



13.09.2021

Kokousaika 13.09.2021 16:00 - 17:17

Kokouspaikka Kaupungintalon terassikabinetti / sähköinen kokous

Läsnä

Jäsenet

Vartiainen, Juhana	pormestari
Sinnemäki, Anni	apulaispormestari
	kaupunginhallituksen 1. varapuheenjohtaja
Razmyar, Nasima	apulaispormestari
	kaupunginhallituksen 2. varapuheenjohtaja
Arhinmäki, Paavo (etänä)	apulaispormestari
Gebhard, Elisa (etänä)	
Halla-aho, Jussi (etänä)	
Iskanius, Anniina	
Koskela, Minja (etänä)	
Nuorteva, Johanna (etänä)	
Rantala, Marcus (etänä)	
Sarkomaa, Sari (etänä)	
Sazonov, Daniel	apulaispormestari
Vanhanen, Reetta (etänä)	
Vierunen, Maarit	
Pulkkinen, Suvi (etänä)	varajäsen

Muut

Diarra, Fatim (etänä)	kaupunginvaltuuston puheenjohtaja
Rydman, Wille (etänä)	kaupunginvaltuuston 1. varapuheenjohtaja
Torsti, Pilvi (etänä)	kaupunginvaltuuston 2. varapuheenjohtaja
Sarvilinna, Sami (etänä)	kansliapäällikkö
Hyvärinen, Silja (etänä)	vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
	esteellinen: § 627
Jolkkonen, Juha (etänä)	sosiaali- ja terveystoimialan toimialajohtaja
Järvenkallas, Satu (etänä)	vs. kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtaja
	esteellinen: § 626



13.09.2021

	Laitio, Tommi (etänä)	kulttuurin ja vapaa-ajan toimialajohtaja
	Gros, Nina (etänä)	henkilöstöjohtaja
	Kivelä, Liisa (etänä)	viestintäjohtaja
	Kühn, Markus (etänä)	strategiajohtaja
	Rinkineva, Marja-Leena (etänä)	elinkeinojohtaja
	Rope, Jenni (etänä)	kaupunginlakimies
	Saxholm, Tuula (etänä)	rahoitusjohtaja
	Summanen, Juha (etänä)	hallintojohtaja
	Vennelä, Asta	hallintoasiantuntija
	Nirkko, Saara	hallintoasiantuntija
	Snellman, Johanna	viestintäasiantuntija
Puheenjohtaja		
	Juhana Vartiainen	pormestari 618-635 §
Esittelijät		
	Juhana Vartiainen	pormestari 618 §, 624 §
	Sami Sarvilinna	kansliapäällikkö 619-623 §, 625-635 §
Pöytäkirjanpitäjä		
	Saara Nirkko	hallintoasiantuntija 618-635 §



13.09.2021

§	Asia	
618	Asia/1	Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta
619	Asia/2	V 22.9.2021, Hallintosäännön muuttaminen, kaupunginhallituksen sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaoston perustaminen
620	Asia/3	V 22.9.2021 Pitäjänmäen Kutomotie 1 ja 9 ja lähialueen asemakaavan muuttaminen (nro 12516)
621	Asia/4	V 22.9.2021, Vuokrausperiaatteiden määrittäminen maanalaiselle alueelle (Hakaniemi, Hakaniementori)
622	Asia/5	V 22.9.2021, Päiväkoti Pelimannin ja Tiukun uudisrakennuksen hankesuunnitelma
623	Asia/6	V 22.9.2021, Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen toiminnan yhtiöittäminen
624	Asia/7	Kaupunginhallituksen aamukoulukokoukset syyskaudella 2021
625	Asia/8	Valtuustoryhmien toiminnan tukemista koskevat periaatteet ja tuen suuruus
626	Asia/9	Kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan avoimen viran hoitaminen
627	Asia/10	Kaupunkiympäristön toimialajohtajan avoimen viran hoitaminen
628	Asia/11	Lausunto Väylävirastolle luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2022–2029
629	Asia/12	Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2022–2024
630	Asia/13	Selvitys mielenterveyskuntoutujien eri asumismuotojen ja päihdekuntoutujien asumispalvelujen riittävydestä
631	Asia/14	Historiatoimikunnan asettaminen toimikaudeksi 2021-2023
632	Asia/15	Helsingin kaupungin liittyminen pohjoismaisen kaupunkiraideyhdistys Nordic Light Rail Associationin jäseneksi
633	Asia/16	Valtuutettu Tuomas Rantasen toivomusponsi tukea tarvitsevien nuorten palvelujen yhteistyön sujuvoittamisesta
634	Asia/17	Kaupunginvaltuuston 8.9.2021 tekemien päätösten täytäntöönpano



13.09.2021

635 Asia/18 Kaupungin viranomaisten päätösten seuraaminen

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



13.09.2021

Asia/1

§ 618

Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta

Päätös

Kaupunginhallitus päätti todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Samalla kaupunginhallitus päätti valita pöytäkirjantarkastajiksi Paavo Arhinmäen ja Sari Sarkomaan sekä varatarkastajiksi Daniel Sazonovin ja Johanna Nuortevan.

Esittelijä

pormestari
Juhana Vartiainen

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

pormestari
Juhana Vartiainen

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



13.09.2021

Asia/2

§ 619

V 22.9.2021, Hallintosäännön muuttaminen, kaupunginhallituksen sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen uudistusjaoston perustaminen

HEL 2021-009498 T 00 01 00

Päätös

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

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 Silvennoisen 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 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

Liitteet

1 Helsingin kaupungin hallintosääntö

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Päätöksessä mainitut

Otteen liitteet
Esitysteksti
Liite 1

Esitysehdotus



Esitys 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 säädetyin 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 terveystoimen 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 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 edustamilla ryhmillä 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 asianomaisesta 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.

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 enem-



13.09.2021

Asia/2

mistövaali on toimitettava suljetuin lipuin. Äänten mennessä tasan ratkaisee arpa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

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



§ 620

V 22.9.2021 Pitäjänmäen Kutomotie 1 ja 9 ja lähialueen asemakaavan muuttaminen (nro 12516)

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

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

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
Kaavamuutoksen hakijat

Otteen liitteet

Esitysteksti

Esitysteksti

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan,

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



13.09.2021

Uudenmaan elinkeino-,
liikenne- ja ympäristö-
keskus

rakennusjärjestyksen hyväksyminen
Esitysteksti
Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan,
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 asutokäyttöön kuitenkin siten, että Pitäjänmäentien varren uudisrakennuksiin sekä säilytettäviin rakennuksiin varataan tiloja myös liike- ja toimitiloille.

Tontilla Kutomotie 1 Pitäjänmäentien varsi suunnitellaan kerrostaloin urbaanisti. Pitäjänmäentien ja Kutomotien risteuksen kohdalle on suunniteltu uusi liiketiloin 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 raken-



nushistoriallinen selvitys ja rakennusten kuntokartoituksia. Selvitysten perusteella entinen huoltoasemarakennus ja siihen liittyvä mainostorni sekä nk. ateljeerakennus asuntosiipineen suojellaan. Myös lämpökeskuksen 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 risteyskohdalle 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 toteutumista 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 hake-
musten johdosta ja kaavaratkaisun sisältö on neuvoteltu hakijoiden
kanssa. Päiväkotitontin osalta kaavaratkaisu on tehty kaupungin aloit-
teesta.

Kaavaratkaisun kustannukset

Kaupungille asemakaavan toteuttamisesta on arvioitu aiheutuvan kus-
tannuksia 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. Näi-
den johtosiirtojen kustannuksiksi on arvioitu yhteensä noin 0,45 milj.
euroa, eivätkä ne sisälly yllä esitettyihin kustannuksiin. Tarkemmat kus-
tannukset arvioidaan jatkosuunnittelun yhteydessä ja kustannusten
mahdollisesta jakautumisesta kaupungin ja tonttien omistajien kesken
sovitaan erillisissä neuvotteluissa. Raide-jokerin toteuttamisen yhtey-
dessä toteutettavia Pitäjänmäentien muutoksen ja johtosiirtojen kus-
tannukset eivät sisälly arvioon. Kutomotien katupoikkileikkauksen muu-
toksen ja päiväkotitontin rakennettavuuden edellyttämät vesihuollon
johtosiirtojen kustannukset ovat arviolta 170 000 euroa.

Asemakaavamuutoksen edellyttämien vesihuoltoverkoston lisäraken-
tamisen 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 maankäyttöso-
pimus ja kiinteistökaupan esisopimus toisen hakijan kanssa on allekir-
joitettu 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 huo-
mautus kohdistui säilytettävän savupiipun länsipuolelle suunniteltuun
rakennukseen tontilla Kutomotie 1. Rakennusta pidettiin liian korkeana
ja sen sijoittamisen vastapäätä kadun toisella puolella olevaa asuinra-



kennusta koettiin vähentävän tämän rakennuksen asumisviihtyvyyttä ja rajoittavan osoitteessa Kutomotie 14 B asuntojen ikkunoiden ja parvekkeiden avoimia näkymiä. Muistutuksessa esitettiin, että kyseisen kerrostalon 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

kansliapäällikkö



Sami Sarvilinna

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

Helsingin seudun ympäristöpalvelut - kuntayhtymä
Kaavamuutoksen hakijat

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Otteen liitteet

Esitysteksti

Esitysteksti

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen

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
Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
Kymp/Taloudentuki

Päätöshistoria

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 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.



13.09.2021

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 kaavamenettely, 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

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



13.09.2021

Asia/3

ovat luettavissa kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Sörnäistenkatu 1 (puh. 09 310 22111), sekä internet-sivuilla: Pää-
töksenteko

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
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

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



13.09.2021

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

Kaupunkiympäristön toimiala Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuus Kaupunkimitauspalvelut 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.

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

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



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 Råde-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 bensiniaseman 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.

Suunnittelualueen rakennukset

Stockmannin ja Oy Veho Ab:n toiminnot ovat siirtyneet pois Kutomotie 1:n tontilta kesällä 2016. Rakennukset ovat nyt tyhjillään. Tontilla sijaitsee 1950- ja 60-luvulta peräisin olevat autohuollon ja -myynnin hallitilat sekä tavaratalotoimintaan liittyvät rakennukset kuten vaateneulomo (nk. ateljee) asuntosiiplineen 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 tyhjillään.



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 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 bensiniasema edustavat suunnitteluaiheensa modernia, tasokasta teollisuus- ja liikerakentamista. Niillä on paikallishistorial-



13.09.2021

lista arvoa. Autohuoltamorakennusta on muokattu ja laajennettu, eikä sen julkisivu ole alkuperäinen. Kaupunginmuseo ei esitä autohuoltamolle suojelua.

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

Viisikerroksinen kahitiilinen ateljeerakennus valmistui autohuoltamon taakse keskelle tonttia. Ateljeen yhteyteen rakennettiin kaksikerroksinen asuinsiipi huoltohenkilökunnan käyttöön. Asuntosiiپی 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

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

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



13.09.2021

Asia/4

§ 621

V 22.9.2021, Vuokrausperiaatteiden määrittäminen maanalaiselle alueelle (Hakaniemi, Hakaniementori)

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

Liitteet

- 1 Karttaliite
- 2 Vuokrausperiaatteet
- 3 Asemakaava nro 11313

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

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 perus-



korjauksen suunnitelmat. Pysäköintilaitoksen yhteyteen oli varausehtojen mukaan suunniteltava tilat kauppahallin ja torikaupan huoltoa ja muita aputiloja varten, siten että toteutus- tai vuokratustannuksista sovitaisiin erikseen.

Antilooppi Ky on tämän jälkeen esittänyt sekä kallioon että välittömästi torin alle sijoitettavan pysäköintilaitoksen periaateratkaisut. Pysäköintilaitoksen periaateratkaisujen vertailussa todettiin, että päältä auki kaivettava välittömästi torin alle sijoittuva pysäköintilaitos on haasteellinen muun muassa alueen maaperän pilaantuneisuuden sekä meriveden ja pohjaveden vuoksi. Lisäksi torin reunassa olisi tehtävä merkittäviä johdosiirtoja. Perinteinen niin sanottu toriparkki aiheuttaisi myös rakentamisen aikana merkittävää haittaa tori- ja kauppahallikaupalle sekä esittäisi tapahtumien järjestämisen torilla.

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

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

Muuttuneiden suunnitelmien mukaisesti syvemmälle kallioon louhittavan pysäköintilaitoksen yhteyteen ei tule varauspäätöksen ehtojen mukaisia tiloja kauppahallin ja torikaupan huoltoa ja muita aputiloja varten. Kauppahallin huoltopiha suunnitellaan ja toteutetaan erikseen. Kaupunginvaltuusto on 17.6.2020 § 172 hyväksynyt Hakaniemen kauppahallin maanalaisen huoltopihan 29.4.2020 päivätyn hankesuunnitelman siten, että hankkeen laajuus on noin 2 543 brm² ja rakentamiskustannusten enimmäishinta on arvonlisäverottomana 19 785 000 euroa maaliskuun 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/kaupunginhallitus	Puhelin +358 9 310 1641 Faksi +358 9 655 783	Y-tunnus 0201256-6	Tilinro FI0680001200062637 Alv.nro FI02012566
--	---	---	------------------------------	--



Pysäköintilaitoksen tarvitsemien maanalaisten pysäköintialueiden vuosivuokran perusteena pidetään virallisen elinkustannusindeksin ”lokakuu 1951=100” pistelukua 100 vastaava 5,50 euron neliömetrihinta (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 neliömetrihinta (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

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

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



13.09.2021

Asia/4

Otteet

Ote

Antilooppi Ky

Otteen liitteet

Esitysteksti

Kunnallisvalitus, valtuusto

Liite 1

Liite 2

Liite 3

Tiedoksi

Kaupunkiympäristölautakunta

Päätöshistoria

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 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



13.09.2021

Asia/5

§ 622

V 22.9.2021, Päiväkoti Pelimannin ja Tiukun uudisrakennuksen hankesuunnitelma

HEL 2021-006073 T 10 06 00

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle:

Kaupunginvaltuusto hyväksyy 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

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

1 LPK Pelimanni ja Tiuku hankesuunnitelma 210617

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

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 koh-



distuu erityisesti Kuninkaantammen ja Honkasuon alueille. Vastaavasti Kannelmäen osa-alueella 1–6 vuotiaiden lasten määrän ennustetaan vähenevän ennusteajanjaksolla 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 sähkö-energiasta tuotetaan aurinkopaneeleilla. Kylmät erilliset ulkovarastot ovat maksaruohokattoisia.

Hankkeeseen kuuluu lisäksi tontin eteläpuoleisen 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 poisto aika 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.

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



13.09.2021

Asia/5

Väistöilat

Hankkeella ei ole väistöilatarvetta.

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

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

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

Kasvatus- ja koulutuslautakunta 17.08.2021 § 264

HEL 2021-006073 T 10 06 00

Lausunto



13.09.2021

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

Lautakunta edellyttää erityistä huomiota ja tarkkuutta kiinnitettävän 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 työkennellä 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 kustannusseuranan 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
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 kasva-



13.09.2021

Asia/5

tus- ja koulutuslautakunta antaa hankesuunnitelmasta puoltavan lausunnon.

B

Samalla kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto päätti oikeuttaa rakennukset ja yleiset alueet- palvelukokoonaisuuden 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



§ 623

V 22.9.2021, Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen toiminnan
yhtiöittäminen

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 johdoryhmätasolla.

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

Käsittely

Vastaehdotus:

Elisa Gebhard: Kaupunginhallitus toteaa, että Helsingin pormestari Vartiainen kutsui Espoon ja Vantaan johtavia poliittisia luottamushenkilöitä



13.09.2021

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 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 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



13.09.2021

Ei-äännet: 3

Paavo Arhinmäki, Jussi Halla-aho, Minja Koskela

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

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

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 valtioneuvoston koskevasta arvioinnista
- 32 HSLn lausunto

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



13.09.2021

Asia/6

Otteet

Ote
HSL

Vantaan kaupunki

Otteen liitteet

Esitysteksti
Kunnallisvalitus, valtuusto
Esitysteksti
Kunnallisvalitus, valtuusto

Esitysehdotus

Kaupunginhallitus esittää 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.

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 muutospaineesiin.

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 raitiotiehankeeseen.

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 siirtävään liiketoimintakokonaisuuteen kuuluu liikelaitoksen koko nykyinen toiminta kaikkine toimintaan liittyvine sopimuksineen ja omaisuuserineen 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 hallin-



noiman 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 talouden 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 infravuokravaikutteisiin 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 infravuokravaikutteisten 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 voi-



taisiin 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 liikkuemisen 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 maankäyttöisten ym. ratkaisujen mahdollistamisessa ja niihin liittyvien tavoitteiden toteuttamisessa. 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 valtiontukia 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 palvelu-



veloitusten 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 tytäryhtiöille 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:

- yhtiön omistus, hallintorakenne ja yhtiöjärjestys täyttävät julkisoikeudellisen 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, raportoimaan 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 joukkoliikenneratkaisujen edistäjä, seudulliset joukkoliikenneratkaisut 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 kestävän liikkumisen palveluja kuten metro-, raitio- ja lauttaliikenteen sekä kaupunkipyöräily palveluja. HKL tuottaa myös monia muita kestävää liikkumista 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 Rautatientorin, Elielinaukion, Itä-

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



keskuksen, 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 bussiterminaalin sekä liityntäpysäköinnin järjestämisestä Ruoholahdessa, Tapanilassa ja Vuosaarella.

Nykyinen organisaatio

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.

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 selvityk-



sessä 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 kysynnän kasvu vuosina 2020–2030, raideliikenteen valinta ensisijaiseksi joukkoliikenneratkaisuksi, metro- ja raitiovaunuliikenteen muutos seudulliseksi sekä toiminnan markkinaehtoisten kilpailutusten lisääntymisen.

Työryhmän näkemyksen mukaan HKL ei liikelaitoksena pysty vastaamaan selvityksessä kuvattuihin muutospaineisiin, seudullisen raideliikenteen lisääntymisen myötä tuleviin haasteisiin/mahdollisuuksiin mm. hankkeiden rahoituksessa, joukkoliikenneomaisuuden tarkoituksenmukaiseen hallintaan eikä esimerkiksi osallistumaan raideliikenteen kilpailutuksiin tai myymään muita palveluja markkinaehtoisille liikennöitsijöille.

Näin ollen työryhmän ehdotuksena oli, että HKL yhtiöitetään kokonaisuutena HKL Oy:ksi. Yhtiöittäminen on lähtökohta jatkokehittämiselle kohti seudullisia ratkaisuja ja toimintamalleja. Edellytyksenä jatkokehitykselle on myös seudun muiden kuntien osallistuminen yhteisten seudullisten raideliikenteen palveluratkaisujen suunnitteluun ja toteutukseen.

Seudullinen raitiotieselvitys

Helsinki, Espoo ja Vantaa asettivat syksyllä 2019 työryhmän tunnistamaan, kuvaamaan ja analysoimaan seudullisia raitiotiejärjestelmän organisaatiovaihtoehtoja, joilla voidaan saavuttaa seudullisuuden tuomat hyödyt samalla huomioiden kaupunkien mahdollisesti erilaiset intressit.

Selvityksessä nähtiin seudullisen yhteistyön hyödyiksi sen kautta syntyvä teknisesti yhtenäinen järjestelmä, jota johdetaan kokonaisuutena. Näin on mahdollista mm. realisoida vuosittaiset 5–10 miljoonan euron mittakaavaedut omaisuuden hallinnassa ja ylläpidossa sekä operatiivi-



sessä toiminnassa 2040-luvun rata- ja kalustomäärillä. Lisäksi seudullisen 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 mittaluokkaa havainnollistaa hyvin tieto, että jo 2020-luvulla toteutettavaksi suunnitellut raitiohankkeet ovat noin kolminkertaistamassa raitiotieverkon pituuden seudulla. Raitioteiden, -varikoiden ja -kaluston mahdollisimman 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 valmistumisen jälkeen on Helsingin näkökulmasta joka tapauksessa epätarpeellisuuden mukaista, 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 kapasiteetinnostoprojektiin 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 omistajarakenteesta 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. Selvityksen 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 organisaatiotasolla, jotta toiminnan siiloutuminen vältetään. Hallitusten henkilövalinnoilla ja toimintamallien huolellisella jalkauttamisella on suuri rooli riskien hallinnassa ja onnistumisen varmistamisessa.

Yhtiöittämisen edut

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

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

Yhtiöittämisen 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,



13.09.2021

- yhtiöittämisen 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 läpinäkyvämmiin 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, liittytävien säköinti- ja mikroliikkumisen palveluiden kehittäminen.

Yhtiöittäminen tukee pitkän tähtäimen tavoitetta varmistaa, että omistajakkaupungit ovat aktiivisia seudullisten joukkoliikennematkaisu- ja edistäjiä, pääkaupunkiseudun raideliikenteellä on yhteiset tavoitteet ja niitä tukeva kustannustehokas palvelujen tuottamisrakenne, ja että seudulliset joukkoliikennematkaisut tukevat kaupunkistrategian tavoitteiden toteutumista. Kaupunkiraideliikennehankkeet kytkeytyvät Helsingin keskeisimpiin 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 metroliiketoimintaan liittyviä osia lukuun ottamatta kokonaisuutena kaupunkiliikenneyhtiöksi arviolta 1.1.2022 alkaen. Lähtökohtana on, että Vantaan kaupunki päättää osaltaan liittyä yhtiön osakkaaksi. Vantaan kaupungin osalta päätöksenteon aikataulu on suunniteltu siten, että päätös mukaantulosta kaupunkiliikenneyhtiön omistajaksi tehdään lokakuun 2021 aikana. Vantaan liittyminen yhtiön omistajaksi on suunniteltu toteutettavan joulukuussa 2021.

Metroliiketoimintaan liittyvät osat on tarkoitus siirtää myöhemmin erikseen metron automatisointiin liittyen Siemens-konsernin kanssa vireillä olevan oikeudenkäynnin päätyttyä kaupunkiliikenneyhtiöön tai mahdollisesti siinä vaiheessa jo muodostettuun kaupunkiliikennekonserniin.

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. Tarkoituksena on, että Vantaa tulee konsernirakenteen muodostamisen yhteydessä pikaraitioteiden kalusto- ja varikkoyhtiötä koskevan osakesarjan omistajaksi ostamalla kolmanneksen ko. osakesarjan osakkeista Helsingiltä. Kaupasta päätetään myöhemmin erikseen molempien kaupunkien toimivaltaisissa päätöselimisissä.

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:

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



- 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 liiketoimintasiirrolla 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 metroluokituksen kanssa kaupunkiliikenneyhtiöön tai mahdollisesti siinä vaiheessa jo muodostettuun kaupunkiliikennekonserniin.

Seudullisten selvitysten yhteydessä esillä olleet Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n osakkeet jäivät 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 liikenneselitys 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 liikennöinti-yksikköön, 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 kestävästä liikkumisen 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 valtiontukisääntelyyn liittyvien reunaehtoien täyttyminen.

Suomenlinnan Liikenne Oy tarjoaa lauttaliikenteen liikennöintipalveluita HSL:lle emoyhtiön kautta ja lisäksi ylläpitää ja kehittää käyttämäänsä 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 infrastruktuurin 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 veloituseruste 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 maksaman infratuen kanssa.

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 suunnitteluvaiheessa 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,

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



13.09.2021

- 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

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 maanvuokrasta. 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 kau-



punkiympäristön toimialan sekä kaupunginkanslian kanssa kaupunki-kehitysinvestointien tilannekuvaa, jonka perusteella kaupunki linjaa hankkeiden kustannuksista ja ajoituksesta 10-vuotisella suunnitelma-kaudella osana kaupungin talousarvioprosessia. Tällä perusteella yhtiön toteutettavaksi suunnitellut investoinnit eivät ole mukana kaupungin omassa investointisuunnitelmassa, vaan näiden taloudellinen vaikutus näkyy kaupunkiympäristön toimialan talousarvioesityksessä pitkävaikutteisina vuokratuloina (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 vuokratuloina kaupunkiympäristön toimialan budjetissa. Investointien hankesuunnitelmat hyväksytään kaupunkiympäristölautakunnassa, kaupunginhallituksessa tai kaupunginvaltuustossa kaupungin päätösvaltarajojen mukaisesti.

Muiden kuin infravuokra-vaikutteisten 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 virkasuh-



teet, 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 tasoisina. 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 lisinä. 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 vetoomuksen, 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 ta-



voitteet huomioon ottaen. Yhtiö kuuluu kaupungin konserniohjauksessa kaupunkiympäristön apulaispormestarin toimialaan.

Tavoitteiden osalta omistajastrategialuonnoksessa todetaan muun muassa, että yhtiö on toimialansa edelläkävijä Euroopassa (ml. elinkaarihokkuus, 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 kilpailtujen markkinoiden kehittymistä

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 raittihakkeen 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 määriteltävä hyödyntäen muiden palkkioryhmään A kuuluvien tytäryhtiöiden, kuten Palmia Oy, palkkiotasoa sekä seudullisesti omistettujen yhtiöiden, kuten Oy Apotti Ab, palkkiotasoa.

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.

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



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 kestävän liikkumisen 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 kestävän 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 merkintahintaa 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 huo-



mioon 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

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 irtau-



tuvansa 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 metroluiketoiminta siirtohetkellä tarkoituksenmukaiseksi katsottavalla tavalla.

Osakkaiden tavoitteena on kehittää yhtiöstä seudullinen joukkoliikennetoimija, 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 tulorahoituksella ja vieraan pääoman ehtoosella 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 ehtoosien sijoituksen yhtiöön. Tappio katetaan osakesarjakohtaisesti siten, että tappio kohdistetaan tietylle osakesarjalle sen mukaan, missä yhtiön tai konserniyhtiön toiminnassa tappio on synty-



nyt. Osakkaat vastaavat tappion kattamiseksi tehtävästä oman pää-oman ehtoisestä 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 tietyille 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 takausvastuu 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, omistuspohjan 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 konserniyhtiön 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 pyydettyä 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

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



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 siitä, missä ajassa Patentti- ja rekisterihallitus käsittelee yhtiön rekisteröinnin. Tätä toista vaihetta varten yhtiön on tarkoitus pitää marras-joulukuussa 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 päätettäviin kuluista asioista.

Yhtiön täysipainoisen toiminnan alkaessa liikenneliikelaitoksen toimitusjohtaja siirtyy yhtiön kokopäiväiseksi toimitusjohtajaksi aiempia yhtiöittämissä ja säätiöittämissä 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 liiketoi-



mintasiirron soveltumisesta suunniteltuun yhtiöittämiseen. Tuloverotukseen liittyviä ennakoratkaisuja haettiin erikseen muuta kuin metrotoimintaa koskevan liiketoimintasiirron toteuttamisesta sekä jäljelle jäävän metrotoimintoja hoitavan HKL:n toimintaa koskevan myöhemmän liiketoimintasiirron toteuttamisesta. Lisäksi ennakoratkaisuhakemus haettiin liiketoimintasiirtoon liittyvistä arvonlisäverotuksen tulkinnoista.

Verohallinnon 20.5.2021 antaman ennakoratkaisun 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 ennakoratkaisussa Verohallinto otti kantaa myös siihen, että elinkeinoverolain 52 d § soveltuu myös mahdollisiin varojen, velkojen ja varusten siirtämiseen suunnitellun konsernirakenteen muodostamiseksi myöhemmässä vaiheessa. Ennakoratkaisu koskee verovuotia 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 ennakoratkaisun. Verohallinnon mukaan elinkeinoverolain 52 d §:ää ei voida soveltaa ennakoratkaisuhakemuksessa kuvattuun tilanteeseen, koska hakemuksen mukaan metrotoimintaan kohdistuneet velat eivät olisi siirtyneet siirrossa teknisenä välineenä käytettävälle metroyhtiölle vaan suoraan kaupunkiliikennekonsernin emoyhtiölle kaupunkiliikenneyhtiölle.

Verohallinnolle toimitettiin uusi ennakoratkaisuhakemus Metroa koskevaan liiketoimintaan liittyen, jossa lähdettiin siitä, että toimintaan liittyvät velat siirtyvät muodostettavan metroyhtiön mukana kaupunkiliikenneyhtiölle. Verohallinto antoi asiassa myönteisen ennakoratkaisun 11.6.2021. Ennakoratkaisu koskee verovuotia 2021 ja 2022.

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



13.09.2021

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 ennakkoratkaisuja 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 yhtiöittämissä 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 riskinkantokykyyn 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 viranomais-hankintayksikkönä, 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 an-



taa toimialueellaan liikenteenharjoittajalle yksinoikeuden harjoittaa raitiotie- ja metroluennetta 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 kyseisissä 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 liikelai-



tosmuodossa. 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 kielleyksi valtiontueksi. Komission käsitetiedonannossa kuitenkin katsotaan, että tällainen oheistoiminto ei välttämättä täytä valtiontuen kauppavaikutuskriteeriä: ”lähes yksinomaan muuhun kuin taloudelliseen 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 varmistutaan, etteivät tilavuokralaiset voi muodostua valtiontukisääntelyssä tarkoitetuiksi tuensaajiksi.

Edellä läpikäydyin 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

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



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

- metroliikenteen järjestäminen
- metroon liittyvä infrastruktuuri
- metroon liittyvä kalusto.

sekä HKL:n erityisistä toimivaltamääräyksistä juontuvina:

- metroliikennesäännön hyväksyminen
- toiminnanharjoittajan ilmoituksen tekeminen metroliikenteen harjoittamisesta
- rataverkon haltijan ilmoituksen tekeminen metrorataverkosta
- metroliikenteen turvallisuusjohtamisjärjestelmän ylläpito.

Tämä tarkoittaa, että metroliikennettä 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 vastaava 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 nimeää 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.

- Yhtiö rakenne 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 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 liikenneoitsijoilta 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 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 tavoit-



teiden mukaisesti antaen yksilöille ja yhteisöille mahdollisuuden valvoa yhtiön toimintaa ja julkisten varojen käyttöä.

Johtokunta näkee kaupunkiliikenneyhtiön perustamisen nykyisessä tilanteessa tarkoituksenmukaisimmaksi ja järkevimmäksi 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 raide-liikenteellä 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 ennakkotarkaisu 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 laa-



jassa 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 strategisia 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 viranomais-hankintayhteyksien 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, raportoimaan ja luovuttamaan toimintaansa koskevia tietoja tilaajaohjausta



ja hankintamenettelyjä varten avoimesti ja vetoamatta yhtiön liiketalousalueeseen,

- 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.

HSL esitti, että näiden yleistä etua ja hyvää yhteistyötä palvelevien tavoitteiden varmistamiseksi Helsingin kaupungin tulisi osallistua HSL:n johto ja asiantuntijat vielä yhtiöittämissä hankkeiden valmistelun loppuvaiheissa 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.

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 liitty-



vät asiakirjat sekä tekemään niihin tarvittaessa teknisluonteisia tai muuten vähäisiä muutoksia sekä

- kehottamaan kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosastoa valmistelemaan liikennelaitoksen 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 omaisuussiiirtojen 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.

Liikenneliikelaitoksen toiminnan yhtiöittäminen tukee pitkän tähtäimen tavoitetta varmistaa, että Helsinki on aktiivinen seudullisten joukkoliikennematkaisuuden edistäjä, seudulliset joukkoliikennematkaisut tukevat Helsingin kaupunkistrategian tavoitteiden toteutumista, ja että Helsingin



13.09.2021

seudun kaupunkiraideliikenteellä on yhteiset tavoitteet ja niitä tukeva kustannustehokas palvelujen tuottamisrakenne.

Kaupunkiraideliikennehankkeet kytkeytyvät Helsingin keskeisimpiin 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 omistajakaupunkiensa, HSL:n kuin Länsimetro Oy:nkin kanssa.

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

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

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



13.09.2021

- 29 Tuloverotuksen ennakkoratkaisu toiminnan ajalta
30 HKLn yhtiöittäminen ja hankintalainsäädäntö
31 Tiivistelmä valtioneuvoston päätöksestä arvioinnista
32 HSL:n lausunto

Oheismateriaali

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

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, valtuusto

Otteet

Ote
HSL

Vantaan kaupunki

Otteen liitteet

Esitysteksti
Kunnallisvalitus, valtuusto
Esitysteksti
Kunnallisvalitus, valtuusto

Tiedoksi

Kaupunginkanslia
HKL
Taloushallintopalvelu

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 06.09.2021 § 605

HEL 2021-006057 T 00 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

06.09.2021 Pöydälle

Asian käsittelyn aikana kuultavana olivat liikenneliikelaitoksen toimitusjohtaja Ville Lehmuskoski ja konserniohjauksen päällikkö Atte Malmström. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.



Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Elisa Gebhardin ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Yhtiöittämisen vahvuuksia ovat johtokunnan näkemyksen mukaan erityisesti:

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



- 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 osaajien rekrytointiin.
- Yhtiömuoto mahdollistaa HKL:ää suuremman seudullisen organisaation kehittämisen. 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 pa-



remmin 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 laajemmän 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 tavoit-



teiden 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 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 joukkoliikennematkaisuuden edistäjiä, pääkaupunkiseudun raideliikenteellä on yhteiset tavoitteet ja niitä tukeva kustannustehokas palvelujen tuottamisrakenne, ja että seudulliset joukkoliikennematkaisut 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

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 kilpailujen 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, 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 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 laatien.

”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 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 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 lähikohtaisesti 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

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



13.09.2021

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 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



13.09.2021

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 tulevaisuudelle.

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



13.09.2021

Asia/6

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 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



§ 624

Kaupunginhallituksen aamukoulukokoukset syyskaudella 2021

HEL 2021-009489 T 00 00 02

Päätös

Kaupunginhallitus päätti kokoontua syyskaudella 2021 aamukouluiksi kutsuttuihin kokouksiinsa kaupunginhallituksen istuntosalissa kaupungintalolla torstaisin klo 8.00 seuraavasti:

- 23.9.2021
- 18.11.2021

Esittelijä

pormestari
Juhana Vartiainen

Lisätiedot

Asta Vennelä, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 76004
asta.vennela(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kaupunginhallitus päätti 17.8.2020 § 439 ja 24.5.2021 § 391 vuoden 2021 kokousajoistaan. Tämän lisäksi pidetään aamukouluiksi kutsuttuja kokouksia, joissa käsitellään kaupungin yleiseen kehitykseen, hallintoon tai muuhun ajankohtaiseen asiaan liittyviä laajoja kokonaisuuksia.

Helsingin kaupungin hallintosäännön 29 luvun 2 §:n mukaan toimitielin kokoontuu päättämääränsä aikoina sekä lisäksi puheenjohtajan kutsusta. Puheenjohtaja voi asioiden vähäisen määrän tai muun erityisen syyn vuoksi peruuttaa kokouksen tai muuttaa kokouksen alkamisaikaa päätettynä kokouspäivänä. Muutoksista ilmoitetaan ennen kokouskutsun lähettämistä.

Kaupunginhallituksen kokouskutsu lähetetään sähköisesti neljä päivää ennen kokousta, samalla julkaistaan kokouksen esityslista yleisessä tietoverkossa. Hallintosäännön 29 luvun 3 §:n mukaan toimitielimen kokouskutsu on lähetettävä vähintään neljä päivää ennen kokousta, jolle toimitielin toisin päättää.



13.09.2021

Asia/7

Kaupunginhallituksen pöytäkirja siihen liitettyine oikaisuvaatimusohjeineen tai valitusosoituksineen pidetään tarkastamisen jälkeen nähtävänä yleisessä tietoverkossa kuntalain 140 §:n mukaisesti.

Esittelijä

pormestari
Juhana Vartiainen

Lisätiedot

Asta Vennelä, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 76004
asta.vennela(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Kaupunginkanslia

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



§ 625

Valtuustoryhmien toiminnan tukemista koskevat periaatteet ja tuen suuruus

HEL 2021-009280 T 00 01 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti valtuustoryhmien toiminnan tukemista koskevista periaatteista 2021 alkaneen valtuustokauden alusta seuraavasti:

- Tukea myönnetään valtuustoryhmien sisäisen toiminnan järjestämiseen sekä kunnan asukkaiden osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien edistämistä varten.
- Tukea haetaan kirjallisesti kaupunginkanslian antamia menettelytapohjeita noudattaen. Hakemuksessa on ilmoitettava tuen käyttötarkoitus ja siihen on liitettävä asianmukaiset tositteet tai selvitys erikseen yksilöidyistä kustannuksista.
- Tukea myönnetään yhtäläisin perustein kaikille valtuustoryhmille.
- Valtuustoryhmän tuen suuruus on 4 000 € kutakin valtuustoryhmään kuuluvaa valtuutettua kohden.
- Valtuustoryhmän tuen suuruudessa huomioidaan mahdolliset muutokset valtuustoryhmän kokoonpanossa muutosta seuraavan alkavan kuukauden alusta. Tukea maksetaan suhteellinen osuus siltä ajalta kun valtuustoryhmästä eronnut tai valtuustoryhmään liittynyt on kuulunut valtuustoryhmään.
- Valtuustoryhmän tuki on käytettävissä kokonaisuudessaan heti vuoden alusta. Valtuustoryhmien on sitouduttava maksamaan mahdollisesti liikaa maksettu tuki takaisin.
- Tuen myöntämisestä päättää kansliapäällikkö tai tämän määräämä viranhaltija.
- Valtuustoryhmien sihteereille hankitaan sähköisten palveluiden käytön mahdollistavat kannettavat tietokoneet, joihin on asennettu tehtävän hoidon kannalta tarpeelliset yhteydet ja ohjelmat.

Samalla kaupunginhallitus päätti kumota aiemmat valtuustoryhmien toiminnan tukemista koskevat periaatteet.

Käsittely

Vastaehdotus:

Jussi Halla-aho: Lisätään päätökseen:

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



Hyväksyessään esityksen kaupunginhallitus edellyttää, että valtuustoryhmien saaman tuen taso selvitetään muiden suomalaisten kaupunkien osalta, ja että jatkossa tuki sovitetaan vastaamaan yleistä tasoa.

Jussi Halla-ahon vastaehdotusta ei kannatettu, joten se raukesi.

Jussi Halla-aho jätti päätöksestä eriävän mielipiteen.

Jussi Halla-aho jätti eriävään mielipiteeseensä seuraavat perustelut:

Hyväksyessään esityksen kaupunginhallituksen olisi tullut edellyttää, että valtuustoryhmien saaman tuen taso selvitetään muiden suomalaisten kaupunkien osalta, ja että jatkossa tuki sovitetaan vastaamaan yleistä tasoa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Lauri Menna, johtava asiantuntija, puhelin: 310 36012
lauri.menna(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Otteet

Ote
Valtuustoryhmät

Otteen liitteet
Esitysteksti
Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kuntalain (410/2015) 19 §:n mukaan valtuustoryhmien toimintaedellytyksien parantamiseksi kunta voi taloudellisesti tukea valtuustoryhmien sisäistä toimintaa sekä toimenpiteitä, joilla valtuustoryhmät edistävät kunnan asukkaiden osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksia.

Kuntavaalien jälkeisissä luottamushenkilöpaikkaneuvotteluissa on sovittu, että valtuustoryhmien tuen suuruuden yhdenmukaistamisesta. Edellisen valtuustokauden alusta käytössä oli malli, jossa tuen suuruus määräytyi sen mukaan kuuluuko valtuustoryhmään pormestari tai apulaispormestari. Pormestariyhmien osalta tuen suuruus oli 3 500 € val-



13.09.2021

tuutettua kohden ja muiden ryhmien osalta 7000 € valtuutettua kohden. Tuen suuruudeksi on sovittu alkaneen valtuustokauden alusta 4 000 € valtuutettua kohden.

Aikaisemmasta menettelytavasta poiketen valtuustoryhmien tuen suuruudesta päättäminen siirretään suoraan kaupunginhallitukselle. Aikaisemmin tuen suuruus on määritelty talousarvion yhteydessä siten, että valtuuston tätä tarkoitusta myöntämä määräraha on jaettu ryhmien käyttöön valtuustoryhmän tukemista koskevien periaatteiden mukaisesti. Menettely ei kuitenkaan ole ollut viime vuosina toimiva, sillä valtuustoryhmän määrärahan suuruudesta ei enää ole päätetty talousarviossa ja määrärahatarve oli riippuvainen valtuustoryhmien kokoonpanosta.

Tuen suuruus vuoden 2021 muodostuu edellisen valtuustokauden aikana kertyneestä osuudesta ja valtuustokauden vaihdoksen jälkeisestä osuudesta. Alkuvuoden osalta noudatetaan edellisen valtuustokauden aikana voimassa olleita ja loppuvuoden osalta nyt päätettäviä periaatteita.

Kaupunginkanslia antaa tarkemman menettelytapaohjeistuksen valtuustoryhmien tuen hakemisesta ja käyttötarkoituksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Lauri Menna, johtava asiantuntija, puhelin: 310 36012
lauri.menna(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Otteet

Ote
Valtuustoryhmät

Otteen liitteet
Esitysteksti
Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus



13.09.2021

Asia/9

§ 626

Kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan avoimen viran hoitaminen

HEL 2021-009547 T 00 01 00

Päätös

Kaupunginhallitus määräsi varhaiskasvatusjohtaja Satu Järvenkallakseen hoitamaan kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan virkaa siihen kuuluvine palkkaetuineen 1.10.2021 alkaen siihen asti, kunnes uusi viranhaltija ottaa tehtävän vastaan, enintään kuitenkin yhdeksän kuukauden ajaksi.

Käsittely

Esteelliset: Satu Järvenkallas
Esteellisyyden syy: osallisuusjääviys (hallintolaki 28.1 § 1 kohta)

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Minna Kempainen, asiantuntija, puhelin: 09 310 33248
minna.kempainen(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Otteet

Ote

Avoimen viran hoitaja

Otteen liitteet

Esitysteksti

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

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. Toimialajohtajan viran julkinen hakumenettely on parhaillaan käynnissä ja tavoite on saa-



13.09.2021

da virka täytettyä syksyn 2021 aikana. Varhaiskasvatusjohtaja Satu Järvenkallas täyttää kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan viran kelpoisuusvaatimukset ja on myös henkilökohtaisten ominaisuuksiensa ja kykyjensä puolesta sopiva tehtävään.

Kunnallisesta viranhaltijasta annetun lain (304/2003) 4 §:n 3 momentin mukaan virkasuhteeseen voidaan ottaa ilman hakumenettelyä, kun kysymyksessä on sijaiseksi tai avoimena olevaan virkasuhteeseen ottaminen määräajaksi. Varhaiskasvatusjohtaja Satu Järvenkallas toimii tällä hetkellä kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtajan viransijaisena.

Hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 1 momentin 16 kohdan mukaan, ellei toimivallasta ole muutoin säädetty tai määrätty, kaupunginhallitus päättää sellaisen avoimen viran määräaikaisesta hoitajasta, johon kaupunginvaltuusto ottaa viranhaltijan, enintään kuitenkin yhdeksän kuukauden ajaksi.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Otteet

Ote
Avoimen viran hoitaja

Otteen liitteet
Esitysteksti
Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Tiedoksi

Taloushallintopalvelut
Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala



§ 627

Kaupunkiympäristön toimialajohtajan avoimen viran hoitaminen

HEL 2021-009549 T 00 01 00

Päätös

Kaupunginhallitus määräsi hallintojohtaja Silja Hyvärisen hoitamaan kaupunkiympäristön toimialajohtajan virkaa siihen kuuluvine palkkaehtoineen 1.10.2021 alkaen siihen asti, kunnes uusi viranhaltija ottaa tehtävän vastaan, enintään kuitenkin yhdeksän kuukauden ajaksi.

Käsittely

Esteelliset: Silja Hyvärinen

Esteellisyyden syy: osallisuusjääviys (hallintolaki 28.1 § 1 kohta)

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Otteet

Ote

Avoimen viran hoitaja

Otteen liitteet

Esitysteksti

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kaupunginhallitus on 3.5.2021, 337 § merkinnyt tiedoksi edellisen viranhaltijan eroilmoituksen kaupunkiympäristön toimialajohtajan virasta 1.10.2021 lukien ja kehottanut kaupunginkansliaa käynnistämään viran täyttämiseksi julkisen hakumenettelyn. Toimialajohtajan viran julkinen hakumenettely on parhaillaan käynnissä ja tavoite on saada virka täytettyä syksyn 2021 aikana. Hallintojohtaja Silja Hyvärinen täyttää kaupunkiympäristön toimialajohtajan viran kelpoisuusvaatimukset ja on



myös henkilökohtaisten ominaisuuksiensa ja kykyjensä puolesta sopiva tehtävään.

Kunnallisesta viranhaltijasta annetun lain (304/2003) 4 §:n 3 momentin mukaan virkasuhteeseen voidaan ottaa ilman hakumenettelyä, kun kysymyksessä on sijaiseksi tai avoinna olevaan virkasuhteeseen ottaminen määrääjäksi. Kaupunkiympäristön toimialan hallintojohtaja Silja Hyvärinen toimii tällä hetkellä kaupunkiympäristön toimialajohtajan viansijaisena.

Hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 1 momentin 16 kohdan mukaan, ellei toimivallasta ole muutoin säädetty tai määrätty, kaupunginhallitus päättää sellaisen avoimen viran määräaikaisesta hoitajasta, johon kaupunginvaltuusto ottaa viranhaltijan, enintään kuitenkin yhdeksän kuukauden ajaksi.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Otteet

Ote
Avoimen viran hoitaja

Otteen liitteet
Esitysteksti
Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Tiedoksi

Taloushallintopalvelut
Kaupunkiympäristön toimiala



Päätettävä tässä kokouksessa

§ 628

Lausunto Väylävirastolle luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2022–2029

HEL 2021-008792 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunginhallitus antoi Väylävirastolle luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2022–2029 seuraavan lausunnon:

Valmisteluperiaatteet ja yleiset lähtökohdat

Yleistä

Valtion väyläverkko ja sen kehittäminen ovat Helsingin ja koko seudun liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämisen kannalta tärkeässä asemassa. Liikenneyhteydet vaikuttavat muun muassa talouden kehittymiseen, ulkomaankauppaan ja yritysten sijoittumiseen. Teitä ja ratoja pitkin kuljetaan arjessa ja vapaa-ajalla. Kasvavalla kaupunkiseudulla toimivan liikennejärjestelmän merkitys ei vähene, vaikka työn tekemisen tavat muuttuisivat pysyvämmiin. Samalla liikenneyhteyksien sijoittuminen Helsingin yleiskaavan mukaisesti entisestään tiivistyvään kaupunkirakenteeseen tarkoittaa jatkuvasti enemmän kaupungin ja valtion yhteistyötä liikenneväylien ja maankäytön yhteensovittamisessa.

Helsinki on maan suurin työnantaja ja valtakunnallinen tuottavuuden huippualue. Helsingin työssäkäyntialue on laaja ja lähes puolet Uudenmaan työpaikoista sijaitsee Helsingissä. Helsingin kasvun ja menestyksen vaikutukset heijastuvat laajemminkin paitsi metropolialueen talouteen, myös koko Suomen kansantalouteen ja kansainväliseen kilpailukykyyn. Lisäksi kaupunkien liikennejärjestelmäratkaisut ovat merkittävässä roolissa päästövähennysten ja hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamisessa. Tämän johdosta valtion tulee tukea vahvasti kaupunkien kestävää kasvua myös liikenneverkon kehittämisen osalta. Suurten kaupunkien merkitystä valtion investointien kannalta tulee avata enemmän myös valtion omassa investointiohjelmassa.

Taloussehdys ja rahoituspohja

Luonnos väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2022–2029 lisää valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (Liikenne 12 -suunnitelma) kaivattua konkretiaa listaamalla rata-, maantie- ja vesiväylähankkeita, joita suunnitelmakaudella tulisi toteuttaa. Helsingin kaupungin näkökulmasta on kuitenkin huolestuttavaa, että Liikenne 12



-suunnitelman talouskehys on sille asetettujen tavoitteiden kannalta täysin riittämätön. Investointiohjelmassa esitetty talouskehys on keskimäärin 309 miljoonaa euroa vuodessa rataverkon, maantieverkon ja vesiväylien kehittämiseen ja 100 miljoonaa euroa vuodessa perusväylänpidon rahalla tehtäviin pienempiin parannushankkeisiin. Investointiohjelman painopisteiden heikkoa tarkoituksenmukaisuutta kuvaa hyvin se, että pienempien parantamishankkeiden kohdassa investoidaan keskimäärin saman verran raakapuun kuormauspaikkojen parantamiseen kuin kaupunkiseutujen kestävästi liikkumisen edistämiseen.

Väylävirasto ja Traficom ovat arvioineet MAL -kaupunkiseutujen valtion verkolle kohdistuvan rahoitustarpeen suuruudeksi vain 70–150 miljoonaa euroa vuodessa ja koko MAL -kaupunkiseutujen rahoituksen noin 500 miljoonan euron suuruiseksi investointiohjelman ajanjaksolla. Tämä 500 miljoonaa euroa pitää sisällään investoinnit väyläverkkoon ja Helsingin kaupungin näkökulmasta erityisen tärkeät valtionavustukset mm. kuntien raideliikennehankkeisiin ja palveluihin seitsemällä MAL-seudulla. Väyläviraston ja Traficomien tekemät arviot ja niiden perustelut tulisi avata paremmin. Mittakaavaa tarpeista antaa esimerkiksi Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelma, jossa arvioitiin pelkästään Helsingin seudulle kuntien ja valtion rahoitustarpeeksi suunnitelman liikennehankkeisiin 2020 luvulla 340 miljoonaa euroa vuodessa. Tästä suuri osa myös kohdistui valtion väyläverkolle.

Tavoitteisiin vastaaminen ja investointiohjelman perustelut

Investointiohjelman vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu enemmän vaikutusten suuntaa kuin suuruutta. Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden (saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus, jotka yhdessä pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta) toteutumista on arvioitu kokonaisuutena pitkälti asiantuntija-arvioina. Liikennemäärät ja eri alueiden investointitarpeet huomioiden investointiohjelma vastaa näihin kuitenkin vain pieneltä osin.

Erityisesti kestävyteen liittyvän tavoitteen toteutuminen on kyseenalaista ja yksittäisillä suurivolyymisillä kestävästi liikkumisen edellytyksiä parantavilla investointihankkeilla voi olla merkittävä vaikutus tämän tavoitteen toteutumisen kannalta. Vaikutusten arvioinnin kannalta on ongelmallista, ettei investointiohjelman ilmastovaikutuksia kyetä tarkemmin arvioimaan. Esimerkiksi kulkutapamuutosten arvioiminen on ollut investointiohjelman vaikutusten arvioinnin mukaan mahdollista vain osassa hankkeita. Investointiohjelman tueksi on kyettävä selvemmin muodostamaan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita palvelevia linjauksia, jotka ohjaisivat investointiohjelman toteutumista esimerkiksi ilmastolle haitallisimpien hankkeiden välttämiseksi.



Ilmastokriisin tässä vaiheessa, jossa sekä Suomen että koko pääkaupunkiseudun hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamiseen on alle 15 vuotta aikaa, Helsingin kaupunki näkee välttämättömänä, että vaikutukset päästöihin arvioidaan kattavasti jokaisen hankkeen ja myös koko investointiohjelman osalta.

Hallituksen tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen sähköistymisen tulee näkyä investointiohjelmassa selkeämmin.

Myös kevyiden sähköajoneuvojen aiheuttamaan liikenteen murrokseen tulee varautua paremmin esimerkiksi asemanseutujen kehityksessä. Kevyet sähköajoneuvot yleistyvät nopeasti kaupungeissa lyhyiden matkojen liikkumisessa ja niille tarvitaan säilytys- ja latausinfrastruktuuria asemanseuduilla.

Muutosehdotuksia investointiohjelmaan

Yksittäisellä saavutettavuutta parantavalla investoinnilla Helsingissä on väestön ja yritysten suuren määrän vuoksi usein suurempi vaikutus kuin muualla maassa tehdyllä investoinnilla. Helsingin alueella tehtävillä liikenneinvestoinneilla mahdollistetaan suorien liikennevaikutusten lisäksi merkittävä asuntotuotanto. Niiden vaikutus koko seudun kehitykseen on huomattava. Suomen merkittävimmän tuontisataman ja Euroopan vilkkaimman matkustajasataman yhteyksien kehittäminen edistää myös koko Suomen etua.

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteena on saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus, joihin kaikkiin eniten vaikuttavuutta on hankkeilla, jotka kohdistuvat suurimpiin liikennemääriin. Kestävyystavoitteen alla Liikenne 12 -suunnitelmassa todetaan, että ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikennemuotoja paranevat - erityisesti kaupunkiseuduilla. Tämän tavoitteen toteutuminen ei konkretisoidu investointiohjelmassa ja lisäksi toteutuminen jää yksinomaan MAL -seutujen rahoituksen varaan. Helsinki ei pidä tätä tarkoituksenmukaisena eikä näin saavuteta Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita.

Yleisesti ottaen Helsingin kaupunki pitää pitkäjänteisesti kehitettyä MAL-sopimusmenettelyä nykymuodossaan tärkeänä ja toimivana keinona vastata mm. seudun yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen, asuntotuotannon haasteisiin sekä ilmastotavoitteisiin. Myös väyläverkon investointiohjelmassa tulisi vielä konkreettisemmin tunnistaa hyväksytyt MAL-sopimukset ja sisällyttää niissä mainitut yhdessä edistettävät hankkeet selvemmin mukaan varauksina investointiohjelmaan.

Ratahankkeet



Helsingin kaupungin alueelle ei ole esitetty investointiohjelmaan 2022–2029 sisältyviä uusia ratakankkeita eikä nimettyjä parantamishankkeita. Helsingin kaupunki pitää Pissararadan rakentamisen aloittamista tällä suunnitelmakaudella olennaisen tärkeänä. Investointiohjelmassa esitetty rataverkon kehittämisen vuosittainen rahoitustaso on niin matala, että hankkeelle pitää osoittaa erillisrahoitus, eikä se mahdu tämän investointiohjelman kehukseen. Radan asemakaavat sekä rata- ja rakentamissuunnitelmat on hyväksytty. Helsinki–Pasila välin ratkaisuihin, liikennöintiin ja Pissararadan toteuttamiseen kytkeytyviin muihin hankkeisiin liittyviä selvityksiä on käynnissä valtion ja Helsingin seudun välisen MAL-sopimuksen mukaisesti. Ratahanke vapauttaisi ratakapasiteettia Helsingin ja Pasilan välillä ja sujuvoittaisi sekä lähi- että kaukojunien kulkua, mikä puolestaan mahdollistaa kaukojunaliikenteen lisäämisen ja edelleen ratakäytävien maankäytön kehittämisen. Pissararata mahdollistaa merkittävän ratakapasiteetin kasvattamisen koko Etelä-Suomen rataverkolla ja vähentää Helsingin ahtaasta ratapihasta koko maan henkilö- ja tavarajunaliikenteelle aiheutuvia häiriöitä.

Hankeyhtiömallilla tehtävät suuret raidehankkeet on rajattu pois Liikenne 12 –suunnitelmasta ja siten investointiohjelmasta, koska niiden kustannusarvot ovat merkittäviä ja hankeyhtiöiden päätöksentekoprosessi on erillinen. Helsingin kaupungin näkökulmasta valtion tulee kantaa päävastuu kyseisten hankkeiden toteutusvaiheen rahoituksesta. Tämän vaikutukset väyläverkon investointiohjelmaan tulee olla myös ennakoitavissa.

Asemanseudut

Helsingin asemanseuduilla on käynnissä useita asemakaavoja ja maankäytön kehityshankkeita. Asemanseutujen kehittäminen yhteistyössä valtion kanssa ja konkreettisten parantamistoimenpiteiden tekeminen asemille on kestävä liikumisen edistämisen näkökulmasta erittäin tärkeää. Myös Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelmassa on nostettu asemanseutujen potentiaalin hyödyntäminen merkittävään rooliin.

Matkustajamäärät Helsingin asemilla ovat jo nyt valtakunnallisesti täysin omaa luokkaansa. Esimerkiksi vuonna 2019 Puistolän aseman nousijamäärät (5869 nousijaa/arkivuorokausi) olivat suuremmat kuin Tampereen (5360 aloitusmatkaa/vrk). Helsingin hiljaisin asema Pitäjänmäki (1905 nousijaa/arkivuorokausi) sijoittuisi valtakunnallisissa kaukoliikenteen matkustajamäärissä sijalle 4 ohittaen Oulun (1384 aloitusmatkaa/vrk). Malmin asemalla taas on enemmän päivittäisiä nousijoita (11 193 nousijaa/arkivuorokausi) kuin Helsingin rautatieaseman kaukoliikenteessä (8934 aloitusmatkaa/vrk). Etenkin Oulunkylä ja Malmi ovat tulevina vuosina kehittymässä raideliikenteen risteysasemiksi ja



tärkeiksi joukkoliikenteen solmukohtiksi. Tämä ennakoi matkustajamäärien merkittävää kasvua. Myös esimerkiksi Tikkurilan ja Pasilan välillä on useita huonokuntoisia asemia.

Matkustajamääriltään valtakunnallisestikin merkittävimmät asemat ovat myös verkolliselta merkitykseltään tärkeitä. Investointinäkökulmasta vilkkaimmille asemille kohdistettavat toimenpiteet saavat myös eniten vaikuttavuutta. Pääkaupunkiseudun asemien kunto ja vetovoimaisuus vaikuttavat oleellisesti raideliikenteen houkuttelevuuteen ja kestävien matkaketjujen toteutumiseen. Laadukas asemanseutu on houkutteleva myös yrittäjille. Nuhjuisuus puolestaan heikentää asiakkaiden turvallisuuden tunnetta ja on osoittautunut jopa esteeksi pilotoinneille ja nopeille kokeiluille. Siksi on tärkeää, että investointeja kohdistetaan taulukossa 6 esitettyä enemmän nimenomaan kaupunkiseuduille, sekä asemien kehittämiseen että parantamiseen.

Helsingin koollekutsuma yhteistyöverkosto, ”Asemanseutujen seurantar ryhmä”, on käynnistänyt konsulttityön, joka tuottaa tietoa korjaustarpeiden priorisointiin pääradan Helsingin asemilla (Käpylä-Puistola -välillä) vuosien 2021–2023 aikana. Asemien inventointi on osoittanut, että nopeita toimenpiteitä, kuten maalausta, valaistuksen parantamista, aitojen korjausta ja istutusten siistimistä, on tehtävä välittömästi ennen varsinaista asemien peruskorjausta vuosikymmenen lopulla.

Edellä mainituilla perusteluilla Helsingin kaupunki esittää, että merkittävien valtion hallinnoimien asemien matkustajaolosuhteiden parantamiseen varataan selkeämmin oma kohteensa investointiohjelman rahoituksesta. Kohteiden priorisoinnissa tulee olla lähtökohtana vaikuttavuus matkustajamäärien mukaan, ei esimerkiksi se, onko kyseessä kaukoliikenteen asema vai lähiliikenteen asema.

Tieverkko

Valtion maantieverkolle kohdistuvia Helsingille asetettujen asuntotuotantotavoitteiden näkökulmasta keskeisiä investointihankkeita 2020-luvulla ovat ohjelmaan sisältyvän Lahdenväylän Malmin (Ilmasillan) eritasoliittymän lisäksi Hämeenlinnanväylän Kuninkaantammen eritasoliittymä ja Länsiväylän Koivusaaren eritasoliittymä. Jos hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden alueelle Helsingissä (esim. Koivusaari) ei päästä rakentamaan asuntotuotantotavoitteiden mukaisia määriä asuntoja, koska liittymähanke ei toteudu, se vaikuttaa kaikkiin Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin negatiivisesti. Kestävän asuntotuotannon tukemisen näkökulma puuttuu investointiohjelmasta kokonaan. Myös Kehä I:n kehittämistä tulee jatkaa toteuttamalla Myllypuron eritasoliittymä. Itäkeskus on yksi pääkaupunkiseudun merkittävimmistä aluekeskuksista. Yleiskaavassa alueelle osoitetaan merkittävästi nykyistä enemmän



asunto- ja toimitilarakentamista. Itäväylän ja Kehä I:n risteys on yksi pääkaupunkiseudun vilkkaimpia risteyskohtia ja samalla myös yksi Helsingin seudun vaarallisimpia risteyskohtia. Alueella liikkuu myös paljon asukkaita ja kauppajen asiakkaita, joukkoliikenteen käyttäjiä, pyöräilijöitä ja jalankulkijoita. Valtion sitoutuminen myös Kehä I:n ja Itäväylän liittymän kehittämiseen on tärkeää. Kaikkien edellä mainittujen hankkeiden rakennuskustannukset ovat niin mittavia, että ne eivät toteudu ilman valtion osallistumista. Helsingin kaupunki edellyttää, että nämä hankkeet näkyvät valtion investointiohjelmassa 2022–2029, vähintään MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisten hankkeiden kohdassa.

Pyöräliikenne

Pyöräliikenteen osalta on myönteistä, että investointiohjelma sisältää aiempaan verrattuna vahvempaa panostusta pyöräväylästä. Yleisesti pyöräväylähankkeet edistävät myös jalankulun olosuhteita, mutta myös erityisiä jalankulun edistämishankkeita on syytä jatkossa arvioida. Helsingin kannalta tärkeimpiä parannuskohteita ovat baanaverkon väylät, jotka kulkevat myös seudullisesti Helsingistä Espooseen ja Vantaalle.

Osa nykyisistä ja suunnitelluista väylistä kulkee valtion tie- ja rata-alueiden vieressä, jolloin baanojen toteuttaminen edellyttää tiivistä yhteistyötä kaupungin ja valtion kesken. Valtion panostaminen oman väyläverkon lisäksi myös kaupunkiseutujen pyörätieverkkoon nopeuttaisi Helsingissä jatkuvan ja korkeatasoisen pyöräliikenteen verkon rakentamista ja pyöräliikenteen tavoitteiden saavuttamista. Helsingin tavoitteena on pyöräliikenteen kulkutapaosuuden nosto 20 %:iin vuoteen 2035 mennessä, mikä edellyttää merkittäviä investointeja lähivuosien aikana.

Myös pyöräliikenteen hankkeiden osalta tulisi määritellä edistettävät kohteet vaikuttavuuden perusteella. Helsinki on laatinut pyöräväylien priorisointi- ja toteuttamishojelman, jota voidaan Helsingin osalta hyödyntää arvioinnissa. Myös muiden kuin suorien pyöräilyn ja jalankulun edistämishankkeiden osalta tulee huolehtia siitä, että kulkumuotojen houkuttelevuus ei heikkene. Väylähankkeiden lisäksi turvallinen pyöräpysäköinti keskeisillä joukkoliikenneasemilla edistää kulkumuotojen yhdistämistä ja mm. uusien suunnitteluohjeiden mukaisen pyöräliikenteen opastuksen toteuttaminen kaupungin ja valtion yhteistoimin on investointina kustannustehokas keino. Uusien investointien lisäksi tärkeää on ylläpitää nykyistä pyöräväylästä mm. uudelleenpäällystysten ja rakennekorjausten myötä.

Kävelyn ja pyöräilyn valtionavustusohjelman valmistelussa avustusten myöntämisen reunaehtojen tulisi olla sellaisia, että kunnilla on paremmat mahdollisuudet toteuttaa hankkeita omien talousarvioiden ja inves-



tointiohjelmien mukaisesti. Tällä hetkellä asetetut reunaehdot ovat niin tiukat, että pahimmillaan jo myönnettyt avustukset jäävät saamatta es- täen tai viivästyttäen hankkeiden toteuttamista.

Meluntorjunta

On huolestuttavaa, että investointiohjelmassa ei ole yhtään hanketta meluntorjuntaan liittyen. Liitteessä 2 esitetyissä muissa tarkastelluissa hankkeissa kuitenkin on listattu kolme meluntorjuntahanketta, joista kaksi sijaitsee Helsingin alueella: Mt 101 Pihlajanmäki ja Kt 45 Torpparimäki. Aineistosta ei selviä, miksi näitä ei ole esitetty investointiohjelmassa. Helsingissä yhdyskuntarakenteen tiivistyessä meluhaitoille altistuvien määrä kasvaa, joten asuntoalueiden meluntorjunnalle on suuri tarve. Myös liikennemäärät kasvavalla kaupunkiseudulla ovat ennusteiden mukaan kasvussa ilman merkittäviä liikennettä vähentäviä toimenpiteitä. Uusien melusteiden sekä vanhojen melusteiden parantamisen tarve ja toimenpiteet tulisi näkyä suunnitelmassa. Esimerkiksi Liikenneviraston meluntorjunnan toimintasuunnitelmaan 2018–2023 sisältyy 40 meluntorjuntakohdetta maanteiden varrella ja 13 rautateiden varrella.

Investointiohjelman prosessi ja lähtötiedot

Valtion investointien ennakoitavuus on sidosryhmien, myös Helsingin kaupungin, toiminnan ja omien investointien suunnittelun kannalta välttämätöntä. Siksi selkeä prosessi ja tiedossa oleviin tavoitteisiin selvästi tukeutuvat ratkaisut ovat erittäin tärkeitä. Tähän on myös hyvät lähtökohdat.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, strategisen tilannekuvan ja väyläverkon investointiohjelman sekä niiden ulkopuolisten isojen hankeyhtiömallilla toteutettavien hankkeiden väliset kytkennät on tärkeää jatkossa kuvata selvästi. Kaikkien edellä mainittujen valmistelu on tehtävä entistä tiiviimmin yhdessä myös kaupunkiseutujen ja isojen kaupunkien kanssa.

Vuosittain tehtävä investointiohjelman päivittäminen ja jatkuva seuranta ovat hyvin perusteltuja. Kaupungin investointien ja muiden toimenpiteiden suunnittelun kannalta olisi tarpeellista tietää vielä esitettyä tarkemmin, milloin suunnitelmakaudella valtiolla on valmiudet investoida kohteeseen. Hankkeiden priorisointi koreihin 1A ja 1B vastaavat vain osittain tähän tarpeeseen. Helsingin kaupunki päivittää talousarvionsa yhteydessä oman 10 vuoden investointiohjelmansa, jota voi tarvittaessa hyödyntää yhteishankkeiden osalta myös valtion väyläverkon investointiohjelman laadinnassa jatkossa.



Valtion talousarvioesityksissä kuvataan teiden, siltojen ja ratojen kunnon kehitystä valtakunnallisesti (esim. huonokuntoisten tieosuuksien ja ratojen määrä). Tieto pitäisi olla talousarvioesityksissä myös alueittain, jotta muutosten seuranta helpottuu.

Muita huomioita investointiohjelmasta

Liikenne 12 -suunnitelmaan sisältyi ajatus rahoituspohjan laajentamisesta siten, että kunnille siirtyisi nykyistä suurempi rahoitusosuus valtion väylähankkeisiin. Tämä lisäisi merkittävästi niin Helsingin kaupungin kuin muiden kuntien menoja. Investointiohjelmassa todetaan, että MAL-kaupunkiseutujen investointihankkeiden kustannusjakojen osalta noudatetaan yhteisrahoituksen periaatteita ja todetaan, että yhteisrahoituksella toteutettavien hankkeiden kustannusosuudet määritellään MAL-sopimuksissa.

Kuten aiemminkin on todettu, Helsingin kaupunki ei hyväksy Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyä kustannusjakomallia, jonka mukaan valtion verkolle sopimuksellisella yhteisrahoitusmallilla toteutettavan kaupunkiseudun hankkeen valtion kustannusosuus on 50 %. Myös eduskunta on 1.7.2021 hyväksymässään kannanotossa (Eduskunnan kirjelmä EK 23/2021 vp VNS 2/2021 Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032) perustellusti edellyttänyt valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden perusperiaatteita. MAL-kaupunkiseudut ja muut suuret kaupunkiseudut ovat asiasta myös huolissaan ja ovat yhteistyössä kiinnittäneet asiaan huomiota lausunnoissaan Liikenne 12 -suunnitelmasta.

Kunnilla, myöskään Helsingin kaupungilla, ei ole mahdollisuutta lisätä rahoitustaan valtion väylähankkeisiin. Yhteisrahoitusmallia tulee edelleen kehittää yhteistyössä kaupunkien ja MAL -kaupunkiseutujen kesken, koska hankkeisiin osallistuvat kaupungit ovat avainasemassa. Mallin kehittämisen aikataulu tulee sovittaa siten, että se on MAL -sopimusten ja -suunnitelmien valmistelussa hyvissä ajoin hyödynnettävissä. Mallissa ja sen jatkovalmistelussa on otettava huomioon kaupunkiseutujen taloudellinen todellisuus sekä se, että kaupunkien oma rahoitus väyläinfraan on jo nyt korkealla tasolla. Lisäksi on otettava huomioon sote-uudistuksen erittäin kielteiset vaikutukset kaupunkien taloudelliseen kantokykyyn. Uudistus johtaa kaupunkien verotulopohjan kapenemiseen alle puoleen nykyisestä ja heikentää kaupunkien investointikykyä sekä rahoitusasemaa. Se myös merkitsee, että investointien rahoittaminen nykyjärjestelmää vastaavalla tavalla ei tule olemaan mahdollista. Helsingin seudulla pitkälle kehitettyä MAL-prosessia tulee hyödyntää tarkempien periaatteiden valmistelussa.



Kunnan rahoitusosuuden arvioinnissa tulee huomioida hankkeisiin usein liittyvän katuverkon, kunnallistekniikan ja muun yhdyskuntarakenteen sekä mm. joukkoliikenteen kehittämisen aiheuttama kustannusrasitus kunnille. Esimerkiksi Raide-Jokerin pikaraitiotien infrastruktuurin rakentamiskustannukset ovat Helsingille ja Espoolle yhteensä 386 miljoonaa euroa, liittyvät hankkeet huomioiden 507 miljoonaa euroa. Siten valtion 84 miljoonan euron osuus kustannuksista on pikaraitiotien infrastruktuurin toteuttamisesta vain noin 22 % ja hankkeen kokonaiskustannuksista 17 %. Tarvittavat kalustoinvestoinnit huomioiden kokonaisinvestoinnit ovat yhteensä 611 miljoonaa euroa ja valtion osuus siten 14 %.

Toimivan hankerahoitusmallin lähtökohtana on, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. Yhteisrahoitusmallin periaatteiden tulisi koskea lähtökohtaisesti vain isoja hankkekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin. Esimerkiksi tavanomaisissa maantielle sijoituksissa yhteishankkeissa tulisi edelleen noudattaa liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua lakia sekä Kuntaliiton ja Liikenneviraston yhdessä hyväksymiä ohjeistuksia ja periaatteita.

Osapuolen, jonka taseeseen väyläinvestointi kirjataan, tulee olla päävastuussa investoinnista ja sen rahoituksesta. Valtion rahoituksen tulee olla vähintään 70 % rautatieverkon hankkeissa kaupunkiseuduilla. Valtion hankkeet aiheuttavat kunnille kustannuksia kunnan hallinnoimille verkoille. Tätä rasisitusta ei tule Liikenne 12 -suunnitelmassa ehdotetulla tavalla enää lisätä. Myös yhteisrahoitteisten hankkeiden vaikuttavuus suhteessa valtion tavoitteisiin tulee tunnistaa periaatteiden määrittämisen lähtökohdaksi.

Suomen tulisi toimia liikennehankkeisiin liittyvän EU-rahoituksen hakeemisessa aktiivisesti.

Käsittely

Todettiin, että teknisenä korjauksena seuraava kappale siirretään Yleisistä-luvusta Tieverkko-lukuun:

Itäkeskus on yksi pääkaupunkiseudun merkittävimmistä aluekeskuksista. Yleiskaavassa alueelle osoitetaan merkittävästi nykyistä enemmän asunto- ja toimitilarakentamista. Itäväylän ja Kehä I:n risteys on yksi pääkaupunkiseudun vilkkaimpia risteyskohtia ja samalla myös yksi Helsingin seudun vaarallisimpia risteyskohtia. Alueella liikkuu myös paljon asukkaita ja kauppojen asiakkaita, joukkoliikenteen käyttäjiä, pyöräilijöitä ja jalankulkijoita. Valtion sitoutuminen myös Kehä I:n ja Itäväylän liittymän kehittämiseen on tärkeää.



13.09.2021

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 2.7.2021
- 2 Lausuntopyyntö 2.7.2021, liite, investointiohjelma-luonnos
- 3 Lausuntopyyntö 2.7.2021, liite, yhteenveto

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Väylävirasto

Lausuntoehdotus

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Väylävirasto on pyytänyt kaupungilta lausuntoa valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2022–2029. Lausuntoa on pyydetty 15.9.2021 mennessä.

Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2022–2029

Helsingin kaupunginhallitus on antanut 1.3.2021 lausunnon liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi 2021–2032 ja sen vaikutusten arvioinnin ympäristöselostuksesta.

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 -suunnitelman, toimeenpanoa. Vuosien 2022–2029 investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista.

Investointiohjelmaa hyödynnetään mm. valtion talousarvioesityksen valmistelussa. Investointiohjelma sisältää isoja kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä



parantamishankkeita. Jo päätetyt kehittämishankkeet sekä osa perusväylänpidon toimenpiteistä eivät sisälly investointiohjelmaan.

Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?
2. Investointiohjelman laatimista ovat ohjanneet Liikenne 12 -suunnitelman lähtökohdat, tavoitteet, strategiset linjaukset ja toimenpiteet. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin? Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasa-puoliset ja selkeät?
3. Onko mielestänne ohjelmaa mahdollista muuttaa Liikenne 12 -suunnitelman talousraamin puitteissa siten, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet toteutuisivat paremmin ja kokonaisvaikutusten arvioinnin mukaan tulos olisi parempi? Miten muuttaisitte ohjelmaa ja miten perustelette paremmat vaikutukset?
4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa? Saako Väylävirasto riittävästi ja oikea-aikaisesti tietoa väyläverkon kunnossapito- ja kehittämistarpeista mm. alueellisen liikennejärjestelmätyön, väylien suunnittelun ja asiakkuusyhteistyön avulla?
5. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Liikenneverkon strateginen tilannekuva on ollut yksi tärkeä lähtökohta investointiohjelmalle. Investointiohjelman pienillä hankkeilla vastataan myös pienempiin tarpeisiin, joita ei ole nostettu strategiseen tilannekuvaan. Investointiohjelma sisältää myös EU:n tuella tai yhdessä kaupunkiseutujen tai elinkeinoelämän kanssa rahoitettavia hankkeita. Hankeyhtiöiden kautta rahoitettavat hankkeet, jo päätetyt kehittämishankkeet sekä osa perusväylänpidon toimenpiteistä eivät sisälly investointiohjelmaan.

Investointiohjelman hankkeet ovat valikoituneet hankekoreihin (1A ja 1B) hankkeen kiireellisyyden ja toteuttamisvalmiuden mukaan. Hankekoriin 1A sisältyvien hankkeiden suunnitelmavalmius on riittävä päätöksentekoa varten tai ne ovat muutoin kiireellisiä. Hankekoriin 1B sisältyvät hankkeet edellyttävät vielä jatkosuunnittelua ennen hankkeiden toteuttamista.



Investointiohjelman talouskehys pohjautuu Liikenne 12 -suunnitelman taloudelliseen kehukseen ja rahoituksen kohdentamista koskeviin linjauksiin. Investointiohjelman kaikkien väylämuotojen uusien kehittämishankkeiden talouskehys on noin 2 475 miljoonaa euroa. Investointiohjelman kaikkien väylämuotojen perusväylänpidon talouskehys on noin 800 milj. euroa.

Yhteisrahoituksella toteutettaviin seitsemän MAL-kaupunkiseudun hankkeisiin on mahdollista kohdentaa yhteensä noin 500 miljoonaa euroa investointiohjelman ajanjaksolla. Rahoitukseen sisältyvät sekä valtion väylille kohdistuvat investoinnit että valtionavustukset mm. kuntien raideliikennehankkeisiin ja palveluiden kehittämiseen. Väyläviraston ja Traficomien arvion mukaan valtion väyläverkolle voisi kohdistua noin 70–150 miljoonaa euroa MAL-kaupunkiseutujen rahoituksesta. Arviota on tarkoitus tarkentaa vuonna 2022 seuraavien MAL -neuvottelujen pohjaksi.

Helsingin kaupungin alueelle sijoittuu investointiohjelmassa yksiselitteisesti vain yksi hankekoreihin (Hankekori 1A) nimetty kehittämishanke: Vt4 Kehä I–Kehä III, joka sisältää myös mm. Ilmasillan eritasoliittymän. Lisäksi MAL -kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisissa hankkeissa mainitaan Helsinki–Pasila -välin ratakapasiteetin lisääminen sekä Vt3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kehä I–Kaivoksela.

Investointiohjelma perustuu vaikutusten arvioinnin tuottamaan tietoon. Arvioidut kokonaisvaikutukset kertovat sen, kuinka investointiohjelma kaikkiaan toteuttaa Liikenne 12 -suunnitelmaa ja sen tavoitteita. Vaikutuksia on yleisesti verrattu nollavaihtoehtoon Ve0, jossa hankkeita ei toteuteta. Ohjelmataason vaikutusten arvioinnissa on ollut tarpeen tunnistaa enemmän muutoksen suunta kuin suuruus.

Erityisesti elinkeinoelämän kansainvälisen saavutettavuuden arvioidaan paranevan. Alueiden välinen saavutettavuus paranee, kun rataverkon kapasiteetti, häiriöherkkyys ja täsmällisyys paranevat. Samalla luodaan edellytyksiä lisätä liikennetarjontaa. Tieverkon parannustoimet kohdistuvat ruuhkautuneimmille osuuksille ja varmistavat saavutettavuuden hyvän tason. Kaupunkiseuduilla lähijunaliikenteen edellytykset sekä saavutettavuus pyöräillen paranevat. Matkustajien matka-aikojen arvioidaan myös lyhenevän ja ennakoitavuuden, sujuvuuden ja turvallisuuden paranevan. Kuljetusten kustannustehokkuus, ennakoitavuus ja hallittavuus paranevat. Investointiohjelma kokonaisuutena parantaa turvallisuutta. Investointiohjelman suorien ilmastovaikutusten arvioidaan olevan pieniä, mutta pitemmällä aikavälillä kuljetusten tehokkuuden parantuminen ja mahdolliset siirtymiset kulkumuodosta toiseen arvioidaan vähentävän ilmastopäästöjä. Ohjelman ekologiset vaikutukset ovat lievästi negatiivisia, mutta vähäisiä.



Investointiohjelman osalta seurataan toteutukseen valittavia hankkeita sekä yhteis- ja CEF-rahoituksen määrää. Myös hankkeiden toteutumista ja hankkeiden muutoksia (kustannusarviot, sisältö) sekä toteutumismahdollisuuden ja vaikutusten arvioinnin kehittymistä seurataan. Investointiohjelma päivitetään vuosittain sekä Liikenne 12 -suunnitelman päivityksen yhteydessä. Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden toteutumista seurataan osana liikennejärjestelmäanalyysiä.

Saatu lausunto

Asiasta on saatu kaupunkiympäristölautakunnan lausunto. Esitys on kaupunkiympäristölautakunnan lausunnon mukainen.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 2.7.2021
- 2 Lausuntopyyntö 2.7.2021, liite, investointiohjelma-luonnos
- 3 Lausuntopyyntö 2.7.2021, liite, yhteenveto

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Väylävirasto

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 24.08.2021 § 389

HEL 2021-008792 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2022–2029 seuraavan lausunnon:

Valmisteluperiaatteet ja yleiset lähtökohdat

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



Yleistä

Valtion väyläverkko ja sen kehittäminen ovat Helsingin ja koko seudun liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämisen kannalta tärkeässä roolissa. Liikenneyhteydet vaikuttavat muun muassa talouden kehittymiseen, ulkomaankauppaan ja yritysten sijoittumiseen. Teitä ja ratoja pitkin kuljetaan arjessa ja vapaa-ajalla. Kasvavalla kaupunkiseudulla toimivan liikennejärjestelmän merkitys ei vähene, vaikka työn tekemisen tavat muuttuisivat pysyvämmiin. Samalla liikenneyhteyksien sijoittuminen Helsingin yleiskaavan mukaisesti entisestään tiivistyvään kaupunkirakenteeseen tarkoittaa jatkuvasti enemmän kaupungin ja valtion yhteistyötä liikenneväylien ja maankäytön yhteensovittamisessa.

Helsinki on maan suurin työnantaja ja valtakunnallinen tuottavuuden huippualue. Helsingin työssäkäyntialue on laaja, ja lähes puolet Uudenmaan työpaikoista sijaitsee Helsingissä. Helsingin kasvun ja menestyksen vaikutukset heijastuvat laajemminkin paitsi metropolialueen talouteen, myös koko Suomen kansantalouteen ja kansainväliseen kilpailukykyyn. Lisäksi kaupunkien liikennejärjestelmäratkaisut ovat oleellisessa roolissa päästövähennysten ja hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamisessa. Tämän johdosta valtion tulee tukea vahvasti kaupunkien kestävää kasvua myös liikenneverkon kehittämisen osalta. Suurten kaupunkien merkitystä valtion investointien kannalta tulisi avata enemmän myös valtion omassa investointiohjelmassa.

Itäkeskus on yksi pääkaupunkiseudun merkittävimmistä aluekeskuksista. Yleiskaavassa alueelle osoitetaan merkittävästi nykyistä enemmän asunto- ja toimitilarakentamista. Itäväylän ja Kehä I risteys on yksi pääkaupunkiseudun vilkkaimpia risteyskohtia. Samalla myös yksi Helsingin seudun vaarallisimmista risteyskohtista. Alueella liikkuu myös paljon asukkaita ja kauppojen asiakkaita, joukkoliikenteen käyttäjiä, pyöräilijöitä ja jalankulkijoita. Lautakunta pitää tärkeänä, että valtio sitoutuu myös Kehä1 ja Itäväylän liittymän kehittämiseen.

Talouskehys ja rahoituspohja

Väyläverkon investointiohjelma vuosille 2022–2029 lisää valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (Liikenne12) kaivattua konkreettista listaamalla rata-, maantie- ja vesiväylähankkeita, joita suunnitelma-kaudella tulisi toteuttaa. Samalla Helsingin kaupungin näkökulmasta on kuitenkin huolestuttavaa, että Liikenne 12–suunnitelman talouskehys on sille asetettujen tavoitteiden kannalta täysin riittämätön. Investointiohjelmassa esitetty talouskehys on keskimäärin 309 milj. euroa/v rataverkon, maantieverkon ja vesiväylien kehittämiseen ja 100 milj. euroa/v perusväylänpidon rahalla tehtäviin pienempiin parannushankkeisiin. Investointiohjelman painopisteitä kuvaa hyvin muun muassa se,



että pienempien parantamishankkeiden kohdassa investoidaan keskimäärin saman verran raakapuun kuormauspaikkojen parantamiseen kuin kaupunkiseutujen kestävä liikumisen edistämiseen.

Väylävirasto ja Traficom ovat arvioineet MAL-kaupunkiseutujen valtion verkolle kohdistuvan rahoitustarpeen suuruudeksi vain 70-150 milj. euroa/v ja koko MAL-kaupunkiseutujen rahoituksen noin 500 milj. euron suuruiseksi investointiohjelman ajanjaksolla. Tämä 500 milj. euroa pitää sisällään investoinnit väyläverkkoon ja Helsingin kaupungin näkökulmasta erityisen tärkeät valtionavustukset mm. kuntien raideliikennehankkeisiin ja palveluihin seitsemällä MAL-seudulla. Väyläviraston ja Traficomien tekemät arviot ja niiden perustelut tulisi avata paremmin. Mittakaavaa tarpeista antaa esimerkiksi Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelma, jossa arvioitiin pelkästään Helsingin seudulle kuntien ja valtion rahoitustarpeeksi suunnitelman liikennehankkeisiin 2020-luvulla 340 milj. euroa/v. Tästä suuri osa myös kohdistui valtion väyläverkolle.

Tavoitteisiin vastaaminen ja investointiohjelman perustelut

Investointiohjelman vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu enemmän vaikutusten suuntaa kuin suuruutta. Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden (saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus, jotka yhdessä pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta) toteutumista on arvioitu kokonaisuutena pitkälti asiantuntija-arvioina. Liikennemäärät ja eri alueiden investointitarpeet huomioiden investointiohjelma vastaa näihin kuitenkin vain pieneltä osin.

Erityisesti kestävyteen liittyvän tavoitteen toteutuminen on kyseena-laista, ja yksittäisillä suurivolyymisillä kestävä liikumisen edellytyksiä parantavilla investointihankkeilla voisi olla merkittävä vaikutus tämän tavoitteen toteutumisen kannalta. On ongelmallista vaikutusten arvioinnissa, ettei investointiohjelman ilmastovaikutuksia pystytä tarkemmin arvioimaan. Esimerkiksi kulkutapamuutosten arvioiminen on ollut investointiohjelman vaikutusten arvioinnin mukaan mahdollista vain osassa hankkeita. Investointiohjelman tueksi pitäisi pystyä kuitenkin selvemmin muodostamaan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita palvelevia linjauksia, jotka ohjaisivat investointiohjelman toteutumista esimerkiksi ilmastolle haitallisimpien hankkeiden välttämiseksi.

Ilmastokriisin tässä vaiheessa, jossa sekä Suomen että koko pääkaupunkiseudun hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamiseen on alle 15 vuotta aikaa, Helsingin kaupunki näkee välttämättömänä, että vaikutukset päästöihin arvioidaan kattavasti jokaisen hankkeen ja myös koko investointiohjelman osalta.



Hallituksen tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen sähköistymisen tulee näkyä investointiohjelmassa selkeämmin.

Myös kevyiden sähköajoneuvojen aiheuttamaan liikenteen murrokseen tulee varautua paremmin esimerkiksi asemanseutujen kehityksessä. Kevyet sähköajoneuvot yleistyvät nopeasti kaupungeissa lyhyiden matkojen liikkumisessa ja niille tarvitaan säilytys- ja latausinfrastruktuuria asemanseuduilla.

Muutosehdotuksia investointiohjelmaan

Yhdellä saavutettavuutta parantavalla investoinnilla Helsingissä on väestön ja yritysten suuren määrän vuoksi usein suurempi vaikutus kuin muualla maassa tehdyllä investoinnilla. Helsingin alueella tehtävillä liikenneinvestoinneilla mahdollistetaan suorien liikennevaikutusten lisäksi merkittävä asuntotuotanto. Niiden vaikutus koko seudun kehitykseen on huomattava. Suomen merkittävimmän tuontisataman ja Euroopan vilkkaimman matkustajasataman yhteyksien kehittäminen edistää myös koko Suomen etua.

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteena on saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus, joihin kaikkiin eniten vaikuttavuutta on hankkeilla, jotka kohdistuvat suurimpiin liikennemääriin. Kestävyystavoitteen alla Liikenne 12 suunnitelmassa todetaan, että ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikennemuotoja paranevat - erityisesti kaupunkiseuduilla. Tämän tavoitteen toteutuminen ei konkretisoidu investointiohjelmassa, ja lisäksi toteutuminen jää yksinomaan MAL-seutujen rahoituksen varaan. Helsinki ei pidä tätä tarkoituksenmukaisena eikä näin saavuteta Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita.

Yleisesti ottaen Helsingin kaupunki pitää pitkäjänteisesti kehitettyä MAL-sopimusmenettelyä nykymuodossaan tärkeänä ja toimivana keinona vastata mm. seudun yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen, asuntotuotannon haasteisiin sekä ilmastotavoitteisiin. Myös väylaverkon investointiohjelmassa tulisi vielä konkreettisemmin tunnistaa hyväksytyt MAL-sopimukset ja sisällyttää niissä mainitut yhdessä edistettävät hankkeet selvemmin mukaan varauksina investointiohjelmaan.

Ratahankkeet

Helsingin kaupungin alueelle ei ole esitetty investointiohjelmaan 2022–2029 sisältyviä uusia ratahankkeita eikä nimettyjä parantamishankkeita. Helsingin kaupunki pitää tärkeänä Pissararadan rakentamisen aloittamista tällä suunnitelmakaudella. Investointiohjelmassa esitetty rataverkon kehittämisen vuosittainen rahoitustaso on niin matala, että hankkeelle pitää osoittaa erillisrahoitus, eikä se mahdu tämän inves-



tointiohjelman kehukseen. Radan asemakaavat sekä rata- ja rakentamissuunnitelmat on hyväksytty. Helsinki-Pasila välin ratkaisuihin, liikennöintiin ja Pisararadan toteuttamiseen kytkeytyviin muihin hankkeisiin liittyviä selvityksiä on käynnissä valtion ja Helsingin seudun välisen MAL-sopimuksen mukaisesti. Ratahanke vapauttaisi ratakapasiteettia Helsingin ja Pasilan välillä ja sujuvoittaisi sekä lähi- että kaukojunien kulkua, mikä puolestaan mahdollistaa kaukojunaliikenteen lisäämisen ja edelleen ratakäytävien maankäytön kehittämisen. Pisara-rata mahdollistaa merkittävän ratakapasiteetin kasvattamisen koko Etelä-Suomen rataverkolla ja vähentää Helsingin ahtaasta ratapihasta koko maan henkilö- ja tavarajunaliikenteelle aiheutuvia häiriöitä.

Hankeyhtiömallilla tehtävät suuret raidehankkeet on rajattu pois Liikenne 12 -suunnitelmasta ja siten investointiohjelmasta, koska niiden kustannusarviot ovat merkittäviä ja hankeyhtiöiden päätöksentekoprosessi on erillinen. Helsingin kaupungin näkökulmasta valtion tulee kantaa päävastuu kyseisten hankkeiden toteutusvaiheen rahoituksesta. Tämän vaikutukset väyläverkon investointiohjelmaan tulee olla myös ennakoitavissa.

Asemanseudut

Helsingin asemanseuduilla on käynnissä useita asemakaavoja ja maankäytön kehityshankkeita. Asemanseutujen kehittäminen yhteistyössä valtion kanssa ja konkreettisten parantamistoimenpiteiden tekeminen asemille on kestävä liikumisen edistämisen näkökulmasta erittäin tärkeää. Myös Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelmassa on nostettu asemanseutujen potentiaalinen hyödyntäminen merkittävään rooliin.

Matkustajamäärät Helsingin asemilla ovat jo nyt valtakunnallisesti täysin omaa luokkaansa. Esimerkiksi vuonna 2019 Puistolän aseman nousijamäärät (5869 nousijaa/arkivuorokausi) olivat suuremmat kuin Tampereen (5360 aloitusmatkaa/vrk). Helsingin hiljaisin asema Pitäjänmäki (1905 nousijaa/arkivuorokausi) sijoittuisi valtakunnallisissa kaukoliikenteen matkustajamäärissä sijalle 4 ohittaen Oulun (1384 aloitusmatkaa/vrk). Malmin asemalla taas on enemmän päivittäisiä nousijoita (11 193 nousijaa/arkivuorokausi) kuin Helsingin rautatieaseman kaukoliikenteessä (8934 aloitusmatkaa/vrk). Etenkin Oulunkylä ja Malmi ovat tulevina vuosina kehittymässä raideliikenteen risteysasemiksi ja tärkeiksi joukkoliikenteen solmukohtiksi. Tämä ennakoi matkustajamäärien merkittävää kasvua entistäkin suuremmaksi. Myös esimerkiksi Tikkurilan ja Pasilan välillä on useita huonokuntoisia asemia.

Matkustajamääriltään valtakunnallisestikin merkittävimmät asemat ovat myös verkolliselta merkitykseltään tärkeitä. Investointinäkökulmasta



viikkaimmille asemille kohdistettavat toimenpiteet saavat myös eniten vaikuttavuutta. Pääkaupunkiseudun asemien kunto ja vetovoimaisuus vaikuttavat oleellisesti raideliikenteen houkuttelevuuteen ja kestävien matkaketjujen toteutumiseen. Laadukas asemanseutu on houkutteleva myös yrittäjille. Nuhjuisuus puolestaan heikentää asiakkaiden turvallisuuden tunnetta ja on osoittautunut jopa esteeksi pilotoinneille ja nopeille kokeiluille. Siksi on tärkeää, että investointeja kohdistetaan taulukossa 6 esitettyä enemmän nimenomaan kaupunkiseuduille, sekä asemien kehittämiseen että parantamiseen.

Helsingin koollekutsuma yhteistyöverkosto, ”Asemanseutujen seurantar ryhmä”, on käynnistänyt konsulttityön, joka tuottaa tietoa korjaustarpeiden priorisointiin pääradan Helsingin asemilla (Käpylä-Puistola -välillä) vuosien 2021-23 aikana. Asemien inventointi on osoittanut, että nopeita toimenpiteitä, kuten maalausta, valaistuksen parantamista, aitojen korjausta ja istutusten siistimistä, on tehtävä välittömästi ennen varsinaista asemien peruskorjausta vuosikymmenen lopulla.

Edellä mainituilla perusteluilla Helsingin kaupunki esittää, että merkittävien valtion hallinnoimien asemien matkustajaolosuhteiden parantamiseen varataan selkeämmin oma kohteensa investointiohjelman rahoituksesta. Kohteiden priorisoinnissa tulee olla lähtökohtana vaikuttavuus matkustajamäärien mukaan, ei esimerkiksi se, onko kyseessä kaukoliikenteen asema vai lähiliikenteen asema.

Tieverkko

Valtion maantieverkolle kohdistuvia Helsingille asetettujen asuntotuotantotavoitteiden näkökulmasta keskeisiä investointihankkeita 2020-luvulla ovat ohjelmaan sisältyvän Lahdenväylän Malmin (Ilmasillan) eritasoliittymän lisäksi Hämeenlinnanväylän Kuninkaantammen eritasoliittymä ja Länsiväylän Koivusaaren eritasoliittymä. Jos hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden alueelle Helsingissä (esim. Koivusaari) ei päästä rakentamaan asuntotuotantotavoitteiden mukaisia määriä asuntoja, koska liittymähanke ei toteudu, se vaikuttaa kaikkiin Liikenne 12 – suunnitelman tavoitteisiin negatiivisesti. Kestävän asuntotuotannon tukemisen näkökulma puuttuu investointiohjelmasta kokonaan. Myös Kehä I:n kehittämistä tulee jatkaa toteuttamalla Myllypuron eritasoliittymä. Kaikkien edellä mainittujen hankkeiden rakennuskustannukset ovat niin mittavia, että ne eivät toteudu ilman valtion osallistumista. Helsingin kaupunki edellyttää, että nämä hankkeet näkyvät valtion investointiohjelmassa 2022-2029, vähintään MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisten hankkeiden kohdassa.

Pyöräliikenne



Pyöräliikenteen osalta on hienoa, että investointiohjelma sisältää aiempaan verrattuna vahvempaa panostusta pyöräväylästä. Yleisesti pyöräväylähankkeet edistävät myös jalankulun olosuhteita, mutta myös erityisiä jalankulun edistämishankkeita on syytä jatkossa arvioida. Helsingin kannalta tärkeimpiä parannuskohteita ovat baanaverkon väylät, jotka kulkevat myös seudullisesti Helsingistä Espooseen ja Vantaalle.

Osa nykyisistä ja suunnitelluista väylistä kulkee valtion tie- ja rata-alueiden vieressä, jolloin baanujen toteuttaminen edellyttää tiivistä yhteistyötä kaupungin ja valtion kesken. Valtion panostaminen oman väyläverkon lisäksi myös kaupunkiseutujen pyörätieverkkoon nopeuttaisi Helsingissä jatkuvan ja korkeatasoisen pyöräliikenteen verkon rakentamista ja pyöräliikenteen tavoitteiden saavuttamista. Helsingin tavoitteena on pyöräliikenteen kulkutapaosuuden nosto 20 %:iin vuoteen 2035 mennessä, mikä edellyttää merkittäviä investointeja lähivuosien aikana.

Myös pyöräliikenteen hankkeiden osalta tulisi määritellä edistettävät kohteet vaikuttavuuden perusteella. Helsinki on laatinut pyöräväyliä priorisointi- ja toteuttamisohjelman, jota voidaan Helsingin osalta hyödyntää arvioinnissa. Myös muiden kuin suorien pyöräilyn ja jalankulun edistämishankkeiden osalta tulee huolehtia siitä, että kulkumuotojen houkuttelevuus ei heikkene. Väylähankkeiden lisäksi turvallinen pyöräpysäköinti keskeisillä joukkoliikenneasemilla edistää kulkumuotojen yhdistämistä ja mm. uusien suunnitteluohjeiden mukaisen pyöräliikenteen opastuksen toteuttaminen kaupungin ja valtion yhteistoimin on investointina kustannustehokas keino. Uusien investointien lisäksi tärkeää on ylläpitää nykyistä pyöräväylästä mm. uudelleenpäilystysten ja rakennekorjausten myötä.

Kävelyn ja pyöräilyn valtionavustusohjelman valmistelussa avustusten myöntämisen reunaehtojen tulisi olla sellaisia, että kunnilla on paremmat mahdollisuudet toteuttaa hankkeita omien talousarvioiden ja investointiohjelmien mukaisesti. Tällä hetkellä asetetut reunaehdot ovat niin tiukat, että pahimmillaan jo myönnettyt avustukset jäävät saamatta esittäen tai viivästyttäen hankkeiden toteuttamista.

Meluntorjunta

On huolestuttavaa, että investointiohjelmassa ei ole yhtään hanketta meluntorjuntaan liittyen. Liitteessä 2 esitetyissä muissa tarkastelluissa hankkeissa kuitenkin on listattu kolme meluntorjuntahanketta, joista kaksi sijaitsee Helsingin alueella: Mt 101 Pihlajamäki ja Kt 45 Torpparinmäki. Aineistosta ei selviä, miksi näitä ei ole investointiohjelmaan esitetty. Helsingissä yhdyskuntarakenteen tiivistyessä meluhaittoille altistuvien määrä kasvaa, joten asuntoalueiden meluntorjunnalle on suuri



tarve. Myös liikennemäärät kasvavalla kaupunkiseudulla ovat ennusteiden mukaan kasvussa ilman merkittäviä liikennettä vähentäviä toimenpiteitä. Uusien melusteiden sekä vanhojen melusteiden parantamisen tarve ja toimenpiteet tulisi näkyä suunnitelmassa. Esimerkiksi Liikenneviraston meluntorjunnan toimintasuunnitelmaan 2018-2023 sisältyy 40 meluntorjuntakohdetta maanteiden varrella ja 13 rautateiden varrella.

Investointiohjelman prosessi ja lähtötiedot

Valtion investointien ennakoitavuus on sidosryhmien, myös Helsingin kaupungin, toiminnan ja omien investointien suunnittelun kannalta välttämätöntä. Siksi selkeä prosessi ja tiedossa oleviin tavoitteisiin selvästi tukeutuvat ratkaisut ovat erittäin tärkeitä. Tähän on myös hyvät lähtökohdat olemassa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, strategisen tilannekuvan ja väyläverkon investointiohjelman sekä niiden ulkopuolisten isojen hankeyhtiömallilla toteutettavien hankkeiden väliset kytkennät on tärkeää jatkossa kuvata selvästi. Kaikkien edellä mainittujen valmistelu on tehtävä entistä tiiviimmin yhdessä myös kaupunkiseutujen ja isojen kaupunkien kanssa.

Vuosittain tehtävä investointiohjelman päivittäminen ja jatkuva seuranta ovat hyvin perusteltuja. Kaupungin investointien ja muiden toimenpiteiden suunnittelun kannalta olisi tarpeellista tietää vielä esitettyä tarkemmin, milloin suunnitelmakaudella valtiolla on valmiudet investoida kohteeseen. Hankkeiden priorisointi koreihin 1A ja 1B vastaavat vain osittain tähän tarpeeseen. Helsingin kaupunki päivittää talousarvionsa yhteydessä oman 10 vuoden investointiohjelmansa, jota voi tarvittaessa hyödyntää yhteishankkeiden osalta myös valtion väyläverkon investointiohjelman laadinnassa jatkossa.

Valtion talousarvioesityksissä kuvataan teiden, siltojen ja ratojen kunnon kehitystä valtakunnallisesti (esim. huonokuntoisten tieosuuksien ja ratojen määrä). Tieto pitäisi olla talousarvioesityksissä myös alueittain, jotta muutosten seuranta helpottuu.

Muita huomioita investointiohjelmasta

Liikenne 12 -ohjelmaan sisältyi ajatus rahoituspohjan laajentamisesta siten, että kunnille siirtyisi nykyistä suurempi rahoitusosuus valtion väylähankkeisiin. Tämä lisäisi merkittävästi niin Helsingin kaupungin kuin muiden kuntien menoja. Investointiohjelmassa todetaan, että MAL-kaupunkiseutujen investointihankkeiden kustannusjakojen osalta noudatetaan yhteisrahoituksen periaatteita ja todetaan, että yhteisrahoituk-



sella toteutettavien hankkeiden kustannusosuudet määritellään MAL-sopimuksissa.

Helsingin kaupunki ei edelleenkään hyväksy Liikenne 12 –suunnitelmassa esitettyä kustannusjakomallia, jonka mukaan valtion verkolle sopimuksellisella yhteisrahoitusmallilla toteutettavan kaupunkiseudun hankkeen valtion kustannusosuus on 50 %. Myös eduskunta on perustellusti 1.7.2021 hyväksymässä kannanotossa edellyttänyt valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden peruseriaatteita. MAL-kaupunkiseudut ja muut suuret kaupunkiseudut ovat myös asiasta huolissaan ja ovat yhteistyössä kiinnittäneet asiaan huomiota lausunnoissaan Liikenne 12 –suunnitelmasta.

Kunnilla, myöskään Helsingin kaupungilla, ei ole tulevaisuudessa mahdollisuutta lisätä rahoitustaan valtion väylähankkeisiin. Yhteisrahoitusmallia tulee edelleen kehittää yhteistyössä kaupunkien ja Kuntaliiton MAL-kaupunkiseutujen kanssa, koska hankkeiden rahoitukseen osallistuvat kaupungit ovat avainasemassa. Mallin kehittämisen aikataulu tulee sovittaa siten, että se on MAL-sopimusten ja -suunnitelmien valmistelussa hyvissä ajoin hyödynnettävissä. Mallissa ja sen jatkovalmistelussa on otettava huomioon kaupunkiseutujen taloudellinen vaikutavuus sekä se, että kaupunkien oma rahoitus väyläinfraan on jo nyt korkealla tasolla. Lisäksi on otettava huomioon sote-uudistus vaikutuksiineen. On todennäköistä, että uudistus johtaa toteutuessaan kaupunkien verotulopohjan kapenemiseen alle puoleen nykyisestä ja heikentää kaupunkien investointikykyä sekä rahoitusasemaa. Se myös merkitsee, että investointien rahoittaminen nykyjärjestelmää vastaavalla tavalla ei tule olemaan mahdollista. Helsingin seudulla pitkälle kehitettyä MAL-prosessia tulee hyödyntää tarkempien periaatteiden valmistelussa.

Kunnan rahoitusosuuden arvioinnissa tulee huomioida hankkeisiin usein liittyvän katuverkon, kunnallistekniikan ja muun yhdyskuntarakenteen sekä mm. joukkoliikenteen kehittämisen aiheuttama kustannusrasitus kunnille. Esimerkiksi Raide-Jokerin pikaraitiotien infrastruktuurin rakentamiskustannukset ovat Helsingille ja Espoolle yhteensä 386 milj. euroa, liittyvät hankkeet huomioiden 507 milj. euroa. Siten valtion 84 milj. euron osuus kustannuksista on pikaraitiotien infrastruktuurin toteuttamisesta vain noin 22 % ja hankkeen kokonaiskustannuksista 17 %. Tarvittavat kalustoinvestoinnit huomioiden kokonaisinvestoinnit ovat yhteensä 611 milj. euroa ja valtion osuus siten 14 %.

Toimivan hankerahoitusmallin lähtökohtana on, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. Yhteisrahoitusmallin periaatteiden tulisi koskea lähtökohtaisesti vain isoja han-



kekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin. Esimerkiksi tavanomaisissa maantielle sijoituvissa yhteishankkeissa tulisi edelleen noudattaa lakia liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä Kuntaliiton ja Liikenneviraston yhdessä hyväksymiä ohjeistuksia ja periaatteita.

Osapuolen, jonka taseeseen väyläinvestointi kirjataan, tulee olla päävastuussa investoinnista ja sen rahoituksesta. Valtion rahoituksen tulee olla vähintään 70 % rautatieverkon hankkeissa kaupunkiseuduilla. Valtion hankkeet aiheuttavat kunnille kustannuksia kunnan hallinnoimille verkoille. Tätä rasiusta ei tule Liikenne 12 –suunnitelmassa ehdotetulla tavalla enää lisätä. Myös yhteisrahoitteisten hankkeiden vaikuttavuus suhteessa valtion tavoitteisiin tulee tunnistaa periaatteiden määrittämisen lähtökohdaksi.

Toimintatapa, jossa valtio vastaa kaupunkiseudun liikennehankkeiden suunnittelusta, mutta kunnat merkittävästä osasta kustannuksia on myös kestävä. Kustannuksista tulee vastata sen tahon, jolla on infrastruktuurin omistus ja vastuu suunnittelusta. Hankkeissa joissa Helsinki vastaa suunnittelusta, kaupunki voi tehdä tarkoituksenmukaisia ja kustannustehokkaita ratkaisuja ja sovittaa ne paremmin maankäyttöön.

Suomen tulisi toimia liikennehankkeisiin liittyvän EU-rahoituksen hakemisessa aktiivisesti.

Käsittely

24.08.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Eveliina Heinäluoma: Suomen tulisi toimia liikennehankkeisiin liittyvän EU-rahoituksen hakemisessa aktiivisesti.

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Vastaehdotus:

Otso Kivekäs: Lisäys osion ”Tavoitteisiin vastaaminen ja investointiohjelman perustelut” kolmanneksi kappaleeksi

Ilmastokriisin tässä vaiheessa, jossa sekä Suomen että koko pääkaupunkiseudun hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamiseen on alle 15 vuotta aikaa, Helsingin kaupunki näkee välttämättömänä, että vaikutukset päästöihin arvioidaan kattavasti jokaisen hankkeen ja myös koko investointiohjelman osalta.

Lisäys osion ”Muita huomioita investointiohjelmasta” viimeiseksi kappaleeksi



Toimintatapa, jossa valtio vastaa kaupunkiseudun liikennehankkeiden suunnittelusta, mutta kunnat merkittävästä osasta kustannuksia on myös kestävä. Kustannuksista tulee vastata sen tahon, jolla on infrastruktuurin omistus ja vastuu suunnittelusta. Hankkeissa joissa Helsinki vastaa suunnittelusta, kaupunki voi tehdä tarkoituksenmukaisia ja kustannustehokkaita ratkaisuja ja sovittaa ne paremmin maankäyttöön.

Kannattaja: Mia Haglund

Vastaehdotus:

Eveliina Heinäluoma: Itäkeskus on yksi pääkaupunkiseudun merkittävimmistä aluekeskuksista. Yleiskaavassa alueelle osoitetaan merkittävästi nykyistä enemmän asunto- ja toimitilarakentamista. Itäväylän ja Kehä I risteys on yksi pääkaupunkiseudun vilkkaimpia risteyskohtia. Samalla myös yksi Helsingin seudun vaarallisimmista risteyskohtia. Alueella liikkuu myös paljon asukkaita ja kauppojen asiakkaita, joukkoliikenteen käyttäjiä, pyöräilijöitä ja jalankulkijoita. Lautakunta pitää tärkeänä, että valtio sitoutuu myös Kehä1 ja Itäväylän liittymän kehittämiseen.

Kannattaja: Risto Rautava

Vastaehdotus:

Sami Kuusela: Lisätään kohtaan "Tavoitteisiin vastaaminen ja investointiohjelman perustelut":

Hallituksen tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen sähköistymisen tulee näkyä investointiohjelmassa selkeämmin.

Myös kevyiden sähköajoneuvojen aiheuttamaan liikenteen murrokseen tulee varautua paremmin esimerkiksi asemanseutujen kehityksessä. Kevyet sähköajoneuvot yleistyvät nopeasti kaupungeissa lyhyiden matkojen liikkumisessa ja niille tarvitaan säilytys- ja latausinfrastruktuuria asemanseuduilla.

Kannattaja: Mia Haglund

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Eveliina Heinäluoman, Otso Kivekkään ja Sami Kuuselan vastaehdotukset.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Heikki Palomäki, yksikön päällikkö, puhelin: 310 37658
heikki.palomaki(a)hel.fi



§ 629

Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2022–2024

HEL 2021-007336 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Anni Sinemäen ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 15.6.2021
- 2 Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2022-2024

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Kaupunginhallitus antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta (TTS) vuosille 2022–2024 seuraavan lausunnon:

HSL:n strategia

HSL:n voimassa olevan strategian 2018–2021 visio ja strategiset painopisteet ovat antaneet hyvän perustan kuntayhtymän toiminnalle. Strategian tavoitteet ovat tukeneet omalta osaltaan Helsingin kaupungin maankäytön ja liikenteen kehittämiseksi asettamia tavoitteita. On hyvä, että strategiassa pyöräily ja kävely nähdään osana kestävän liikkumisen kokonaisuuden suunnittelua. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista. Tavoite luoda seudulle toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä tehokkaasti ja kilpailuneutraalisti on kannatettavaa.



Helsingin kaupungin strategiaa ei ole vielä hyväksytty eivätkä uuden strategian painopisteet ole vielä tiedossa. HSL:n strategiatyö tulee tehdä vuorovaikutuksessa kaupungin strategiatyön kanssa.

Helsingin strategiatyössä on tunnistettu joitakin kaupungin toimintaympäristön kannalta keskeisiä ilmiöitä ja muutostekijöitä. Kasvavan kaupungin liikennejärjestelmää muokkaavat kaupunkitilan rajallisuus, liikumistottumusten muutos ja päästöjen vähennys. Helsinki kehittyy yleiskaavan mukaisesti kohti raideliikenteen verkostokaupunkia ja älyliikenteen palveluiden merkitys kasvaa.

Liikenteen ja logistiikan kehitykseen vaikuttavat useat ulkoiset muutosvoimat, joista merkittävimmät ovat digitalisaatio, päästöjen vähennystarpeet, kansainvälisyys, verkkokauppa ja sähköistyminen. Sisäisesti kaupungin kasvu, alueiden tiivistyminen, väestön muuttuvat työssäkäynti- ja elämäntavat sekä ikääntyvän väestöryhmän kasvu tuovat uusia vaatimuksia liikenteelle. Seudullisen liikenteen järjestämisen kannalta on merkittävää, että raitioliikenne laajenee Helsingin ulkopuolelle.

Helsingin näkökulmasta joukkoliikenteen seudullistumiskehitys on keskeinen tulevaisuudessa tapahtuva toimintaympäristön muutos, johon on syytä varautua. HSL:n strategiasuunnitelmassa esiin nostama tavoite joukkoliikenteen toimintaympäristön ja tuotantoekosysteemiin liittyvien taustajärjestelmien kehittämistä siten, että mahdollistetaan seudullistumiskehitys, uudet hankkeet ja toisaalta erilaiset liikenteen hankintatavat on kannatettavaa. Kaluston ja varikoiden omistuksen ja hallinnan keskitetyillä linjauksilla voidaan merkittävästi vaikuttaa joukkoliikenteen luotettavuuteen ja kokonaiskustannustasoon erityisesti kaupunkiraideliikenteessä. Lisäksi kaluston ja varikoiden omistuksen ja hallinnan keskitetyt linjaukset ovat keskeisiä myös kaupunkikehitysnäkökulmasta. On tärkeää, että liikenteenhoidon, varikoiden ja kaluston omistuksen ja hallinnan ratkaisut tehdään riittävän tarkkojen, hyötyjen ja haittojen analyttiseen ja riippumattomaan asiantuntija-arvioon perustuen. Koska tehtävillä infran ja kaluston hallinnan linjauksilla on laajat sekä pitkäaikaiset vaikutukset liikennöintiin sekä kaupunkikehitykseen, tulee nämä tehdä infran omistajakaupunkien strategisen tason keskustelujen pohjalta. Hankkeita tulee suunnitella pitkäjänteisesti ja koordinoitusti yhteistyössä jäsenkuntien kanssa.

Joukkoliikenteen kehitysennusteisiin pitkällä aikavälillä liittyy useita eri suuntiin vaikuttavia tekijöitä, joten pitkän aikavälin matkustajamääräkehitystä tai palvelutarpeita on vaikea ennustaa. Kaupungistuminen tulee kasvattamaan joukkoliikenteen matkustajamääriä. HSL:n tulevassa strategiassa on perusteltua varautua kaupungistumisen jatkumiseen ja matkustajamäärien palautumiseen kasvu-uralle koronasta aiheutuneiden rajoitusten poistuttua.



HSL:n toiminnan painopistettä ei ole perusteltua siirtää merkittävästi joukkoliikennettä täydentävien palvelujen suuntaan vaan jatkaa edellisten strategioiden suuntaista vahvaan runkojoukkoliikenteeseen perustuvan joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä Helsingin seudulla. Tietoa asiakkaiden muuttuvista tarpeista on tärkeää hyödyntää palvelujen kehittämisessä. Suuria liikennejärjestelmän tulevaisuuteen liittyviä painopistemutoksia ei lyhyen pandemia-ajan kokemuksista ole tarkoituksenmukaista tehdä mutta keinoja mahdollisen muutosjoustavuuden lisäämiseksi tulee kartoittaa aktiivisesti.

Koronapandemia on vaikuttanut huomattavasti joukkoliikenteen talouteen. Siksi on tärkeää, että talousnäkökulma ohjaa merkittävästi tulevan strategian valmistelua. Alustavassa TTS:ssa joukkoliikenteen rahoitukseen liittyvien strategisten tavoitteiden yhteydessä esitetyn rahoitusjärjestelmän ja sen eri elementtien arvioimisen ohella tulee aktiivisesti arvioida vaikuttavuutta ja tuottavuutta yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa esimerkiksi kaluston uusimiselle asetettujen tavoitteiden ja operaattoreille asetettujen velvoitteiden näkökulmasta. Esitetty myynnin ja markkinoinnin kehittäminen sekä digitalisaation aktiivinen hyödyntäminen lipputulojen kasvattamiseksi on hyvä kehityskulku.

Taloudesta aiheutuvien reunaehto- ja sisällöllä on kuitenkin kyettävä ohjaamaan kasvavaa seutua entistä enemmän kestävään liikkumiseen, toimivaan liikennejärjestelmään ja ihmisten entistä helpompiin liikkumisvalintoihin. HSL:n strategiassa on tärkeää keskittyä entistä vahvemmin ydintekemiseen eli matkustajia hyvin palvelevan ja kustannustehokkaan joukkoliikenteen suunnitteluun ja löytää siten tehokkaita keinoja vastata strategiaan liittyviin tavoitteisiin. Samalla voidaan myös vastata HSL:lle asetettuihin omistajaohjauksellisiin tavoitteisiin.

Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Kestävän liikkumisen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen on merkittävässä osassa kasvihuonekaasujen vähentämiseen tähtäävässä toimis- sa, koska liikenne tuottaa 20 % Helsingin kaikista hiilidioksidipäästöistä. MAL-suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä edistetään monipuoli- sesti Helsingin seudun kestävä kehitystä. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista ja Helsingin kaupungin liikenne liikelaitos (HKL) tukee HSL:ää sähköisen joukkoliikenteen toimintaedellytysten luomisessa muun muassa toteut- tamalla investoinnit tarvittavaan lataus- ja varikkoinfraan.

Kaupungistumisen myötä suuret kaupungit ovat keskeisessä roolissa myös ilmastonmuutoksen vastaisesta työstä ja kestävä kehityksen edistämisestä Suomessa. Kestävän yhdyskuntarakenteen edistäminen vaatii myös merkittäviä investointeja asuntorakentamiseen, väyläver- koston ja joukkoliikenteeseen. Myös valtion tulisi tunnustaa pääkau-



punkiseudun tärkeä rooli ilmastopäästöjen vähentämisessä ja tukea nykyistä voimakkaammin seutua esim. MAL-sopimusten kautta.

HSL:n tulee vaikuttaa siihen, että valtio osallistuu jatkossa nykyistä suuremmalla osuudella MAL-sopimuksissa sovittavien väylä- ja julkisen liikenteen hankkeiden toteuttamiseen.

Toiminta- ja taloussuunnitelma

HSL:n tulee toimia kustannustehokkaasti ja pyrkiä toteuttamaan sille asetetut omistajaohjaukselliset tavoitteet muun muassa tuottavuuden kehittämisessä. HSL on toiminut yli vuosikymmenen ajan. Joukkoliikenteen kehitys tänä aikana ei ole kaikilta osin ollut suotuisaa.

Vuosikymmenen aikana lippujen hinnat ja kuntaosuudet ovat nousseet yli kolmanneksella, kun vastaavana aikana kuluttajahintaindeksi on noussut 12 %:lla. Muutosta ei selitä pelkästään kasvu infrakustannuksissa, joiden osuus HSL:n kokonaiskustannuksista on noin viidennes. Joukkoliikennematkustaminen on tuona aikana kasvanut vain saman verran kuin HSL-alueen asukasluku. Tehdyt taloudelliset panostukset eivät siis ole johtaneet joukkoliikenteen matkustamisen ja kulkumuoto-osuuden kasvuun.

Tarve talouden tasapainottamiseen tulee vaikuttamaan useita vuosia sekä HSL:n että kaupungin toimintaan ja taloussuunnitteluun. Tulevien vuosien talouteen liittyy paljon epävarmuutta. Todennäköisesti joukkoliikenteen käyttäjämäärät ja lipputulot jäävät pidemmäksi ajaksi aiempaa alhaisemmalle tasolle. Joukkoliikenteen käyttäjien luottamus on palautettava ja siten pyrittävä välttämään kulkumuoto-osuuden merkittävä lasku. Pitkällä aikavälillä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden tulisi kasvaa koko HSL:n alueella.

Kaupunginhallitus toteaa, että alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman matkustajaskenaariot on tehty epävarmassa tilanteessa, jossa tulevaisuuden ennustaminen on haastavaa. Joukkoliikenteen matkustajämäärät jäävät todennäköisesti pidemmäksi ajaksi aiempaa alhaisemmalle tasolle ja siten kuntaosuuksien osuutta rahoituksesta jouduttaneen tilapäisesti kasvattamaan. HSL:lle asetettujen omistajaohjauksellisten tavoitteiden mukaisesti kuntaosuuksien taso tarkastelukauden 2022–2025 loppuun mennessä tulee olla enintään 50 % kokonaiskustannuksista. HSL:n tulee aktiivisesti etsiä mahdollisuuksia tuottavuuden parantamiseen ja joukkoliikenteen järjestämiseen aikaisempaa kustannustehokkaammin. Lähtökohtaisesti joukkoliikenteen talouden tasapainottamisessa ei tässä poikkeuksellisessa tilanteessa tule ennalta käsin sulkea mitään vaihtoehtoa pois. Kaikki käytössä olevat keinot on syytä säilyttää keinovalikoimassa; kuntaosuuksien kasvattaminen, lipunhintojen korottaminen sekä palvelutason ja tarjonnan sopeuttaminen. Tarvit-



tavat talouden sopeutustoimet tulisi kuitenkin osata kohdistaa siten, että lipun hinnat, palvelutaso ja kuntakohtaisten maksuosuuksien taso pidetään kohtuullisessa tasapainossa.

HSL:n tulee yhteistyössä Helsingin seudun kuntien kanssa tehdä vaikuttamistyötä valtion pääkaupunkiseudulle antaman joukkoliikenteen tuen kasvattamiseksi.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raskaan raideliikenteen ja raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia.

Helsinki suhtautuu runkolinjojen perustamiseen positiivisesti. Samalla tulisi vähentää keskustaan suuntautuvan bussiliikenteen vuoromäärää ja parantaa esikaupunkialueiden liityntäyhteyksien palvelutasoa. Helsingin yleiskaavan mukaisen raideliikenteen verkostokaupungin kehittäminen vaatii myös tarvittaessa HSL:n linjastosuunnitelmien, strategioiden ja ohjelmien päivittämisen tämän tavoitteen mukaiseksi. Junaliikennettä tulee kehittää siten, että Käpylän ja Valimon vaihtoasemien matkustajaliikenne pystytään hoitamaan myös tulevaisuudessa, kun matkustajamäärät kasvavat.

Pandemian aiheuttaman talouden tasapainotustarpeen vuoksi esitetyt palvelutason heikennykset ja tarjonnan vähennykset ovat olleet perusteltuja. Helsinki edellyttää, että jäsenkunnille muodostetaan näistä muutoksista kokonaiskuva ja niiden vaikutukset joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuksiin selvitetään. Jatkossa mahdollisia muutoksia tulee tehdä läpinäkyvillä kriteereillä siten, että vaikutukset joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuteen ovat mahdollisimman vähäiset. Kysynnän muutoksia tulee seurata tarkasti pandemiatilanteen edetessä. Joukkoliikenteen palvelutason kokonaistilanne tulee arvioida uudestaan, kun pysyvistä liikkumisen muutoksista saadaan riittävästi tietoa.

Kuntaosuuksien taso

HSL:n alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa Helsingin kuntaosuus vuonna 2022 on 234,5 miljoonaa euroa (kasvua noin 9,4 % verrattuna vuoden 2021 hyväksytyyn HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelman maksuosuuteen), jolloin Helsingin kuntaosuus muodostaisi noin 51 % HSL-kuntien yhteenlasketuista kuntaosuuksista. Kaupunginhallituksen 23.8.2021 § 576 hyväksymässä vuoden 2022 talousarvioehdotuksen raamissa kaupungin toimintamenojen kasvuprosentti on 2,01–2,82 verrattuna talousarvioon 2021. HSL:n maksuosuuden kasvupro-



sentti olisi siten yli kolminkertainen verrattuna kaupungin toimintameno-raamiin vieden liikkumavaraa kaupungin muilta toimintamenoilta.

Alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelman mukaan jäsenkuntien sub-ventioprocentti olisi noin 60 ja Helsingin kuntakohtainen subventio noin 56 %. Paine kuntaosuuksien tilapäiselle kasvattamiselle on seurausta alentuneista matkustajamääristä. HSL:n alustava TTS on tehty oletuk-sella, että vuoden 2022 matkustajamäärät ovat noin 25 % pienemmät kuin vuonna 2019. HSL:lle asetettujen omistajaohjauksellisten tavoit-teiden mukaan kuntaosuuksien tulisi palautua tarkastelukauden 2022–2025 loppuun mennessä tasolle, jossa niillä katetaan enintään 50 % kokonaiskustannuksista.

Vallitsevassa tilanteessa, jossa alustavan toiminta- ja taloussuunnitel-man matkustajamääräarvioihin ja esimerkiksi valtion tukitoimiin kohdis-tuu suurta epävarmuutta, tulee Helsingin maksuosuuden kasvua koh-tuullistaa vuoden 2022 osalta. Kuntaosuus tulee suunnitella tasoon, jossa euromääräinen kasvu olisi noin puolet HSL:n esittämästä lasken-nallisesta kasvusta. Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman mukaisil-la luvuilla tämän tarkoittaisi 224,5 miljoonan euron kuntaosuutta vuo-delle 2022 (kasvua 4,7 %).

Kohtuullistamisen myötä Helsingin kaupungille tulee todennäköisesti kertymään HSL:n maksuosuuden osalta alijäämää vuonna 2022, joka tulee katettavaksi seuraavien vuosien maksuosuuksissa. HSL:n en-simmäisen osavuosikatsauksen mukaan Helsingin kaupungille ennus-tetaan syntyvän noin 11 miljoonaa euroa alijäämää vuoden 2021 lop-puun mennessä.

Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on vuosikymmeniä ka-tettu lipputulolla noin puolet. Tämä on hyvä periaate tulevaisuudessa-kin. Alennusryhmille myönnettyjen alennusten ulottamista kertalippuihin tulee selvittää.

Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen

Helsingissä kaupunkipyöräjärjestelmä on ollut erittäin suosittu, sen käyttöaste on maailman kärkeä ja asiakastyytyväisyys korkea. Kau-punkipyörät täydentävät joukkoliikenteen matkaketjua ja parantavat joukkoliikenteen saavutettavuutta. Käyttäjien kannalta mahdollisimman yhtenäinen kaupunkipyöräjärjestelmä HSL-alueella on hyvä tavoite. Edellytykset tehokkaalle ja edulliselle järjestelmälle ovat parhaat Hel-singissä, mikä tulee ottaa huomioon seudullista järjestelmää kehitet-täessä sekä järjestelmän tuloja ja kustannuksia jaettaessa. Onnistumis-



ta on edesauttanut tiivisyhteistyö kaupungin liikennesuunnittelun, HKL:n, operaattorin, mainosrahoittajan ja HSL:n kesken.

Käyttäjien kannalta mahdollisimman yhtenäinen kaupunkipyöräjärjestelmä HSL-alueella on hyvä tavoite. HSL:n nykyinen käyttöliittymästä ja markkinoinnista vastaava rooli on järkevä ja palvelee seudun tarpeita. Palvelua tulee kuitenkin operatiivisella tasolla toteuttaa paikalliset (kaupunkitasoiset) tarpeet ja käyttäjäprofiili huomioiden.

Tulojen ja kustannusten jakautumisessa on otettava huomioon kaupunkien erilainen kannattavuus kaupunkipyöräpalvelun näkökulmasta. Lisäksi onnistunut kaupunkipyöräpalvelu edellyttää palvelun suunnittelua ja ohjaamista paikallinen infra, asiakasprofiili sekä muuttuva toimintaympäristö ja asiakaspalaute huomioiden. Kaupunkien rooli katu- ja mainostilan käytön ohjaamisessa on selkeä. Kaupunkipyöräpalvelun hankinnassa ja ohjauksessa tulee säilyttää kaupunkien mahdollisuus ohjata palvelua paikallisesti ja operatiivisella tasolla parhaan taloudellisen ja asiakastuloksen saavuttamiseksi.

On huomattava, että Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmän ylläpito ja operatiivinen ohjaus määrittely- ja hankintavaiheen jälkeenkin vie HKL:ssä keskimäärin n. 1 henkilötyövuoden ja edellyttää tiivistä yhteistyötä kaupungin liikennesuunnittelun kanssa. HSL:n esittämässä kaupunkipyöräpalvelun toteutusmallissa kaupunkien operatiivisen ohjauksen resurssitarve ei poistu, mutta lisää resurssitarvetta HSL:n päässä palvelun hankintaan ja ohjaukseen. On tärkeää, että kuntien ja HSL:n välinen työnjako suunnitellaan tehokkaaksi, päällekkäistä työtä välttäen. Helsingin kaupunki on onnistunut palvelun ohjaamisessa kulu-neena kaupunkipyöräkautena erinomaisesti, ja HKL:llä on tähän valmiit resurssit, osaaminen ja toimintamallit. Tätä toimintamallia ei tule rikkoa tarpeettomasti ja kertynyt osaaminen tulee hyödyntää tulevana hankintakausina tehokkaasti.

Ilman mainosrahoitusta Helsingin (ja Espoon) kaupunkipyöräpalvelusta maksettavaksi jäävä osuus olisi noin kaksinkertainen nykytilaan verrattuna. Mainosrahoitus ja sen kannattavuus liittyvät vahvasti kaupunkitilaan, infran rakenteisiin, kaupunkikuvaan, kaupunkien muihin sopimuksiin mainoslaittepaikoista sekä mahdollisuuksiin tarjota perinteisten katumainoslaitteiden lisäksi mahdollisesti muita mainostuksen tapoja, esimerkiksi isoja näyttöjä ja muita mainospintoja. Nykyisen järjestelmän taloudellinen kannattavuus on osaltaan perustunut tiiviiseen yhteistyöhön tilaajan, operaattorin ja mainostilasta vastaavan yhtiön välillä, jotta mainittuja muutostekijöitä on voitu tehokkaasti hallita yhteistyössä. Mainonnasta saatavien tulojen mallia on voitava sovittaa kaupunkien tarpeiden ja mahdollisuuksien mukaan ja sen tulee olla kiinteä osa palvelun hankintaa.



Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksu esitetään TTS-luonnoksessa korotettavaksi 100 euroon. Esitystä on pidettävä perusteltuna.

Kuntakohtaisen ylijäämän tai alijäämän käyttö

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän kattaminen esityksen mukaisesti on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi. Yhtenä keinona alijäämän kuntakohtaisten mak-suosuuksien tasaamisessa voisi käyttää kolmea vuotta pidempää aikaväliä.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

HSL pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa HSL:n alustavasta toimintaja taloussuunnitelmasta vuosille 2022-2024. Lausuntoa on pyydetty 31.8.2021 mennessä. Lausunnon antamiselle varattua määräaikaa on pidennetty 22.9.2021 asti.

Yleistä

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) perussopimuksen mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. HSL:n hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi. Ehdotuksesta pyydetään jäsenkuntien lausunnot. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelma sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

HSL on pyytänyt kaupungilta lausuntoa taloussuunnitelmaehdotuksesta 2022–2024. HSL pyytää jäsenkuntiaan ottamaan lausunnoissaan kantaa erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

1) Strategiasuunnitelma

- Näkemys seudun keskeisistä, HSL:n toimintaan liittyvistä haasteista sekä muu evästys HSL:n strategiatyöhön
- HSL:n tuleva rooli muuttuvassa toimintaympäristössä, erityisesti mahdolliset painopisteen muutokset

2) Taloussuunnitelma

- HSL:n kestävä talous ja joukkoliikenteen rahoituksen yhtälö
- Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin sekä kuntakohtaisen alijäämän kattaminen (tai ylijäämän käyttö) TTS-kaudella
- Lipputulotavoitteet TTS-kaudella



3) Toimintasuunnitelma

- Keskeiset toiminnalliset tavoitteet ja toimenpiteet sekä mittarit
- Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset
- Näkemys Helsingin seudun yhtenäisen kaupunkipyöräjärjestelmän kehittämisestä

HSL:n strategia

HSL:n yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain laadittavan toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. HSL:n uusi strategia laaditaan vuoden 2021 aikana.

HSL:n voimassa olevassa strategiassa 2018–2021 on viisi painopistettä: erinomainen asiakaskokemus, tehokas runkoverkko, ennakointi ja uudistuminen, aktiivinen yhteistyö sekä kestävä talous.

HSL:n keskeiset strategiset tavoitteet toiminta- ja taloussuunnittelukaudella ovat:

- joukkoliikenteen käyttö ja muu kestävä liikkuminen lisääntyvät,
- palvelumme vastaavat asiakkaidemme muuttuvaa liikkumista ja
- joukkoliikenteen rahoitus on kestävällä pohjalla.

Taloussuunnitelma

HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelu vallitsevassa koronapandemian tilanteessa on edelleen vaikeaa. Pandemian kesto ja sen vaikutus tulevaan kehitykseen on merkittävin epävarmuustekijä, jonka vuoksi niin matkustajamäärien kuin lipputulokertymien ennustaminen on haasteellista.

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu skenaarioon, jossa matkustus vuonna 2022 on -25% vuoden 2019 tasosta. Vuonna 2023 matkustajamäärät ovat 14 % alle vuoden 2019 ja vuonna 2024 jätään vielä -8 % vuoden 2019 tasosta.

Traficomien toimivaltaisille joukkoliikenneviranomaisille myöntämään koronatukeen liittyviä ehtoja, jotka rajoittavat merkittävästi HSL:n toimivaltaa palvelutason muutoksissa ja lippujen hinnoittelussa. Tukiehtojen mukaan joukkoliikenteen lippujen hintoihin hyväksytään taloustilanteen parantamiseksi tehtävät enintään indeksikorotuksen mukaiset korotukset. Liikenteen palvelutason hyväksytään säästötoimenpiteenä tehtävä enintään 3 % palvelutason lasku.

HSL:n toimintamenojen on vuonna 2022 arvioitu olevan yhteensä 728,0 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2021 toteutumaennusteeseen verrattuna 8,1 milj. euroa (+ 1,1 %). Vuonna 2023 toimin-



tamenojen arvioidaan olevat 796,7 milj. euroa ja vuonna 2024 818,6 milj. euroa.

Joukkoliikenteen operointikustannukset vuonna 2022 ovat 512,0 milj. euroa, mikä muodostaa 70,3 % HSL:n toimintamenoista. Liikennemuodoittain kustannukset jakautuvat seuraavasti: bussiliikenne 319,1 milj. euroa (62,4 %), metroliikenne 47,0 milj. euroa (9,2 %), raitioliikenne 57,9 milj. euroa (11,3 %), junaliikenteen 82,8 milj. euroa (16,2 %) ja lauttaliikenne 4,5 milj. euroa (0,9 %).

HSL:n kautta laskutettava kuntien joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2022 on 147,1 milj. euroa. Tästä metron osuus on 104,9 milj. euroa (72,1 %). Inframenoihin sisällytetään 50 % investointien poistoista ja koroista sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä.

Muuhun kuin liikennöitsijöille maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 36,1 milj. euroa vuonna 2022. Näistä palveluostoista lähes puolet on HSL:n tietojärjestelmien kustannuksia, joilla ylläpidetään lippu- ja informaatiojärjestelmiä ja niihin liittyviä kapasiteettipalveluita sekä huolehditaan laitteiden huollosta.

HSL:n toimintatulot vuonna 2022 ovat yhteensä 759,5 milj. euroa. Kasvu kuluvan vuoden ennusteeseen verrattuna on 57,8 milj. euroa (+ 8,2 %). Merkittävä kasvu edellisvuoteen verrattuna johtuu vuosien 2020 ja 2021 alijäämän kattamisesta. Toimintatulojen arvioidaan olevan 826,9 milj. euroa vuonna 2023 ja 849,0 milj. euroa vuonna 2024.

Alustavassa taloussuunnitelmassa esitetyt lipputulot eivät sisällä hintojen korotusesityksiä. Vuonna 2022 lipputuloja arvioidaan kertyvän yhteensä 285,5 milj. euroa. Kuntaosuudet vuonna 2022 ovat yhteensä 456,1 milj. euroa. Keskimääräiseksi subventioasteeksi muodostuu 60,1 %. Kuntaosuudet ovat yhteensä 478,1 milj. euroa vuonna 2023 ja 479,8 milj. euroa vuonna 2024.

Helsingin kuntaosuuden on arvioitu vuonna 2022 olevan 234,5 milj. euroa. Tämä on melkein 40 milj. euroa enemmän kuin ”normaalina” vuonna (195,5 milj. euroa vuonna 2019). Kuntaosuuden on arvioitu olevan 230,4 milj. euroa vuonna 2023 ja 236,2 milj. euroa vuonna 2024. Helsingin subventioasteeksi muodostuu vuonna 2022 56,4 %, vuonna 2023 52,3 % ja vuonna 2024 51,5 %.

HSL esittää tarkastusmaksun korotusta 80 eurosta 100 euroon vuonna 2022. Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 4,0 milj. euroa, joista kirjataan luottotappiota yhteensä noin 1,6 milj. euroa. Tarkastusmaksutuotot on laskettu taloussuunnitelmassa voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina.



Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja ja -kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan 31,5 milj. euroa ylijäämäinen. Suunnitelman mukaiset poistot ovat 18,8 milj. euroa vuonna 2022. Tilikauden ylijäämäksi arvioidaan 12,7 milj. euroa ja sillä katetaan edellisiltä vuosilta kertynyttä alijäämää.

Keskeisiä muutoksia suunnitelmakaudella

Järvenpää tekee HSL-jäsenyydestä uudelleentarkastelun tähtäimessä vuosi 2024, jolloin Järvenpään sisäisen bussiliikenteen nykyinen sopimus on päättymässä.

Merkittävimmät liikenteen palvelutasomuutokset suunnitelmakaudella ovat:

Vuonna 2022

- Raitioliikenteessä varaudutaan jatkamaan linjan 7 reittiä Pasilasta Meilahteen uudelle Rosina Heikelin puiston kääntöpaikalle ja linjan 9 reittiä Pasilasta Ilmalan torille.
- Bussiliikenteessä toteutetaan Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien sekä Tuusulanväylän linjastosuunnitelmien mukaiset muutokset syysliikenteen alusta. Suunnitelmien mukaisesti perustetaan uudet runkolinjat 300, 400 ja 600.

Vuonna 2023

- Metroliikenteessä varaudutaan metroradan Kivenlahden jatkeen avautumiseen vuoden alusta. Tällöin nykyisin Matinkylään päättyvät junat jatketaan Kivenlahteen.
- Raitioliikenteessä varaudutaan linjan 8 jatkeeseen Jätkäsaassa osuudella Saukonpaasi–Melkinlaituri. Pasilassa otetaan käyttöön uudet rataosuudet Asemapäällikönkadulla ja Pasilankadulla, mikä mahdollistaa reittimuutokset linjoilla 2, 7 ja 9.
- Bussiliikenteessä Kivenlahden metron valmistuminen vaikuttaa olennaisesti länsimetron vaikutusalueen bussilinjastoon.

Vuonna 2024

- Junaliikenteessä tiennetään vuoroväliä päiväliikenteessä ja lauantaisin klo 9–19 Helsingin ja Järvenpään välillä nykyisestä 30 minuutista noin 15 minuuttiin, mikäli Järvenpää liittyy HSL:n jäseneksi.
- Raitioliikenteessä jatketaan linjan 6 reitti Hietalahdesta Eiranrantaan. Linjojen 8 ja 9 reittejä jatketaan Länsiterminaalilta Bunkkerin edustalla olevalle uudelle kääntöpaikalle. Linjaa 7 jatketaan Länsiterminaalilta Melkinlaiturille. Lisäksi varaudutaan Kalasataman raitiotien liikennöinnin aloitukseen Nihdin ja Länsi-Pasilan välillä. Raide-Jokerin eli pikarai-



tiolinjan 550 matkustajaliikenteen käynnistämiseen varaudutaan vuoden 2024 aikana.

Kaikkien liikennemuotojen osalta koronakriisin taloudellisten vaikutusten vuoksi vuosina 2020 ja 2021 tehtyjä liikenteen sopeutustoimia jatketaan koko suunnitelmakauden 2022–2024 ajan. Vähäisiä lisäsäästötoimenpiteitä kohdistetaan pienen kysynnän ajankohtiin varhaisen aamun, iltojen ja viikonlopun liikenteeseen.

HSL:n lippu- ja maksujärjestelmä uudistetaan perustuen tilipohjaiseen taustajärjestelmään. Uudessa järjestelmässä matkustusoikeus voidaan todentaa matkakortin lisäksi muilla erilaisilla tunnisteilla. Lipputilihankkeeseen sisältyy tilipohjainen tausta, uudet lukijalaitteet ja tulevaisuuden lipputuotteiden sekä palvelumallin konseptointityö. Uudet lukijat mahdollistavat myös lähimaksamisen. Lähimaksu otetaan käyttöön kaikissa liikennevälineissä vuosina 2022–2023 ja uudenlaiset lipputuotteet ovat täysimääräisesti käytössä kaikissa myyntikanavissa vuonna 2024.

Pääkaupunkiseudun kaupunginjohtajien hyväksymät kuntayhtymien omistajaohjauksen tavoitteet

Pääkaupunkiseudun kaupunginjohtajat ovat keväällä 2021 hyväksyneet HSL -kuntayhtymän omistajaohjauksen tavoitteet kaudelle 2022–2025 seuraavasti:

1. Tuottavuuden nousu koko tarkastelukaudella yhteensä vähintään 5 % vuosien 2015 – 2019 keskiarvoon verrattuna
2. Kuntaosuudet tarkastelukauden loppuun mennessä enintään 50 % kokonaiskustannuksista
3. Joukkoliikenteen toimivuuden parantaminen

Saadut lausunnot

Asiasta on saatu kaupunkiympäristölautakunnan ja Helsingin kaupungin liikenne liikelaitoksen johtokunnan (HKL) lausunnot.

Esittelijän kannanotto

Joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetun lain mukaan tarkastusmaksun määrä voi olla enintään 40 kertaa niin suuri kuin alin aikuisten kertamaksu (8.6.2006/448). Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. HSL esittää tarkastusmaksun korottamista vuonna 2022 100 euroon.

Esittelijä esittää HSL:n esityksen mukaisesti tarkastusmaksun korottamista 100 euroon toisin kuin kaupunkiympäristölautakunta. Tarkastus-



maksun korotus on tarpeen, jotta liputta matkustamisen houkuttelevuutta saataisiin vähennettyä, ja liputta matkustamisen kasvu pysähtymään. Vuonna 2015 liputta matkustavia oli HSL:n mukaan keskimäärin 2,7 %, vuonna 2016 keskimäärin 2,9 % ja vuonna 2017 keskimäärin 3,3 % tarkastetuista matkustajista. Tarkastusmaksun suuruuden osalta esittelijän lausuntoesitys poikkeaa kaupunkiympäristölautakunnan lausunnossaan esittämästä. Lautakunnan mukaan tarkastusmaksun korottaminen ei ole perusteltua.

Esittelijä ei ole ottanut lausuntoesitykseen kaupunkiympäristölautakunnan ehdotusta, että joukkoliikenteen lippujen hintoja ei tule tässä tilanteessa nostaa, koska ei ole syytä ennalta rajata mitään keinoa pois valikoimasta. Myöskään kaupunkiympäristölautakunnan ehdotusta kuntakohtaisesta joukkoliikennesubventiosta ei ole otettu lausuntoesitykseen, sillä suurempaa subventiota ei voida pitää realistisena tässä haastavassa taloudellisessa tilanteessa, jossa kuntakohtaiseen mak-suosuuteen kohdistuu jo nyt suuria kasvupaineita. Kuntakohtainen subventio ei myöskään edistäisi HSL-alueen yhtenäistä taksa- ja lippujärjestelmän luomista. Lausuntoesitys poikkeaa kaupunkiympäristölautakunnan esityksestä myös siltä osin, että maininnat investointien subventioasteen määrittämisestä erillisenä käyttötalouden subventioasteesta on poistettu HSL:lle asetettujen omistajaohjauksellisten tavoitteiden vastaisina.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 15.6.2021
- 2 Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2022-2024

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä

Otteen liitteet
Esitysteksti

Päätöshistoria

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

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

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

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



Liikenneliikelaitoksen johtokunta 26.08.2021 § 134

HEL 2021-007336 T 00 01 06

Lausunto

Liikennelaitosliikelaikoksen johtokunta antoi kaupunginhallitukselle Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän (HSL) alustavasta taloussuunnitelmasta 2022 – 2024 seuraavan lausunnon:

Yleistä

HSL:n hallitus on pyytänyt jäsenkuntien lausuntoa kuntayhtymän Toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2022-2024. HSL pyytää lausuntoa erityisesti seuraavista asioista:

1. Strategiasuunnitelma

- Näkemys seudun keskeisistä, HSL:n toimintaan liittyvistä haasteista sekä muu evästys HSL:n strategiatyöhön
- HSL:n tuleva rooli muuttuvassa toimintaympäristössä, erityisesti mahdolliset painopisteen muutokset

2. Taloussuunnitelma

- HSL:n kestävä talous ja joukkoliikenteen rahoituksen yhtälö
- Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin sekä kuntakohtaisen alijäämän kattaminen (tai ylijäämän käyttö) TTS-kaudella
- Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

3. Toimintasuunnitelma

- Keskeiset toiminnalliset tavoitteet ja toimenpiteet sekä mittarit
- Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset
- Näkemys Helsingin seudun yhtenäisen kaupunkipyöräjärjestelmän kehittämisestä

HKL tuottaa HSL:lle raitio-, metroliikenteen ja Suomenlinnan lauttaliikenteen sekä Helsingin alueella myös joukkoliikenteen infraan liittyvät palvelut. Lisäksi HKL on tehnyt erillisiä sopimuksia HSL:n kanssa mm. tilojen vuokraamisesta, automaattien ylläpidosta sekä IT-palveluista. HKL on liikenteen tuottamisessa HSL:n tärkein yhteistyökumppani, sillä HKL vastaa kokonaan raitio- ja metroliikenteestä sekä Suomenlinnan liikenteestä.

Strategiasuunnitelma

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



HKL:n mielestä HSL:n voimassa olevan strategian 2018-2021 visio ja strategiset painopisteet ovat antaneet hyvän perustan HSL:n toiminnalle. HSL:n visio ”Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu” toteuttaa hyvin osaltaan Helsingin kaupungin ja seudun kehittämisen tavoitteita kokonaisvaltaisesti liittämällä joukkoliikenteen palvelut osaksi seudun kokonaisvaltaista kehitystä. On hyvä, että strategiassa pyöräily ja kävely nähdään osana kestävän liikkumisen kokonaisuuden suunnittelua. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista. Kannatettava on myös HSL:n tavoite luoda seudulle toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä tehokkaasti ja kilpailuneutraalisti.

HSL:n strategian tapaan Helsingin kaupunkistrategia ja HKL:n tavoiteohjelma (strategia) luodaan valtuustokausittain. Uusittu kaupunkistrategia tullaan hyväksymään loka-marraskuussa 2021, joten uuden strategian painopisteistä ei ole tässä vaiheessa tietoa. HSL:n strategiatyö kannattaa tehdä vuorovaikutuksessa kaupungin strategiatyön kanssa. HKL omassa strategiatyössään pitää lähtökohtanaan kaupungin strategisten linjausten lisäksi HSL:n strategisten tavoitteiden tukemista.

Helsingin strategiatyössä on jo tunnistettu joitakin kaupungin toimintaympäristön kannalta keskeisiä ilmiöitä ja muutostekijöitä. Kasvavan kaupungin liikennejärjestelmää muokkaavat kaupunkitilan rajallisuus, liikkumistottumusten muutos ja päästöjen vähennys. Helsinki kehittyy yleiskaavan 2016 mukaisesti kohti raideliikenteen verkostokaupunkia ja älyliikenteen palveluiden merkitys kasvaa.

Liikenteen ja logistiikan kehitykseen vaikuttavat useat ulkoiset muutosvoimat, joista merkittävimmät ovat digitalisaatio, päästöjen vähennystarpeet, kansainvälisyys, verkkokauppa ja sähköistyminen. Sisäisesti kaupungin kasvu, alueiden tiivistyminen, väestön muuttuvat työssäkäynti- ja elämäntavat sekä ikääntyvän väestöryhmän kasvu tuovat uusia vaatimuksia liikenteelle. Seudullisen liikenteen järjestämisen kannalta on merkittävää, että raitioliikenne laajenee Helsingin ulkopuolelle.

Joukkoliikenteen kehitysennusteisiin pitkällä aikavälillä liittyy useampia eri suuntiin vaikuttavia tekijöitä, joten pitkän aikavälin matkustajamääräkehitystä tai palvelutarpeita on haastavaa ennustaa. Kaupungistuminen on kuitenkin vahva ja todellinen ilmiö, joka kasvattaa joukkoliikenteen matkustajamääriä. HSL:n tulevassa strategiassa on perusteltua edelleen varautua kaupungistumisen jatkumiseen ja sitä kautta myös matkustajamäärien palautumiseen kasvu-uralle koronapandemiasta aiheutuneiden rajoitusten poistuttua.

HSL:n toiminnan painopistettä ei ole perusteltua siirtää merkittävästi joukkoliikennettä täydentävien palvelujen suuntaan, vaan jatkaa edellis-



ten strategioiden suuntaista vahvaan runkojoukkoliikenteeseen perustuvan joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä Helsingin seudulla. Tietoa asiakkaiden muuttuvista tarpeista on tärkeää hyödyntää palvelujen kehittämisessä.

Koronapandemia on vaikuttanut erittäin paljon joukkoliikenteen talouteen, joten on tärkeää, että talousnäkökulma ohjaa merkittävästi tulevan strategian valmistelua. Alustavassa TTS:ssa joukkoliikenteen rahoitukseen liittyvien strategisten tavoitteiden yhteydessä esitetyn rahoitusjärjestelmän ja sen eri elementtien arvioimisen ohella tulisi myös aktiivisesti tehdä vaikuttavuuden ja tuottavuuden arviointia yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa. HKL:n toimintakentässä tämä tarkoittaa esimerkiksi kaluston uusimiselle asetettujen tavoitteiden huolellista arviointia. Esitetty myynnin ja markkinoinnin kehittäminen sekä digitalisaation aktiivinen hyödyntäminen lipputulosten kasvattamiseksi on hyvä kehityskulku. HSL:n on kuitenkin tärkeää huolehtia myös fyysisten asiakaspalvelupisteiden palvelun sujuvuudesta.

Helsingin ja HKL:n tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kasvattaminen on merkittävässä osassa kasvihuonekaasujen vähentämiseen tähtäävissä toiminnoissa, koska liikenne tuottaa 20 % Helsingin kaikista hiilidioksidipäästöistä. MAL-suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä edistetään monipuolisesti Helsingin seudun kestävä kehitystä. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista ja HKL tukee HSL:ää sähköisen joukkoliikenteen toimintatavoitteiden luomisessa mm. toteuttamalla investoinnit tarvittavaan laatus- ja varikkoinfraan.

HKL näkee positiivisena, että HSL uudessa strategiassaan pyrkii kehittämään strategian tavoitteiden mittareita. HKL:n näkemyksen mukaan strategian tavoitteita olisi varaa kuitenkin edelleen konkretisoida selkeämmiksi (mitattavuus, aikaan sitovuus, selkeys), jotta sen avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistumisia ja tehtyjä muutoksia riittävän läpinäkyvästi, muun muassa suunnittelun laadun ja taloudellisuuden suhteen. Suunnitelmassa tulisi esittää myös strategisten painopisteiden nykytilanne sekä tavoitetasot ja seuranta myös lukujen osalta. Mittariston tulee olla riittävän laaja, jotta sen avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjä muutoksia.

Taloussuunnitelma

Tarve talouden tasapainottamiseen tulee vaikuttamaan useita vuosia sekä HSL:n että kaupungin toimintaan ja taloussuunnitteluun. Joukkoliikenteen käyttäjien luottamus pitää pystyä palauttamaan ja siten välttämään kulkutapaosuuden merkittävä lasku. Pitkällä aikavälillä joukko-



liikenteen kulkumuoto-osuuden tulisi kasvaa koko HSL:n alueella. HSL:n tulee toimia kustannustehokkaasti ja pyrkiä toteuttamaan sille asetetut tavoitteet mm. tuottavuuden kehittämisessä.

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on vuosikymmeniä ka-
tettu lipputulolla noin puolet. Tämä on hyvä periaate tulevaisuudessa-
kin erityisesti operatiivisten kustannusten osalta, jotta joukkoliikenteen
lippujen hinnoittelu pysyy kilpailukykyisenä. Pandemiasta johtuvassa
joukkoliikenteen talouden tasapainottamisessa on perusteltua käyttää
kaikkia keinoja. Koronavaikutusten johdosta kuntaosuuksille ja lippu-
tuottojen kasvulle esitettyjä yleisiä tavoitteita voidaan tapauskohtaisesti
vuotuisesti tarkentaa. Tarvittavat talouden sopeutustoimet tulisi osata
kohdistaa siten, että lipun hinnat, palvelutaso ja kuntakohtaisten mak-
suosuuksien taso pidetään kohtuullisessa tasapainossa.

Koronapandemian aiheuttaman lipputulojen vähenemisen korjaamises-
sa voidaan myös varautua ratkaisuun, jossa kausiliput hinnoitellaan
kuntakohtaisesti. Tällöin kuntien erilaiset taloudelliset tilanteet ja mah-
dollisuudet tukea joukkoliikennettä voidaan hyödyntää lippujen hinnoit-
telussa. Muussa tapauksessa lipunhinnat voivat määräytyä heikoim-
man kuntatalouden mukaan, mikä ei välttämättä ole koko seudun kan-
nalta järkevin ratkaisu.

HSL:n tulee yhteistyössä Helsingin seudun kuntien kanssa vaikuttaa
valtion pääkaupunkiseudulle antaman joukkoliikenteen tuen kasvatta-
miseksi.

Toimintasuunnitelma

Raskaan raideliikenteen ja raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liiken-
teeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia. Rai-
tio- ja metrolinjojen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yh-
teistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. HKL on omassa taloussuunni-
telmassa 2022-2024 valmistautunut HSL:n taloussuunnitelmassa esi-
tettyihin palvelutason muutoksiin.

HSL:n toimintasuunnitelmassa nostetaan erityisesti esiin kaluston ja
varikoiden omistuksen ja hallinnan keskitetyt linjaukset. HKL:n näkee,
että näillä linjauksilla voidaan merkittävästi vaikuttaa joukkoliikenteen
luotettavuuteen ja kokonaiskustannustasoon erityisesti kaupunkiraide-
liikenteessä. Lisäksi strategiasuunnitelmassa esiin nostettu kalusto- ja
varikkoyhtiöasia on keskeinen myös kaupunkikehitysnäkökulmasta.
Onkin tärkeää, että liikenteenhoidon, varikoiden ja kaluston omistuksen
ja hallinnan ratkaisut tehdään riittävän tarkkojen, hyötyjen ja haittojen
analyttiseen ja riippumattomaan asiantuntija-arvioon perustuen. Koska
tehtävillä infran ja kaluston hallinnan linjauksilla on laajat sekä pitkäai-
kaiset vaikutukset liikennöintiin sekä kaupunkikehitykseen, tulee nämä



tehdä infran omistajakaupunkien strategisen tason keskustelujen pohjalta ja hankkeita tulee suunnitella pitkäjänteisesti ja koordinoitusti yhteistyössä jäsenkuntien kanssa.

HKL:n näkemyksen mukaan pääkaupunkiseudun olisi edullista tavoitella synergia- ja mittakaavaetua varikko- ja kaluston omistuksen järjestyksessä. Erityisesti kaupunkiraideliikenteen hoidossa liikennöinnin, kaluston ja varikoiden yhteisen hallinnan tuottamien ns. vertikaalisten synergiahyötyjen suuruudesta on jo Raide-Jokerin hankinnan valmistelujen yhteydessä tehty asiantuntijaselvityksiä, joissa nykyisen kokonaisvaltaisen mallin synergiaedut ovat mittavia. On vahvasti yhteiskunnan edun mukaista, että varikkoja ja kalustoa hallitaan ja kehitetään yhtenä kokonaisuutena. Alennusryhmille myönnettyjen alennusten ulottamista kertalippuihin tulee selvittää.

HKL:llä on jo nykyisin ainutlaatuinen osaamiskeskittymä kaupunkiraideliikenteen varikoiden, kaluston ja näiden kunnossapitoon liittyvissä asioissa. HKL rakennuttaa seuraavan vuosikymmenen aikana Helsingin kaupungin alueella neljä raitiovaunuvarikkoa. Lisäksi HKL on toteuttanut tai toteuttaa raitiovaunu- ja pikaraitiovaunuhankintoja yhteensä yli 200 milj. euron arvosta samalla aikajänteellä. Helsingin sisällä HKL toimii siis jo esitetyn kaltaisena keskitettynä varikko- ja kalustoorganisaationa. Kehittyneen osaamisen myötä HKL:llä olisi erinomaiset edellytykset toimia tässä roolissa myös laajemmin pääkaupunkiseudulla. HKL on sitoutunut kehittämään HSL:n kanssa yhteistyössä varikoiden ja kalustonhallinnan linjauksia siten, että HKL:n toimintamalli tukee liikenteen seudullista kehittämistä ja mahdollistaa erilaiset liikenteen hankintatavat. HKL:n mahdollisella yhtiöittämisellä syntyvä yhtiö toimisi hyvänä edellytyksenä seudullisen yhteistyön syventämiselle.

Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen

Kaupunkipyörät täydentävät joukkoliikenteen matkaketjua ja parantavat joukkoliikenteen saavutettavuutta. Asiakastyytyväisyyden ja käyttömäärien perusteella arvioituna Helsingin kaupunkipyöräpalvelu on yksi maailman suosituimmista. Keskeisenä onnistumisen tekijänä tässä on ollut tiivis yhteistyö Helsingin kaupungin liikennesuunnittelun, HKL:n, operaattorin, mainosrahoittajan sekä HSL:n kesken.

Käyttäjien kannalta mahdollisimman yhtenäinen kaupunkipyöräjärjestelmä HSL-alueella on hyvä tavoite. HSL:n nykyinen käyttöliittymästä ja markkinoinnista vastaava rooli on järkevä ja palvelee seudun tarpeita. Palvelua tulee kuitenkin operatiivisella tasolla toteuttaa paikalliset (kaupunkitasoiset) tarpeet ja käyttäjäprofiili huomioiden.

Tulojen ja kustannusten jakautumisessa on otettava huomioon kaupunkien erilainen kannattavuus kaupunkipyöräpalvelun näkökulmasta.



Lisäksi onnistunut kaupunkipyöräpalvelu edellyttää palvelun suunnittelua ja ohjaamista paikallinen infra sekä asiakasprofiili huomioiden. Kaupunkien rooli katu- ja mainostilan käytön ohjaamisessa on selkeä. Kaupunkipyöräpalvelun hankinnassa ja ohjauksessa tulee säilyttää kaupunkien mahdollisuus ohjata palvelua paikallisesti ja operatiivisella tasolla parhaan taloudellisen ja asiakastuloksen saavuttamiseksi.

HKL nostaa esiin, että varsinainen kaupunkipyöräpalvelun operatiivinen suunnittelu ja ohjaaminen kytkeytyy olennaisesti kaupunkien infraan ja päivittäisen toiminnan käytännön organisointiin tiiviissä yhteistyössä palvelun toimittajan kanssa. Asemasijainteja joudutaan muuttamaan säännöllisesti, asemien toimintaa arvioidaan ja työmaat vaikuttavat ympäristöön, joten asemasijainneista vastaavan tahon on oltava tiiviissä yhteydessä palvelun operaattoriin. Asemien sijainteja ja kapasiteetteja sovitetaan ja muutoksia tehdään tarvittaessa kauden kokemusten ja tiedossa olevien työmaiden sekä asiakaspalautteen mukaan.

On huomattava, että Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmän ylläpito ja operatiivinen ohjaus määrittely- ja hankintavaiheen jälkeenkin vie keskimäärin HKL:ssä n. 1 henkilötyövuotta, ja edellyttää tiivistä yhteistyötä kaupungin liikennesuunnittelun kanssa. HSL:n esittämässä kaupunkipyöräpalvelun toteutusmallissa kaupunkien operatiivisen ohjauksen resurssitarve ei poistu, mutta lisää resurssitarvetta HSL:n päässä palvelun hankintaan ja ohjaukseen. On tärkeää, että kuntien ja HSL:n välinen työnjako suunnitellaan tehokkaaksi, päällekkäistä työtä välttäen. Helsingin kaupunki on onnistunut palvelun ohjaamisessa kuluneena kaupunkipyöräkautena erinomaisesti, ja HKL:llä on tähän valmiit resurssit, osaaminen ja toimintamallit. Tätä toimintamallia ei tule rikkoa tarpeettomasti ja kertynyt osaaminen tulee hyödyntää tulevana hankintakausina tehokkaasti.

Kaupunkipyöräpalvelun rahoittamisessa on tärkeää huomioida palvelun erilaiset käyttäjämäärät eri kaupungeissa ja erilaisissa kaupunkirakenteissa. Tällä on suuri vaikutus kaupunkipyöräpalvelusta saataviin käyttäjätuloihin sekä mainostulopotentiaaliin. Helsingissä tehdään matkoja ja sen asukkaista on rekisteröityneitä käyttäjiä suhteessa pyörien määrään jopa kaksi kertaa enemmän kuin Espoossa ja näissä molemmissa merkittävästi enemmän kuin Vantaalla. Helsingissä valtaosa palvelun kustannuksista voidaan kattaa käyttötuloilla.

Ilman mainosrahoitusta Helsingin (ja Espoon) palvelusta maksettavaksi jäävä osuus olisi noin kaksinkertainen nykytilaan verrattuna. Mainosrahoitus ja sen kannattavuus liittyvät vahvasti kaupunkitilaan, infran rakenteisiin, kaupunkikuvaan, kaupunkien muihin sopimuksiin mainoslaittepaikoista sekä mahdollisuuksiin tarjota perinteisten katumainoslaitteiden lisäksi mahdollisesti muita mainostuksen tapoja, esimerkiksi isoja



näyttöjä ja muita mainospintoja. Nykyisen järjestelmän taloudellinen kannattavuus on osaltaan perustunut tiiviiseen yhteistyöhön tilaajan, operaattorin ja mainostilasta vastaavan yhtiön välillä, jotta mainittuja muutostekijöitä on voitu tehokkaasti hallita yhteistyössä. Mainonnasta saatavien tulojen mallia on voitava sovittaa kaupunkien tarpeiden ja mahdollisuuksien mukaan ja sen tulee olla kiinteä osa palvelun hankintaa.

Pöytäkirjan tarkistaminen

Samalla johtokunta tarkasti pöytäkirjan tämän kohdan osalta heti.

Käsittely

26.08.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Karoliina Rajakallio: Lisätään kpl:een 13 loppuun. Esitetty myynnin ja markkinoinnin kehittäminen sekä digitalisaation aktiivinen hyödyntäminen lipputulosten kasvattamiseksi on hyvä kehityskulku. HSL:n on kuitenkin tärkeää huolehtia myös fyysisten asiakaspalvelupisteiden palvelun sujuvuudesta.

Vastaehdotus:

Minna Salminen: Poistetaan kappaleesta 17 lause: Siten myös matkustajien lipunhintojen korotukset ovat mahdollisia.

Vastaehdotus:

Minna Salminen: Lisätään kappaleen 22 loppuun lause: Alennusryhmille myönnettyjen alennusten ulottamista kertalippuihin tulee selvittää.

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Poistetaan kappaleesta 17 lause: Siten myös matkustajien lipunhintojen korotukset ovat mahdollisia.

Jaa-äännet: 2

Pekka Pirkkala, Samuli Voutila

Ei-äännet: 7

Niklas Kaskeala, Sini Korpinen, Minna Salminen, Mirita Saxberg, Anu Suoranta, Aino Tuominen, Joona Turtiainen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

2 äänestys



13.09.2021

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään kappaleen 22 loppuun lause: Alennusryhmille myönnettyjen alennusten ulottamista kertalippuihin tulee selvittää.

Jaa-äännet: 2

Pekka Pirkkala, Samuli Voutila

Ei-äännet: 7

Niklas Kaskeala, Sini Korpinen, Minna Salminen, Mirita Saxberg, Anu Suoranta, Aino Tuominen, Joonas Turtiainen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

19.08.2021 Pöydälle

Esittelijä

yksikön johtaja
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Karoliina Rajakallio, yksikön johtaja, puhelin: 310 35920
karoliina.rajakallio(a)hel.fi
Ari Päivärinta, taloussuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 78433
ari.paivarinta(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 17.08.2021 § 373

HEL 2021-007336 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

HSL:n strategia

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) voimassa olevan strategian 2018-2021 visio ja strategiset painopisteet ovat antaneet hyvän perustan HSL:n toiminnalle. Strategian tavoitteet ovat tukeneet omalta osaltaan Helsingin kaupungin maankäytön ja liikenteen kehittämiseksi asettamia tavoitteita.

HSL:n strategian tapaan myös Helsingin kaupunkistrategia luodaan valtuustokausittain. Uusittu strategia tullaan hyväksymään lokamarraskuussa 2021, joten uuden strategian painopisteistä ei ole tässä



vaiheessa tietoa. HSL:n strategiatyö kannattaa tehdä vuorovaikutuksessa kaupungin strategiatyön kanssa.

Helsingin strategiatyössä on jo tunnistettu joitakin kaupungin toimintaympäristön kannalta keskeisiä ilmiöitä ja muutostekijöitä. Kasvavan kaupungin liikennejärjestelmää muokkaavat kaupunkitilan rajallisuus, liikkumistottumusten muutos ja päästöjen vähennys. Helsinki kehittyy Yleiskaavan 2016 mukaisesti kohti raideliikenteen verkostokaupunkia ja älyliikenteen palveluiden merkitys kasvaa.

Liikenteen ja logistiikan kehitykseen vaikuttavat useat ulkoiset muutosvoimat, joista merkittävimmät ovat digitalisaatio, päästöjen vähennystarpeet, kansainvälisyys, verkkokauppa ja sähköistyminen. Sisäisesti kaupungin kasvu, alueiden tiivistyminen, väestön muuttuvat työssäkäynti- ja elämäntavat sekä ikääntyvän väestöryhmän kasvu tuovat uusia vaatimuksia liikenteelle. Seudullisen liikenteen järjestämisen kannalta on merkittävää, että raitioliikenne laajenee Helsingin ulkopuolelle.

Joukkoliikenteen kehitysennusteisiin pitkällä aikavälillä liittyy useampia eri suuntiin vaikuttavia tekijöitä, joten kovin vahvasti ei pitkän aikavälin matkustajamääräkehitystä tai palvelutarpeita voida ennustaa. Kaupungistuminen on kuitenkin hyvin vahva ja todellinen ilmiö, joka kasvattaa joukkoliikenteen matkustajamääriä. HSL:n tulevassa strategiassa onkin perusteltua edelleen varautua kaupungistumisen jatkumiseen ja sitä kautta myös matkustajamäärien palautumiseen kasvu-uralle koronasta aiheutuneiden rajoitusten poistuttua.

HSL:n toiminnan painopistettä ei ole perusteltua siirtää merkittävästi joukkoliikennettä täydentävien palvelujen suuntaan, vaan jatkaa edellisten strategioiden suuntaista vahvaan runkojoukkoliikenteeseen perustuvan joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä Helsingin seudulla. Tietoa asiakkaiden muuttuvista tarpeista on tärkeää hyödyntää palvelujen kehittämisessä. Isoja liikennejärjestelmän tulevaisuuteen liittyviä painopistemutoksia ei lyhyen pandemia-ajan kokemuksista ole tarkoitukseenmukaista tehdä, joskin keinoja mahdollisen muutosjoustavuuden lisäämiseksi tulee kartoittaa aktiivisesti.

Koronapandemia on vaikuttanut erittäin paljon joukkoliikenteen talouteen, joten on tärkeää, että talousnäkökulma ohjaa merkittävästi tulevan strategian valmistelua. Alustavassa TTS:ssa joukkoliikenteen rahoitukseen liittyvien strategisten tavoitteiden yhteydessä esitetyn rahoitusjärjestelmän ja sen eri elementtien arvioimisen ohella tulisi myös aktiivisesti tehdä vaikuttavuuden ja tuottavuuden arviointia yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa esimerkiksi kaluston uusimiselle asetettujen tavoitteiden ja operaattoreille asetettujen velvoitteiden näkökulmasta. Esitetty myynnin ja markkinoinnin kehittäminen sekä digitalisaation ak-



tiivinen hyödyntäminen lipputulosten kasvattamiseksi on hyvä kehityskulku.

Taloudesta aiheutuvien reunaehtojen sisällä on kuitenkin kyettävä ohjaamaan kasvavaa seutua entistä enemmän kestäväan liikkumiseen, toimivaan liikennejärjestelmään ja ihmisten entistä helpompiin liikkumisvalintoihin. HSL:n strategiassa olisi tärkeää keskittyä entistä vahvemmin ydintekemiseen eli matkustajia hyvin palvelevan ja kustannustehokkaan joukkoliikenteen suunnitteluun, ja löytää siten tehokkaita keinoja vastata strategiaan tavoitteisiin. Samalla voidaan myös vastata omistajaohjauksen HSL:lle asettamiin tavoitteisiin.

Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kasvattaminen on merkittävässä osassa kasvihuonekaasujen vähentämiseen tähtäävässä toimisssa, koska liikenne tuottaa 20 % Helsingin kaikista hiilidioksidipäästöistä. MAL-suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä edistetään monipuolisesti Helsingin seudun kestäväa kehitystä. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on myös Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista.

Kaupungistumisen myötä suuret kaupungit ovat keskeisessä roolissa myös ilmastomuutoksen vastaisesta työstä ja kestäväan kehityksen edistämisestä Suomessa. Kestävän yhdyskuntarakenteen edistäminen vaatii myös merkittäviä investointeja asuntorakentamiseen, väyläverkostoon ja joukkoliikenteeseen. Myös valtion tulisi tunnustaa pääkaupunkiseudun tärkeä rooli ilmastopäästöjen vähentämisessä ja tukea nykyistä voimakkaammin seutua esim. MAL-sopimusten kautta.

HSL:n ja Helsingin kaupungin tulisi vaikuttaa siihen, että valtio osallistuu jatkossa nykyistä suuremmalla osuudella MAL-sopimuksissa sovitavien väylä- ja julkisen liikenteen hankkeiden toteuttamiseen.

Toiminta- ja taloussuunnitelma

HSL:n tulee toimia kustannustehokkaasti ja pyrkiä toteuttamaan omistajaohjauksen asettamat tavoitteet muun muassa tuottavuuden kehittämisessä. HSL on toiminut reilun vuosikymmenen ajan. Joukkoliikenteen kehitys tänä aikana ei ole kaikilta osin ollut suotuisaa.

Vuosikymmenen aikana lippujen hinnat ja kuntaosuudet ovat nousseet yli kolmanneksella, kun vastaavana aikana kuluttajahintaindeksi on noussut 12 %:lla. Muutosta ei selitä pelkästään kasvu infrakustannuksissa, joiden osuus HSL:n kokonaiskustannuksista on noin viidennes. Joukkoliikennematkustaminen on tuona aikana kasvanut vain saman verran kuin HSL-alueen asukasluku. Tehdyt taloudelliset panostukset



eivät siis ole johtaneet joukkoliikenteen matkustamisen ja kulkumuoto-osuuden kasvuun.

Tarve talouden tasapainottamiseen tulee vaikuttamaan useita vuosia sekä HSL:n että kaupungin toimintaan ja taloussuunnitteluun. Tulevien vuosien talouteen liittyy paljon epävarmuutta. Todennäköisesti joukkoliikenteen käyttäjämäärät ja lipputulot jäävät pidemmäksi ajaksi aiempaa alhaisemmalle tasolle. Joukkoliikenteen käyttäjien luottamus pitäisi pystyä palauttamaan ja siten välttämään kulkutapaosuuden merkittävä lasku. Pitkällä aikavälillä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden tulisi kasvaa koko HSL:n alueella.

Vyöhykeuudistuksen yhteydessä valtaosan helsinkiläisistä joukkoliikenteen lippujen hinnat nousivat selvästi. Nyt pandemian aikana joukkoliikenteen käyttäjämäärät ovat laskeneet voimakkaasti ja yksi tärkeimmistä tulevan vuoden prioriteeteista on matkustajien houkuttelu takaisin joukkoliikenteen pariin. Edellä mainituista syistä lautakunta katsoo, että joukkoliikenteen lippujen hintoja ei tule tässä tilanteessa nostaa. Helsinkiläisten joukkoliikenteen käyttäjien näkökulmasta on erityisen tärkeää, että AB-lipun hinnat eivät nouse. Koronavaikutusten johdosta kuntaosuuksille ja lipputuottojen kasvuksi esitettyjä yleisiä tavoitteita voidaan tapauskohtaisesti vuotuisesti tarkentaa. Tarvittavat talouden sopeutustoimet tulisi osata kohdistaa siten, että lipun hinnat, palvelutaso ja kuntakohtaisten maksuosuuksien taso pidetään kohtuullisessa tasapainossa.

HSL:n tulee yhteistyössä Helsingin seudun kuntien kanssa tehdä vaikuttamistyötä valtion pääkaupunkiseudulle antaman joukkoliikenteen tuen kasvattamiseksi.

Koronapandemian aiheuttamassa poikkeuksellisessa taloustilanteessa on syytä pitää mahdollisena myös viimesijaisena keinona erottaa joukkoliikenteen subventio kuntakohtaiseksi. Helsingin kaupungin tavoitteena on kestävä liikenteen korkea kulkumuoto-osuus, mihin vaikuttaa myös joukkoliikenteen säännöllisen käytön hinnoittelu.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raskaan raideliikenteen ja raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia.

Helsinki suhtautuu runkolinjojen perustamiseen positiivisesti. Samalla tulisi vähentää keskustaan suuntautuvan bussiliikenteen vuoromäärää ja parantaa esikaupunkialueiden liityntäyhteyksien palvelutasoa. Helsingin yleiskaavan mukaisen raideliikenteen verkostokaupungin kehittä-



täminen vaatii myös tarvittaessa HSL:n linjastosuunnitelmien, strategioiden ja ohjelmien päivittämisen tämän tavoitteen mukaiseksi. Juna-liikennettä tulee kehittää siten, että Käpylän ja Valimon vaihtoasemien matkustajaliikenne pystytään hoitamaan myös tulevaisuudessa, kun matkustajamäärät kasvavat.

Pandemian aiheuttaman talouden tasapainotustarpeen vuoksi esitetyt palvelutason heikennykset ja tarjonnan vähennykset ovat olleet perusteltuja. Edellytämme näistä muutoksista jäsenkunnille kokonaiskuvan muodostamista ja niiden vaikutusten selvittämistä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuksiin. Jatkossa näitä mahdollisia muutoksia tulee tehdä läpinäkyvillä kriteereillä siten, että vaikutukset joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuteen ovat mahdollisimman vähäiset. Kysynnän muutoksia tulee seurata tarkasti pandemiatilanteen edetessä. Joukkoliikenteen palvelutason kokonaistilanne tulee arvioida uudestaan, kun pysyvistä liikkumisen muutoksista saadaan riittävästi tietoa.

Kuntaosuuksien taso

Kuntaosuudet voivat vuotuisina poikkeuksina muodostaa yli 50 % HSL:n tuloista koronapandemian aiheuttaman lipputulomenetyksen tasapainottamiseksi. Kaupunginkanslia on esittänyt laativansa kaupunginhallituksen lausuntoon mennessä tarkemman esityksen, mihin kuntaosuuden tasoon HSL:n tulisi suunnitella Helsingin maksuosuus.

Joukkoliikenteen investointien rahoittaminen merkittävässä määrin lipputuloilla on maailmalla hyvin harvinaista – myös kaupallisissa järjestelmissä. Suurten joukkoliikenneinvestointien hyödyt syntyvät kaupunkirakenteen kehittämisestä ja hyödyttävät muitakin kuin uuden linjan käyttäjiä. Investointikustannusten kierrättäminen HSL:n kautta tarjoaa mahdollisuudet tasapainottaa eri kuntien osuutta investointikustannuksista, mutta lippujen hintojen voimakas nostaminen infrakustannuksista johtuvien investointien kattamiseksi ei ole kestävä ratkaisu, kun seutu kasvaa vauhdilla. Investointien subventio-astetta tulisi seurata erillään käyttötalouden subventioasteesta ja se tulisi määritellä selvästi 50% alapuolelle, erityisesti suurissa kaupunkikehityshankkeissa. Tällöin kuntaosuuksien yhteenlaskettu osuus voi olla myös yli puolet HSL:n tuloista. Tämä on perusteltua myös siksi, että infrainvestoinnit vaikuttavat myönteisesti kuntien maankäytön kehittämiseen.

Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on vuosikymmeniä kattu lipputuloilla noin puolet. Tämä on hyvä periaate tulevaisuudessaakin. Alennusryhmille myönnettyjen alennusten ulottamista kertalippuihin tulee selvittää.



Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen

Helsingissä kaupunkipyöräjärjestelmä on ollut erittäin suosittu, sen käyttöaste on maailman kärkeä. Kaupunkipyörät täydentävät joukkoliikenteen matkaketjua ja parantavat joukkoliikenteen saavutettavuutta. Käyttäjien kannalta mahdollisimman yhtenäinen kaupunkipyöräjärjestelmä HSL-alueella on hyvä tavoite. Edellytykset tehokkaalle ja edulliselle järjestelmälle ovat parhaat Helsingissä, mikä tulee ottaa huomioon seudullista järjestelmää kehitettäessä sekä järjestelmän tuloja ja kustannuksia jaettaessa.

Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua. Pysäköintivirhemaksun suuruus on Helsingissä maksuvyöhykkeestä riippuen 60–80 euroa. Joukkoliikenteen tarkastusmaksun ei ole perusteltua olla suurempi kuin pysäköintivirhemaksun. Toisin kuin liputta matkustamisesta, väärästä pysäköinnistä voi aiheutua haittaa tai vaaraa myös kolmansille osapuolille.

Kuntakohtaisen ylijäämän tai alijäämän käyttö

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän kattaminen esityksen mukaisesti on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi. Yhtenä keinona alijäämän kuntakohtaisten mak-suosuuksien tasaamisessa voisi käyttää kolmea vuotta pidempää aikaväliä.

Käsittely

17.08.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Asian aikana kuultavana oli liikenneinsinööri Markku Granholm. Asian-tuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus:

Eveliina Heinäluoma: Kaupungistumisen myötä suuret kaupungit ovat keskeisessä roolissa myös ilmastonmuutoksen vastaisesta työstä ja kestäväen kehityksen edistämisestä Suomessa. Kestäväen yhdyskuntarakenteen edistäminen vaatii myös merkittäviä investointeja asuntorakentamiseen, väyläverkostoon ja joukkoliikenteeseen. Myös valtion tulisi tunnustaa pääkaupunkiseudun tärkeä rooli ilmastopäästöjen vähentämisessä ja tukea nykyistä voimakkaammin seutua esim. MAL-sopimusten kautta.

HSL:n ja Helsingin kaupungin tulisi vaikuttaa siihen, että valtio osallistuu jatkossa nykyistä suuremmalla osuudella MAL-sopimuksissa sovit-tavien väylä- ja julkisen liikenteen hankkeiden toteuttamiseen.



13.09.2021

Kannattaja: Risto Rautava

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Eveliina Heinäluoman vastaehdotuksen.

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Korvataan kappaleen 14 kolme ensimmäistä lausetta seuraavasti:

Vyöhykeuudistuksen yhteydessä valtaosan helsinkiläisistä joukkoliikenteen lippujen hinnat nousivat selvästi. Nyt pandemian aikana joukkoliikenteen käyttäjämäärät ovat laskeneet voimakkaasti ja yksi tärkeimmistä tulevan vuoden prioriteeteista on matkustajien houkuttelu takaisin joukkoliikenteen pariin. Edellä mainituista syistä syistä lautakunta katsoo, että joukkoliikenteen lippujen hintoja ei tule tässä tilanteessa nostaa. Helsinkiläisten joukkoliikenteen käyttäjien näkökulmasta on erityisen tärkeää, että AB-lipun hinnat eivät nouse.

Korvataan kappale 21 seuraavasti:

Joukkoliikenteen investointien rahoittaminen merkittävässä määrin lipputuloilla on maailmalla hyvin harvinaista – myös kaupallisissa järjestelmissä. Suurten joukkoliikenneinvestointien hyödyt syntyvät kaupunkirakenteen kehittämisestä ja hyödyttävät muitakin kuin uuden linjan käyttäjiä. Investointikustannusten kierrättäminen HSL:n kautta tarjoaa mahdollisuudet tasapainottaa eri kuntien osuutta investointikustannuksista, mutta lippujen hintojen voimakas nostaminen infrakustannuksista johtuvien investointien kattamiseksi ei ole kestävä ratkaisu, kun seutu kasvaa vauhdilla. Investointien subventio-astetta tulisi seurata erillään käyttötalouden subventioasteesta ja se tulisi määritellä selvästi 50% alapuolelle, erityisesti suurissa kaupunkikehityshankkeissa. Tällöin kuntaosuuksien yhteenlaskettu osuus voi olla myös yli puolet HSL:n tuloista. Tämä on perusteltua myös siksi, että infrainvestoinnit vaikuttavat myönteisesti kuntien maankäytön kehittämiseen.

Kannattaja: Eveliina Heinäluoma

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen.

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Poistetaan lausunnosta kohta:

Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua. Pysäköintivirhemaksun suuruus on Helsingissä maksuvyöhykkeestä riippuen 60–80 euroa. Joukkoliikenteen tarkastusmaksun ei ole perusteltua olla suurempi kuin pysäköintivirhemaksun. Toisin kuin lipputta



matkustamisesta, väärästä pysäköinnistä voi aiheutua haittaa tai vaaraa myös kolmansille osapuolille.

Kannattaja: Mika Raatikainen

Vastaehdotus:

Mia Haglund: Kappaleeseen 22 seuraava lisäys: Alennusryhmille myönnettyjen alennusten ulottamista kertalippuihin tulee selvittää.

Kannattaja: Tuomas Nevanlinna

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kappaleeseen 22 seuraava lisäys: Alennusryhmille myönnettyjen alennusten ulottamista kertalippuihin tulee selvittää.

Jaa-äännet: 5

Jenni Pajunen, Katri Penttinen, Mika Raatikainen, Risto Rautava, Laura Rissanen

Ei-äännet: 7

Mia Haglund, Eveliina Heinäluoma, Otso Kivekäs, Sami Kuusela, Tuomas Nevanlinna, Saana Rossi, Anni Sinnemäki

Tyhjä: 1

Silja Borgarsdottir Sandelin

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi Mia Haglundin vastaehdotuksen äänin 7-5 (1 tyhjä).

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Poistetaan lausunnosta kohta:

Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua. Pysäköintivirhemaksun suuruus on Helsingissä maksuvyöhykkeestä riippuen 60–80 euroa. Joukkoliikenteen tarkastusmaksun ei ole perusteltua olla suurempi kuin pysäköintivirhemaksun. Toisin kuin liputta matkustamisesta, väärästä pysäköinnistä voi aiheutua haittaa tai vaaraa myös kolmansille osapuolille.

Jaa-äännet: 7

Mia Haglund, Eveliina Heinäluoma, Otso Kivekäs, Sami Kuusela, Tuomas Nevanlinna, Saana Rossi, Anni Sinnemäki



13.09.2021

Ei-äänet: 6

Silja Borgarsdottir Sandelin, Jenni Pajunen, Katri Penttinen, Mika Raatikainen, Risto Rautava, Laura Rissanen

Esittelijän ehdotus jäi voimaan äänin 7-6.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

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



§ 630

Selvitys mielenterveyskuntoutujien eri asumismuotojen ja päihdekuntoutujien asumispalvelujen riittävydestä

HEL 2021-006864 T 05 05 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Reetta Vanhasen ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Marja-Liisa Rautanen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36184
marja-liisa.rautanen(a)hel.fi

Liitteet

1 Liite. Mielenterveysasiakkaiden asumispalvelujen tuotantotapojen tarkastelu 2021

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus merkitsee tiedoksi selvityksen mielenterveyskuntoutujien eri asumismuotojen ja päihdekuntoutujien asumispalvelujen riittävydestä.

Esittelijän perustelut

Kaupunginhallitus on edellyttänyt (päätökset oheismateriaalina) ennen vuoden 2022 budjetin esittelyä selvitystä mielenterveyskuntoutujien eri asumismuotojen ja päihdekuntoutujien asumispalvelujen riittävydestä.

Selvitystä on pyydetty seuraavasti:

- kuinka paljon mielenterveyskuntoutujien eri asumismuotojen kapasiteettia on kasvatettava, jotta jonot niihin saadaan purettua vuoteen 2025 mennessä myös niiltä osin kuin jonoja ei voida poistaa virtausta tehostamalla tai kotiin vietävällä palvelulla



- mitä toimenpiteitä kapasiteetin kasvattaminen vaatii
- kuinka paljon resursseja kapasiteetin kasvattaminen edellyttää
- selvitys päihdekuntoutujien asumispalvelujen riittävydestä sekä tarpeesta ja tarvittavista resursseista kapasiteetin kasvattamiseen, jotta kullekin kuntoutujalle sopivaan asumiseen pääsy tapahtuu sujuvasti.

Sosiaali- ja terveystoimialan (23.8.2021) ja kaupunkiympäristön toimialan (30.8.2021) laatimat selvitykset sisältyvät päätöshistoriaan.

Selvitysten mukaan mielenterveysasiakkaiden asumispalveluketjun kehittäminen vaatii kuntouttavan työotteen vahvistamista tuetussa asumisessa, kotiin vietävien palvelujen laajentamista, etä- ja digitaalisten palvelujen lisäämistä sekä asumispaikkojen kapasiteetin hallittua lisäämistä. Vuoden 2021 ostopalveluhankinnassa puitesopimukseen tulevien asumisyksiköiden sijaintikriteeriä laajennetaan Helsingin lisäksi pääkaupunkiseudulle ja Uudellemaalle. Toiminnan sisällöllisen kehittämisen lisäksi mielenterveysasumisen kapasiteettia on kasvatettava noin 200-300 asumispaikalla ennen vuotta 2025.

Mielenterveysasiakkaiden asumispalvelujen tuotantotapojen tarkastelu (2021) on liitteenä.

Päihdekuntoutujien tuetun asumisen ja asumispalvelujen kapasiteetti on riittävä eikä odottajia ole. Parhailaan päihdehuollon asumispalveluista ja päihdehoitopalveluista rakennetaan aiempaa vahvempi ja pitkäjänteisempi toipumista tukeva ketju.

Asia on valmisteltu yhteistyössä kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosaston kanssa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Marja-Liisa Rautanen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36184
marja-liisa.rautanen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liite. Mielenterveysasiakkaiden asumispalvelujen tuotantotapojen tarkastelu 2021

Oheismateriaali

- 1 Kaupunginhallituksen päätös 15.2.2021 § 121
- 2 Kaupunginvaltuuston päätös 5.5.2021 § 122

Muutoksenhaku

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

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

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

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



13.09.2021

Asia/13

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Sosiaali- ja terveystoimiala
Kaupunkiympäristön toimiala
Kaupunginkanslia

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



§ 631

Historiatoimikunnan asettaminen toimikaudeksi 2021-2023

HEL 2021-009011 T 00 00 02

Päätös

Kaupunginhallitus asetti toimikaudekseen tieteelliseen tutkimukseen perustuvan Helsingin historian tietoisuutta syventävän historiatoimikunnan, jonka tehtävänä on:

- suunnitella ja tuottaa Helsingin kaupungin historian uutta tutkimusta
- suunnitella ja tuottaa yleistajuisia ja eri kielisiä versioita jo laadituista tutkimuksista eri julkaisukanaville
- edistää kaupungin paikallishistorian tutkimusta ja tietoisuutta kaupunginosien ja alueiden historiasta
- tukea asiantuntemuksellaan kaupungin hallintokuntien historiahankkeiden tuottamista ja tuottaa kaupunkihistoriaa yhdessä kaupungin muiden viranomaistahojen kanssa

Samalla kaupunginhallitus päätti nimetä jäsenet ja varajäsenet seuraavasti:

Jäsen	Henkilökohtainen varajäsen
1. professori Laura Kolbe	professori Marjaana Niemi
2. dosentti Erkki Tuomioja	apulaisprofessori Panu Savolainen
3. arkistonjohtaja Riku Keski-Rauska	erikoistutkija Panu Haavisto
4. dosentti Jessica Parland-von Essen	dosentti Pia Olsson
5. professori Anu Lahtinen	toiminnanjohtaja Tero Halonen
6. tutkimuspäällikkö Minna Sarantola-Weiss	intendentti Elina Kallio

Puheenjohtaja

Laura Kolbe

Varapuheenjohtaja

Erkki Tuomioja



Samalla kaupunginhallitus päätti

- määrätä historiatoimikunnan esittelijäksi erikoistutkija Ida Suolahden ja esittelijän sijaiseksi erikoistutkija Panu Haaviston, molemmat kaupunginkansliasta.

- kehottaa kaupunginkanslian hallinto-osastoa vastaamaan toimitelimen sihteeritehtävien järjestämisestä

Lisäksi kaupunginhallitus päättää, että toimikuntaan sovelletaan kaupunginvaltuuston antamaa päätöstä luottamushenkilöiden taloudellisista etuuksista.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Ida Suolahti, erikoistutkija, puhelin: 310 43575
ida.suolahti(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Otteet

Ote
Päätöksessä mainitut

Otteen liitteet
Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Historiatoimikunta on Helsinkiä koskevaa historiankirjoitusta ja -tutkimusta tukeva toimielin, jonka tarkoituksena on korkeatasoisen historian tutkimuksen edistäminen. Toimikunnan tehtävien tavoitteena on antaa päätöksentekijöille, valmistelijoille, kaupunkilaisille ja muille ta-
hoille hyvät edellytykset ymmärtää Helsingin kehittymistä vuosisatojen aikana ja sen muuttumista suurkaupungiksi.

Historiatoimikunnan tehtävät

Historiatoimikunnan tehtävänä on syventää tieteelliseen tutkimukseen perustuvaa tietoisuutta Helsingin historiasta. Toimikunta edistää kaupungin historian ja paikallishistorian tutkimusta sekä tietoisuutta kaupunginosien ja alueiden historiasta.



Toimikunta osallistuu Helsingin historia -aiheisen sivuston (historia.helsinki) suunnitteluun ja toteuttamiseen ja sivuston käytön edistämiseen. Myös teematapahtumien ja teemavuosien valmistelu sekä Helsingin historian tietoisuuden lisääminen kuuluvat toimikunnan tehtäviin.

Toimikunnan yhtenä painopistealueena on uuden Helsingin kaupungin historian tutkimuksen suunnittelu ja tuottaminen. Toimikunta tuottaa yleistajuisia ja eri kielisiä versioita jo laadituista tutkimuksista eri julkaisukanaville.

Lisäksi historiatoimikunta tukee asiantuntemuksellaan kaupungin toimialojen, virastojen ja liikelaitosten historiahankkeiden tuottamista ja tuottaa kaupunkihistoriaa yhdessä kaupungin muiden viranomais tahojen kanssa.

Historiatoimikunnan kokoonpano

Historiatoimikunnan työskentelyssä olennaista on jäsenten ammattitaito ja heidän verkostojensa kautta saatu yhteys kehittyvään tiedemaailmaan. Toimikunnan jäsenet edustavat historian, kaupunkihistorian ja kaupunkitutkimuksen asiantuntemusta Helsinki-kontekstissa ja tutkimuksen ja historiatietoisuuden levittämisen kannalta olennaisia sidosryhmiä tutkimus- ja kulttuurilaitoksissa. Toimikunnan jäsenet on tarkoituksenmukaista nimetä asiantuntemuksensa perusteella.

Toimielimeen nimettävät ulkopuoliset jäsenet ovat kuntalain 69 §:n mukaisia luottamushenkilöitä. Kaupungin asiantuntijat osallistuvat toimielimen toimintaan tehtävän tai asemansa puolesta.

Toimikuntia koskevat säännökset ja määräykset

Historiatoimikunta on toimikuntaan rinnastuva kuntalain (410/2015) 30 §:n mukainen kunnan toimielin, joka voidaan asettaa hoitamaan määrättyä tehtävää. Kuntalain esitöissä toimikunnilla tarkoitetaan erityisesti projektiluonteisia tehtäviä hoitavia toimielimiä.

Kuntalain 30 §:n mukaan kunnanhallitus ja valtuuston päätöksen nojalla muukin toimielin voi asettaa toimikunnan määrätyn tehtävän hoitamista varten. Toimikunta voidaan asettaa enintään sen asettaneen toimielimen toimikaudeksi. Toimikunnan jäsenille valitaan henkilökohtaiset varajäsenet.

Kuntalain 74 §:n mukaan toimikuntaan voidaan valita sellainenkin henkilö, joka ei ole vaalikelpoinen kunnanhallitukseen ja lautakuntaan tai jonka kotikunta kunta ei ole. Myös toimikuntaan valittavien luottamushenkilöiden tulee antaa suostumus luottamustoimeen.



Toimikuntien kokouksessa noudatetaan kunnan toimielinten hallinto- ja kokousmenettelyä vastaavaa menettelyä. Hallintosäännön 29 luvun 8 §:n mukaan muun toimielimen kokouksessa asiat ratkaistaan esittelystä toimielimen toiminnan sisäistä järjestelyä lukuun ottamatta.

Kuntalain 33 §:n mukaan valinnasta vastaava toimielin valitsee jäseniksi valituista toimielimen puheenjohtajan ja tarpeellisen määrän varapuheenjohtajia. Toimikunnille on tarkoituksenmukaista valita yhteneväisesti puheenjohtaja ja yksi varapuheenjohtaja. Toimikunta voi myös kuulla asiantuntijoita.

Toimikunnan tulee täyttää tasa-arvolain (609/1986) vaatimukset sukupuolten välisestä tasa-arvosta. Kunnallisissa toimielimissä lukuun ottamatta kunnanvaltuustoja tulee olla sekä naisia että miehiä kumpiakin vähintään 40 prosenttia, jollei erityisistä syistä muuta johdu.

Toimikunnan jäsenille ja varajäsenille maksetaan kokouspalkkioita ja korvausta ansionmenetyksestä ja kustannuksista, joita luottamustoimen vuoksi aiheutuu sijaisen palkkaamisesta, lastenhoidon järjestämisestä tai muusta vastaavasta syystä sekä matkakustannusten korvausta ja päivärahaa kaupunginvaltuuston hyväksymien luottamushenkilöiden taloudellisten periaatteiden mukaisesti.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Ida Suolahti, erikoistutkija, puhelin: 310 43575
ida.suolahti(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Otteet

Ote

Päätöksessä mainitut

Otteen liitteet

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 06.09.2021 § 610

HEL 2021-009011 T 00 00 02

Päätös

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

06.09.2021 Pöydälle

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Paavo Arhinmäen ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Ida Suolahti, erikoistutkija, puhelin: 310 43575
ida.suolahti(a)hel.fi



§ 632

Helsingin kaupungin liittyminen pohjoismaisen kaupunkiraideyhdistys Nordic Light Rail Associationin jäseneksi

HEL 2021-005791 T 04 03 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti, että kaupunki liittyy pohjoismaisen kaupunkiraide liikenneyhdistys Nordic Light Rail Associationin jäseneksi.

Käsittely

Hylkäysehdotus:

Jussi Halla-aho: Kaupunginhallitus päättää, että Helsingin kaupunki ei liity Nordic Light Rail Associationin jäseneksi. Samalla kaupunginhallitus edellyttää, että Helsingin jäsenyydet kansainvälisissä järjestöissä, näiden jäsenyyksien aiheuttamat suorat ja epäsuorat kustannukset sekä jäsenyyksistä saatavat hyödyt kartoitetaan yleisesti ja että selvitystyön pohjalta arvioidaan, ovatko kaikki jäsenyydet hyödyllisiä ja tarkoituksenmukaisia kaupunkilaisten kannalta.

Jussi Halla-ahon hylkäysehdotusta ei kannatettu, joten se raukesi.

Jussi Halla-aho jätti päätöksestä eriävän mielipiteen.

Jussi Halla-aho jätti eriävään mielipiteeseensä seuraavat perustelut:

Helsingin kaupungin ei tule liittyä Nordic Light Rail Associationin jäseneksi. Helsingin jäsenyydet kansainvälisissä järjestöissä, näiden jäsenyyksien aiheuttamat suorat ja epäsuorat kustannukset sekä jäsenyyksistä saatavat hyödyt tulee kartoittaa yleisesti ja selvitystyön pohjalta tulee arvioida, ovatko kaikki jäsenyydet hyödyllisiä ja tarkoituksenmukaisia kaupunkilaisten kannalta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Esitysehdotus



Esitys on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen (HKL) johtokunta esittää kaupunginhallitukselle pohjoismaisen kaupunkiraideliikenneyhdistys Nordic Light Rail Associationin jäsenyyttä.

Nordic Light Rail Association -yhdistyksen jäsenyydellä Helsingin kaupunki pystyy välittämään kokemuksia ja osaamista muiden pohjoismaisten raitiotiekaupunkien kanssa. Jäsenyydellä Helsinki saa mahdollisuuden vaikuttaa yhdistyksen järjestämiin konferensseihin ja seminaareihin. Pohjoismaisella yhteistyöllä parannetaan Helsingin raitioliikenteen asiantuntijoiden osaamista ja siten parannetaan raitioliikenteen sekä raitiotiehankkeiden tehokkuutta.

Jäsenmaksun maksaneiden yhteisöjäsenien edustajille osallistumismaksut vuosittaisiin järjestettäviin konferensseihin ja seminaareihin ovat muita halvempia. Tilaisuuksiin on osallistunut vuosittain 5–10 Helsingin kaupungin edustajaa pääasiassa HKL:stä ja kaupunkiympäristön toimialalta. Osallistumismaksuista saatava alennus kattaa yhdistyksen vuosimaksun.

Seuraava Nordic Light Rail Association -yhdistyksen konferenssi järjestetään Helsingissä marraskuussa 2021, jolloin on oletettavissa, että myös Helsingin kaupungin osallistujien määrä on aiempaa suurempi.

Jäsenmaksut maksetaan Nordic Light Rail Association -yhdistykselle. Jäsenmaksu on 670 euroa vuonna 2021.

HKL on tarkastellut HKL:n jäsenyyksiä kokonaisuutena ja mahdollisuutta luopua jostakin jäsenyydestä, talousarvion noudattamisohjeen mukaisesti. Arvion perusteella ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista luopua muista jäsenyyksistämme, sillä niillä saavutettavat edut ylittävät selvästi jäsenyyksien kustannukset. Jäsenmaksut on huomioitu HKL:n talousarviossa.

Toimivalta

Talousarvion noudattamisohjeiden 2021 kohdan 9.17 mukaan liikeliikelaitoksen esityksestä kaupunginhallitus päättää kaupungin liittymisestä järjestöihin.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



13.09.2021

Asia/15

timo.linden(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Tiedoksi

Liikenneliikelaitoksen johtokunta
Talous- ja suunnitteluosasto

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 06.09.2021 § 612

HEL 2021-005791 T 04 03 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

06.09.2021 Pöydälle

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Jussi Halla-ahon ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 27.05.2021 § 83

HEL 2021-005791 T 04 03 00

Esitys

Johtokunta esitti kaupunginhallitukselle pohjoismaisen kaupunkiraideliikenneyhdistys Nordic Light Rail Associationin jäsenyyttä.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



13.09.2021

Asia/15

Artturi Lähdetie, johtaja, puhelin: 310 35245
artturi.lahdetie(a)hel.fi

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



§ 633

Valtuutettu Tuomas Rantasen toivomusponsi tukea tarvitsevien nuorten palvelujen yhteistyön sujuvoittamisesta

HEL 2021-003055 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus merkitsi tiedoksi selvityksen kaupunginvaltuuston 3.3.2021 hyväksymän toivomusponnen johdosta tehdyistä toimenpiteistä ja toimittaa selvityksen ponnen ehdottajalle sekä tiedoksi muille valtuutetuille.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Marja-Liisa Rautanen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36184
marja-liisa.rautanen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausunto HUS Psykiatria
- 2 Kaupunkiympäristön toimialan lausunto, HEL 2021-003055

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Ponnen ehdottaja

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Liite 1

Liite 2

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Käsitellessään 3.3.2021 valtuutettu Seija Muurisen aloitetta mielenterveyskuntoutujien asumisketjun sujuvoittamisesta kaupunginvaltuusto hyväksyi valtuutettu Tuomas Rantasen ehdottaman toivomusponnen: "Valtuusto edellyttää, että kaupunki selvittää, onko mahdollista kiinnittää jatkossa enemmän huomiota HUSin nuorisopsykiatrisen hoitoketjun



ja Helsingin sote-toimialan sijaishuollon yhteistyön sujuvoittamiseen niiden lasten ja nuorten osalta, jotka eivät asu kotonaan. Tähän liittyvät myös asiakkaille räätälöidyt asumisen ja muun tuen palvelut heidän siirtyessään aikuispsykiatrian piiriin."

Kansallisen mielenterveysstrategian (2020-2030) mukaan laaja-alaisten palvelujen tulee olla asiakaslähtöisiä, saavutettavia, oikea-aikaisia, vaikuttavia, yhteen sovitettavia ja jatkuvuutta tukevia. Tämä tarkoittaa esimerkiksi erikoissairaanhoidon, perusterveydenhuollon ja sosiaalihuollon palvelujen tiivistä yhteistyötä. Syrjäytymisen ehkäisemiseksi tulee turvata kodin ulkopuolelle sijoitettujen lasten ja nuorten mielenterveyshoito sijoituksen aikana sekä riittävä tuki siirryttäessä itsenäiseen asumiseen.

Sosiaali- ja terveystoimiala järjestää lastensuojelun sijaishuollon palvelut alle 18-vuotiaille kiireellisesti sijoitetuille ja huostaanotetuille lapsille ja nuorille sekä jälkihuollon palvelut 25:een ikävuoteen saakka. Sijais- huoltoa voidaan järjestää perhe- tai laitoshoidon. Vuonna 2020 kodin ulkopuolelle sijoitettuja alle 18-vuotiaita oli 2 106. Perhe- ja laitoshoidon voidaan tarvittaessa järjestää myös 18-vuotiaille jälkihuollon asiakkaille. Nuorten asumisen ratkaisut pyritään löytämään joustavasti ja kohtuullisella aikataululla.

Sosiaali- ja terveystoimiala ja HUSin nuorisopsykiatria ovat tiivistäneet yhteistyötä kuluvan vuoden aikana. Yhteiskehittäminen jatkuu osana kansallista sote-uudistusta. Tulevaisuuden sosiaali- ja terveyskeskus - hankkeeseen liittyvässä lasten ja nuorten mielenterveyspalveluketjun kehittämisessä parannetaan palvelujen saatavuutta perustasolla sekä integroitua erikoissairaanhoidon palveluihin. Rakenneuudistuksen erikoissairaanhoidon ohjauksessa kehitetään HUSin kanssa lasten ja nuorten mielenterveyspalvelujen toimivuutta.

Täysi-ikäistyvä nuori pyritään siirtämään aikuispsykiatrian puolelle ns. saattaen yhteisen hoitoneuvottelun turvin, jossa mukana on myös lastensuojelu ja jälkihuolto. Nuoriso- ja aikuispsykiatriassa on toimintaan integroituneena psykiatrisen sosiaalityön erityisasiantuntijoita turva- massa nuorten kiinnittymistä palvelujärjestelmään ja tarvittaviin tukitoimiin.

Toivomusponnen johdosta on saatu sosiaali- ja terveyslautakunnan, kaupunkiympäristön toimialan sekä Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin lausunnot.

Hallintosäännön 30 luvun 14 §:n mukaan kaupunginhallituksen on toimitettava ponnin ehdottajalle kirjallinen selvitys toivomusponnen johdosta tehdyistä toimenpiteistä viimeistään vuoden kuluttua ponnin hy-



13.09.2021

väksymisestä. Selvitys on toimitettava erikseen myös muille valtuuteuille.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Marja-Liisa Rautanen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36184
marja-liisa.rautanen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausunto HUS Psykiatria
- 2 Kaupunkiympäristön toimialan lausunto, HEL 2021-003055

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Ponnen ehdottaja

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Liite 1

Liite 2

Tiedoksi

Kaupunginvaltuusto

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 06.09.2021 § 613

HEL 2021-003055 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

06.09.2021 Pöydälle

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Tuomas Rantasen ehdotuksesta.

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



13.09.2021

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Marja-Liisa Rautanen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36184
marja-liisa.rautanen(a)hel.fi

Sosiaali- ja terveyslautakunta 17.08.2021 § 155

HEL 2021-003055 T 00 00 03

Lausunto

Sosiaali- ja terveyslautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon valtuutettu Tuomas Rantasen toivomusponnosta koskien tukea tarvitsevien nuorten palvelujen yhteistyön sujuvoittamista.

”Toivomusponnossa edellytetään, että kaupunki selvittää, onko mahdollista kiinnittää jatkossa enemmän huomiota HUSin nuorisopsykiatrisen hoitoketjun ja Helsingin sote-toimialan sijaishuollon yhteistyön sujuvoittamiseen niiden lasten ja nuorten osalta, jotka eivät asu kotonaan. Tähän liittyvät myös tällaisille asiakkaille räätälöidyt asumisen ja muun tuen palvelut heidän siirtyessään aikuispsykiatrian piiriin.

Sosiaali- ja terveyslautakunta toteaa, että Helsingin sosiaali- ja terveystoimiala järjestää lastensuojelun sijaishuollon palvelut alle 18-vuotiaille kiireellisesti sijoitetuille ja huostaanotetuille lapsille ja nuorille sekä jälkihuollon palvelut 25 ikävuoteen saakka. Sijaishuoltoa voidaan järjestää perhe- tai laitoshoitona. Vuonna 2020 kodin ulkopuolelle sijoitettuja alle 18-vuotiaita oli 2 106. Nuorten jälkihuolto järjestää perhe- ja laitoshoidon tarvittaessa myös 18-vuotiaille jälkihuollon asiakkaille.

Erityisesti laitoshoitoon sijoitetuilla nuorilla on usein monialaisia ongelmia. Lähes kaikilla laitoshoitoon sijoitetuilla nuorilla on mielenterveyden ongelmia tai diagnosoituja mielenterveyden häiriöitä. Psykiatrisen erikoissairaanhoidon osastohoitoa ja pitkäaikaista kuntouttavaa psykiatrista hoitoa on vähennetty ja sijaishuoltopaikoissa hoidetaan nykyään psyykkisesti vaikeasti oireilevia nuoria.

Helsingin kaupungin lastensuojelu on pyrkinyt tekemään aktiivisesti yhteistyötä Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin (HUS) nuorisopsykiatrisen kanssa, jotta sijoitetuille nuorille kyettäisiin turvamaan nuoren tarvitsema nuorisopsykiatrisen sairaanhoidon. Sovittujen toimintamallien toteuttamisessa arjessa on kuitenkin ollut suuria haasteita. Kuluvana vuonna yhteistyö HUS nuorisopsykiatrisen kanssa on aktivoitunut ja edistynyt merkittävästi. Helsingin lastensuojelu ja HUS neuvottelevat parhaillaan sijaishuollon ja lasten- ja nuorisopsykiatrisen integroidusta



toimintamallista. Samanaikaisesti sosiaali- ja terveysministeriö valmistelee muutoksia lastensuojelulakiin ja lausuntokierroksella olleessa lakiluonnoksessa esitettiin erikoissairaanhoidolle nykyistä merkittävästi vahvempia velvoitteita hoidon antamiseen sijaishuollossa oleville lapsille. Lakiluonnoksessa edellytettiin muun muassa, että sijaishuoltoon sijoitetulle lapselle järjestetään tarpeelliset terveydenhuollon palvelut ja että terveydenhuolto osallistuu hoidon ja huolenpidon antamiseen sijaishuoltoyksikössä.

Helsingin kaupungin asumisen tuen yksikkö järjestää sosiaalihuoltolain mukaista arviointi ja sijoitustoimintaa (SAS-toiminta) ja asumispalveluita täysi-ikäisille mielenterveysasiakkaille. Mielenterveysasiakkaiden asumispalvelujen SAS-toiminta toteutetaan SAS-työparityöskentelynä psykiatrian kanssa, jonne ohjataan moniammatillisesti tehdyt arviot asiakkaan asumispalvelun tarpeesta. Mielenterveysasiakkaiden asumishakemukset käsitellään yksilöllisesti ja hakijoille tarjotaan hänen tuen tarvetta vastaava asumispalvelu. Hakija tavataan aina yhteisessä palaverissa hänen verkostonsa kanssa, jolloin hakija voi kertoa oman näkemyksensä tilanteestaan, tuen tarpeesta ja asumisen paikasta. Jonotusaika mielenterveysasiakkaiden asumispalveluihin on yksilöllinen. Nuorten hakijoiden kohdalla asumisen ratkaisu pyritään löytämään joustavasti ja kohtuullisella aikataululla. Asumispalvelun kiireellisyyteen ei vaikuta se, miltä taholta asumishakemus tulee. Asumisen sijoituksissa käytetään tarveharkintaa, joka pohjautuu hakijan elämäntilanteeseen.

Sosiaali- ja terveyslautakunta toteaa, että Helsingin sosiaali- ja terveys-toimiala sekä HUS nuorisopsykiatria ovat tiivistäneet yhteistyötä kulu- van vuoden aikana. Yhteiskehittäminen jatkuu osana kansallista sote- uudistusta. Tulevaisuuden sosiaali- ja terveyskeskus -hankkeeseen liit- tyvässä lasten ja nuorten mielenterveyspalveluketjun kehittämisessä parannetaan palvelujen saatavuutta perustasolla sekä integrointia eri- koissairaanhoidon palveluihin. Rakennemuudistus -hankkeen erikoissai- raanhoidon ohjaus -hankkeessa kehitetään Uusimaa-tasoisesti yhteis- työssä HUSin kanssa lasten ja nuorten mielenterveyspalveluiden toimi- vuutta.

Terveys- ja hyvinvointivaikutusten arviointi

Mielenterveyden häiriöt ovat suuri kansanterveydellinen haaste. Psyyk- kiseen sairastamiseen liittyy voimakas syrjäytymisen riski. Kansallinen mielenterveysstrategia vuosille 2020–2030 painottaa, että laaja- alaisten palvelujen tulee olla asiakaslähtöisiä, saavutettavia, oikea- aikaisia, vaikuttavia, yhteen sovitettavia ja jatkuvuutta tukevia. Se tar- koittaa esimerkiksi erikoissairaanhoidon, perusterveydenhuollon ja so- siaalihuollon palvelujen tiivistä yhteistyötä. Syrjäytymisen ehkäisemi-



seksi kodin ulkopuolelle sijoitettujen lasten ja nuorten mielenterveyshoitoto sijoituksen aikana sekä riittävä tuki siirryttäessä itsenäiseen asumiseen tulee turvata."

Esittelijä

sosiaali- ja terveystoimialan toimialajohtaja
Juha Jolkkonen

Lisätiedot

Saila Nummikoski, lastensuojelun johtaja, puhelin: 310 43439
saila.nummikoski(a)hel.fi

Mikko Tamminen, psykiatria- ja päihdepalvelujen johtaja, puhelin: 310 58655
mikko.tamminen(a)hel.fi



§ 634

Kaupunginvaltuuston 8.9.2021 tekemien päätösten täytäntöönpano

Päätös

Kaupunginhallitus päätti, että kaupunginvaltuuston 8.9.2021 tekemät päätökset saadaan pöytäkirjan tarkastamisen jälkeen mahdollisista valituksista huolimatta panna täytäntöön seuraavasti:

262 §, Nimenhuuto, laillisuus ja päätösvaltaisuus

Ei toimenpidettä.

263 §, Pöytäkirjan tarkastajien valinta

Ei toimenpidettä.

264 §, Kyselytunti

Ei toimenpidettä.

265 §, Muutos kaupunginvaltuuston kokousaikoihin 2021

Ei toimenpidettä.

266 §, Kiinteistötoimituksen uskottujen miesten valinta vuonna 2021 alkavaksi toimikaudeksi

Kaupunginvaltuuston pöytäkirjanote päätöksessä mainituille, Etelä-Suomen aluehallintovirastolle (Helsingin toimipaikka) ja Maanmittauslaitokselle.

267 §, Käräjäoikeuden lautamiesten valinta vuonna 2021 alkavaksi toimikaudeksi

Kaupunginvaltuuston pöytäkirjanote päätöksessä mainituille ja Helsingin käräjäoikeudelle.

268 §, Vuokrauseriaatteiden määrittäminen, kiinteistökaupan esisopimusten tekeminen ja toteutussopimuksen hyväksyminen (Pasila, Postipuisto 17114/2–10)

Kaupunginhallitus oikeuttaa tonttipäällikön tai tämän valtuuttaman:

- allekirjoittamaan toteutussopimukset sekä tekemään niihin tarvittaessa vähäisiä muutoksia
- allekirjoittamaan kiinteistökaupan esisopimukset ja päättämään niiden perusteella tehtävistä kaupoista



- allekirjoittamaan kauppakirjat sekä tekemään kiinteistökaupan esisopimukseen tarvittaessa vähäisiä muutoksia.

Kaupunginvaltuuston pöytäkirjanote varauksensaajille.

Tiedoksi kaupunkiympäristölautakunnalle.

269 §, Jätkäsaaren Valtamerilaiturin asemakaavan muuttaminen (12655)

Kaupunginvaltuuston pöytäkirjanote Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, Helsingin Satama Oy:lle, Helen Sähköverkko Oy:lle, Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymälle, Helsingin seudun ympäristöpalvelut – kuntayhtymälle, Poliisille, Puolustusvoimille ja Suomenlahden merivartioston esikunnalle.

Tiedoksi kaupunkiympäristölautakunnalle, kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaostolle, kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaostolle, kaupunginmuseolle, asemakaavoitukselle ja aluerakentamiselle.

270 §, Lauttasaaren Koivusaaren asemakaava ja asemakaavan muutos (nro 12587)

Kaupunginvaltuuston pöytäkirjanote Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, Museovirastolle/kulttuuriympäristön suojelu, Espoon kaupungille/hallintokeskus, Helen Oy:lle, Helen Sähköverkko Oy:lle, Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymälle, Helsingin seudun ympäristöpalvelut – kuntayhtymälle ja Länsimetro Oy:lle.

Tiedoksi kaupunkiympäristölautakunnalle, kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaostolle, kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaostolle, kaupunginmuseolle ja asemakaavoitukselle.

Toivomusponnet kaupunginkansliaan valmisteltavaksi.

271 §, Kokouksessa jätetyt aloitteet

Aloitteet 9 – 10 kaupunginkansliaan valmisteltavaksi.

Samalla kaupunginhallitus tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta heti.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna



Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



§ 635

Kaupungin viranomaisten päätösten seuraaminen

Päätös

Kaupunginhallitus päätti, ettei se ota käsiteltäväkseen asioita, joissa seuraavat viranomaiset ovat tehneet päätöksen viikolla 36

kaupunginhallituksen jaostot

- konsernijaosto
- elinkeinojaosto

tarkastuslautakunta yleishallinnon osalta

lautakunnat ja niiden jaostot

kasvatus- ja koulutuslautakunta

- suomenkielinen jaosto
- ruotsinkielinen jaosto

kaupunkiympäristölautakunta

7.9.2021

- ympäristö- ja lupajaosto

- rakennusten ja yleisten alueiden jaosto

9.9.2021

pelastuslautakunta

kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta

7.9.2021

- kulttuuri- ja kirjastojaosto

- liikuntajaosto

- nuorisajaosto

sosiaali- ja terveyslautakunta

- sosiaali- ja terveyslautakunnan jaosto

johtokunnat

- palvelukeskusliikelaitos

9.9.2021

- taloushallintopalveluliikelaitos

7.9.2021

- työterveysliikelaitos

- rakentamispalveluliikelaitos

- liikenneliikelaitos

keskusvaalilautakunta yleishallinnon osalta

pormestari

apulaispormestarit



13.09.2021

- kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
- kaupunkiympäristön toimiala
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
- sosiaali- ja terveystoimiala

kaupunginkanslian viranhaltijat

henkilöstökassatoimikunta

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



13.09.2021

MUUTOKSENHAKUOHJEET

1

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Pöytäkirjan 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 628, 629, 630, 633, 634 ja 635 §:t.

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §

2

OHJEET OIKAISUVAATIMUKSEN TEKEMISEKSI

Pöytäkirjan 625, 626, 627, 631 ja 632 §:t.

Tähän päätökseen tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen. Päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla tuomioistuimeen.

Oikaisuvaatimusoikeus

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä

- se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen)
- kunnan jäsen.

Oikaisuvaatimusaika

Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksi-saannista.

Oikaisuvaatimuksen on saavuttava Helsingin kaupungin kirjaamoon määräajan viimeisenä päivänä ennen kirjaamon 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.



13.09.2021

Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Jos oikaisuvaatimusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa oikaisuvaatimuksen tehdä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Oikaisuvaatimusviranomainen

Viranomainen, jolle oikaisuvaatimus tehdään, on Helsingin kaupunginhallitus.

Oikaisuvaatimusviranomaisen asiointiosoite on seuraava:

Sähköpostiosoite: helsinki.kirjaamo@hel.fi

Postiosoite: PL 10

00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Faksinumero: (09) 655 783

Käyntiosoite: Pohjoisesplanadi 11-13

Puhelinnumero: (09) 310 13700 (Yleishallinto)

Kirjaamon aukioloaika on maanantaista perjantaihin klo 08.15–16.00.

Oikaisuvaatimuksen muoto ja sisältö

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisena. Myös sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava

- päätös, johon oikaisuvaatimus kohdistuu
- miten päätöstä halutaan oikaistavaksi
- millä perusteella päätöstä halutaan oikaistavaksi
- oikaisuvaatimuksen tekijä
- millä perusteella oikaisuvaatimuksen tekijä on oikeutettu tekemään vaatimuksen
- oikaisuvaatimuksen tekijän yhteystiedot

Pöytäkirja

Päätöstä koskevia pöytäkirjan otteita ja liitteitä lähetetään pyynnöstä. Asiakirjoja voi tilata Helsingin kaupungin kirjaamosta.



13.09.2021

Kaupunginhallitus

Juhana Vartiainen
puheenjohtaja

Saara Nirkko
pöytäkirjanpitäjä

Pöytäkirja tarkastettu

Paavo Arhinmäki

Sari Sarkomaa

Daniel Sazonov

Johanna Nuorteva

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa
www.hel.fi 28.09.2021.

Postiosoite

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

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566