



06.03.2023

Asia/9

§ 151

V 5.4.2023, Vihreiden valtuustoryhmän ryhmäaloite venäläisestä fossiilienergiasta irtautumiseksi sekä HSL-yhtymää koskeva omistajapoliittinen valmistelu

HEL 2022-004679 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Reetta Vanhasen ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Laura Uuttu-Deschryvere, kansainvälisten asioiden päällikkö, puhelin: 310 15266
laura.uuttu-deschryvere(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liite 1 Helen vastaus
- 2 Vihreän valtuustoryhmän ryhmäaloite

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo ryhmäaloitteen loppuunkäsitellyksi.

Esittelijän perustelut

Vihreiden valtuustoryhmä on tehnyt ryhmäaloitteen venäläisestä fossiilienergiasta irtautumiseksi 30.3.2022. Kaupunginhallitus on käsitellyt asiaa 14.11.2022 § 794. Kaupunginhallitus päätti palauttaa asian uudelleen valmisteltavaksi. Palautuspäätöksessä edellytettiin lisäselvitystä, jollaisen tarvetta ei ollut tunnistettu alkuperäistä aloitevastausta valmisteltaessa. Tässä vastauksessa on täydennetty 14.11.2022 esiteltyjä perusteluja niin, että vastaus nyt kattaa myös palautuspäätöksessä edellytetyn selvityksen. Vastaus on jaettu osiin niin, että siinä on ensin vastaus palautuspäätöksen mukaisena ja sen jälkeen vastaus alkupe-



06.03.2023

Asia/9

räiseen ryhmäaloitteeseen pääosin samansisältöisenä kuin aikaisemminkin.

Hallintosäännön 30 luvun 12 §:n 2 momentin mukaan kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi aloitteen, jonka on allekirjoittanut enemmän kuin puolet valtuustoryhmän jäsenistä ja joka on otsikoitu ryhmäaloitteeksi.

Vastaus palautuspäätöksen mukaisena

Kaupunginhallituksen palautuspäätös, joka hyväksyttiin yksimielisesti, oli seuraava:

”Kaupunginhallitus päättää palauttaa aloitteen takaisin valmisteluun. Joukkoliikennejärjestelmä on yhä poikkeuksellisen syvässä kriisissä. Tilanne on erityisen ongelmallinen helsinkiläisten matkustajien kannalta, sillä korotukset kohdistuvat suurimmin AB-alueen matkalippuihin. Lisäpainetta aiheuttavat HSL:n jyrkästi nousevat infrakustannukset. Tästä syystä kaupunginhallitus edellyttää, että käynnistetään kevään 2023 aikana valmistuva HSL-kuntayhtymää koskeva omistajapoliittinen valmistelu, jossa

a) selvitetään ja valmistellaan vaihtoehtoisia tapoja joukkoliikennelippujen hintoihin kohdistuvan korotuspaineen lievittämiseen tai hintojen alentamiseen. Yhtenä vaihtoehtona selvitetään ja valmistellaan kaupungin omaa lisäsubventiota helsinkiläisten joukkoliikennelippuihin.

b) selvitetään kasvavien infrakustannusten vaikutus lipun hintoihin Helsingin osalta ja tapoja jolla infrakustannuksia ei katettaisi lippuhinnoilla sekä kehitetään subventioasteen seurantaa niin että infran ja käyttötalous subventiota voidaan seurata erikseen.

Lisäksi kaupunginhallitus edellyttää, että aloitteeseen pyydetään kaupunkiympäristölautakunnan lausunto.”

Palautusehdotuksessa ehdotettu HSL-kuntayhtymää koskeva omistajapoliittinen valmistelu on käynnistetty. Valmistelun yhteydessä tarkastellaan palautusehdotuksessa esitetyt asiat. Valmistelun lähtökohtana ovat muun muassa kaupunkistrategian käyttömenojen kasvun vastuuperiaate ja HSL:n tuottavuusohjelmassa jo tunnistetut toimenpiteet. Kaupunkiympäristön toimiala osallistuu valmisteluun. Kevään 2023 aikana valmistuvan selvitystyön tulokset esitellään asianomaisissa toimielimissä työn valmistuttua.

Vastaus alkuperäiseen ryhmäaloitteeseen



Vihreä valtuustoryhmä esittää ryhmäaloitteessaan, että toimia venäläisestä fossiilienergiasta irtautumiseksi sekä IEA:n ehdottamia toimenpiteitä energian säästämiseksi ja öljynkulutuksen vähentämiseksi otetaan pikaisesti käyttöön Helsingissä. Vihreä valtuustoryhmä esittää, että kaupunginvaltuustolle tuodaan selvitys siitä, miten ja millä aikataululla venäläisestä fossiilienergiasta päästään Helsingissä kokonaan irti sisältäen myös Helenin toimet. Samalla edellytetään Heleniltä toimenpideohjelmää, jossa osoitetaan, millä tavoin yhtiö selviää jatkossa ilman maakaasua, Venäjältä tuotua biomassaa ja ennen pikaista kivihiiilvoimalojen sulkua hoitaa kivihiilen polttoa ilman Venäjältä tuotua kivihiiltä.

Lisäksi Vihreä valtuustoryhmä esittää, että mm. seuraavia keinoja otetaan käyttöön mahdollisimman nopeassa aikataulussa:

- Joukkoliikennelippujen erillinen subventoiminen helsinkiläisille joukkoliikenteen käyttöasteen nostamiseksi
- Sähköautojen latauspisteiden määrän lisääminen ja sähköautojen suosiminen pysäköintipolitiikassa sekä sähköautojen lisääminen kaupungin omassa autokannassa
- Kävelyä ja pyöräilyä lisäävien investointien vauhdittaminen ja väylien ympärivuotisen kunnossapidon parantaminen
- Etätyösuositusten osittainen (esim. 2 päivää viikossa) jatkaminen niillä aloilla, joilla se on mahdollista
- Taloyhtiöiden energiaremonttien vauhdittaminen edelleen
- Työntekijöiden autottoman työmatkaliikkumisen tukeminen
- Yhteiskäyttöautoilun helpottaminen
- Työmatkalentojen vähentäminen
- Erikseen harkittavien asuinalueiden tai kortteleiden autottomien sunnuntaiden kokeilut sekä kesäkävelykatukokeilujen laajentaminen.

Hallintosäännön 30 luvun 12 §:n 2 momentin mukaan kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi aloitteen, jonka on allekirjoittanut enemmän kuin puolet valtuustoryhmän jäsenistä ja joka on otsikoitu ryhmäaloitteeksi.

Merkittävää osaa ryhmäaloitteessa esitettyjä toimenpiteitä Venäjän fossiilienergiasta irtaantumiseksi toteutetaan tai niitä ollaan käynnistämässä mm. osana päivitettyä Hiilineutraali Helsinki -ohjelmää. Hiilineutraalisuustavoitteen 2030 mukaisesti vuoteen 2030 mennessä merkittävimmistä osasta fossiilienergian käytöstä (kaikki lähtömaat), joka kaupungin päätäntävällässä, on luovuttu.

Venäläisestä fossiilienergiasta irtaantumisessa on tärkeää keskittyä niihin toimenpiteisiin, joilla on suurin vaikutus ja jotka ovat suoraan



06.03.2023

Asia/9

kaupungin päätäntävallassa tai joihin kaupunki muutoin voi merkittävästi myötävaikuttaa. Osa esitetyistä toimenpiteistä on vaikutukseltaan vähäisiä tai ne eivät ole kaupungin päätäntävallassa. Lisäksi esitetyissä keinoissa on toimia, joita ei kannata edistää näiden vaikutuksen venäläisestä fossiilienergiasta irtaantumiseen ollessa olematon tai jopa käänteinen.

Vaikutukseltaan merkittäviä keinoja venäläisestä fossiilienergiasta irtaantumiseen ovat Helenin toimet energian tuotannon osalta. Helenin vastaus aloitteeseen koskien Helenin toimia ja Heleniltä edellytettyä toimenpideohjelmaa on liitteenä (Liite 1).

Seuraavassa katsaus aloitteessa esitettyjen keinoihin.

Joukkoliikennelippujen erillinen subventoiminen helsinkiläisille joukkoliikenteen käyttöasteen nostamiseksi

Käsitellään osana HSL:ää koskevaa omistajapoliittista valmistelua, joka valmistuu kevään 2023 aikana.

Sähköautojen latauspisteiden määrän lisääminen ja sähköautojen suosiminen pysäköintipolitiikassa

Polttomoottoriautojen korvautuminen sähköautoilla vähentää riippuvuutta fossiilisista polttoaineista. Sähköautojen osuuden kasvu tapahtuu kuitenkin suhteellisen hitaasti, eikä kaupungilla ole keinoja nopeuttaa tätä luontaista siirtymää merkittävästi. Siirtymän nopeuttamisen kannalta keskeisiä keinoja ovat kansalliset verotus- tai tukiratkaisut. Kaupungilla ei ole vaikutusmahdollisuutta ajoneuvojen korkeaan hintaan. Kaupungin keskeiseksi keinoksi on tunnistettu latausinfrastruktuurin huolehtiminen: vaikka latauspisteitä lisäämällä ei isossa määrin pystytty nopeuttamaan autojen hankintaa, latauspisteiden puuttuminen tehokkaasti estää sähköautoon siirtymisen.

Liikenteen sähköistymisen ennustetun kasvun toteutuminen edellyttää sitä, että sähköautojen latauspaikkoja on tarjolla riittävästi. Lähivuosina latauspaikkojen määrä ratkaisee myös ladattavien hybridien päästövähennystoteuman: mikäli latauspaikkoja ei ole, ajetaan polttomoottorilla ja oletettu päästöhyöty jää saavuttamatta. Valtaosa henkilöautojen latauksesta tulee tapahtumaan asuinkiinteistöjen parkkipaikoilla tai -halleissa, mutta kaikkialla kaupungissa tämä ei ole mahdollista.

Latauspaikkoja tarvitaan myös julkisiin ja kaupallisiin kiinteistöihin, yleisille alueille ja pysäköintialueille. Kaupungin tulee varautua myös oman kalustonsa sähköistämiseen. Kaupungin keinot edistää latauspisteiden syntymistä eri paikkoihin (esim. kauppoyhteyteen, yleisille alueille) ovat erilaiset. Esimerkiksi yleisille alueille toteutettaville latauspisteille



06.03.2023

Asia/9

on jo olemassa prosessi, mutta kaikissa latauspaikkatyypeissä vastaava prosessia ei ole.

Julkisia latauspisteitä Helsingissä on tällä hetkellä noin 200. Kaupungilla on käynnissä kilpailutus enintään 112 uuden latauspisteen toteuttamiseksi; nämä toteutetaan vuoden 2024 loppuun mennessä. Kaupungilta puuttuu kuitenkin kokonaisnäkemys siitä, missä määrin latauspisteitä on jo rakennettu erityyppisiin paikkoihin.

Päivitetyssä päästövähennysohjelmassa on toimenpide, jolla latauspisteiden toteuttamisen keinoista laaditaan suunnitelma. Ehdotuksen mukaan suunnitelma tulee laatia siten, että se huomioi kaupungin erilaiset keinot edistää latauspisteiden syntymistä erilaisissa kohteissa ja toisaalta varmistaa sen, että latauspisteiden määrä on linjassa suhteessa sähköautojen määrän kasvuennusteeseen.

Käytännössä kaupunki voi vaikuttaa latausasemien yleistymiseen julkisessa katutilassa sekä esimerkiksi vaatia latauspistevalmiutta kaavoitettaessa uutta maankäyttöä tai tehtäessä olemassa olevassa rakennuskannassa laajoja peruskorjauksia.

Sähköautoja on mahdollista suosia pysäköintipolitiikassa. Kaupunki myöntää 50 % alennuksen pysäköintimaksuista vähäpäästöisille ajoneuvoille.

Sähköautojen lisääminen kaupungin omassa autokannassa

Kaupungin tavoitteena on vaihtaa kaupungin omassa hallinnassa oleva henkilöautokanta täyssähköisiin ajoneuvoihin vuosina 2021–2025. Vaihto toteutetaan siten, että autojen pitoiän täytyttyä auto korvataan täyssähköajoneuvolla. Henkilöautojen pitoikä kaupungilla on viisi vuotta.

Sähköistämisen piirissä on yhteensä noin 457 henkilöautoa, joista valtaosa on Sotepe-toimialan käytössä. Sähköautojen osuus kaupungin koko henkilöautokannasta on 20,3 % vuonna 2022.

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|------|------|------|------|------|
| Uusittavien henkilöautojen määrä | | 108 | 23 | 46 | 76 |
| Hankitut täyssähköautot (toteutunut luku) | 63 | 30 | | | |
| Sähköautojen osuus vuoden uusintoista (toteutunut luku) | | 28 | | | |
| Sähköautojen kokonaismäärä | 63 | 93 | | | |
| Sähköautojen osuus koko hlöautokannasta | 13,8 | 20,3 | | | |



Täyssähköhenkilöautojen saatavuus on tällä hetkellä kohtuullisen hyvä eikä toimitusajoissa ole ollut viiveitä. Suurin pullonkaula on ollut latauspisteiden rakentamisen haasteet. Latauspisteiden toteuttaminen on osoittautunut haastavaksi erityisesti niissä tukikohtissa ja toimipisteissä, jotka sijaitsevat kaupungin ulkopuolisissa vuokraohteissa.

Kävelyä lisäävien investointien vauhdittaminen

Kävelyhankkeille ei ole ollut erillisbudjettia. Käytännössä kävelyn ja pyöräliikenteen erillisinvestointibudjetti on ollut pyöräliikenteen infra-hankkeiden budjetti, eikä sitä ole käytetty erikseen kävelyä edistäviin hankkeisiin. Toki monet pyöräliikenteen hankkeet parantavat samalla myös jalankulun asemaa, kun pyöräliikenne ja jalankulku erotellaan asianmukaisesti toisistaan.

Investointien vauhdittamisen ensi askel olisi irrottaa kävely ja pyöräliikenne omiksi budjeteikseen siten, että pyöräliikenteelle säilyy vähintään nykyisen investointitason mukainen 25,5 miljoonan euron vuotuinen erillisinvestointien budjetti. Kävelylle erillisinvestointien tarve on pyöräliikennettä pienempi, sillä kävelyn kehittämisessä ei ole niinkään kyse puuttuvan infran rakentamisesta, vaan olemassa olevan täydentämisestä. Kävelyn erillisinvestointeja voisivat olla esimerkiksi kesäkatujen ja muiden kävely-ympäristöä parantavien kokeiluiden toteutuskustannukset, katupuiden ja muun kasvillisuuden lisääminen, jalkakäytävien laatoittaminen sekä oleskeluun soveltuva infra niin aukioille kuin kaduille. Päästövähennysten näkökulmasta nämä investoinnit olisi hyvä kohdistaa kävelyn edistämishjelmassa esitetyille kävelyn ydinalueille, joissa on lähtökohtaisesti paljon jalankulkua ja ne kytkeytyvät joukkoliikenteen solmukohtiin, etenkin raideliikenteeseen.

Julkisen liikenteen solmukohtien lisäksi, myös paikalliskatuverkolle kohdistuvat kävely-ympäristön parannukset ovat oleellisessa osassa sekä kävelyn että pyöräliikenteen edistämässä. Tällä hetkellä olemassaoleville paikalliskaduille ei kohdistu toimenpiteitä. Paikalliskatuverkon kehittämiseksi kävelyn ja pyöräliikenteen näkökulmasta ei ole olemassa linjauksia tai toimenpidelistausta. Paikalliskatuverkolla auto liikenteen rauhoittamisen keinoista ei ole listausta eikä käynnissä olevia tai tulevia hankkeita.

Se, missä määrin kävely ja pyöräily vähentävät riippuvuutta fossiilien energista, riippuu ensisijaisesti siitä, mitä kulkumuotoa kävely ja pyöräily korvaavat. Mikäli ihmisiä pystytään ohjaamaan siten, että kävely ja pyöräily korvaavat nimenomaan omalla autolla tehtyjä matkoja, on näillä toimilla vaikutusta fossiilisten polttoaineiden kulutukseen.



Pyöräliikennettä lisäävien investointien vauhdittaminen

Pyöräliikenteen investointibudjetti on jo verrattain hyvällä tasolla huomioiden vuonna 2021 valmistunut pyöräväylien priorisointi- ja toteuttamishjelma, jossa määriteltiin tavoiteverkkojen toteutumisen tavoite vuodelle 2031 perustuen aiemmin voimassa olleeseen 19,5 M€ vuosittaiseen pyöräliikenteen investointibudjettiin. Vuonna 2022 investointibudjetti nostettiin 25,5 M€ ja vuosina 2023–2024 sen on tarkoitus olla 23,5 M€, joka jo valmiiksi luo edellytykset tavoiteverkkojen ripeämmälle toteutukselle, kuin edellä mainitussa priorisointiohjelmassa on määritelty.

Pyöräväylien priorisointi- ja toteuttamishjelmassa määritelty tavoiteverkkojen rakentamistahti oli hyvin linjassa aikaisemman HNH 2035 -tavoitteen kanssa. Pyöräliikenteen investointibudjetin lisääminen on hyvin linjassa myös aikaistetun HNH 2030 -tavoitteen kanssa, mutta aikaistettu HNH-tavoite edellyttää myös tavoiteverkkojen toteutumisen aikaistamista viidellä vuodella verrattuna em. priorisointiohjelmaan, mutta nostetun investointibudjetin tälle luomia edellytyksiä ei vielä ole tarkistettu.

Ensin on tärkeä tarkistaa, miten pitkälle tavoiteverkkoa saadaan rakennettua jo korotetulla investointibudjetilla. Mikäli jo korotetulla budjetilla tavoiteverkkoja ei saada pyöräväylien priorisointi- ja toteuttamishjelmassa vuodelle 2031 määritetyn tavoitetilan tasolle viisi vuotta aiemmin vuonna 2026, on ensiarvoisen tärkeä laatia perusteellinen tarkastelu vaadittavasta investointibudjetin- ja henkilöresurssitasosta. Tarkastelussa on selvitettävä ainakin, millaisella investointibudjetilla ja henkilöresursseilla saadaan vähintään 70 % kantakaupungin tavoiteverkosta ja 58 % baanaverkosta valmiiksi vuoteen 2026 mennessä.

Pyöräliikennettä lisäävien investointien vauhdittaminen luo edellytyksiä pyöräliikenteen kulkutapaosuuden kasvulle, joka osana muiden kestävien kulkumuotojen edistämistä vähentää autoliikenteen kulkutapaosuutta. Näin vähennetään myös riippuvuutta venäläisestä fossiilienergiasta. Pyöräliikenteen kasvu lisäksi parantaa kansanterveyttä, vähentää päästöjä, parantaa kaupungin elinvoimaisuutta ja parantaa liikenneturvallisuutta. Investointien vauhdittamista tukee myös se, että jokainen erityisesti baanaverkon toteuttamiseen investoitu 1 euro tuo keskimäärin 7,8 euron hyödyn yhteiskunnalle.

Kävely- ja pyöräliikenneväylien ympärivuotisen kunnossapidon parantaminen

Pyöräväylien priorisointi- ja toteuttamishjelman mukaan toteutettavan pyöräliikenteen tavoiteverkon rakentaminen edellyttää myös panostusta sen ympärivuotiseen kunnossapitoon. Näin luodaan edellytykset sille, että kaiken ikäiset ja kykyiset ihmiset voisivat jatkaa pyörällä ajamis-



ta myös talvisissa olosuhteissa sekä sille, että saavutetaan pyöräliikenteen kehittämisohjelmassa asetettu HNH-ohjelman kanssa synkronoitu päätavoite nostaa pyöräliikenteen kulkutapaosuus nykyisestä n. 10 prosentista 20 prosenttiin.

Potentiaali ympärivuotisen pyöräliikenteen kasvulle on suuri, sillä Pyöräilybarometri -tutkimuksen mukaan 71 % helsinkiläisistä ihmisistä käyttää pyörää matkoillaan ainakin joskus, 41 % liikkuu pyörällä talvella lumettomana ja jäättömänä aikana ja 13 % ajavat ympäri vuoden. Ympärivuotista pyöräliikennettä on jo tuettu pääasiassa harjasuolaukseen perustuvalla tehostetulla talvikunnossapidolla. Talvikauden 2022–2023 tavoitteena on, että 105 km pyöräliikenteen pääreiteistä ovat tehostetun talvikunnossapidon piirissä. Tavoite vuodelle 2025 on, että 150 km pyöräliikenteen pääreiteistä kuuluvat tehostettuun talvikunnossapitoon.

Ympärivuotisen kunnossapidon parantamiseksi tarvitaan muutakin kuin tehostetun talvikunnossapidon verkoston laajentamista. Kunnossapitoa on parannettava myös niillä reiteillä, jotka ovat tavoitetilanteessakin tehostetun talvikunnossapitoverkoston ulkopuolella. Nykyisten kunnossapitomenetelmien ja infran laadun johdosta pyörätiet ovat talvella pahimmillaan käyttökelvottomassa kunnossa. Tavoitteena on oltava, että pääpyöräreitit pysyvät kauttaaltaan talvella ajettavassa kunnossa niin, että pyöräliikennemäärät eivät lämpimään vuodenaikaan verrattuna vähene merkittävästi.

Tehostetun talvikunnossapidon lisäksi on kehitettävä operointimenetelmiä, tehtävä tarkoituksenmukaisia kalustohankintoja, kehitettävä urakkasopimuksia ja selvennettävä vastuita. Lisäksi on arvioitava resurssitarvetta ja kokonaisvaikutuksia, kuten tarvittavista investoinneista saatavia hyötyjä. Hyötyjä syntyy pyöräliikenteen kasvun lisäksi erityisesti liukastumisvammojen vähenemän kautta syntyvästä terveydenhuoltokustannusten laskusta. Hyötyjen saavuttamiseksi talvihoidon pääreitit on määriteltävä käyttäjälähtöisesti. Laatuvaatimukset on asetettava tarkoituksenmukaisesti ja harmonisoitava yli hallinnollisten rajojen, ja urakoinnissa on kiinnitettävä huomiota muihin käyttäjäkokemuksista parantaviin tekijöihin. Pyöräliikenneväylien ympärivuotisen kunnossapidon parantaminen edellyttää sitä, että jalankulun kunnossapitoon panostetaan samalla mitalla ja koko kunnossapidon toimintakentän tarkastelua kokonaisuutena.

Etätyösuositusten osittainen (esim. 2 päivää viikossa) jatkaminen niillä aloilla, joilla se on mahdollista

Nykyohjeet mahdollistavat jo etätyön tekemisen esim. 2 päivää viikossa niillä aloilla, joilla se on mahdollista. Helsingin kaupungilla etätyötä (joka on osa monipaikkaista työtä) voi edelleen tehdä kaikissa niissä töis-



06.03.2023

Asia/9

sä, joissa se on mahdollista. Työyhteisöt sopivat esihenkilöidensä johdolla, milloin lähityö on tarpeen. Sovituissa puitteissa työntekijät voivat sovittujen pelisääntöjen puitteissa päättää, mistä käsin tekevät töitä.

Henkilöstöosaston 27.5.2021 antamassa kaupunkiyhtenäisessä Monipaikkainen työ Helsingin kaupungilla -ohjeessa on todettu, että Helsingin kaupunki tukee monipaikkaisen työn tekemistä ja että monipaikkaisessa työssä työtä ja sen tekemistä ohjaavat työtehtävät, tehtäville asetetut tavoitteet ja työntekijä itse. Kun työ voidaan tehdä etä- tai lähityönä siellä, missä se on työntekijän, työnantajan ja työtehtävien kannalta tarkoituksenmukaisinta ja luontevinta, lisätään työtyytyväisyyttä, henkilöstön sitoutumista työnantajaan ja työn tuottavuutta.

Myös Henkilöstöraportista 2021 (s. 9) ilmenevin tavoin monipaikkatyön tekemistä on kannustettu tekemään ja kannustetaan edelleen Helsingin kaupungilla.

Pitemmän tähtäimen suunnittelu monipaikkaisen työn vakiinnuttamiseksi osaksi Helsingin kaupungin tapaa toimia käynnistyy myöhemmin tänä vuonna. Suunnittelussa huomioidaan sekä henkilöstön halu ja mahdollisuus tehdä osa työstään etänä, työyhteisöjen toimivuus ja yhteisöllisyyden ylläpito että kaupungin työnantajaintressit johtamisen ja tuloksellisuuden näkökulmasta.

Taloyhtiöiden energiaremonttien vauhdittaminen edelleen

Kaikissa kiinteistöissä kannattaa toteuttaa energiatehokkuusparannuksia ja tarkastella päälämmitysjärjestelmän valintaa. Tällä hetkellä todella monet energiatehokkuuteen liittyvät toimet ovat itsessään taloudellisesti kannattavia, eli ne maksavat itsensä takaisin suhteellisen nopeasti verrattuna järjestelmän pitoaikaan. ARA tukee lisäksi kiinteistöjen energiatehokkuusremontteja sekä öljylämmityksestä luopumista.

Tällä hetkellä kiinnostus remontteihin on suurta ja esimerkiksi maalämpöjärjestelmien osalta markkina on osin ylikuuma. Pullonkaulana remonteille on siis markkinatarjonnan riittävyys.

Kaupunki tarjoaa taloyhtiöille ilmasta neuvontaa energiatehokkuusparannuksiin liittyen. Tämä Energiarenessanssi-toimintamalli on ollut erittäin suosittu ja tarpeellinen keino nopeuttaa remontteja eikä vastaavaa palvelua ole tarjolla muiden tahojen tuottamana.

Työntekijöiden autottoman työmatkaliikkumisen tukeminen

Helsingin kaupunki on Suomen suurin työnantaja. Vuoden 2020 lopussa sen palveluksessa työskenteli yhteensä 39 152 työntekijää. Työntekijöiden työmatkoista noin 40 prosenttia tehtiin henkilöauton kuljettaja-



na tai matkustajana vuonna 2020. Työmatkojen kulkutottumuksissa on suuria eroja muun muassa toimialojen ja eri palveluiden, kuten myös työntekijöiden iän ja sukupuolen välillä.

Tutkimusten mukaan kestävien liikkumistottumusten suosioon vaikutaan tekemällä systemaattisesti samaan suuntaan kulkevia konkreettisia toimenpiteitä, jotka lisäävät kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen käytön helppoutta, houkuttelevuutta ja kilpailukykyisyyttä suhteessa henkilöautolla kulkemiseen. Helsingillä on sekä kaupunkina että työnantajana keinoja vaikuttaa työntekijän liikkumistottumuksiin. Turvalliset, nopeat ja viihtyisät kulkuyhteydet kävelen ja pyörällä vaikuttavat liikkumisvalintoihin keskeisimmin. Lisäksi taloudellisilla kannusteilla ja työsuhde-eduilla, kampanjoilla ja kilpailuilla voidaan vaikuttaa työntekijän kulkumuotovalintoihin. Tutkimusten mukaan työntekijät arvostavat siistejä ja riittäviä suihku-, pukeutumis- ja säilytystiloja sekä asianmukaista pyöräpysäköintiä.

Monia näistä toimenpiteistä kaupunki toteuttaa jo nykyisellään. Pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2020–2025 ja Käveltävän Helsingin visio vuoteen 2030 sisältävät keskeiset tavoitteet ja toimenpiteet jalankulun ja pyöräilyn suosion kasvattamiseksi. Kaupunki tarjoaa työntekijöille mm. 160 euron työsuhdematkalippuedun, kaupunkipyörän käyttöedun sekä rahallista tukea polkupyörän hankintaa varten. Henkilöstöliikunta on aktivoinut työntekijöitä kestävien kulkumuotojen käyttöön kansallisten tapahtumien ja kilpailujen, kuten Unelmien liikuntapäivän, Liikkujan viikon ja Kävelykilometrikisan muodossa sekä tarjoamalla henkilöstölle Työmatkaliikkujaksi-valmennusta. Helsinki palkittiin Suomen Aktiivisimpana Työpaikkana 2020.

Helsinki laatii vuoden 2022 aikana Suomen Aktiivisin Työpaikka -konseptin mukaisen projektisuunnitelman tavoitteineen ja toimenpiteineen myös työmatkoilla tapahtuvien kestävien liikkumismuotojen edistämiseksi. Nykytilan arviointi osoittaa, että erityisesti työmatkapyöräilyä edistävien olosuhteiden, kuten pyöräpysäköinnin ja peseytymis- ja pukeutumistilojen toteutumisessa on suurta vaihtelua työpaikkojen välillä. Kaupungin tarjoamat henkilöstöedut on tarkoitus arvioida kokonaisuutena huomioiden myös työntekijöiden näkemykset ja kokemukset. Tässä yhteydessä on mahdollisuus arvioida myös henkilöstöetujen kannustavuutta ja ohjaavuutta kaupungin tärkeiden strategisten päämäärien, kuten ilmasto-, työhyvinvointi- sekä työvoiman veto- ja pitovoimatekijöiden näkökulmista. Vuoden 2022 lopussa toteutetaan kestäviin kulkumuotoihin herättelevä ja henkilöstön tietoisuutta nykyisistä työsuhde-eduista parantava kampanja. Kampanjassa tehdään yhteistyötä Climate Nudge -tutkimuskonsortion kanssa, jossa kehitetään tuuppauksia liikenteen päästöjen vähentämiseksi mm. työmatkoilla.



Yhteiskäyttöautoilun helpottaminen

Yhteiskäyttöautoilulla voidaan vähentää auton omistamisen tarvetta. Yhteiskäyttöautoilu verrattuna auton omistamiseen kannustaa tekemään varsinkin lyhyet matkat muilla kulkumuodoilla kuin autolla.

Yhteiskäyttöautoilun edistäminen ei ole toistaiseksi vaatinut kaupungilta merkittäviä toimenpiteitä. Kaupunki on osoittanut yhteiskäyttöautoyritysten autoille omia pysäköintipaikkoja. Lisäksi yhteiskäyttöautoyritysten autot voivat pysäköidä asukas-pysäköintitunnuksen hinnalla kaikilla kaduilla ja yleisillä alueilla olevilla aikarajoitetuilla ja maksullisilla pysäköintipaikoilla, joiden aikarajoitus on yli 60 minuuttia. Uudessa pysäköintipolitiikassa on toimenpiteenä palvelutason mukaisen hinnoittelun käyttöönotto. Tällöin on mahdollista, että kaikkien pysäköintityyppien hinta nousee. Yhteiskäyttöautoyritysten pysäköintitunnuksen hinta on esitetty pidettäväksi nykytasolla, mikä parantaa yhteiskäyttöautoyritysten kilpailukykyä auton omistamiseen verrattuna.

Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeessa on kannustin; toteuttamalla tontille yhteiskäyttöautojen pysäköintipaikkoja, saa helpotusta pysäköintipaikkojen rakentamisvelvoitteesta. Tämä parantaa yhteiskäyttöautojen toimintaedellytyksiä, mutta kannustimen soveltaminen ja toteutuksen käytännön valvominen on ollut ongelmallista ainakin joissain tapauksissa.

Jos yhteiskäyttöautojen kilpailukykyä päätetään edistää lisää, tulisi miettiä uusia toimenpiteitä tämän toteuttamiseksi ja varata niille riittävästi resursseja. Kaupungin kannattaa miettiä yhteistyössä yhteiskäyttöautoyritysten kanssa edistämistoimenpiteitä, jos niitä on tarpeen lisätä nykyisistä toimenpiteistä. Näin mahdolliset edistämistoimenpiteet voidaan kohdistaa oikein.

Yhteiskäyttöautoilun edistämiseen ei liity lainsäädännöllisiä esteitä.

Yritykset saattavat tehdä yhteistyötä esimerkiksi yksityisten pysäköintioperaattoreiden kanssa autojen lataukseen ja pysäköintiin liittyen. Tässä yhteistyössä kaupungilla ei ole roolia.

Yhteiskäyttöautoilu vähentää oman auton käyttöä ja ajettuja kilometrejä sekä tehostaa autojen käyttöä. Sillä voi olla pienimuotoinen vaikutus venäläisestä fossiilienergiasta irtautumisessa mutta vaikuttavasta toimesta ei ole kyse.

Työmatkalentojen vähentäminen

Lentomatkamusten ympäristövaikutukset on tiedostettu Helsingin kaupungilla ja tavoitteena on lentämällä tapahtuvan työmatkamusten



vähentäminen. Helsingin kaupunki on kannustanut ja kannustaa edelleen vähentämään lentomatkestamista siten, että lentomatkestuksen tarpeellisuus tulee aina arvioida erikseen ja käyttää mahdollisuuksien mukaan ensisijaisesti muita vähemmän kuormittavia matkestustapoja. Lentomatkestamisen tarpeellisuuden arvioinnin tekee aina viime kädessä esihenkilö.

Henkilöstöosaston 29.11.2021 antamassa kaupunkiyhtenäisessä Matkestusohjeessa on hiilineutraalius- ja vähäpäästöisyysnäkökohdat otettu huomioon (luvut 2 ja 4.1). Ohjetta laadittaessa on erityistä huomiota kiinnitetty esimerkiksi lentomatkestamisesta aiheutuvien päästöjen vähentämiseen.

Virka- tai virantoimitusmatkaa suunniteltaessa on otettava huomioon muun muassa matkan tarpeellisuus, ja välttämätön matka tulee tehdä ympäristöä mahdollisimman vähän kuormittavalla tavalla.

Työntekijän on esimerkiksi mahdollista liittää välttämättömien työmatkojen yhteyteen vuosilomaa tai muita vapaapäiviään, esimerkiksi viikonloppuvapaita, lentoliikenteen ja muun liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Työmatkaa suunniteltaessa tulee siis muun muassa arvioida työmatkan ja vapaa-ajan matkestamisen kokonaisuutta ja huomioida ennakoitusti mahdollinen työmatkaan liitettävä vapaa-ajan matkestaminen päästöjen vähentämiseksi.

Ohjeen mukaisesti kotimaan työmatkat tulee pääsääntöisesti tehdä muulla tavoin kuin lentäen. Matkestamisen kokonaiskustannuksia arvioitaessa on myös ympäristövaikutukset otettava huomioon. Työtehtävien hoitamiseen liittyvän matkestamisen vaihtoehtona voi tapaamisiin käyttää mahdollisuuksien mukaan etäyhteyksiä.

Myös Monipaikkainen työ Helsingin kaupungilla -ohjeen luvussa 2 on huomioitu hiilineutraalius- ja ympäristöhyödyt työmatkestamisen (ja samalla myös lentämällä tehtyjen työmatkojen) vähentämisen yhteydessä.

Erikseen harkittavien asuinalueiden tai kortteleiden autottomien sunnuntaiden ko-
keilut

Tarkkoja arvioita autottomien sunnuntaiden päästövähennyspotentiaalista on vaikea tehdä. Vaikutus riippuu alueen laajuudesta. IEA:n arvioiden mukaan autoton sunnuntai koko kaupungin tasolla, riippuen kaupungin koosta, säästäisi 380 000 barreliä öljyä, jos autoton sunnuntai on voimassa viikoittain ja 95 000 barreliä öljyä, jos autoton sunnuntai on kerran kuussa (<https://www.iea.org/reports/a-10-point-plan-to-cut-oil-use>).



Mikäli Helsingin kaupunki ottaisi käyttöön autottomat sunnuntait laajemmilla alueilla, se vaatisi yhteistyötä ministeriöiden ja muiden valtion viranomaisten kanssa. Kiellon ulkopuolelle pitäisi jättää ainakin ammattiliikenne, sillä elinkeinonharjoittamisen vapaus on perustuslaillinen oikeus. Myös lainsäädännön antamat mahdollisuudet tulee arvioida. Valtakunnallisesti merkittäville väylille kunnalla ei ole toimivaltuuksia asettaa kieltoja, sillä maantiet ovat valtion hallinnoimia. Todennäköistä on myös, että kiellolle tulisi olla mahdollisuus hakea poikkeuslupaa esimerkiksi liikuntarajoitteisuuteen tai vaikkapa muuttoon liittyen. Myös tässä neuvottelu valtion viranomaisten ja etenkin poliisin kanssa olisi välttämätöntä, sillä poliisin pitäisi valvoa kiellon noudattamista. Laajemat kieltoalueet vaatisivat pitkää ja huolellista valmistelua yhteistyössä valtion viranomaisten kanssa vaikutustenarviointeineen. Laajat kieltoalueet olisivat melko epärealistinen vaihtoehto.

Yksittäisten asuinalueiden tai kortteleiden autottomat sunnuntait jäisivät todelliselta fossiilipolttoaineiden vähennyspotentiaaliin melko vähäiseksi. Mikäli kuitenkin aluekohtaisia autottomia alueita toteutettaisiin, kannattaisi alueet valita joukkoliikenteen saavutettavuuden ja maankäytön tiiviyn perusteella. Esimerkiksi Helsingin keskusta tai Kallio voisivat olla alueita, joissa autoliikenne voitaisiin ohjata pääkatuverkkoa pitkin alueen ulkopuolelta.

Kaupunginosakohtaiset autottomat sunnuntait tulisi valmistella yhteistyössä alueen yritysten ja asukkaiden kanssa. Autottomat sunnuntait ovat olleet enemmän tapa lisätä kaupungin viihtyisyyttä ja elinvoimaa suppeammalla liikekeskusalueella. Yksinään päästövähennysnäkökulmasta niiden vaikutus olisi varovaisen arvion mukaan melko vähäinen.

Kesäkävelykatukokeilujen laajentaminen

Liikenteen päästövähennysten näkökulmasta kesäkadut pitäisi kytkeä katujen kehittämiseen pidemmällä aikavälillä. Yksittäisten katujen kokeilut muutaman kesäkuukauden eivät tuota merkittäviä tuloksia päästövähennysten tai fossiilipolttoaineista luopumisen näkökulmasta. Suurin vaikuttavuus olisi soveltaa kesäkatujen oppeja paikalliskatuverkon kehittämiseen periaatteitasolla. Nämä periaatteet olisi hyvä kirjata myös kävelyn edistämishjelman toimenpiteeseen yksi ”kävelyn suunniteluohjeen laatiminen”. Konkreettinen muutos saataisiin aikaiseksi rahoittamalla olemassa olevan paikalliskatuverkon kehittämistä, mikä tarkoittaa omaa investointibudjettia ja hankkeiden ohjelmointia tämä budjetin puitteissa. Paikalliskatuverkon kehittäminen perustuu suoraan syyskuussa kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymiin periaatteisiin katuverkon toiminnallisesta luokituksesta (<https://dev.hel.fi/maatokset/asia/hel-2021-010056/kylk-2021-32/>). Nyt riskinä on, että kesäkadut alkavat elää omaa elämäänsä irrallisena jat-



kuvista suunnitteluprosesseista ja katu ympäristön pysyvästä kehittämisestä, jolloin niistä muodostuu ennemmin tapahtumia, kuin ihmisten liikkumiseen ja siten päästövähennyksiin aidosti vaikuttavia toimenpiteitä.

Mikäli kesäkaduista haluttaisiin konkreettisia vaikutuksia päästövähennyksiin, pitäisi niitä tehdä useita kymmeniä ympäri kaupunkia. Suurimmat ulosmitattavat hyödyt päästövähennysten näkökulmasta menetetään, kun kadut palautetaan kesän jälkeen lähtötilanteeseen. Suurimmat liikenteen päästöt syntyvät pääkatuverkolla, jossa liikkuu eniten autoliikennettä. Tosin on myös tunnistettava paikalliskatujen kadunvarsi-pysäköinnin ja autoliikenteen ehdoilla suunnitellun ympäristön rooli autoliikenteen nykyisessä roolissa liikennejärjestelmässä. Päästövähennysnäkökulmasta tilannetta tulisi joka tapauksessa tarkastella koko katuverkon tasolla eikä yksittäisten katujen kautta. Täytyy myös arvioida väliaikaisen järjestelyn suunnitteluun ja toteuttamiseen kuluja resursseja suhteessa saavutettuihin hyötyihin. Vuonna 2022 kesäkatujen toteutuskustannukset ovat noin 280 000 euroa neljän kadunpätkän osalta. Henkilöresurssien osalta kesäkadut ovat vuosittain vaatineet projektipäälliköltä useamman kuukauden työtunnit ohjaamaan konsulttitoita ympäristö- ja liikenteenohjaussuunnittelun, toteutussuunnittelun, vuoro-vaikutuksen ja muiden tehtävien hoitamiseen.

Kesäkatujen tavoitteiden saavuttamiseksi on oleellista investoida riittävästi kadulle sijoitettavien elementtien laatuun, jotta ne houkuttelevat ihmisiä käyttämään katutilaa. Kesäkadut näyttävät mitä kaduille voidaan sijoittaa autojen viemän tilan sijaan. Kun tilaa otetaan jostain pois, täytyy tilalle tulevien asioiden osoittaa arvonsa, jolloin niihin on tarpeellista myös investoida tarpeeksi. Tämä periaate kadulle sijoitettavien elementtien riittävästä laadusta pätee myös katujen pysyvään kehittämiseen.

Kesäkatukokeilujen laajentaminen ei investointina ole kannattava päästövähennysten näkökulmasta, jos kesäkatua ja siitä saatuja tuloksia ei onnistuta kytkemään katujen pysyviin muutoksiin, jotka ohjaavat ihmisiä kestävien kulkumuotojen pariin henkilöauton käytöstä. Toisin sanottuna investointi yksittäisten katujen pysyviin muutoksiin on päästövähennysten näkökulmasta kannattavampi investointi kuin useiden väliaikaisen kesäkatujen toteuttaminen ympäri kaupunkia. Kannattavampaa on kokeilla yksittäisissä kohteissa kesäkatuja ja skaalata kokeilusta saadut opit pysyvinä muutoksina katu ympäristöön.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Postiosoite
PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

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

Puhelin
+358 9 310 1641
Faksi

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



06.03.2023

Asia/9

Laura Uuttu-Deschryvere, kansainvälisten asioiden päällikkö, puhelin: 310 15266
laura.uuttu-deschryvere(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liite 1 Helen vastaus
- 2 Vihreän valtuustoryhmän ryhmäaloite

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Kaupunkiympäristön toimiala
Kaupunginkanslia

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 14.11.2022 § 794

HEL 2022-004679 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti palauttaa asian uudelleen valmisteltavaksi.

Käsittely

14.11.2022 Palautettiin

Palautusehdotus:

Reetta Vanhanen: Kaupunginhallitus päättää palauttaa aloitteen takaisin valmisteluun.

Joukkoliikennejärjestelmä on yhä poikkeuksellisen syvässä kriisissä. Tilanne on erityisen ongelmallinen helsinkiläisten matkustajien kannalta, sillä korotukset kohdistuvat suurimmin AB-alueen matkalippuihin. Lisäpainetta aiheuttavat HSL:n jyrkästi nousevat infrakustannukset.

Tästä syystä kaupunginhallitus edellyttää, että käynnistetään kevään 2023 aikana valmistuva HSL-kuntayhtymää koskeva omistajapoliittinen valmistelu, jossa

a) selvitetään ja valmistellaan vaihtoehtoisia tapoja joukkoliikennelippujen hintoihin kohdistuvan korotuspaineen lievittämiseen tai hintojen alentamiseen. Yhtenä vaihtoehtona selvitetään ja valmistellaan kaupungin omaa lisäsubventiota helsinkiläisten joukkoliikennelippuihin.



06.03.2023

Asia/9

b) selvitetään kasvavien infrakustannusten vaikutus lipun hintoihin Helsingin osalta ja tapoja jolla infrakustannuksia ei katettaisi lippuhinnoilla sekä kehitetään subventioasteen seurantaa niin että infran ja käyttöalouden subventiota voidaan seurata erikseen.

Lisäksi kaupunginhallitus edellyttää, että aloitteeseen pyydetään kaupunkiympäristölautakunnan lausunto.”

Kannattaja: Elisa Gebhard

Kaupunginhallitus palautti yksimielisesti asian uudelleen valmisteltavaksi.

07.11.2022 Pöydälle

31.10.2022 Pöydälle

Esittelijä

vs. kansliapäällikkö
Tuula Saxholm

Lisätiedot

Laura Uuttu-Deschryvere, kansainvälisten asioiden päällikkö, puhelin: 310 15266
laura.uuttu-deschryvere(a)hel.fi