



05.04.2023

Ärende/10

§ 88

Gröna fullmäktige gruppens gruppmotion om hur staden kan frigöra sig från rysk fossil energi samt om en ägarpolitisk beredning gällande samkommunen HRT

HEL 2022-004679 T 00 00 03

Beslut

Stadsfullmäktige betraktade gruppmotionen som slutbehandlad.

Dessutom godkände stadsfullmäktige följande två hemställningsklämmor:

- 1 Stadsfullmäktige förutsätter att man utreder möjligheten att återinföra engångsbiljetten till halva priset för seniorer. Biljetten ska inte ha någon tidsbegränsning. (Sirpa Askoseljavaara)
- 2 Stadsfullmäktige förutsätter att man utreder möjligheten att ändra finansieringen av investeringarna i trafikinfrastruktur så att de inte belastar HRT:s biljettpriser. (Björn Månsson)

Behandling

Ledamoten Sirpa Askoseljavaara understödd av ledamoten Seija Murinen föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att man utreder möjligheten att återinföra engångsbiljetten till halva priset för seniorer. Biljetten ska inte ha någon tidsbegränsning.

Ledamoten Mika Ebeling understödd av ledamoten Atte Kaleva föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att staden utreder möjligheten att be Aalto-universitetets byggnadsexperter om en utlåtande om riskerna vid isoleringen av byggnader för att säkerställa att stadens energirenoveringar lyckas och för att undvika mögelskador.

Ledamoten Björn Månsson understödd av ledamoten Nora Grotenfelt föreslog följande hemställningskläm:



05.04.2023

Ärende/10

Stadsfullmäktige förutsätter att man utreder möjligheten att ändra finansieringen av investeringarna i trafikinfrastruktur så att de inte belastar HRT:s biljettpriser.

Stadsfullmäktige godkände stadsstyrelsens förslag.

Omröstningsordning

Hemställningsklämmarna togs särskilt upp till omröstning.

Omröstningar

2 omröstningen

Ledamoten Sirpa Asko-Seljavaaras förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Ledamoten Sirpa Asko-Seljavaaras förslag till hemställningskläm

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 49

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Nita Austero, Harry Bogomoloff, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Mia Haglund, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Elina Kauppila, Mai Kivelä, Laura Kolbe, Laura Kolehmainen, Pia Kopra, Laura Korpinen, Ajak Majok, Teija Makkonen, Petra Malin, Nina Miettinen, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Johanna Nuorteva, Maria Ohisalo, Tom Packalén, Terhi Pelto Korpi, Petrus Pennanen, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Mirita Saxberg, Tuomas Tuomi-Nikula, Thomas Wallgren, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa

Nej-röster: 2

Matias Pajula, Wille Rydman

Blanka: 32

Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Timo Harakka, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Anniina Iskanius, Ville Jalovaara, Mikael Jungner, Otso Kiväkäs, Sini Korpinen, Minna Lindgren, Dani Niskanen, Mia Nygård-Peltola, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Mikko Paunio, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Da-



05.04.2023

niel Sazonov, Osmo Soininvaara, Nina Suomalainen, Erkki Tuomioja, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Frånvarande: 2
Pilvi Torsti, Elina Valtonen

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Sirpa Asko-Seljavaaras förslag till hemställningskläm.

3 omröstningen

Ledamoten Mika Ebelings förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Ledamoten Mika Ebelings förslag till hemställningskläm
NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 21

Sirpa Asko-Seljavaara, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Jussi Halla-aho, Joel Harkimo, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Elina Kauppila, Pia Kopra, Laura Korpinen, Teija Makkonen, Sami Muttilainen, Björn Månsson, Dani Niskanen, Tom Packalén, Mikko Paunio, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Wille Rydman, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov

Blanka: 62

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Nita Austero, Harry Bogomoloff, Fatim Diarra, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Mia Haglund, Juha Hakola, Timo Harakka, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Annina Iskanius, Ville Jalovaara, Mikael Jungner, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Laura Kolbe, Laura Kolehmainen, Sini Korpinen, Minna Lindgren, Ajak Majok, Petra Malin, Nina Miettinen, Seija Muurinen, Tuomas Nevanlinna, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Maria Ohisalo, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Terhi Peltokorpi, Petrus Pennanen, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Osmo Soininvaara, Nina Suomalainen, Tuomas Tuomi-Nikula, Erkki Tuomioja, Thomas Wallgren, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Frånvarande: 2
Pilvi Torsti, Elina Valtonen

Stadsfullmäktige godkände inte ledamoten Mika Ebelings förslag till hemställningskläm.

4 omröstningen



05.04.2023

Ärende/10

Ledamoten Björn Månssons förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Ledamoten Björn Månssons förslag till hemställningskläm
NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 55

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Nita Austero, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Mia Haglund, Jussi Halla-aho, Timo Harakka, Atte Harjanne, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Emma Kari, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Laura Kolbe, Laura Kolehmainen, Pia Kopra, Minna Lindgren, Ajak Majok, Teija Makkonen, Petra Malin, Nina Miettinen, Sami Muttilainen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Johanna Nuorteva, Maria Ohisalo, Terhi Peltokorpi, Petrus Pennanen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Pekka Sauri, Osmo Soininvaara, Tuomas Tuomi-Nikula, Erkki Tuomioja, Thomas Wallgren, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Nej-röster: 2

Wille Rydman, Mirita Saxberg

Blanka: 26

Harry Bogomoloff, Juha Hakola, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Anniina Iskanius, Mikael Jungner, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Laura Korpinen, Sini Korpinen, Seija Muurinen, Dani Niskanen, Mia Nygård-Peltola, Tom Packalén, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Mikko Paunio, Mika Raatikainen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Nina Suomalainen, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen

Frånvarande: 2

Pilvi Torsti, Elina Valtonen

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Björn Månssons förslag till hemställningskläm.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Laura Uuttu-Deschryvere, Chef för internationella ärenden, telefon: 310 15266
laura.uuttu-deschryvere(a)hel.fi

Bilagor

1 Liite 1 Helen vastaus



05.04.2023

Ärende/10

2 Vihreän valtuustoryhmän ryhmäaloite

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Gröna fullmäktigegruppen har 30.3.2022 väckt en gruppmotion om hur staden kan frigöra sig från rysk fossil energi. Stadsstyrelsen behandlade ärendet 14.11.2022 (§ 794). Stadsstyrelsen beslutade återremittera ärendet för ny beredning. I återremissen förutsätts en tilläggsutredning, något man inte upptäckte behovet av under beredningen av det ursprungliga motionssvaret. I detta svar har motiveringarna som presenterades 14.11.2022 kompletterats så att även utredningen som förut-sattes i återremissen är med. Svaret har delats upp i två delar och innehåller först ett svar i enlighet med återremissen, sedan svaret på den ursprungliga gruppmotionen med i stort sett samma innehåll som tidigare.

Enligt 30 kap. 12 § 2 mom. i förvaltningsstadgan ska stadsstyrelsen förelägga fullmäktige en motion som undertecknats av mer än hälften av fullmäktigegruppens medlemmar och som har rubriken gruppmotion.

Svar i enlighet med återremissen

Stadsstyrelsens enhälligt godkända återremiss:

”Stadsstyrelsen beslutar återremittera motionen för ny beredning. Kollektivtrafiken befinner sig fortfarande i en exceptionellt svår kris. Situationen är särskilt problematisk för helsingforsarna, eftersom prishöjningarna riktar sig främst till resebiljetter inom AB-zonerna. Ytterligare tryck på prishöjningar orsakas av HRT:s allt högre kostnader för infrastruktur. Av den orsaken förutsätter stadsstyrelsen att man startar en ägarpolitisk beredning gällande samkommunen HRT som blir klar under våren 2023 och där man

a) utreder och förbereder olika sätt att mildra det tryck på prishöjningar som kollektivtrafiken utsätts för eller att sänka biljettpriserna. Som ett alternativ utreder och förbereder staden en egen tilläggssubventionering för helsingforsarnas resebiljetter i kollektivtrafiken.

b) utreder hur de stigande utgifterna för infrastruktur inverkar på biljettpriserna i Helsingfors och kartlägger olika alternativ till att täcka dessa



05.04.2023

Ärende/10

utgifter med höjda biljettpriser. Dessutom utvecklas uppföljningen av subventionsgraden så att subventionerna för infrastruktur och driftsekonomi kan följas upp var för sig.

Därtill förutsätter stadsstyrelsen att man ber statsmiljönämnden ge ett utlåtande om motionen.”

Den beredning av ägarpolitiken gällande samkommunen HRT som föreslogs i återremissen har inletts. I samband med beredningen granskas de i återremissen framförda frågorna samt utreds och bereds olika sätt att mildra det tryck på prishöjningar som kollektivtrafiken utsätts för eller att sänka biljettpriserna. Beredningen utgår bland annat från principerna i stadsstrategin om ansvarsfull ökning av driftkostnaderna och rimliga biljettpriser i kollektivtrafiken samt från de åtgärder som redan identifierats i HRT:s lönsamhetsprogram. Stadsmiljösektorn deltar i beredningsarbetet. Resultatet av utredningen presenteras i vederbörande organ sedan den blivit klar under våren 2023.

Svar på den ursprungliga gruppmotionen

Gröna fullmäktigegruppen föreslår i sin gruppmotion att Helsingfors omgående vidtar åtgärder för att frigöra sig från rysk fossil energi samt förverkligar de åtgärder som IEA föreslagit för att spara energi och minska på förbrukningen av olja. Gröna fullmäktigegruppen föreslår att fullmäktige delges en utredning över hur och när Helsingfors helt kan frigöra sig från rysk fossil energi, inklusive de åtgärder Helen står för. Samtidigt förutsätts att Helen presenterar ett åtgärdsprogram där det framgår hur bolaget i fortsättningen klarar sig utan naturgas, ryskimporterad biomassa och – innan kolkraftverken snart läggs ner – stenkolkraft från Ryssland.

Dessutom föreslår Gröna fullmäktigegruppen att man så snabbt som möjligt vidtar bl.a. följande åtgärder:

- Särskild subventionering av helsingforsarnas kollektivtrafikbiljetter för att höja användningsgraden
- Antalet laddstationer för elbilar ökas, elbilar ges förtur på parkeringsplatser och man övergår allt mer till elbilar
- Investeringar som leder till att gång- och cykeltrafiken ökar påskyndas, promenad- och cykelvägar hålls i gott skick året runt
- Fortsatta rekommendationer om distansarbete till en del (t.ex. två dagar i veckan) i de branscher som tillåter det
- Husbolagens energirenoveringar påskyndas fortsättningsvis
- Bilfria arbetsresor understöds
- Sambruk av personbilar underlättas
- Färre arbetsresor per flyg



05.04.2023

Ärende/10

- Försök med bilfria söndagar i bostadsområden eller kvarter (som bestäms skilt) samt utvidgning av försöken med sommargator.

Enligt 30 kap. 12 § 2 mom. i förvaltningsstadgan ska stadsstyrelsen förelägga fullmäktige en motion som undertecknats av mer än hälften av fullmäktigegruppens medlemmar och som har rubriken gruppmotion.

En betydande del av de i gruppmotionen föreslagna åtgärderna om hur staden kan frigöra sig från rysk fossil energi förverkligas eller håller på att starta bl.a. som en del av det uppdaterade programmet Kolneutralt Helsingfors. I enlighet med målet om klimatneutralitet 2030 avstår staden, till den del som staden har beslutanderätt över, från huvuddelen av användningen av fossil energi (från alla ursprungsländer) före år 2030.

Om man vill frigöra sig från den ryska fossila energin är det viktigt att koncentrera sig på de åtgärder som har den största effekten och som staden har direkt beslutanderätt över eller som staden på andra sätt kan påverka i väsentlig utsträckning. En del av de föreslagna åtgärderna har bara en liten effekt eller tillhör inte stadens beslutanderätt. Därtill ingår det i förslaget sådana åtgärder som det inte lönar sig att arbeta för eftersom de endast skulle ha en obetydlig effekt för att frigöra staden från rysk fossil energi eller till och med vara kontraproduktiva.

Åtgärder som skulle ha en påtaglig effekt för denna frigörelse är de som gäller Helens energiproduktion. Helens svar på motionen gällande Helens åtgärder och det åtgärdsprogram som man vill att Helen ska presentera finns i bilaga 1.

I det följande en översikt över de föreslagna åtgärderna.

Särskild subventionering av helsingforsarnas kollektivtrafikbiljetter för att höja användningsgraden

Behandlas som en del av HRT:s ägarpolitiska beredning, som blir klar under våren 2023.

Antalet laddstationer för elbilar ökas och elbilar gynnas i parkeringspolitiken

Beroendet av fossila bränslen minskar när bilar med förbränningsmotorer ersätts med elbilar. Elbilarnas andel ökar dock relativt långsamt, och staden saknar möjligheter att väsentligen skynda på den naturliga övergången. Bra sätt att få till stånd en snabbare övergång är beskattnings- och stödåtgärder på statsnivå. Staden har inte möjligheter att påverka fordonens höga pris. Staden kan påverka situationen främst genom att se till att det finns tillräckligt med laddstationer: ett stort antal laddstationer ökar visserligen inte elbilarnas andel i betydande mån,



05.04.2023

Ärende/10

men om laddstationer inte finns, utgör det ett effektivt hinder för övergången till elbil.

En förutsättning för att trafiken ska elektrifieras i den takt det förutspått är att det finns tillräckligt med laddstationer. Under de närmaste åren avgör antalet laddstationer även storleken på de laddbara hybridbilarnas utsläppsminskning: om bilen inte går att ladda kör man vidare med förbränningsmotorn, varvid den förväntade utsläppsminskningen uteblir. För det mesta kommer personbilarna att laddas på parkeringsplatser eller i parkeringshallar invid bostadshus, men det är inte möjligt överallt i staden.

Laddstationer behövs också i offentliga och kommersiella fastigheter, på allmänna områden och på parkeringsplatser. Staden bör också förbereda sig på att elektrifiera sin egen bilpark. Stadens möjligheter att främja uppkomsten av laddstationer på olika ställen (t.ex. vid affärer och på allmänna platser) är mångahanda. T.ex. för allmänna platser existerar redan en process för installering av laddstationer, men en sådan finns inte för alla typer av omgivningar.

I Helsingfors finns i detta nu ca 200 offentliga laddstationer. Som bäst pågår en konkurrensutsättning för högst 112 nya laddstationer. Dessa kommer att installeras före utgången av 2024. Staden saknar dock en helhetsuppfattning om hur många laddstationer som redan installerats i olika typer av omgivningar.

I det uppdaterade programmet för utsläppsminskning finns en åtgärd enligt vilken det skapas en plan för hur fler laddstationer installeras. Enligt förslaget bör planen genomföras så att den tar i beaktande stadens olika möjligheter att främja installerandet av laddstationer i olika omgivningar och å andra sidan garanterar att antalet laddstationer är i linje med den förväntade ökningen av antalet elbilar.

I praktiken kan staden påverka spridningen av laddstationer i det offentliga gaturummet och till exempel kräva beredskap för laddstationer då nya markanvändningsplaner görs upp eller då omfattande ombyggnad i redan existerande byggnadsbestånd planeras.

Det går att gynna elbilar i parkeringspolitiken. Staden beviljar 50% rabatt på parkeringsavgifterna för utsläppsnåla fordon.

Övergång till elbilar i allt högre grad inom stadens egen bilpark

Målet är att under åren 2021–2025 se över stadens bilpark så att den består av enbart helelektriska bilar före utgången av 2025. Övergången går till så att bilar vilkas livstid gått ut ersätts med elbilar. Livstiden för en personbil i stadens tjänst är fem år.



Elektrifieringen gäller sammanlagt ca 457 personbilar, varav de flesta används inom social-, hälsovårds- och räddningssektorn. Andelen elbilar av stadens hela personbilspark är 20,3 % år 2022.

	2021	2022	2023	2024	2025
Mängden personbilar som ska bytas ut		108	23	46	76
Införskaffade helelektriska bilar (realiserade anskaffningar)	63	30			
Andelen elbilar av nya ersättande bilar under ett år (realiserat antal)		28			
Elbilar sammanlagt	63	93			
Elbilarnas andel av hela personbilsbeståndet	13,8	20,3			

Tillgången på helelektriska personbilar är för tillfället relativt god och leveranserna har inte varit försenade. Svårigheterna med att bygga laddstationer har utgjort den värsta flaskhalsen. Det har visat sig vara besvärligt att bygga laddstationer särskilt i samband med stadens verksamhetsställen i hyreslokaler utanför staden.

Investeringar som leder till att gångtrafiken ökar påskyndas

För fotgängarprojekt finns ingen specifik budget. I praktiken har budgeten för separata investeringar i fotgängar- och cykeltrafik varit en budget för cykeltrafikens infrastrukturprojekt. Den har alltså inte utnyttjats för projekt som skulle främja enbart gående. Många cykeltrafikprojekt förbättrar för all del också fotgängarnas situation, förutsatt att cyklister och fotgängare separeras på ett ändamålsenligt sätt.

Ett första steg för att få i gång investeringarna vore att skilja åt budgeterna för fotgängar- och cykeltrafik så att budgeten för separata investeringar i cykeltrafik skulle motsvara åtminstone den nuvarande årliga nivån, det vill säga 25,5 miljoner euro. Fotgängartrafikens behov av separata investeringar är mindre: för att utveckla förutsättningarna för gående behövs i regel ingen ny infrastruktur, bara en komplettering av den redan existerande infrastrukturen. De separata investeringarna i fotgängartrafik kunde bestå av exempelvis satsningar på olika försök som förbättrar gångmiljön (till exempel sommargator), gatuträd och planteringar, ny trottoarbeläggning samt infrastruktur som uppmuntrar till att vistas och flanera på öppna platser och på gator. Med tanke på utsläppsminskningar vore det bra att rikta de här investeringarna till de centrala gångområden som presenteras i stadens program för att främja gångtrafik. De är områden som karaktäriseras av livlig fotgängartrafik



05.04.2023

Ärende/10

och av att de befinner sig nära kollektivtrafikens knutpunkter, särskilt spårvägstrafiken.

Stadsstyrelsen konstaterar att förslaget om en egen budget för fotgängarinvesteringar är värd att understöda och utarbetandet av en sådan bör utredas inför 2024 års budget.

Utöver knutpunkterna i kollektivtrafiken spelar även förbättringar i lokalgatunätets gångmiljö en väsentlig roll i främjandet av både gång- och cykeltrafik. För tillfället riktas inga åtgärder till lokalgator. Det finns inga riktlinjer eller åtgärdsförteckningar för att utveckla lokalgatunätet ur ett fotgängar- och cyklistperspektiv. När det gäller lokalgatunätet finns det ingen lista över metoder för att minska biltrafiken, inte heller några pågående eller kommande projekt i den vägen.

I vilken mån gång och cykling minskar på beroendet av fossil energi beror i första hand på vilken trafikform de ersätter. Ifall man lyckas styra människors beteende så att gång och cykling ersätter privatbilism, inverkar det på konsumtionen av fossila bränslen.

Investeringar som leder till att cykeltrafiken ökar påskyndas

Cykeltrafikens investeringsbudget är redan på en relativt bra nivå med tanke på prioriterings- och genomförandeprogrammet för cykelleder från 2021, där ett mål för genomförandet av ett målnätverk ställdes för år 2031 på basis av den tidigare årliga investeringsbudgeten för cykeltrafik på 19,5 miljoner euro. År 2022 höjdes investeringsbudgeten till 25,5 miljoner euro och under åren 2023–2024 är den tänkt att vara 23,5 miljoner euro, vilket redan i sig skapar förutsättningar för att snabbare få till stånd det målnätverk som definierades i ovannämnda program.

Den takt för byggandet av målnätverket som fastslås i prioriterings- och genomförandeprogrammet för cykelleder var i linje med den tidigare målsättningen i handlingsprogrammet Kolneutralt Helsingfors 2035. Att öka investeringsbudgeten för cykeltrafiken är också i linje med det tidigare lagda målet om klimatneutralitet 2030, som dock förutsätter att även målnätverket blir färdigt fem år tidigare än vad som fastställts i prioriteringsprogrammet. Huruvida den ökade investeringsbudgeten har skapat förutsättningar för detta har inte granskats än.

Det är viktigt att först undersöka hur långt målnätverket kan byggas med den ökning av investeringsbudgeten som redan gjorts. Ifall den redan genomförda ökningen av budgeten inte räcker till för att fem år tidigare, alltså 2026, nå den nivå som i prioriterings- och genomförandeprogrammet för cykelleder fastställts för år 2031, är det ytterst viktigt att grundligt undersöka vilken nivå investeringsbudgeten och personal-



05.04.2023

Ärende/10

resursen bör hålla för att detta mål ska uppnås. Undersökningen bör reda ut åtminstone vilken nivå på investeringsbudgeten och personalresursen som krävs för att minst 70 % av målnätverket i stadskärnan och 58 % av banornas nätverk ska bli klara före år 2026.

Investeringar som främjar cykeltrafiken skapar förutsättningar för en ökning av cykeltrafikens andel av alla färdmedel. Då också andra hållbara trafikformer främjas bidrar detta till att minska bilismens andel. En följd av detta blir också att beroendet av rysk fossil energi minskar. En ökning av cykeltrafiken har dessutom en välgörande effekt på folkhälsan, minskar utsläppen, stärker stadens livskraft och förbättrar trafiksäkerheten. En annan orsak att påskynda investeringarna är att varje euro som investerats i banornas nätverk tillför samhället en vinst på i genomsnitt 7,8 euro.

Förbättring av underhållet året runt av gång- och cykelvägar

Byggandet av ett målnätverk för cykeltrafik enligt prioriterings- och genomförandeprogrammet för cykelleder förutsätter även att man satsar på dess underhåll året runt. Därmed skapas förutsättningar för att människor i alla åldrar och skick kan fortsätta cykla även vintertid samt för att nå det huvudmål som ställts upp i Utvecklingsprogrammet för cykeltrafik och synkroniserats med programmet för klimatneutralitet: en ökning av cykeltrafikens färdmedelsandel från nuvarande cirka 10 procent till 20 procent.

Det finns en stor potential för att åretruntcyklandet ska öka eftersom Cyklingsbarometern visar att 71% av helsingforsarna använder cykel på sina resor åtminstone ibland, 41 % cyklar om vintern då vägarna är snö- och isfria och 13 % cyklar året runt. Cykeltrafik året runt har redan stötts med hjälp av effektiviserat vinterunderhåll som i huvudsak baserat sig på sopsaltning. Målet för vintern 2022–2023 är att 105 km av cykeltrafikens huvudleder omfattas av det effektiviserade vinterunderhållet. Målet för år 2025 är att 150 km av cykeltrafikens huvudleder ingår i det effektiviserade vinterunderhållet.

För att underhållet året runt ska förbättras krävs också annat än en utvidgning av nätverket för effektiviserat vinterunderhåll. Underhållet måste förbättras också på de rutter som inte ens i ett läge där målen nåtts tillhör nätverket för effektiviserat vinterunderhåll. På grund av de nuvarande underhållsmetoderna och brister i infrastrukturens kvalitet är cykelvägarna i värsta fall oanvändbara om vintrarna. Målsättningen måste vara att samtliga huvudcykelleder är i körbart skick om vintrarna så att cykeltrafiken inte minskar betydligt i jämförelse med den varma årstiden.



Förutom att vinterunderhållet effektivteras måste underhållsmetoderna och entreprenadavtalen utvecklas, materielanskaffningarna vara ändamålsenliga och ansvarsfrågorna förtydligas. Dessutom måste man bedöma resursbehovet och helhetsverkningarna, såsom nyttan av de investeringar som krävs. Nyttan uppstår inte bara i form av ökad cykeltrafik utan även som bl.a. färre halkningsskador och därigenom minskade hälsovårdsutgifter. För att uppnå nyttoeffekterna måste huvudledningarna för vinterunderhållet fastslås utgående från cyklisternas behov. Kvalitetskraven måste ställas på ändamålsenlig nivå och harmoniseras över förvaltningsgränserna, och i entreprenaden bör man beakta övriga faktorer som bidrar till en positiv användarupplevelse. En förbättring av cykeltrafikledningens underhåll året runt förutsätter att man i samma utsträckning satsar på underhållet av gångvägar och betraktar hela underhållsets verksamhetsfält som en helhet.

Fortsatta rekommendationer om distansarbete till en del (t.ex. två dagar i veckan) i de branscher som tillåter det

Redan de nuvarande anvisningarna möjliggör distansarbete t.ex. 2 dagar i veckan inom de branscher som tillåter det. Inom Helsingfors stad kan man fortfarande arbeta på distans (vilket är en del av det multilokala arbetet) i alla sådana uppgifter som tillåter det. Arbetsteamet under ledning av chefen kommer överens om när det finns anledning att komma till arbetsplatsen. Inom ramen för de spelregler man kommit överens om kan de anställda bestämma varifrån de arbetar.

I instruktionen om multilokalt arbete vid Helsingfors stad, som personalavdelningen gav ut 27.5.2021, konstateras det att Helsingfors stad stöder multilokalt arbete och att multilokalt arbete kännetecknas av att arbetet styrs av arbetsuppgifterna, av de mål som ställts upp för dem och av den person som utför arbetet. När det går att välja mellan distans- och närarbete – allt enligt vad som ter sig mest ändamålsenligt och naturligt ur den anställdas, arbetsgivarens och arbetsuppgifternas synvinkel – stärker det arbetsglädjen, engagemanget och produktiviteten.

Även på de sätt som framgår av Personalrapporten 2021 (sid. 9) har man vid Helsingfors stad uppmuntrat, och uppmuntrar man fortfarande, till multilokalt arbete.

Senare i år inleds planeringen på längre sikt för att multilokalt arbete ska bli en bestående arbetsform inom Helsingfors stad. I planeringen beaktas personalens intresse och möjligheter när det gäller distansarbete, hur arbetskollektiven fungerar och hur gemenskapen ska upprätthållas men också stadens arbetsgivarintressen med tanke på ledarskap och lönsamhet.



05.04.2023

Ärende/10

Husbolagens energirenoveringar påskyndas fortsättningsvis

I alla fastigheter lönar det sig att genomföra förbättringar av energieffektiviteten och granska valet av huvudvärmesystem. Just nu är väldigt många åtgärder som främjar energieffektivitet i sig ekonomiskt lönsamma, m.a.o. betalar de sig själva tillbaka relativt snabbt i förhållande till systemets livslängd. ARA stöder dessutom renoveringar som ökar energiprestandan i fastigheter liksom åtgärder för att avstå från oljeeldning.

För tillfället är intresset för sådana renoveringar stort och t.ex. i fråga om jordvärmesystem är marknaden delvis överhettad. Brister i marknadsutbudet utgör alltså en flaskhals för renoveringarna.

Staden erbjuder husbolag gratis rådgivning om åtgärder som förbättrar energiprestandan. Konceptet kallas Energirenässans och har varit ett mycket eftertraktat och behövt sätt att påskynda renoveringarna. Motsvarande tjänster erbjuds inte av andra.

Bilfria arbetsresor understöds

Helsingfors stad är Finlands största arbetsgivare. I slutet av 2020 arbetade sammanlagt 39 152 anställda vid Helsingfors stad. År 2020 företogs ca 40 procent av de anställdas arbetsresor som förare eller passagerare i en personbil. Det finns stora skillnader i hur man tar sig till arbetet bland annat beroende på vilken sektor och tjänst man arbetar inom men också beroende på ålder och kön.

Enligt undersökningar går det att påverka intresset för hållbara resvanor genom att systematiskt och genom olika parallella och konkreta åtgärder underlätta övergången till gång, cykling och användning av kollektivtrafik samt genom att göra de här trafikformerna lockande och konkurrenskraftiga i jämförelse med privatbilismen. Helsingfors har både som stad och som arbetsgivare möjligheter att påverka de anställdas resvanor. Säkra, snabba och trivsamma gång- och cykelförbindelser inverkar mest på valet av färdmedel. Dessutom kan man med hjälp av ekonomiska incitament och arbetsförmåner, kampanjer och tävlingar påverka de anställdas val av färdmedel. Enligt undersökningar uppskattar personalen snygga och tillräckliga dusch-, omklädnings- och förvaringsutrymmen och adekvata arrangemang för cykelparkering.

Staden har redan vidtagit många av de här åtgärderna. Utvecklingsprogrammet för cykeltrafik 2020–2025 och visionen Helsingfors för fotgängare 2030 innehåller de viktigaste målen och åtgärderna för att öka intresset för gång och cykling. Staden erbjuder sina anställda bl.a. en 160 euros personalbiljettförmån, rätt att använda stadscyklar samt ekonomiskt stöd för att skaffa cykel. Personalmotionen har aktiverat de



05.04.2023

Ärende/10

anställda till att utnyttja hållbara färdstätt med hjälp av riksomfattande evenemang och tävlingar såsom Drömmarnas motionsdag, Europeiska mobilitetsveckan och Kilometerkampen samt genom att erbjuda personalen coaching för att uppmuntra motion i samband med arbetsresan. Helsingfors belönades som Finlands Aktivaste Arbetsplats 2020.

Helsingfors utarbetade under år 2022 en projektplan enligt konceptet Finlands Aktivaste Arbetsplats med både mål och åtgärder för att främja hållbara rörelseformer på väg till arbetet. En bedömning av nuläget visar att förekomsten av framför allt sådana företeelser som främjar cykelresor till jobbet, såsom cykelparkeringsplatser, duschar och omklädningsrum, varierar stort mellan arbetsplatserna. De personalförmåner staden erbjuder ska bedömas som en helhet, och man ska också beakta de anställdas åsikter och erfarenheter. I detta sammanhang har vi även möjlighet att bedöma personalförmånernas sporrande och styrande inverkan när det gäller stadens viktiga strategiska mål som har att göra med klimat-, arbetshälso-, attraktions- och trivselfaktorer. I slutet av 2022 genomförs en kampanj som ska göra personalen mer medveten om hållbara färdformer och de existerande arbetsförmånerna. Kampanjen genomförs i samarbete med forskningskonsortiet Climate Nudge som utvecklar olika sätt att "puffa" (nudge) folk till utsläppsnåla val t.ex. i fråga om arbetsresor.

Sambruk av personbilar underlättas

Genom sambruk av personbilar går det att minska behovet av en egen bil. Jämfört med bilägande uppmuntrar sambruksmodellen mer till att välja andra färdmedel än bil, särskilt i fråga om korta resor.

Sambruket av personbilar har tills vidare inte krävt nämnvärda åtgärder från stadens sida. Staden har anvisat särskilda parkeringsrutor för sambruksfirmornas bilar. Dessutom kan sambruksfirmornas bilar parkera till samma pris som de med boendeparkeringstillstånd på alla avgiftsbelagda parkeringsplatser som är belägna på gator eller allmänna områden och som har en tidsbegränsning på över 60 minuter. En av åtgärderna i den nya parkeringspolitiken är prissättning enligt service-nivå. Det kan leda till att priset på alla former av parkering stiger. Man har föreslagit att priset på parkeringstillstånd för sambruksfordon ska hållas på nuvarande nivå. Det skulle stärka sambruksföretagens konkurrenskraft jämfört med bilägande.

I anvisningen om hur antalet parkeringsplatser på bostadstomter fördelas ingår en sporre: parkeringsplatser för sambruksbilar berättigar till lättnader i fråga om förpliktelsen att skapa nya parkeringsplatser. Detta underlättar användningen av sambruksbilar, men åtminstone i vissa fall



05.04.2023

Ärende/10

har det visat sig problematiskt att tillämpa denna sporre och övervaka hur den fungerar i praktiken.

Om man går in för att ytterligare främja sambruksbilarnas konkurrenskraft, måste man överväga nya åtgärder och reservera tillräckligt med resurser för dem. Om det finns ett behov av nya sambruksfrämjande åtgärder bör staden utarbeta sådana i samarbete med företag inom branschen. På så sätt kan eventuella åtgärder riktas rätt från första början.

Inga juridiska hinder för att främja sambruksbilism föreligger.

Företagen kan samarbeta t.ex. med privata parkeringsoperatörer gällande bilarnas laddning och parkering. I detta samarbete har staden ingen roll.

Sambruksbilismen minskar användningen av egen bil, minskar antalet körda kilometer och effektiviserar bilanvändningen. Den kanske har en viss effekt på beroendet av rysk fossil energi, men någon betydande åtgärd är det inte fråga om.

Färre arbetsresor per flyg

På Helsingfors stad är man medveten om flygtrafikens miljöverkningar och målet är att minska antalet arbetsresor som sker med flyg. Helsingfors stad har uppmuntrat och uppmuntrar fortfarande till att minska på flygandet. Hur nödvändig en flygresor är bör alltid bedömas separat i varje enskild situation och om möjligt ska man i första hand använda andra, mindre belastande färdsätt. Det är chefen som i sista hand bestämmer huruvida det är nödvändigt att flyga.

I personalavdelningens stadsövergripande reseinstruktioner från 29.11.2021 har man tagit hänsyn till klimatneutralitet och utsläppssnålhet (kapitlen 2 och 4.1). Särskild uppmärksamhet har fästs vid att minska utsläpp som förorsakas av till exempel flygtrafik.

Då man planerar en tjänsteresa eller tjänsteförrättningsresa ska man tänka på bland annat hur nödvändig resan är, och en oumbärlig resa ska göras på ett sätt som belastar miljön så lite som möjligt.

Den anställda kan till exempel kombinera oumbärliga tjänsteresor med sin semester eller andra lediga dagar, till exempel ett ledigt veckoslut, för att minska på flygtrafikens och den övriga trafikens utsläpp. För att minska utsläppen bör man alltså, då man planerar en arbetsresa, bland annat uppskatta den helhet som arbetsresan och eventuella fritidsresor tillsammans utgör och i förväg undersöka ifall eventuella fritidsrelaterade resor kan kombineras med arbetsresan.



05.04.2023

Ärende/10

Resor i hemlandet ska man enligt instruktionerna i regel göra på annat sätt än med flyg. Då man uppskattar en resas totala kostnader ska även miljöpåverkan tas i beaktande. Det är skäl att i mån av möjlighet ersätta arbetsrelaterade resor med möten på distans.

I det andra kapitlet i instruktionen om multilokalt arbete vid Helsingfors stad nämns den nytta för klimatneutralitet och miljö som följer av att man skär ner på arbetsresor (och därmed även arbetsrelaterade flygresor).

Försök med bilfria söndagar i bostadsområden eller kvarter

Det är svårt att ge exakta uppskattningar om den potentiella utsläppsminskning som bilfria söndagar skulle innebära. Verkningarna beror på områdets omfattning. Enligt IEA:s bedömningar innebär bilfria söndagar i en hel stad, beroende på stadens storlek, en inbesparning på 380 000 fat olja ifall söndagarna är bilfria varje vecka och 95 000 fat olja ifall bara en söndag i månaden är bilfri (<https://www.iea.org/reports/a-10-point-plan-to-cut-oil-use>).

Om Helsingfors stad inför bilfria söndagar på större områden, kräver det samarbete med olika ministerier och andra statliga myndigheter. Åtminstone yrkestrafiken bör lämnas utanför förbudet, då friheten att idka näring är en grundlagsenlig rättighet. Vilka möjligheter lagstiftningen erbjuder bör också tas i beaktande. Kommunen har inte befogenheter att förbjuda körning på trafikleder med stor betydelse på riksnivå, eftersom landsvägarna förvaltas av staten. Det är också sannolikt att det krävs en möjlighet att anhålla om specialtillstånd på basis av rörelsehinder eller till exempel på grund av flyttning. Även på den här punkten är det nödvändigt att förhandla med statliga myndigheter och särskilt med polisen, eftersom polisen blir den instans som övervakar att förbudet efterföljs. Körförbud på större områden skulle kräva lång och omsorgsfull beredning med därtill hörande konsekvensbedömning i samarbete med statliga myndigheter. Körförbud på stora områden ter sig som ett ganska realistiskt alternativ.

Bilfria söndagar i enstaka bostadsområden eller kvarter skulle innebära en rätt blygsam faktisk minskningspotential när det gäller fossila bränslen. Om man trots allt går in för enstaka bilfria områden, är det bäst att välja tätbebyggda områden som nås lätt med kollektivtrafik. Om exempelvis Helsingfors centrum eller Berghäll är bilfria områden, kan biltrafiken dirigeras längs huvudgatunätet utanför dem.

Stadsdelsvisa bilfria söndagar bör beredas i samarbete med företag och invånare i området. Bilfria söndagar har främst varit ett sätt att öka stadens trivsel och livskraft i ett begränsat affärscentrumområde. Enligt



en försiktig bedömning skulle bilfria söndagar leda till en rätt anspråkslös effekt på utsläppen.

Utvidgade experiment med sommargator

Om man vill minska på trafikutsläppen bör sommargatorna inlemmas i en långsiktig plan för gatornas utveckling. Försök med enstaka gator under några sommarmånader leder inte till nämnvärda resultat i fråga om att minska på utsläppen eller avstå från fossila bränslen. Den största effekten skulle nås genom att tillämpa sommargatuprinciper mer allmänt på det lokala gatunätverket. Det vore bra att anteckna de här principerna under åtgärd 1 (om att utarbeta en anvisning för planering av gångtrafiken) i programmet för att främja gångtrafik. En konkret förändring skulle fås till stånd genom att satsa på att utveckla det redan existerande lokalgatunätet, vilket skulle innebära en särskild investeringsbudget och att projekten planeras inom ramen för denna budget. Utvecklandet av lokalgatunätet baserar sig på de principer om en indelning av gatunätet i funktionella klasser som godkändes av stadsmiljönämnden i september (<https://dev.hel.fi/maatokset/asia/hel-2021-010056/kylk-2021-32/>). Risken är nu att sommargatorna börjar leva sitt eget liv, lösryckta från kontinuerliga planeringsprocesser och från varaktiga utvecklingsåtgärder i gatumiljön, och blir ett slags evenemang snarare än åtgärder som verkligen inverkar på trafiken och därmed på utsläppsminskningarna.

För att sommargatorna ska ha en konkret effekt på utsläppsminskningarna måste det finnas tiotals av dem runt om i stan. Den största konkreta nyttan med tanke på utsläppen går förlorad då gatorna efter sommaren återställs till sitt ursprungliga tillstånd. De största trafikutsläppen uppstår på nätverket av huvudgator, där största delen av biltrafiken finns. Man bör visserligen identifiera också den roll som gatuparkering vid lokalgator och planering på biltrafikens villkor spelar i det nuvarande trafiksystemet. När det gäller utsläppen bör man i vilket fall som helst se på situationen på hela gatunätets nivå och inte genom enstaka gator. Det är också skäl att räkna ut förhållandet mellan resurserna som går åt till att planera och genomföra tillfälliga arrangemang och den uppnådda nyttan. År 2022 kostade det cirka 280 000 euro att inrätta sommargator på fyra gatusträckor. I fråga om personalresurser har sommargatorna årligen krävt flera månader av arbete av projektchefen, som lett konsultarbetet i samband med växelverkan och planering av miljö, trafikledning och genomförande samt andra uppgifter.

För att nå de mål man satt upp för sommargatorna är det viktigt att investera tillräckligt i kvaliteten på de element som placeras ut så att de lockar folk att använda gaturummet. Med hjälp av sommargator går det att visa vad gaturummet kan användas till i stället för bilar. När man tar



05.04.2023

Ärende/10

bort utrymme från något ändamål måste de ersättande tingen bevisa sitt värde, varvid det också är viktigt att investera tillräckligt i dem. Denna princip om hög kvalitet gäller såväl de element som placeras på gatan som den mer långsiktiga utvecklingen av gatorna.

Att utvidga försöken med sommargator är inte en lönsam investering ur utsläppsminskningssynvinkel om man inte lyckas koppla samman sommargatan och resultatet av försöket med bestående ändringar i hur gatorna används och därmed få människor att övergå från bilism till mer klimatvänliga färdmedel. Om målet är att minska utsläppen är det med andra ord lönsammare att investera i bestående förändringar på enstaka gator än att satsa på ett flertal tillfälliga sommargator runt om i staden. Det lönar sig bättre att experimentera med enstaka sommargator och sedan låta slutsatserna man dragit av dem utmynna i bestående förändringar i gatumiljön i större skala.

Stadsstyrelsen konstaterar att det finns anledning att göra försöken med sommargator till bestående förändringar i gatumiljön.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Laura Uuttu-Deschryvere, Chef för internationella ärenden, telefon: 310 15266
laura.uuttu-deschryvere(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Liite 1 Helen vastaus
- 2 Vihreän valtuustoryhmän ryhmäaloite

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

För kännedom

Stadsmiljösektorn
Stadskansliet

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 13.03.2023 § 167

HEL 2022-004679 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:



05.04.2023

Ärende/10

Kaupunginvaltuusto katsoo ryhmäaloitteen loppuunkäsittelyksi.

Käsittely

13.03.2023 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus 1:

Reetta Vanhanen: Muutetaan kappale 9 seuraavaksi: "Palautusehdotuksessa ehdotettu HSL-kuntayhtymää koskeva omistajapoliittinen valmistelu on käynnistetty. Valmistelun yhteydessä tarkastellaan palautusehdotuksessa esitetyt asiat ja selvitetään ja valmistellaan ratkaisuja joukkoliikennelippujen hintoihin kohdistuvan korotuspaineen lievittämiseen tai hintojen alentamiseen. Valmistelun lähtökohtana ovat muun muassa kaupunkistrategian kirjaukset käyttömenojen kasvun vastuuperiaatteesta ja joukkoliikenteen lippuhintojen pitämisestä kohtuullisena sekä HSL:n tuottavuusohjelmassa jo tunnistetut toimenpiteet. Kaupunkiympäristön toimiala osallistuu valmisteluun. Kevään 2023 aikana valmistuvan selvitystyön tulokset esitellään asianomaisissa toimielimissä työn valmistuttua."

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunginhallitus hyväksyi yksimielisesti Reetta Vanhasen vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus 2:

Reetta Vanhanen: Kappaleen 29 jälkeen uudeksi kappaleeksi lisäys: "Kaupunginhallitus toteaa, että ehdotus kävelyinvestointien omasta budjetista on kannatettava ja sen laatimista tulee selvittää vuoden 2024 talousarvioon."

Kannattaja: Anni Sinnemäki

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Reetta Vanhasen 2. vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 1

Mari Rantanen

Ei-äännet: 14

Paavo Arhinmäki, Elisa Gebhard, Anniina Iskanius, Minja Koskela, Otto Meri, Johanna Nuorteva, Pia Pakarinen, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen



05.04.2023

Ärende/10

Kaupunginhallitus hyväksyi Reetta Vanhasen vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen äänin 1 - 14.

Vastaehdotus 3:

Reetta Vanhanen: Kappaleen 71 jälkeen lisäys uudeksi kappaleeksi: "Kaupunginhallitus toteaa, että kesäkatukokeiluja on syytä niiden onnistuessa pyrkiä skaalaamaan pysyviksi muutoksiksi katuympäristöön."

Kannattaja: Paavo Arhinmäki

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Reetta Vanhasen 3. vastaehdotuksen mukaisesti muutetuna

Jaa-äännet: 7

Anniina Iskanius, Otto Meri, Pia Pakarinen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov

Ei-äännet: 8

Paavo Arhinmäki, Elisa Gebhard, Minja Koskela, Johanna Nuorteva, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen

Kaupunginhallitus hyväksyi Reetta Vanhasen vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen äänin 7 - 8.

06.03.2023 Pöydälle

14.11.2022 Palautettiin

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