset liikenne- ja ympäristöpoliittiset tavoitteet." loppuun seuraava lisäys: "Yhteiskuntarakenteen hajautumiskehityksen ja siitä seuraavan henkilöautoilla suoritettavien päivittäisten työmatkojen pituuden kasvun hillitsemiseksi on tärkeää, että maksun taso on kaikkialla kohtuullinen ja ohjaava. Yhteiskuntarakenteen hajautumista ei pidä tukea vapauttamalla joidenkin alueiden asukkaita kokonaan kilometriveroista, joilla korvataan nykyistä verotusta. Se ei myöskään olisi taajaan asutuilla alueilla asuville oikeudenmukaista. Toisaalta koko maassa samansuuruisena kerättävä maksu ei olisi käytännössä toimintaa ohjaava vaikkapa pääkaupunkiseudulla, mikäli sen halutaan pysyvän kohtuullisena haja-asutusalueilla nyt asuville."

Kannattajat: Matti Niemi

Vastaehdotus:

Timo Pyhälä: Lisätään kappaleen (4) "Valtakunnallinen kilometriverojärjestelmä on polttoaineen verotuksen kiristämistä parempi vaihtoehto, koska systeemissä olisi mahdollista vaihdella hintaa tarpeen mukaan huomioiden kulloisetkin sekä alueelliset liikenne- ja ympäristöpoliittiset tavoitteet." loppuun seuraava lisäys: "Yhteiskuntarakenteen hajautumiskehityksen ja siitä seuraavan henkilöautoilla suoritettavien päivittäisten työmatkojen pituuden kasvun hillitsemiseksi on tärkeää, että maksun taso on kaikkialla kohtuullinen ja ohjaava. Yhteiskuntarakenteen hajautumista ei pidä tukea vapauttamalla joidenkin alueiden asukkaita kokonaan kilometriveroista, joilla korvataan nykyistä verotusta. Se ei myöskään olisi taajaan asutuilla alueilla asuville oikeudenmukaista. Toisaalta koko maassa samansuuruisena kerättävä maksu ei olisi käytännössä toimintaa



ohjaava vaikkapa pääkaupunkiseudulla, mikäli sen halutaan pysyvän kohtuullisena haja-asutusalueilla nyt asuville."

Vastaehdotus:

Timo Pyhälähti: Kappaleen (7) "Tuoton kohdentaminen" loppuun lisättäisiin seuraava virke:

"On selvittävä miten kilometriverojärjestelmä ja pääkaupunkiseudun lippujärjestelmät voisivat parhaiten tukea toisiaan teknisesti ja taloudellisesti siten, että tehokkaalle joukkoliikenteelle otollisella alueella perinteistä joukkoliikennettä ja erilaisia kutsuliikennejärjestelyitä voitaisiin käytännössä tarjota esim. työelämän vaatimaan palvelutasoon yltäen."

Kannattajat: Matti Niemi

1 äänestys

JAA-ehdotus: Poistetaan kappale 3.

Ei-ehdotus: Lisätään kappaleen (3) perään uusi lause: "Uuden verojärjestelmän sosioekonomiset ja tulonjaolliset vaikutukset sekä vaikutukset valtion ja kuntien verokertymään on selvittävä tarkkaan ennen veron käyttöönottoa".

Jaa-äännet: 2

Timo Latikka, Hanna Lähteenmäki

Ei-äännet: 7

Joona Haavisto, Matti Niemi, Sirpa Norvio, Tuula Palaste-Eerola, Timo Pyhälähti, Leo Stranius, Anita Vihervaara

Tyhjä: 0

Poissa: 0

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään kappaleen (4) "Valtakunnallinen kilometriverojärjestelmä on polttoaineen verotuksen kiristämistä parempi vaihtoehto, koska systeemissä olisi mahdollista vaihdella hintaa tarpeen mukaan huomioiden kulloisetkin sekä alueelliset liikenne- ja ympäristöpoliittiset tavoitteet." loppuun seuraava lisäys: "Yhteiskuntarakenteen hajautumiskehityksen ja siitä seuraavan henkilöautoilla suoritettavien päivittäisten työmatkojen pituuden kasvun hillitsemiseksi on tärkeää, että maksun taso on kaikkialla kohtuullinen ja ohjaava. Yhteiskuntarakenteen hajautumista ei pidä tukea vapauttamalla joidenkin alueiden asukkaita kokonaan kilometriveroista, joilla korvataan nykyistä verotusta. Se ei myöskään olisi taajaan



28.04.2014

Kaj/1

asutuilla alueilla asuville oikeudenmukaista. Toisaalta koko maassa samansuuruisena kerättävä maksu ei olisi käytännössä toimintaa ohjaava vaikkapa pääkaupunkiseudulla, mikäli sen halutaan pysyvän kohtuullisena haja-asutusalueilla nyt asuville."

Jaa-äännet: 1
Timo Latikka

Ei-äännet: 8
Joonas Haavisto, Hanna Lähteenmäki, Matti Niemi, Sirpa Norvio, Tuula Palaste-Eerola, Timo Pyhälä, Leo Stranius, Anita Vihervaara

Tyhjä: 0

Poissa: 0

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan
EI-ehdotus: Kappaleen (7) "Tuoton kohdentaminen" loppuun lisättäisiin seuraava virke:

"On selvítettävä miten kilometriverojärjestelmä ja pääkaupunkiseudun lippujärjestelmät voisivat parhaiten tukea toisiaan teknisesti ja taloudellisesti siten, että tehokkaalle joukkoliikenteelle otollisella alueella perinteistä joukkoliikennettä ja erilaisia kutsuliikennejärjestelyitä voitaisiin käytännössä tarjota esim. työelämän vaatimaan palvelutasoon yltäen."

Jaa-äännet: 0

Ei-äännet: 9
Joonas Haavisto, Timo Latikka, Hanna Lähteenmäki, Matti Niemi, Sirpa Norvio, Tuula Palaste-Eerola, Timo Pyhälä, Leo Stranius, Anita Vihervaara

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Suvi Haaparanta, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 32061
suvi.haaparanta(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 25.03.2014 § 83



28.04.2014

Kaj/1

HEL 2014-002554 T 08 00 00

Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon.

Lausunto

Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä selvittänyt työryhmä on tuottanut erittäin monipuolisen aineiston siitä, minkälaisia vaikutuksia autoilun verotuksen muuttamisella kokonaan käytön mukaiseksi olisi. Muutos tarkoittaisi kiinteiden verojen (autovero ja ajoneuvovero) muuttamista kilometriveroksi. Raportti antaa hyvät edellytykset liikenteen verotuksen uudistamismahdollisuuksien arviointiin.

Kilometriverso olisi hyvä keino valtion liikennepolitiikan tuottavuuden lisäämiseksi. Kilometriverso ei olisi veron keräämisestä aiheutuville kustannuksiltaan yhtä tehokas kuin nykyinen veromalli. Kilometriverso olisi kuitenkin nykyistä verojärjestelmää merkittävästi monipuolisempi työkalu, jolla liikenne- ja ympäristöpoliittisia tavoitteita voitaisiin toteuttaa huomattavasti paremmin kuin nykymallilla. Valtion liikennepolitiikkaan aiheuttaa nykyisin mittavaa tehottomuutta se, että valtion usein fiskaalisten tavoitteiden perusteella asettamat liikenteen kiinteät verot ohjaavat eri suuntaan kuin valtion liikennepolitiikan tavoitteet ja niiden perusteella määritetyt liikennepolitiikan toimet. Kilometriverson avulla valtion liikennepolitiikan vaikuttavuutta voitaisiin olennaisesti parantaa, sillä kilometriverso mahdollistaisi eri toimenpiteiden vaikutusten yhdensuuntaistamisen.

Selvityksen liikenteelliset vaikutustarkastelut on tehty valtakunnallisilla strategisilla liikennemalleilla. Mallit antavat hyvän kuvan vaikutusten suunnista ja suuruusluokista valtakunnallisella tasolla, jos kerättävä kokonaisveromäärä kilometriverson myötä säilyy nykyisellään. Kilometriverso nostaisi valtakunnallisesti joukkoliikenteen henkilösuoritetta yli 30 %:lla ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta 4-5 %-yksikköä. Vastaavasti autoliikenteen henkilösuorite vähenisi noin 1 %:lla ja kulkumuoto-osuus 4-5 %-yksiköllä. Myös päästö- ja onnettomuuskustannukset alenisivat. Lähimainkaan näin suuria vaikutuksia ei valtakunnallisella tasolla ole saavutettavissa millään muilla viime vuosina tutkituilla liikennesuunnittelun tai liikennepolitiikan keinoilla. Vaikutuksia kaupunkiseuduille ei ole selvityksessä vastaavalla tavalla tutkittu, mutta voidaan sanoa, että vaikutukset olisivat samansuuntaisia mutta pienempiä. Käyttöön perustuva verotus on kiinteää verotusta selkeästi tehokkaampi tapa varmistaa liikenneverkon kapasiteetin tehokas käyttö sekä liikenteen turvallisuus ja ympäristötavoitteiden toteutuminen.



Edellä mainitut kilometriveron vaikutukset tukisivat hyvin myös Helsingin liikennepoliittisia tavoitteita. Helsingin kaupungin strategiaohjelmassa on asetettu haasteellinen tavoite kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi. Myös liikenneturvallisuus- ja ympäristötavoitteet ovat kaupungille tärkeitä.

Liikenteen verotuksen tulisi olla tasa-arvoista ja samanlaista eri puolilla Suomea, niin maaseudulla kuin kaupunkiseuduilla. Liikenteen hinnoittelulla ei tule luoda yhdyskuntarakennetta hajauttavia kannustimia. Jos liikenteen verotus maaseudulla olisi kaupunkiseutuja alhaisempaa, kannustaisi tämä muuten tasavertaisessa tilanteessa asumaan maaseudulla kaupungin sijasta. Tällä olisi mm. yhdyskuntarakenteeseen, energiankulutukseen ja liikenteen päästöihin kielteisiä vaikutuksia. Liikenteen kilometriverotusta ei tulekaan hinnoitella maaseudulle kaupunkiseutuja edullisemmaksi ja tällä lailla synnyttää tulonsiirtoa kaupungeista haja-asutusalueille. Mahdolliset yhteiskunnan aluepoliittiset toimet tulee tehdä läpinäkyvästi muualla kuin liikenteen verotuksen saralla. Autoilun verotusta ei tule kytkeä osaksi aluepolitiikkaa.

Liikenteen hinnoittelussa tulee kuitenkin varautua siihen, että alueellisia maksuja joskus tulevaisuudessa voidaan ottaa käyttöön. Helsingin seudulla tämä voi tarkoittaa esimerkiksi autoilijoilta perittävää sujuvuus-, ruuhka- tai palvelumaksua, joka voi vaihdella ajoneuvon sijainnin, kellonajan, ajoneuvon päästöjen tai muiden ominaisuuksien tms. perusteella. Tällaisesta hinnoittelusta päättäminen tulisi tapahtua kaupunkiseudun toimesta ja kerättävät tulot tulee olla käytettävissä sillä alueella, mistä ne kerätäänkin. Valtakunnalliseen tienkäyttömaksuun liittyen tärkeää on, että sen teknologia tietojen keräämiseen ja maksamiseen liittyen on sellainen, että kaupunkiseudut voivat tarvittaessa hyödyntää samaa järjestelmää alueellisten maksujen keräämiseen eikä erillisiä järjestelmiä ole tarpeen hankkia.

Jos edellä mainituista näkökulmista huolimatta valtakunnallinen henkilöautojen kilometrivero toteutetaan niin, että Helsingin seudulta kerättävä nykyinen verotustaso ylitetään, tulee sitä varten laadittavassa lainsäädännössä varmistaa nykyisen verotustason ylittävän tuoton käyttäminen kokonaisuudessaan Helsingin seudun liikennejärjestelmän investointien, ylläpidon ja hoidon rahoituksen lisäämiseen.

Digitalisoiutumiskehitys vaikuttaa olennaisesti myös liikkumiseen ja liikenteeseen. Esimerkkejä tästä ovat verkkokaupan kasvun edesauttama logistiikan nopea kehittyminen sekä sosiaalisen median vaikutus tapahtumien järjestämiseen ja markkinointiin. Käyttäjät ovat valmiita hyödyntämään ja myös tuottamaan ajantasaista informaatiota



omissa liikkumisvalinnoissaan. Älyliikenteen kehittyvät palvelut ja järjestelmät perustuvat kasvavassa määrin ajantasaisiin liikennetietoihin. Helsinginkin liikennejärjestelmä on jo suhteellisen lyhyellä aikavälillä muuttumassa ajantasaista informaatiota tuottavaksi ja entistä vuorovaikutteisemmaksi. Tämä kehitys luo hyvän pohjan uusille palveluille. Kaupungin roolina on toimia mahdollistajana palvelujen ja järjestelmien kehityksessä.

Palvelutarjonnassa tulee nykyisten liikkumisen tapojen kehittämisen ohella panostaa uusien palvelumallien mahdollistamiseen. Liikenne- ja viestintäministeriönkin voimakkaasti esiin nostama Mobility as a Service -malli (MaaS, liikkuminen palveluna), jossa asiakas saa yhden kaupallisen operaattorin kautta kaikki liikkumiseen liittyvät palvelunsa kattaen niin eri liikennemuodoilla liikkumisen, niihin liittyvän informaation kuin maksamisen, on merkittävimpiä potentiaalisista tulevaisuuden ratkaisuksista, joilla Helsinginkin liikenteen haasteita voitaisiin ratkaista. Helsinki on valmis osallistumaan älyliikenteeseen liittyvien ratkaisujen kehittämiseen ja mahdollistamiseen yhteistyössä muiden viranomaistoimijoiden kanssa. Helsinki toimii aktiivisesti palvelumarkkinoiden kehittymisen hyväksi ja pitää olennaisena, että yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa määritetään kaupungin ja koko julkisen sektorin tarkoituksenmukainen rooli.

Tienkäyttömaksuihin ja muihin liikenteen sähköisiin palveluihin liittyen on jatkossa tärkeää määritellä viranomaisten ja kaupallisten toimijoiden työnjako ja selvittää mm. tietosuojaan ja hallintoon liittyvät kysymykset. Helsinki on avoin syventämään yhteistyötä mm. edellä mainituissa aiheissa.

Käsittely

25.03.2014 Ehdotuksen mukaan

Vastaehdotus:

Eija Loukoila: Kohta 6 / Muutos:

Ensimmäinen virke muotoon: Liikenteen verotuksen tulee olla tasa-arvoista eri puolilla Suomea. Muuten kappale poistetaan.

Perustelut: Tasa-arvo perustuu useisiin tekijöihin. Nämä tasa-arvomittarit tulee laatia etäisyyksien (esim. peruspalvelujen saatavuus), joukkoliikennemahdollisuuksien, tarpeen jne. mukaan.

Vastakkainasettelu kaupunki vs. maaseutu ei ole Helsingin asia, siksi lausunnon tämä kohta tulee poistaa.

Kannattajat: Hennariikka Andersson

1 äänestys



28.04.2014

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan
EI-ehdotus: Kohta 6 / Muutos:
Ensimmäinen virke muotoon: Liikenteen verotuksen tulee olla tasa-
arvoista eri puolilla Suomea. Muuten kappale poistetaan.

Perustelut: Tasa-arvo perustuu useisiin tekijöihin. Nämä tasa-
arvomittarit tulee laatia etäisyyksien (esim. peruspalvelujen saatavuus),
joukkoliikennemahdollisuuksien, tarpeen jne. mukaan.
Vastakkainasettelu kaupunki vs. maaseutu ei ole Helsingin asia, siksi
lausunnon tämä kohta tulee poistaa.

Jaa-äännet: 5

Jape Lovén, Matti Niiranen, Tom Packalén, Elina Palmroth-Leino, Outi
Silfverberg

Ei-äännet: 3

Hennariikka Andersson, Eija Loukoila, Osmo Soininvaara

Tyhjä: 0

Poissa: 1

Heta Välimäki

Esittelijän ehdotus voitti äänin 5 -3, poissa 1.

Eija Loukola ilmoitti seuraavan sisältöisen eriävän mielipiteen: Kohta 6
/ Muutos:

Ensimmäinen virke muotoon: Liikenteen verotuksen tulee olla tasa-
arvoista eri puolilla Suomea.
Muuten kappale poistetaan.

Perustelut: Tasa-arvo perustuu useisiin tekijöihin. Nämä tasa-
arvomittarit tulee laatia etäisyyksien (esim. peruspalvelujen saatavuus),
joukkoliikennemahdollisuuksien, tarpeen jne. mukaan.
Vastakkainasettelu kaupunki vs. maaseutu ei ole Helsingin asia, siksi
lausunnon tämä kohta tulee poistaa.

18.03.2014 Pöydälle

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Ville Lehmuskoski, liikennesuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 37079
ville.lehmuskoski(a)hel.fi



28.04.2014

Kaj/1

Mikko Lehtonen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37117
mikko.j.lehtonen(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 18.03.2014 § 124

HEL 2014-002554 T 08 00 00

Lausunto

Yleisten töiden lautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä selvittänyt työryhmä on tuottanut monipuolisen selvityksen niistä mahdollisuuksista ja vaikutuksista, jotka liittyvät autoilun kiinteän verotuksen muuttamiseen kokonaan käytön mukaiseksi kilometriveroksi. Raportti antaa hyvät edellytykset liikenteen verotuksen uudistamismahdollisuuksien arviointiin työryhmän toimeksiannon näkökulmasta.

Työryhmän suositus liittää liikennepoliittisten tavoitteiden toteuttaminen osaksi autoilun verotuksen päämääriä on perusteltu. Tieliikenteen jatkuvasta kasvusta aiheutuvat liikennehaitat ja kiristyvät ympäristötavoitteet edellyttävät nykyistä vaikuttavampaa liikennepoliittikkaa. Tähän tarkoitukseen taloudellinen ohjaus on tehokas väline.

Kilometriverso olisi hyvä keino valtion liikennepoliittikan vaikuttavuuden lisäämiseksi. Sen avulla voidaan saavuttaa haluttuja liikenne- ja ympäristöpoliittisia tavoitteita huomattavasti nykyistä paremmin, koska kilometriverso mahdollistaisi eri toimenpiteiden vaikutusten yhdensuuntaistamisen. Nykyinen autoilun verotus, jota ohjaa ensi sijassa tavoitellun verokertymän varmistaminen, ei johdonmukaisesti tue liikennepoliittikan tavoitteita.

Kilometriverson käyttöönotto toisi mukanaan jatkuvan liikenteen seurantajärjestelmän, joka saattaa vaarantaa yksilöiden yksityisyyden suojan. Tämän järjestelmän mahdollisessa jatkokehittämisessä on erityisen keskeistä määrittellä viranomaisten ja kaupallisten toimijoiden työnjako ja toimintatavat siten, etteivät yksilöiden tietosuoja- ja vastaavat oikeudet vaarannu.

Selvityksen liikenteellisten vaikutustarkastelujen mukaan verokertymältään samansuuruinen kilometriverso nostaisi valtakunnallisesti joukkoliikenteen henkilösuoritetta yli 30 %:lla ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta 4-5 %-yksikköä. Vastaavasti autoliikenteen henkilösuorite vähenisi noin 1 %:lla ja kulkumuoto-osuus 4-5 %-yksiköllä. Myös liikenteen päästö- ja onnettomuuskustannukset



alenisivat selvästi. Kaupunkiseuduilla liikenteelliset vaikutukset on arvioitu samansuuntaisiksi. Kokonaan ajoneuvon käyttöön perustuva verotus olisi siten kiinteää verotusta selvästi tehokkaampi tapa varmistaa liikenneverkon kapasiteetin tehokas käyttö sekä liikenteen turvallisuus- ja ympäristötavoitteiden toteutuminen.

Edellä mainitut kilometriveron vaikutukset tukisivat hyvin myös Helsingin liikennepoliittisia tavoitteita. Helsingin kaupungin strategiaohjelmassa on asetettu haasteellinen tavoite kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi. Myös liikenneturvallisuus- ja ympäristötavoitteet ovat kaupungille tärkeitä.

Työryhmän raportissa arvioidaan esimerkinomaisesti myös alueellisesti porrastettuja kilometriveromalleja ottamatta niihin sen enempää kantaa. Lähtökohtaisesti liikenteen verotuksesta ei tule pyrkiä tekemään aluepolitiikan välinettä, joka johtaa hajaantuneeseen, lisäinvestointeja vaativaan yhdyskuntarakenteeseen ja sen myötä kasvavaan energiankulutukseen ja liikenteen päästöihin. Mahdolliset yhteiskunnan aluepoliittiset tasapainotukset tulee tehdä läpinäkyvästi muutoin kuin liikenteen verotuksen keinoin. Liikenteen verotus ylittää nykyisellään noin 7 kertaa tienpidon rahoituksen. Mahdollisen alueellisen porrastuksen sijasta tulisikin varmistaa nykyistä paremmin liikenteen verotuottojen tasapuolinen kohdentaminen liikennesuoritteiden perusteella.

Digitalisointumiskehitys vaikuttaa olennaisesti myös liikkumiseen ja liikenteeseen kuten muillakin yhteiskunnan osa-alueilla. Helsingin liikennejärjestelmä on jo suhteellisen lyhyellä aikavälillä muuttumassa ajantasaista informaatiota tuottavaksi ja entistä vuorovaikutteisemmaksi. Tämä kehitys luo hyvän pohjan uusille älykkäille liikenteen palveluille, joille on huomattavan paljon tarvetta erityisesti Helsingin seudun liikennejärjestelmässä. Helsinki on osaltaan valmis osallistumaan älyliikenteeseen liittyvien ratkaisujen kehittämiseen ja mahdollistamiseen yhteistyössä muiden osapuolten kanssa.

Työryhmä asettaa huomattavia odotuksia liikenteen verotusjärjestelmän positiivisille vaikutuksille älyliikenteen liiketoimintamahdollisuuksien syntymisessä. Näkökulma on positiivinen, mutta kuitenkin ei voida lähteä siitä, että liikenteen verotuksen uudistamisen perusteena on uuden liiketoiminnan syntyminen.

Työryhmä toteaa raportissaan, että liikenteen verotuksen kustannukset nousisivat uuteen järjestelmään siirtymisen myötä. Järjestelmän jatkotutkimuksessa on tarpeen arvioida kustannusvaikutuksia



28.04.2014

Kaj/1

tarkemmin. Samoin järjestelmän tekniseen toteutukseen liittyvät riskit tulee selvittää yksityiskohtaisesti ennen mahdollista käyttöönottoa koskevia päätöksiä.

Esittelijä

osastopäällikkö
Osmo Torvinen

Lisätiedot

Osmo Torvinen, osastopäällikkö, puhelin: 310 38537
osmo.torvinen(a)hel.fi



05.05.2014

Kaj/4

Ilmoitusasia 4

§ 532

V 21.5.2014, Kaartinkaupungin katu- ja katuaukioalueiden a-b-c-d alueella -8 tason yläpuolista tilaa koskevan asemakaavan muuttaminen (nro 12165, Erottajan katuaukio)

HEL 2012-006973 T 10 03 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginvaltuusto päättäisi seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä 3. kaupunginosan (Kaartinkaupunki) katu- ja katuaukioalueiden a-b-c-d alueella -8 tason yläpuolista tilaa koskevan asemakaavan muutosehdotuksen 21.5.2013 päivätyn ja 1.4.2014 muutetun piirustuksen nro 12165 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein.

Käsittely

Esittelijä muutti esitystään jäsen Rantalan vastaehdotuksen mukaisesti.

Vastaehdotus:

Marcus Rantala: lisäys 4kpl jälkeen:

Alueen jatkosuunnittelu, mukaan lukien katusuunnitelma, tehdään yhteistyössä Ruotsalaisen teatterin kanssa. On varmistettava, että teatteritoiminnan tarpeet otetaan huomioon.

Kannattaja: Lasse Männistö

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi
Suvi Rämö, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 36045
suvi.ramo(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12165 kartta, päivätty 21.5.2013, muutettu 1.4.2014
- 2 Tehdyt muutokset
- 3 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12165 selostus, päivätty 21.5.2013, muutettu 1.4.2014, päivitetty Kslk:n 1.4.2014 päätöksen



- 4 mukaiseksi
4 Havainnekuva 1.4.2014
5 Vuorovaikutusraportti 21.5.2013, täydennetty 1.4.2014
6 Osa päätöshistoriaa
7 Osa päätöshistoriaa (allekirjoituksin)

Otteet

Ote

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Otteen liitteet

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen
Esitysteksti
Liite 1
Liite 2
Liite 3
Liite 5
Liite 7

Ilmatieteenlaitos
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
Helen Sähköverkko Oy

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginvaltuusto päättäisi seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä 3. kaupunginosan (Kaartinkaupunki) katu- ja katuaukioalueiden a-b-c-d alueella -8 tason yläpuolista tilaa koskevan asemakaavan muutosehdotuksen 21.5.2013 päivätyn ja 1.4.2014 muutetun piirustuksen nro 12165 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein.

Tiivistelmä

Alue sijaitsee Esplanadin puiston länsipäässä Ruotsalaisen teatterin edustalla. Kaava-alueeseen kuuluvat Erottaja ja sitä ympärivät Mannerheimintien sekä Pohjois- ja Eteläesplanadin katualueet.

Tarkistettu asemakaavan muutosehdotus mahdollistaa Erottajan katutilan muuttamisen katuaukioksi. Kaava-alue on merkitty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja kaupunkikuvan kannalta arvokkaaksi ympäristökokonaisuudeksi. Kaava-alue liitetään osaksi kävelykeskustaa ja Esplanadin kaupunkitilaa. Mannerheimintien keskiosan ja reunavyöhykkeen sekä Pohjoisesplanadin puurivit säilytetään. Jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä parannetaan. Linja-



autoliikenteen päätepysäkit poistuvat aukiolta. Käytöstä poistunut Stockmannin ajoramppi puretaan. Mannerheimintielle tulee uusi suojatie Erottajalta Bulevardille.

Aukio muuttuu autottomaksi oleskelu- ja jalankulkualueeksi sekä kaupunkitapahtumien alueeksi, johon saa sijoittaa kioskin (enintään 70 m²) ja ulkotarjoilualueen.

Erottajan katuaukion rakentaminen aiheuttaa yhdyskuntataloudellisia kustannuksia kaupungille. Suunnitelman kustannusennuste on 2,5 milj. euroa.

Esittelijän perustelut

Helsingin Yleiskaava 2002:ssa alue on puistoaluetta ja kävelykeskusta- aluetta. Alue on määritelty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi. Maan-alaisessa yleiskaavassa on suunniteltu metrotunneli Erottajan aukion alapuolelle tasolle -25. Nyt laadittu asemakaavan muutos on yleiskaavan mukainen.

Alueella on voimassa olevissa asemakaavoissa nro 461, nro 463, nro 1529, nro 5790 ja nro 6632 kaava-alue on katualuetta.

Erottajan maanalaisen pysäköintiluolan voimassa oleva maanalainen asemakaava nro 10814 ulottuu kaava-alueen eteläosan alle tason -8 alapuolelle.

Erottaja sisältyy valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (Museoviraston RKY-inventointi 2009, Esplanadi - Bulevardi).

Kaupunki omistaa alueella olevat katualueet. Erottajalla olevan ajorampin ja maanalaisen väestönsuojatilan omistaa Stockmann Oyj Abp. Rampin kyljessä olevan maanalaisen sähkönsyöttöaseman omistaa HKL-liikelaitos. Sen ylläpidosta ja huollosta vastaa Helsingin Energia -liikelaitos ja Helen Sähköverkko Oy.

Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Kaavoitustyö on käynnistetty kaupungin aloitteesta.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti.

Asemakaavaluonnoksen nähtävilläolo-vaiheessa on jätetty kaksi kirjallista mielipidettä, jotka koskivat Stockmannin entisen pysäköintilaitoksen ajoluiskaa, väestönsuojaa sekä sen kyljessä



sijaitsevaa raitiotiesähkön syöttöasemaa. Mielenpito on otettu huomioon asemakaava-aluetta koskevilta osiltaan.

Asemakaavan muutosehdotus on ollut julkisesti nähtävillä 2.8.–2.9.2013.

Ehdotuksesta on tehty yksi muistutus. Ehdotuksesta ovat antaneet lausuntonsa Helsingin Energia -liikelaitos ja Helen Sähköverkko Oy, liikennelaitos-liikelaitos, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä, Ilmatieteen laitos, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, ympäristökeskus, kaupunginmuseon johtokunta, kiinteistövirasto, rakennusvalvontavirasto ja sen kaupunkikuvaneuvottelukunta, yleisten töiden lautakunta ja pelastuslautakunta.

Muistutus

Garantiföreningen för Svenska Teatern rf, Stiftelsen för Svenska Teatern i Helsingfors rs, Nya Teaterhus-Aktiebolaget i Helsingfors esittävät muistutuksessaan, että Svenska Teatern tarvitsee lisää linja-auto-, taksi- ja invapaikkoja sekä nykyistä laajemmat ajoneuvoliikenteen tilat aukiolle palvelemaan teatterin huoltoliikennettä.

Asemakaavan muutosehdotusta ei ole muistutuksen johdosta muutettu. Erottajan aukion asemakaavanmuutoksen ensisijaisena tavoitteena on aukion kehittäminen autottomana oleskelu- ja jalankulkualueena. Teatterikiinteistöön liittyvät saatto- ja huoltoliikenteen tarpeet on otettu huomioon Ruotsalaisen teatterin ja sen ympäristön asemakaavassa nro 11887 sekä Erottajan liikennesuunnitelmassa. Saattoliikennepaikkojen lisääminen on ristiriidassa kaavan päätavoitteen ja aukiolle suunniteltujen muiden toimintojen kanssa. Teatterin saattoliikenteen järjestelyjä on tarkoituksenmukaista tarkastella lähemmin Erottajan aukion ja sen lähiympäristön jatkosuunnittelussa, jolloin eri toimintoille varattavat alueet yksityiskohtaisemmin määritellään.

Lausunnot

Viranomaisten kannanotot kohdistuivat aukion puurivien ja puuryhmän säilyttämisen perusteisiin, ohjeellisen tarjoilukioskin kokoon, kioskiin sisällytettävien toimintojen määrään ja teknisiin yhteyksiin, pyöräpysäköintipaikkojen merkitsemiseen aukiolle sekä aukion jäsentelyyn ja toiminnallisiin rajauksiin. Lisäksi esitettiin aukion historiallisen arvon korostamista kaavamääräyksissä.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus katsoo, että asemakaavan muutos huomioi hyvin arvokkaan kulttuuriympäristön



sekä mahdollistaa hyvän ja viihtyisän kaupunkiympäristön muotoutumisen.

Kaupunginmuseon johtokunta, rakennusvalvontavirasto ja yleisten töiden lautakunta esittävät, että asemakaavamääräyksissä ja jatkosuunnittelussa tulee korostaa ensisijaisesti alueen historiallista merkitystä kaupunkikuvallisen arvon edellä. Aukion uudehkon puurivin erillinen historialliseen arvoon perustuva säilytysmääräys tulee poistaa. Kaupunginmuseon johtokunta esittää lisäksi, että kaavaan tulee lisätä ympäristöhistoriallisen selvityksen laatimista edellyttävä kaavamääräys.

Kiinteistövirasto, rakennusvalvontavirasto, kaupunkikuvaneuvottelukunta ja yleisten töiden lautakunta esittävät tutkittavaksi tarjoilukioskin enimmäiskoon kasvattamista 30–40 m²:een, mikä on usein toimijoiden tarvitsema pinta-ala vastaavissa hankkeissa. Tilan pitäisi olla suurempi, jos sähkönsyöttöaseman yhteydet ja ilmanvaihto sijoitetaan kioskin yhteyteen.

Rakennusvalvontavirasto, sen kaupunkikuvaneuvottelukunta ja yleisten töiden lautakunta esittävät lisättäväksi määräyksen siitä, että tarjoilukioskiin saa sijoittaa matkailuneuvonnan palvelupisteen ja siihen tulee sijoittaa yleisö-wc -tilat sekä määräyksen aukion selkeyttämisestä toiminnallisesti ja tilallisesti.

Pelastuslautakunta toteaa, että Stockmannin väestönsuojan sortumankestävä hätäpoistumisreitti ja poikkeusolojen ilmanvaihto tulee olla mahdollista toteuttaa muutosalueella jatkossakin.

Huoltoreitin mitoituksessa Ruotsalaisen teatterin eteläsivulle tulee huomioida pelastusajoneuvon ajomahdollisuus.

Muissa lausunnoissa ei ollut huomautettavaa.

Asemakaavan muutosehdotusta on lausuntojen johdosta muutettu siten, että aukion puurivien ja puuryhmän merkinnät on tarkistettu, ohjeellisen tarjoilukioskin kokoa on kasvatettu 70 m²:iin ja kioskiin sisällytettävien toimintojen määrää ja teknisiä yhteyksiä on tarkennettu. Pyöräpysäköinnille on osoitettu kaksi ohjeellista aukion osaa ja aukion jäsentelyä ja toiminnallisia rajauksia on tarkistettu. Lisäksi kaavamääräyksiä on tarkistettu painottamalla aukion kulttuurihistoriallista arvoa kaupunkikuvallisen merkityksen edelle.

Muutokset ilmenevät tarkemmin kaavaselostuksesta ja liitteestä "Tehdyt muutokset".

Muutoksista on neuvoteltu asianomaisten hallintokuntien kanssa.



Muilta lausunnoissa esitetyiltä osin ehdotusta ei ole katsottu olevan tarpeen muuttaa. Asemakaavassa on osoitettu vain alueen pääkäyttötarkoitusten asemakaavatasoiset tilavaraukset ja rajaukset siten, että rakennusviraston katusuunnittelussa on mahdollisimman suuri liikkumavara. Asemakaavamääräykset vesiaiheesta ja taideteoksesta perustuvat käytyyn vuorovaikutukseen ja alueen käyttöhistoriaan. Erillisten kioskien kieltäminen on myös perusteltua, jotta alue säilyi kaupunkikuvallisesti korkeatasoisena.

Pelastusajoneuvon ajomahdollisuus on ratkaistu Ruotsalaisen teatterin ja sen ympäristön asemakaavassa nro 11887 sekä Erottajan liikennesuunnitelmassa. Väestönsuojan poikkeusolojen ilmanvaihtojärjestelyjen osalta tilanne on alkuperäisten suunnitelmien mukainen. Maanalaisen väestönsuojan ja sähkönsyöttöaseman kulkuyhteydet sekä sähkönsyöttöaseman ilmanvaihtojärjestelyt esitetään sijoitettavaksi kioskirakennuksen yhteyteen.

Vuorovaikutusraportissa esitetään tiivistelmät muistutuksesta ja lausunnoista sekä niiden vastineet laajemmin.

Muut tehdyt muutokset

Kaavakarttaan ja kaavaselostukseen on tehty joitakin teknisluonteisia tarkistuksia, jotka eivät muuta kaavaehdotuksen sisältöä. Asemakaavamääräysten jäsentelyä on muutettu. Vastaavat jäsentelyyn liittyvät muutokset on siirretty selostukseen.

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

Päätösehdotus on kaupunkisuunnittelulautakunnan esityksen mukainen.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi
Suvi Rämö, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 36045
suvi.ramo(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12165 kartta, päivätty 21.5.2013, muutettu 1.4.2014
- 2 Tehdyt muutokset
- 3 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12165 selostus, päivätty 21.5.2013, muutettu 1.4.2014, päivitetty Kslk:n 1.4.2014 päätöksen



- 4 mukaiseksi
Havainnekuva 1.4.2014
5 Vuorovaikutusraportti 21.5.2013, täydennetty 1.4.2014
6 Osa päätöshistoriaa
7 Osa päätöshistoriaa (allekirjoituksin)

Oheismateriaali

- 1 Ilmakuva

Otteet

Ote

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Ilmatieteenlaitos
Helsingin seudun
ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
Helen Sähköverkko Oy

Otteen liitteet

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen
Esitysteksti
Liite 1
Liite 2
Liite 3
Liite 5
Liite 7

Tiedoksi

Kaupunkisuunnittelulautakunta
Kiinteistölautakunta
Rakennuslautakunta
Yleisten töiden lautakunta
Kaupunginmuseon johtokunta
Rakennusvalvontavirasto
Ympäristökeskus
Helsingin Energia -liikelaitos
Liikennelaitos -liikelaitos (HKL)

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 28.04.2014 § 508

HEL 2012-006973 T 10 03 03

Päätös



05.05.2014

Kaj/4

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi
Suvi Rämö, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 36045
suvi.ramo(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 01.04.2014 § 91

HEL 2012-006973 T 10 03 03

Ksv 0888_6, Erottaja, karttaruutu G3 4918 T1

Esitys

Kaupunkisuunnittelulautakunta esitti kaupunginhallitukselle

- 21.5.2013 päivätyn ja 1.4.2014 muutetun 3. kaupunginosan (Kaartinkaupunki) katu- ja katuaukioalueita, a-b-c-d alueella -8 tason yläpuolista tilaa koskevan asemakaavan muutosehdotuksen nro 12165 hyväksymistä ja ettei tehty muistutus ja annetut lausunnot anna aiheita muihin toimenpiteisiin.
- ettei kaavan muutosehdotusta aseteta uudelleen nähtäville. Muutoksista on neuvoteltu asianomaisten hallintokuntien kanssa, joiden etua muutokset koskevat.

Lisäksi lautakunta päättää antaa kaupunkisuunnittelulautakunnan vuorovaikutusraportista ilmenevän vastauksen kaupungin perusteltuna kannanottona tehtyyn muistutukseen.

21.05.2013 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä

virastopäällikkö
Mikko Aho

Lisätiedot

Kajsa Lybeck, arkkitehti, puhelin: 310 37052
kajsa.lybeck(a)hel.fi
Anne Karppinen, arkkitehti, puhelin: 310 37200
anne.karppinen(a)hel.fi
Pekka Nikulainen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37122
pekka.nikulainen(a)hel.fi

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



Kaupunginmuseon johtokunta 24.09.2013 § 68

HEL 2012-006973 T 10 03 03

Päätös

Kaupunginmuseon johtokunta päätti antaa seuraavan lausunnon Erottajanaukion asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12165.

Asemakaavan muutoksen tarkoituksena on mahdollistaa Erottajan katutilan muuttaminen katuaukioksi. Kaupunginmuseo on lausunut aiemmin Ruotsalaisen teatterin, Erottajan, Teatteriesplanadin ja ympärillä olevien katualueiden asemakaavan muutosluonnoksesta (7.4.2009). Tuolloin asemakaavan muutosalue oli erilaajuinen kuin nyt lausunnolla oleva Erottajanaukion asemakaava-alue. Kaava-alue käsitti aiemmin Ruotsalaisen teatterin kiinteistön ja osan Esplanadipuistoa. Museon lausunto koski siis osittain asioita, joita nyt esillä olevassa kaavaehdotuksessa ei enää ole. Erottajanaukiota koskien museo katsoi lausunnossaan 2009, että aukiota tulisi laatia historiallinen selvitys ennen aukion yksityiskohtaisempaa suunnittelua.

Erottaja on suunniteltu alun perin 1800-luvun alussa asemakaavalliseksi saumakohtaksi ja kaupungin eri koordinaatistojen yhdistäjäksi. Vuoden 1814 kaavaluonnoksessa Erottaja esiintyi puurivien reunustamana kolmiotona. Puurivejä ei kuitenkaan koskaan istutettu eikä niitä myöhemmissä suunnitelmissa enää esitetty. Erottajasta muodostui kuitenkin kaupunkikuvallisesti tärkeä, avoimena pysynyt aukio. Erottaja on luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY 2009) osana Esplanadi – Bulevardi -kokonaisuutta, näiden kahden puistokadun yhdistäjänä ja merkittävänä kaupunkirakenteen nivelkohtana.

Kaupunginmuseon johtokunta katsoo, että asemakaavan muutosehdotuksesta ei välity tarpeeksi alueen historiallisten arvojen huomioonottaminen. Koska aluetta koskevaa historiallista selvitystä ei ole laadittu kaavatyön taustaksi, katsoo museon johtokunta, että se tulee laatia ennen alueen yleissuunnittelua. Vaatimus tulee erikseen merkitä asemakaavakarttaan, esimerkiksi lisäyksenä:

”Katuaukiokokonaisuudesta tulee laatia julkisen tilan yleissuunnitelma sekä sen osana julkisen tilan valaistuksen kokonaisuunnitelma. Suunnitelmia varten on laadittava ympäristöhistoriallinen selvitys.” Yleissuunnittelussa tulee ottaa huomioon alueen historialliset arvot, säilyneet tai palautettavat ominaispiirteet, rakenteet ja materiaalit laaditun historiaselvityksen pohjalta.



Kaupunginmuseon johtokunta katsoo myös, että kaavamääräyksiin tulee tuoda Erottajan historiallinen merkitys alueen ensisijaisena arvona kaupunkikuvallisuuden sijaan. Kaupunkikuvallisuus on toki tärkeä visuaalinen ja kokemuksellinen arvo, mutta alueen todistusarvot ovat sen historiallisissa arvoissa: niin kaavoitushistorian, pääkaupungin rakentumisen kuin rakennushistoriallisten arvojen summana.

Asemakaavaan on merkitty Eteläesplanadin suuntainen kaksirivinen puukuja, joka määrätään säilytettäväksi historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokkaana puurivinä. Kuitenkaan puurivi ei ole historiallinen vaan nykyiset puut ovat verrattain nuoria eikä tällaista puuriviä ole ko. paikassa ollut esimerkiksi vanhojen valokuvien perusteella vaan aukio on ollut avoin. Johtokunta esittää, ettei puita esitetä kaavassa säilytettäväksi erillisellä kaavamääräyksellä.

Kaupunginmuseon johtokunta puoltaa kaavaehdotusta vain esitetyin muutoksin korjattuna.

Esittelijä

yksikön päällikkö
Anne Mäkinen

Lisätiedot

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

Yleisten töiden lautakunta 20.08.2013 § 325

HEL 2012-006973 T 10 03 03

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

Erottajan aukio on merkittävä liikenteen solmukohta ja kaupunkiaukio Helsingin keskustassa. Se on tärkeä keskeinen kaupunkitila, jonka rakennustaiteelliset, maisema-arkkitehtoniset ja teknistaloudelliset ratkaisut tulee tehdä huolellisesti yhteistyössä rakennusviraston kanssa. Asemakaavan laadinnan yhteydessä aukiolle ei luotu kokonaiskonseptia, vaan se laaditaan rakennusvirastossa kaavan saatua lainvoiman. Tästä syystä yleisten töiden lautakunnan mielestä ei ole tarkoituksenmukaista rajata aukion toimintoja ja tiloja liian tiukasti. Jatkosuunnittelulle on hyvä jättää liikkumavaraa ja ratkaisuvaihtoehtoja.

Kaavamuutosalueelle on merkitty kaupunkikuvallisesti tärkeä puuryhmä ja puurivejä, jotka on asemakaavamuutosehdotuksessa merkitty



säilytettäväksi. Mannerheimintiellä ja Esplanadeilla on ollut puurivit reunustamassa katutiloja. Pohjois-Esplanadin ja Mannerheimintien risteyksessä olevat puut on istutettu rakennusvirastossa 1980-luvun lopussa tehdyn suunnitelman mukaan. Koska aukion toiminnallista tarkastelua ei ole tehty riittävän laajasti ja yksittäisten puiden säilyttäminen historiallisista perusteista ei ole arvioitu riittävän kattavasti, tulee puiden sijainti merkitä asemakaavaan ohjeellisena tai maininnalla, että aukiolle on istutettava puita, joiden sommittelun periaatteet ja sijainti pohjautuvat aukion historiaan. Tämän vuoksi puita koskevia merkintöjä tulee vielä tarkistaa yhdessä rakennusviraston kanssa.

Aukion toimintojen mitoitusta tulee tarkistaa vielä kertaalleen, niin että se on toimivaa. Polkupyörien vuokrauspisteen laitteet ja muut pyöräpysäköintiratkaisut tulee mitoittaa aukiolle yhdessä istutusten, turisti-infopisteen ja kahvilakioskin kanssa.

Erottajan aukio on kiinnostava: sinne on myös esitetty kahvilaravintolaa kesäkausiksi. Tarjoilukioskin tila tulee mitoittaa aukiolle suunnitellun toiminnan vaatimusten mukaan. Asemakaavaehdotuksessa aukiolle merkitty kioskitila on nyt 15 neliometriä. Tämä on pienen katukioskin mitoitus. Tarjoilukioski ja kahvilaravintola tarvitsevat toimiakseen nykyvaatimusten mukaan huomattavasti enemmän tilaa. Myös Helsingin kaupungin matkailu- ja kongressitoimisto on kertonut, että aukiolle tarvitaan informaatiokioski turisteille. Tämä on tarkoituksen mukaista merkitä myös asemakaavaan pysyvänä kioskirakennuksena ja esimerkiksi kasvattamalla kahvilakioskin rakennusala. Aukiolle kaivataan myös yleisökäymälää, joka voisi sijaita samassa rakennuksessa yhdessä tarjoilukioskin ja turistien informaatiopisteen kanssa. Kaavamääräysten tulee yleisten töiden lautakunnan mielestä näiltä osin vastata todellista tilantarvetta ja tukea toimintaa.

Taideteoksen ja vesiaiheen sijoittamisen silleen erikseen asemakaavalla on tarpeetonta samoin kuin maininta siitä, että aukiolle ei saa rakentaa muita kioskeja. Erottajalle tulee osoittaa riittävästi rakennusala, jotta vältytään useammalta erilliseltä rakennelmalta ja pömpeliltä. Riskinä on, että aukioista muodostuu sekava ja siten huonosti toimiva, jos aukiolle tulevien toimintojen ja tarpeiden tilavaatimuksiin ei varauduta asemakaavavaiheessa.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä edellä esitetyn muutoksin.

Käsittely

20.08.2013 Ehdotuksen mukaan äänestyksin



05.05.2014

Kaj/4

Vastaehdotus:

Pörrö Sahlberg: Lausunnosta tulisi poistaa kappale (3) joka alkaa "Kaavamuuotosalueelle on merkitty kaupunkikuvallisesti tärkeä puuryhmä..." kokonaisuudessaan.

Kannattajat: Antti Möller

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lausunnosta tulisi poistaa kappale (3) joka alkaa "Kaavamuuotosalueelle on merkitty kaupunkikuvallisesti tärkeä puuryhmä..." kokonaisuudessaan.

Jaa-äännet: 5

Sini Korpinen, Maria Landén, Jarmo Nieminen, Henrik Nyholm, Dennis Pasterstein

Ei-äännet: 2

Antti Möller, Pörrö Sahlberg

Tyhjä: 1

Tuomo Valokainen

Poissa: 1

Tuula Hänninen

13.08.2013 Pöydälle

Esittelijä

kaupunginarkkitehti
Jukka Kauto

Lisätiedot

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

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

Kiinteistövirasto 1.8.2013

HEL 2012-006973 T 10 03 03

Kiinteistövirasto toteaa 3. kaupunginosan (Kaartinkaupunki) Erottajan katuaukion asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12165 seuraavaa:

Kaupunki omistaa alueella olevat katualueet. Erottajalla olevan ajorampin ja maanalaisen väestönsuojatilan omistaa Stockmann Oyj Abp, jolle alue on vuokrattu. Asemakaavaehdotuksen mukaan



ajoramppi puretaan, mistä johtuen vuokrasopimus joudutaan asemakaavamuutoksen voimaantultua irtisanomaan. Vuokrasopimuksen päättyessä ajorampin purkaminen ja siitä aiheutuvat kustannukset kuuluvat sopimuksen mukaan vuokralaiselle.

Asemakaavan muutos mahdollistaa enintään 15 m²:n tarjoilukioskirakennuksen ja siihen liittyvän ulkotarjoilualueen sijoittamisen alueelle. Kiinteistövirasto esittää tutkittavaksi mahdollisuutta tarjoilukioskirakennuksen enimmäiskoon kasvattamiseksi n. 30-40 m²:een, mikä on kiinteistöviraston kokemuksen mukaan usein toimijoiden tarvitsema pinta-ala vastaavissa hankkeissa. Kun otetaan lisäksi huomioon, että sähkönsyöttöaseman yhteydet ja ilmanvaihto tulee sijoittaa kioskin yhteyteen, suurempi tila varmistaisi tilan soveltuvuuden tarkoitukseensa. Asemakaavamuutoksen toteutusvaiheessa kiinteistövirasto järjestää luovutuskilpailun kioskia ja ulkotarjoilualueita varten tarvittavasta alueesta.

Kiinteistövirastolla ei ole muuta huomauttamista muutosehdotukseen. Alueen toteutuksen edellyttämistä järjestelyistä tullaan sopimaan erikseen asemakaavan muutoksen saatua lainvoiman.

Lisätiedot

Merja Tapalinen, kiinteistölakimies, puhelin: 310 64159
merja.tapalinen(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 25.06.2013 § 206

HEL 2012-006973 T 10 03 03

Päätös

Ympäristölautakunta päätti, että lausunnon asiasta antaa ympäristökeskus.

Esittelijä

ympäristöpäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Eeva Pitkänen, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 31517
eeva.pitkanen(a)hel.fi

Pelastuslautakunta 18.06.2013 § 82

HEL 2012-006973 T 10 03 03

Päätös

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



Pelastuslautakunta antaa kaupunkisuunnitteluvirastolle 3. kaupunginosan (Kaartinkaupunki) katu- ja katuaukioalueita, a-b-c-d alueella -8 tason yläpuolinen tila, koskevan asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12165 seuraavan lausunnon:

Lautakunta toteaa, että Stockmannin väestönsuojan sortumankestävä hätäpoistumisreitti ja poikkeusolojen ilmanvaihto tulee olla mahdollista toteuttaa muutosalueella jatkossakin.

Huoltoreitin mitoituksessa Ruotsalaisen teatterin eteläsivulle tulee huomioida pelastusajoneuvon ajomahdollisuus.

Esittelijä

pelastuskomentaja
Simo Wecksten

Lisätiedot

Esko Rantanen, johtava palotarkastaja, puhelin: 310 31232
esko.rantanen(a)hel.fi



Ilmoitusasia 5

§ 536

Selvitys kaupunkikonsernin riskienhallinnasta vuodelta 2013

HEL 2014-004080 T 00 01 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti merkitä riskienhallinnan selvityksen vuodelta 2013 tiedoksi kehottaen samalla kaikkia virastoja, liikelaitoksia ja tytäryhteisöjä huolehtimaan ja valvomaan, että riskienhallintaa ja sisäistä valvontaa toteutetaan asianmukaisesti.

Lisäksi kaupunginhallitus päätti kehottaa virastoja, liikelaitoksia ja tytäryhteisöjä kiinnittämään huomiota siihen, että tilinpäätöksen ja osavuosisiraportoinnin yhteydessä annettavat riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan tiedot ovat riittävän yksityiskohtaisia, olennaisia ja kattavia.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Mika Häkkinen, riskienhallinnan asiantuntija, puhelin: 310 36334
mika.hakkinen(a)hel.fi

Liitteet

1 Riskienhallintaraportti_2013.pdf

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kaupunginvaltuuston hyväksymien sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteiden mukaan sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan koordinaatioryhmä ja kaupunginkanslia ohjaavat ja tukevat virastoja, liikelaitoksia ja tytäryhteisöjä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan kehittämisessä ja antavat tarvittaessa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toteuttamista koskevia täydentäviä ohjeita sekä avustavat kaupunkikonsernin johtoa kokoamalla ja arvioimalla kaupunkikonsernin merkittävimpiä riskejä sekä niiden hallintakeinoja.

Kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosasto on laatinut raportin virastojen ja liikelaitosten sekä neljännes- ja puolivuositain kaupunginhallituksen konsernijaostolle raportoivien tytäryhteisöjen merkittävimmistä riskeistä ja riskienhallinnan tilasta. Nyt laadittu raportti perustuu kunkin viraston, liikelaitoksen ja tytäryhteisön vuoden 2013



05.05.2014

Kj/4

tilinpäätöksen yhteydessä antamaan riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan selontekoon.

Raporttiin sisältyy myös arvio kaupunkikonsernin merkittävimmistä riskeistä sekä sisäiseen valvonnan ja riskienhallinnan kehittämistoimista.

Arvioiden perusteella kaupunkikonsernin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan tila on kohtuullisella tasolla. Sisäisessä valvonnassa ja riskienhallinnassa ei ole havaittu kaupunkitasolla merkittäviä puutteita vuonna 2013. Virastot, liikelaitokset ja tytäryhteisöt ovat tunnistaneeet sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan kehittämiskohteita.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Mika Häkkinen, riskienhallinnan asiantuntija, puhelin: 310 36334
mika.hakkinen(a)hel.fi

Liitteet

1 Riskienhallintaraportti_2013.pdf

Tiedoksi: muutoksenhakukielto, valmistelu

Virastot, liikelaitokset ja tytäryhteisöt

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



05.05.2014

Kj/7

Ilmoitusasia 6

§ 539
Lähiöprojektin toimintakertomus 2013

HEL 2014-003027 T 00 01 01

Päätös

Kaupunginhallitus päätti merkitä tiedoksi lähiöprojektin toimintakertomuksen 2013.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Riikka Henriksson, suunnittelija, puhelin: 310 25543
riikka.henriksson(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lähiöprojektin lähete
- 2 Lähiöprojektin toimintakertomus 2013
- 3 Liite 1 saatekirje
- 4 Liite 2 toimintakertomus 2013

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Lähiöprojekti on lähettänyt (05.03.2014) kaupunginhallitukselle toimintakertomuksensa vuodelta 2013 todeten, että perustamispäätöksessään 2.1.1996 kaupunginhallitus antoi projektin tehtäväksi raportoida vuosittain toiminnastaan kaupunginhallitukselle. Esityslistan liitteenä (liite 1) olevassa toimintakertomuksessa on kerrottu toimintakauden 2012–2015 tavoitteiden mukaisista tehtävistä sekä esitellyt hankkeiden sisältöjä, vaikuttavuutta ja virastojen välistä yhteistyötä esikaupunkialueiden kehittämiseksi vuodelta 2013.

Kaupunginhallitus hyväksyi 2.4.2012 lähiöprojektin projektisuunnitelman kaudelle 2012–2015 tunnuksesta ”Sivistys on siistiä”. Kaupunginhallitus päätti kehottaa hallintokuntia ottamaan vuosien 2012–2015 toiminnassa huomioon lähiöprojektin tavoitteet ja kehittämisteemat sekä jatkamaan ja tehostamaan hallintokuntien välistä yhteistyötä. Lähiöprojektin toimintakauden päätavoitteet ovat verkostoituvan esikaupungin ja viihtyisän ympäristön tukeminen, kokemisen, oppimisen ja hyvän kaupunkielämän edistäminen sekä



esikaupunkien tunnettavuuden ja imagon vahvistaminen tuomalla julkisuuteen positiivisia ja todenmukaisia uutisia esikaupungeista.

Vuonna 2013 toimintaa toteutettiin laaja-alaisesti koko esikaupunkivyöhykkeellä. Toiminnan lähtökohtina olivat kaupunginosien täydennysrakentamiseen ja julkisen kaupunkitilan kehittämiseen sekä segregaaation ehkäisyyn keskittyvät toimenpiteet ja hankekokonaisuudet. Toiminnassa korostettiin alueellista lähestymistapaa, aktiivista tekemistä ja konkreettista lopputulosta. Toiminta keskittyi alueille, joissa asuntokanta, julkinen ympäristö, elinkeinotoiminta, syrjäytymisen ennalta ehkäisy sekä asukastoiminnan edistäminen tarvitsivat kehittämistä ja tukea.

Lähiöprojektin yhteistyö- ja suunnitteluhankkeiden resursointi tapahtui pääosin hallintokuntien talousarvioiden ja oman henkilöstön puitteissa. Lähiöprojektin oma toimintarahaa, 663 000 € vuonna 2013, on keskeisessä asemassa toiminnan sekä erityisesti pilotti- ja kehittämishankkeiden mahdollistamisessa, koska niihin ei yleensä pystytä varautumaan hallintokuntien budjeteissa. Vuonna 2013 lähiöprojektin toimintarahaa saivat eniten kaupunkisuunnitteluvirasto ja kulttuurikeskus. Toimintarahaa oli laajasti eri virastojen käytettävissä. Toimintarahaa ohjataan myös erilaisiin asukastapahtumiin sekä alueellisiin, asukaslähtöisiin kehittämishankkeisiin. Toimintakertomuksessa esitetään toimintarahan käyttö alueellisesti.

Vuonna 2013 tekemisessä painottuivat julkisen ympäristön parantamiseen keskittyvät kehittämishankkeet. Näissä laaja vuorovaikutus kaupungin eri hallintokuntien sekä asukkaiden kanssa oli merkittävässä roolissa. Hankkeita olivat muun muassa kaupunkipuistojen laatutason parantaminen, vuorovaikutteisten taidehankkeiden toteuttaminen sekä turvallisuuden edistäminen etenkin asemansseuduilla. Esimerkkeinä ovat puistojen yleis- ja ideasuunnitelmat Pohjois-Haagassa, Lassilassa ja Vuosaassa sekä taidehankkeet Broda Jakomäessä ja Sitratorin parantaminen Unelma- taideteoksella Kannelmäessä. Korjausrakentamisen kehittämiseksi valmistuivat vuonna 2013 Konalan korjaustapaohjeet. MetroHelsinki-hankkeen toiminnasta käynnistettiin väliarviointi ja jatkettiin yritys yhteistyötä etenkin Myllypurossa, Herttoniemessä, Itäkeskuksessa ja Kontulassa.

Kauden päätavoitteiden mukaisesti vahvistettiin esikaupunkien toiminnallisia ja sosiaalisia edellytyksiä erityisesti alueellista aktiivisuutta sekä syrjäytymisen ennalta ehkäisyä edistävillä kulttuuri- ja sivistyshankkeilla. Esimerkiksi Jakomäessä ja Vesalassa toteutettiin matalan kynnyksen musiikkileikkitoimintaan perustuvat sekä



05.05.2014

Kj/7

lähikoulujen vetovoimaisuutta edistävät hankkeet Tempo, Bändipaja ja Kylään yhteistyössä kulttuurikeskuksen ja opetusviraston kanssa.

Viestinnässä keskityttiin vuonna 2013 etenkin alueellisten osallistumismahdollisuuksien kehittämiseen. Viestinnästä laadittiin arviointi, jossa asiantuntijat kokivat lähiöprojektin viestinnän ja kaupungin esikaupunkeja koskevan viestinnän toimivan melko hyvin. Asukkaat toivoivat arvioinnissa lähiöprojektilta ja kaupungilta nykyistä enemmän tietoa muun muassa liikennejärjestelyistä, omista vaikutusmahdollisuuksistaan sekä omalle alueelle suunnitelluista muutoksista. Tarpeeseen vastattiin muun muassa Malmin esikaupunkimessuilla, jossa uudella toimintamallilla kaupungin asiantuntijat tarjosivat tietoa ajankohtaisista kaupunkilaisia askarruttavista asioista sekä olivat henkilökohtaisesti tavattavissa.

Lähiöprojektin toiminta on vuonna 2013 jatkunut vilkkaana. Laaja-alainen johtoryhmä ohjaa projektin toimintaa ja toimii tärkeänä tiedonvaihtokanavana. Keskeisiä ovat myös erilaiset ohjaus- ja työryhmät, joiden kautta keskustelu ja hankkeiden seuranta toteutetaan. Lähiöprojektin toimenpiteillä ja hankkeilla on monipuolisesti tuettu esikaupunkialueiden elinvoimaisuutta. Lisätukea esikaupunkialueiden kehittämiseen on saatu valtiolta asuinalueiden kehittämisohjelman kehittämisavustuksen sekä valtion lisätalousarvion investointiavustuksen kautta. Kaupunki on mukana valtion asuinalueiden kehittämisohjelmassa "Kaupunginosien Helsinki"-hankekokonaisuudella, jonka koordinoinnista lähiöprojekti vastaa.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Riikka Henriksson, suunnittelija, puhelin: 310 25543
riikka.henriksson(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lähiöprojektin lähete
- 2 Lähiöprojektin toimintakertomus 2013

Tiedoksi; Muutoksenhakukielto,täytäntöönpano

Kaupunkisuunnitteluvirasto
Lautakunnat ja johtokunnat
Virastot ja liikelaitokset



12.05.2014

Ryj/1

Ilmoitusasia 7

§ 565

Liikennelaitos –liikelaitoksen toimitusjohtajan avoimen viran hoitajan määrääminen

HEL 2014-005561 T 01 01 01 01

Päätös

Kaupunginhallitus päätti määrätä liikennelaitos -liikelaitoksen hallintojohtaja, varatuomari Yrjö Judströmin hoitamaan liikennelaitos-liikelaitoksen toimitusjohtajan avointa virkaa 9250,90 euron mukaisin kokonaispalkkaeduin 1.7.2014 alkaen enintään siihen saakka kunnes viran vakinainen hoitaja ottaa viran vastaan, tällä päätöksellä kuitenkin enintään 180 päivän ajan.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kaupunginvaltuusto päätti 7.5.2014 myöntää liikennelaitos-liikelaitoksen toimitusjohtaja Matti Lahdenrannalle eron toimitusjohtajan virasta hänen siirtyessään 1.7.2014 alkaen erityistehtäviin ja 1.1.2015 alkaen eläkkeelle.

Helsingin kaupungin hallintosäännön 15 §:n mukaan avoimen viran määräaikaisen hoitajan ja hänen palkkauksensa määrää virkasuhteeseen ottava viranomainen. Jos viranomainen on kaupunginvaltuusto, kaupunginhallitus voi antaa määräyksen enintään 180 päivän ajaksi.

Viran väliaikaiseksi hoitajaksi esitetään määrättäväksi hallinto- ja talousyksikön hallintojohtaja, varatuomari Yrjö Judström liikennelaitos -liikelaitoksesta. Hän on toiminut hallintojohtajana vuodesta 1993 lähtien. Hän on nykyisen johtosäännön voimassa ollessa toiminut kesäkuusta 2010 lähtien toimitusjohtajan ensimmäisenä sijaisena toimitusjohtajan estyneenä ollessa.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja



12.05.2014

Ryj/1

Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Tiedoksi; Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

HKL
Ao. henkilö

Ilmoitusasia 8

KIRJE
15.5.2014

LÄNSIMETRO

Helsingin kaupungin liikennelaitos-liikelaitos
Johtokunta
PL 1400
00091 HELSINGIN KAUPUNKI

Länsimetron liikenteen käynnistämisen varmistaminen elokuussa 2016

Länsimetro Oy:n hallitus käsitteli kokouksessaan huhtikuussa metronautomatoiminnin toteutumista. Hallitus haluaa tuoda julki huolestumisensa automatisointiprojektin etenemisestä.

Yhtiöllämme on sopimus HKL:n kanssa siitä, että liikennelaitos hoitaa Länsimetroon liittyvät automaattimetron suunnittelun ja hankinnan toimeenpanoon liittyvät tehtävät Länsimetro sopimuksen mukaisesti.

Lähtökohtana kyseisessä sopimuksessa on, että HKL asiantuntijoinen vastaa metron automatisoinnin toteutumisesta Länsimetron rakentamisaikataulun mukaisesti ja liikenne voidaan käynnistää mahdollisimman nopeasti rakennustöiden valmistuttua.

Länsimetro Oy:n hallitus korostaa liikenteen käynnistämisen aikataulun tärkeyttä ja edellyttää, että liikenne voidaan aloittaa viimeistään elokuussa 2016.



Olavi Louko
Hallituksen puheenjohtaja
Länsimetro Oy

TIEDOKSI

Apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri