



14.01.2019

Kokousaika 14.01.2019 16:00 - 17:32

Kokouspaikka Kaupunginhallituksen istuntosali

Läsnä

Jäsenet

Kivekäs, Otso	kaupunginhallituksen 1. varapuheenjohtaja
Arhinmäki, Paavo	kaupunginhallituksen 2. varapuheenjohtaja
Honkasalo, Veronika	
Koulumies, Terhi	
Ohisalo, Maria	
Pakarinen, Pia	apulaispormestari
Raatikainen, Mika	
Rantala, Marcus	
Rydman, Wille	
Sazonov, Daniel	esteellinen: 26 §
Sevander, Tomi	
Sinnemäki, Anni	apulaispormestari
Vesikansa, Sanna	apulaispormestari
Taipale, Kaarin	varajäsen
Urho, Ulla-Marja	varajäsen

Muut

Bogomoloff, Harry	kaupunginvaltuuston 1. varapuheenjohtaja
Arajärvi, Pentti	kaupunginvaltuuston 2. varapuheenjohtaja
	saapui 16:24, poissa: 13 - 14 §
Sarvilinna, Sami	kansliapäällikkö
Aho, Mikko	kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Jolkkonen, Juha	sosiaali- ja terveystoimialan toimialajohtaja
Laitio, Tommi	kulttuurin ja vapaa-ajan toimialajohtaja
Pohjolainen, Liisa	kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtaja
Enroos, Asta	va. henkilöstöjohtaja
Haahtela, Ilkka	vs. elinkeinojohtaja
Kivelä, Liisa	viestintäjohtaja



14.01.2019

Rope, Jenni Saxholm, Tuula Summanen, Juha Matikainen, Kristiina	kaupunginlakimies rahoitusjohtaja hallintojohtaja kaupunginsihteeri poistui 17:11, poissa: 24 - 28 § johtava asiantuntija tiedottaja hallintoasiantuntija projektinjohtaja asiantuntija saapui 16:07, poistui 16:24, läsnä: osa 15 §:ää
Menna, Lauri Katajamäki, Paula Björksten, Jenni Aalto, Olli-Pekka	HKL:n liikennöintiyksikön johtaja asiantuntija saapui 16:30, poistui 17:08, läsnä: osa 23 §:ää
Kuukankorpi, Arttu	HKL:n toimitusjohtaja asiantuntija saapui 16:30, poistui 17:08, läsnä: osa 23 §:ää
Lehmuskoski, Ville	liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö asiantuntija saapui 16:07, poistui 16:24, läsnä: osa 15 §:ää
Putkonen, Reetta	
Puheenjohtaja	
Otso Kivekäs	kaupunginhallituksen 1. varapuheenjohtaja 13 - 28 §
Esittelijät	
Otso Kivekäs	kaupunginhallituksen 1. varapuheenjohtaja 13 §
Sami Sarvilinna	kansliapäällikkö 14 - 28 §
Pöytäkirjanpitäjä	
Jenni Björksten	hallintoasiantuntija 13 - 28 §



14.01.2019

§	Asia	
13	Asia/1	Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta
14	Asia/2	V 30.1.2019, Helsingin kaupunkikonsernin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteet
15	Asia/3	V 30.1.2019, Kansalaistori–Kaisaniemi jalankulun ja polkupyöräilyn alikulkuyhteyden yleissuunnitelma
16	Asia/4	V 13.2.2019, Valtuutettu Suldaan Said Ahmedin aloite maksuttomasta joukkoliikenteestä pitkäaikaistyöttömille
17	Asia/5	V 13.2.2019, Valtuutettu Heimo Laaksosen aloite Suurmetsäntien ja Malminkaaren turvallisuudesta
18	Asia/6	V 13.2.2019, Valtuutettu Alviina Alametsän aloite tiemelun torjunnasta
19	Asia/7	V 13.2.2019, Valtuutettu Björn Månssonin aloite museoraitiovaununlinjan perustamisesta
19	Asia/7	V 13.2.2019, Den av ledamoten Björn Månsson väckta motionen om en museispärvagnslinje
20	Asia/8	V 13.2.2019, Valtuutettu Kaisa Hernbergin aloite Arabian rantapuiston kehittämisestä
21	Asia/9	V 13.2.2019, Valtuutettu Arja Karhuvaaran aloite kotimaisten marjojen ja hedelmien käytöstä päiväkodeissa ja kouluissa
22	Asia/10	V 13.2.2019, Valtuutettu Outi Alasen aloite psykiatrian päivystyksen palauttamisesta Helsingin kaupungille
23	Asia/11	Metroliiikenteen sujuvuuden ja metronkuljettajien työolojen parantamista koskeva selostus
24	Asia/12	Arvokisoissa menestyneiden helsinkiläisurheilijoiden palkitsemisen periaatteet
25	Asia/13	Määräraha maahanmuuttajien kotoutumisen tukea varten
26	Asia/14	Lausunto opetus- ja kulttuuriministeriön asetusluonnoksesta koskien opiskelijaksi ottamisen perusteita ammatillisessa koulutuksessa
27	Asia/15	Lausunto MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksesta ja vaikutusten arviointiselostusluonnoksesta
28	Asia/16	Kaupungin viranomaisten päätösten seuraaminen



14.01.2019

Asia/1

§ 13

Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta

Päätös

Kaupunginhallitus päätti todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Samalla kaupunginhallitus päätti valita pöytäkirjantarkastajiksi Kaarin Taipaleen ja Wille Rydmanin sekä varatarkastajiksi Maria Ohisalon ja Marcus Rantalan.

Käsittely

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti puheenjohtajan ehdotuksesta valita pöytäkirjantarkastajaksi Nasima Razmyarin sijasta Kaarin Taipaleen.

Esittelijä

varapuheenjohtaja
Otso Kivekäs

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Samalla kaupunginhallitus päättää valita pöytäkirjantarkastajiksi Nasima Razmyarin ja Wille Rydmanin sekä varatarkastajiksi Maria Ohisalon ja Marcus Rantalan.

Esittelijä

varapuheenjohtaja
Otso Kivekäs

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



14.01.2019

Asia/2

§ 14

V 30.1.2019, Helsingin kaupunkikonsernin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteet

HEL 2018-011980 T 00 01 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto hyväksyy Helsingin kaupunkikonsernin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteet liitteen mukaisesti.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Sari Kyllönen, sisäisen tarkastuksen päällikkö, puhelin: 310 36582
sari.kyllonen(a)hel.fi
Juha Kesänen, erityissuunnittelija, puhelin: 310 36117
juha.kesanen(a)hel.fi

Liitteet

1 Helsingin kaupunkikonsernin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteet

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kuntalain 14 §:n mukaan kaupunginvaltuuston tulee päättää sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteista. Helsingin kaupunginvaltuusto on 11.12.2013 § 441 päättänyt sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteista koskien kaupungin ja kaupunkikonsernin toimintaa.

Helsingin kaupungin hallintosäännössä määrätään muun muassa kaupungin hallinnon ja toiminnan järjestämisestä: toimielimistä, toimielinten tehtävistä ja toimivallasta, keskushallinnosta, tarkastusvirastosta ja toimialoista, luottamushenkilöiden ja johtavien viranhaltijoiden tehtävistä ja toimivallasta sekä sisäisen tarkastuksen, sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan tehtävistä ja vastuista.



Hallintosäännön mukaan valtuusto päättää sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteista, joissa määrätään sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan linjauksista, tavoitteista ja osa-alueista sekä niiden toimeenpano-, seuranta- ja arviointimenettelyistä.

Kaupunginvaltuuston vuonna 2013 tekemä päätös sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteista on vuoden 2015 kuntalain voimaantulon ja uuden hallintosäännön hyväksymisen johdosta tarpeen päivittää.

Perusteiden valmistelu

Kansliapäällikkö on asettanut kaupunkikonsernin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan koordinaatioryhmän, jonka ohjauksessa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteet on valmisteltu. Koordinaatioryhmän tehtävänä on arvioida sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan tasoa ja kehittämistarpeita Helsingin kaupunkikonsernissa. Koordinaatioryhmä koostuu keskushallinnon, toimialojen, liikelaitoksien ja suurimpien tytäryhteisöjen edustajista. Ryhmän puheenjohtajana toimii kansliapäällikkö.

Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan ohje

Helsingin kaupungilla on voimassa kaupunginhallituksen 23.11.2015 § 1125 hyväksymä ohje Sisäinen valvonta ja riskienhallinta Helsingin kaupunkikonsernissa, jossa on kuvattu sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan periaatteet ja toteuttamistavat kaupunginhallituksen alaisissa toiminnoissa.

Tarkoitus on, että myös jatkossa kaupunginhallitus antaisi ohjeet sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toteuttamisesta. Nykyiseen ohjeeseen tehdään tarvittavat päivitykset vuoden 2019 aikana.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Sari Kyllönen, sisäisen tarkastuksen päällikkö, puhelin: 310 36582
sari.kyllonen(a)hel.fi
Juha Kesänen, erityissuunnittelija, puhelin: 310 36117
juha.kesanen(a)hel.fi

Liitteet

1 Helsingin kaupunkikonsernin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteet

Oheismateriaali

1 Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteet 2013



14.01.2019

Asia/2

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



14.01.2019

Asia/3

§ 15

V 30.1.2019, Kansalaistori–Kaisaniemi jalankulun ja polkupyöräilyn alikulkuyhteyden yleissuunnitelma

HEL 2017-013338 T 10 05 02

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkonen sekä projektinjohtaja Olli-Pekka Aalto. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Daniel Sazonovin ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä Kansalaistori–Kaisaniemi jalankulun ja polkupyöräilyn alikulkuyhteyden yleissuunnitelman siten, että hankkeen kokonaiskustannusarvio on 23 milj. euroa (alv 0 %, MAKU indeksi 110,6, 2010=100).

Esittelijän perustelut

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esittää 6.11.2018 Kansalaistori–Kaisaniemi jalankulun ja polkupyöräilyn alikulkuyhteyden yleissuunnitelman hyväksymistä ja hankkeen toteuttamista siten, että hankkeesta laaditaan hyväksytyn yleissuunnitelman ja kokonaiskustannusarvon mukainen tarkempi toteuttamiseen tähtäävä suunnitelma.



Kaupunkiympäristölautakunnan esitys on liitteenä 1, yleissuunnitelman suunnitteluperiaatteet, suunnitelmaselostus ja piirustukset liitteinä 2–5 sekä rakennettavuus selvitys liitteenä 6.

Taustaa

Nykyinen keskeinen pyöräliikenteen yhteys kaupungin länsi- ja itäpuolen välillä Helsingin keskustassa kulkee Kaivokadulla vilkasliikenteisen päärautatieaseman editse. Baanalta tulevasta pyöräliikenteestä noin 40 % kulkee Kaivokadun kautta itään tai etelään ja noin 13 % kohti Itäbaanaa ja itää. Nykyistä suuremmalle ja sujuvammalle yhteydelle, joka samalla parantaa päärautatieaseman edustan ja Kaivokadun jalankulun olosuhteita, on tarve. Jalankululle tarkoitettu nykyinen tunneli ratapihan alitse on liian ahdas muutettavaksi myös pyöräilyliikenteen tarpeisiin.

Erlaisia pääradan ylittäviä tai alittavia polkupyöräilyn reittejä päärautatieaseman ja Töölönlahden läheisyydessä on tutkittu erityisesti kymmenen viime vuoden aikana. Pyöräliikenteen ja jalankulun yhteyttä on tarkasteltu sekä radan ylittävänä siltana että radan alittavana ratkaisuna. Yleissuunnitelmatasoinen luonnos radan alittavasta pyöräyhteydestä on laadittu vuonna 2011 ja uudelleen vuonna 2017. Kaupunkiympäristölautakunta käsitteli vuoden 2017 luonnokseen perustuvaa alikulkuratkaisua helmikuussa 2018, mutta palautti asian uudelleen valmisteltavaksi myös siltavaihtoehtojen arvioimiseksi.

Radan ylittävä reittilinjaus on ollut esillä vuonna 2010 Kaisaniemenpuiston maisema-arkkitehtuurikilpailun yhteydessä (ns. bumerangisilta) sekä viimeksi vuoden 2018 aikana tehdyssä Kansalaistori–Kaisaniemi pyörä- ja jalankulkyhteyden rakennettavuus selvityksessä. Lisäksi eräät yksityiset toimijat ovat esittäneet omia ajatuksiaan ja ideoitaan radan ylittävistä vaihtoehtoista.

Rakennettavuus selvityksessä esitetyistä vaihtoehtoista

Rakennettavuus selvityksessä 2018 on kuvattu Kansalaistori–Kaisaniemi -yhteyden liikenteellisiä tavoitteita, liikenteen ja rakennettavuuden reunaehtoja ja kriteereitä sekä tarkasteltuja vaihtoehtoja. Tarkasteltaviksi vaihtoehtoiksi on selvityksessä valittu rakenteellisesti toteutettavissa olevat ja liikennettä parhaiten palvelevat ratkaisut. Vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty liikenteellisten ja rakennettavuuteen liittyvien kriteereiden lisäksi myös kaupunkikuvallisia ja maise-mallisia kriteereitä.

Selvityksessä tutkittiin kahta siltavaihtoehtoa (eteläinen ja pohjoinen vaihtoehto) alikulun lisäksi. Kaikista kolmesta vaihtoehdosta tehtiin myös kustannusarvio.



Sekä radan ylittävillä että alittavalla linjauksella saataisiin rakennettavuusselvityksen mukaan toteutettua pyöräilyreitistön kannalta toimiva yhteys. Pyöräliikenteen houkuttelevuuden kannalta merkityksellinen tekijä eli reitin korkeusero on alikulkuvaihtoehdossa parempi kuin siltavaihtoehdoissa. Ylikulkuvaihtoehdoissa korkeuseroa on 8,3–8,5 m, kun alikulkuvaihtoehdossa korkeuseroa on enintään 5,3 m.

Ylikulkuvaihtoehdoissa ongelmallisimmat asiat liittyvät haastavaan rakennuspaikkaan Oodin, Sanomatalon ja Kiasman läheisyydessä sekä alueen toimintojen yhteensovittamiseen mm. Töölönlahden rakennettuun ympäristöön ja Kaisaniemen kulttuurihistorialliseen ympäristöön. Lisäksi ylikulkuvaihtoehdot edellyttävät kaavamutoksia molemmin puolin rataa niin Kaisaniemen puistossa kuin Töölönlahdella.

Rakennettavuusselvityksen mukaan siltavaihtoehdot ovat rakentamiskustannuksiltaan (11–13 milj. euroa ja 12–15 milj. euroa) edullisempia kuin alikulkuyhteys (23 milj. euroa), mutta kaupunkikuvallisilta, maisemallisilta ja toiminnallisilta vaikutuksiltaan haasteellisempia kuin alikulku. Siltavaihtoehtojen ylläpitokustannukset (eteläinen vaihtoehto 130 000 euroa sulanapitojärjestelmällä, 25 000 euroa ilman sulanapitojärjestelmää ja vastaavasti pohjoinen 172 000 euroa ja 21 000 euroa) ovat korkeammat kuin alikulkuyhteyden (15 000 euroa alikäytävä ja päätyjen tasonvaihtorakenteet).

Vaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia on tarkasteltu seikkaperäisesti liitteenä olevassa rakennettavuusselvityksessä.

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys 6.11.2018 perustuu alikulkuvaihtoehtoon, jota koskevat liitteenä olevat suunnitelmat ovat vuodelta 2017.

Vuorovaikutus ja viranomaisyhteistyö

Yleissuunnitelman ja rakennettavuusselvityksen laatimisen aikana on käyty vuoropuhelua mm. kulttuurin ja vapaa-ajan toimialan sekä Liikenneviraston ja Senaatti -kiinteistöjen kanssa.

Kaupunkilaisilta on saatu palautetta useista eri kanavista, mm. avoimessa keskustelutilaisuudessa Kaisaniemenpuistossa sekä Kerro kantasi -palvelun kautta.

Hankkeen sisällöstä

Kansalaistori–Kaisaniemi jalankulun ja polkupyöräilyn alikulkuyhteys on kaupungin länsi- ja itäpuolen tärkeimmät pyöräliikenteen sisääntuloväylät yhdistävä alikulkuyhteys. Alikulkuyhteys sijoittuu nykyisen vain jalan-



kulkijoille tarkoitetun, Kaisaniemenpuistosta Elielinaukiolle johtavan alikulkuyhteyden pohjoispuolelle.

Alikulkuyhteyden linjaus on yleiskaavan pyöräliikenteen baanaverkon sekä kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkko 2025:n mukainen. Suunnitelmassa lähtökohtana ovat Helsingin pyöräliikenteen baanaverkon suunnittelukriteerien mukaiset ratkaisut. Yleissuunnitelmassa oleva alikulkuratkaisu ei edellytä asemakaavamuutosta.

Alikulkuyhteydessä on 4 metriä leveä pyöräkaista ja siitä reunakivillä erotettu 3,5 metriä leveä jalankulkukaista sekä molemmin puolin tunnelia reunakivillä korotetut reuna-alueet, jolloin kokonaisleveys on 8,3 metriä. Pääosalla tunnelia alikulkukorkeus on yli 3,2 metriä ja luiskasuuksilla 3,0 metriä, mikä mahdollistaa sairaankuljetusajoneuvon ajamisen tunneliin. Uusi noin 220 metriä pitkä alikulku yhdistyy nykyiseen jalankulkutunneliin yhdyskäytävällä.

Radan itäpuolella yhteys kulkee katutasoon loivalla rampilla ja se yhdistetään nykyiseen jalankulkijoiden alikulkuyhteyden sisäänkäyntiin. Radan länsipuolella yhteys katutasoon sijoittuu Töölönlahdenkadulle hotellirakennuksen ja toimistorakennuksen väliselle katualueelle. Yhteys on suunniteltu pyöräliikenteelle kierrerrampilla ja jalankulkijoille porras- ja hissiyhteytenä. Kierrerrampin kaltevuus ulkoreunassa on sisäreunaa loivempi, mikä parantaa turvallisuutta ja helpottaa pyöräilyä ylämäessä. Alikulkuyhteyden läntisen rampin ratkaisuihin kiinnitetään jatkosuunnittelussa erityistä huomiota, jotta verrattain tiukan rampin (hal-kaisija 19 metriä, kaltevuus sisäkaarteessa 10,5 %) toimivuus voidaan varmistaa.

Tarkempi kuvaus alikulkuyhteyden rakenteista on yleissuunnitelman suunnitelmaselostuksessa.

Kansalaistori-Kaisaniemi pyöräilyn alikulkuyhteyden yleissuunnitelman suunnitelmaselostuksessa hankkeeseen oli sisällytetty noin 200 pyörän maanalainen pyöräparkki alikulun yhteyteen. Sen kustannusarvio on 3 milj. euroa.

Nyt esitettävään yleissuunnitelmaratkaisuun pyöräparkki ei sisälly. Kaupunkiympäristön toimiala selvittää erikseen kevään 2019 aikana laajemmin päärautatieaseman alueen pyöräpysäköinnin kokonaisuutta. Työssä kartoitetaan polkupyörien pysäköintiin edullisemmin toteutettavia ja paremmin soveltuvia paikkoja ja niiden sijoittumista alueella. Siinä yhteydessä tarkastelun kohteena on vielä myös maanalainen pyöräparkki ja sen toiminnallinen ja taloudellinen järkevyys.

Rahoitus ja aikataulu

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



Hankkeen arvonlisäverottomat rakentamiskustannukset (ilman pyöräparkkia) ovat 23 milj. euroa (MAKU indeksi 110,6 2010=100).

Kustannuserittely pääkohdittain:

Rakenteet	9 170 000 euroa
Maanrakennustyöt	2 400 000 euroa
Työnaikaiset tuennat	2 950 000 euroa
Rakentamisen edellyttämät ratatyöt	3 170 000 euroa
Valaistus, sähkö, opastus	1 000 000 euroa
LVIA	375 000 euroa
Yhteensä (sis. urakoitsijan yleiskust. 20%)	19 065 000 euroa
Tilajatehtävät (20 %)	3 805 000 euroa
Yhteensä	22 870 000 euroa

Kokonaishintoihin on laskettu kaikki rakentamiseen liittyvät kustannukset, kuten suunnittelu ja urakoitsijan juoksevat kulut sekä varaus rata-alueen ympäristön muodostamien erityisten riskien osittaiseen toteutumiseen.

Mikäli rakentaminen toteutetaan ennen kuin lähijunaliikenteessä siirytään pääosin kolmerunkoiseen kalustoon, voidaan laitureita lyhentämällä rakentaa osa tunnelista vapaasti junien pysähtymisalueen ulkopuolella, jolloin on saavutettavissa kustannussäästöjä ja rakentamisaika lyhenee. Tätä mahdollista kustannussäästöä ei kuitenkaan ole huomioitu hankkeen kustannusarviossa.

Alikulkuyhteyden rakentamisajaksi on arvioitu kaksi vuotta. Kaupungin talousarvion 2019 liitteenä olevassa investointiohjelmassa on varauduttu hankkeen toteuttamiseen vuosina 2019–2023 siten, että suunniteltuun on varattu 1,15 milj. euroa vuodelle 2019 ja rakentamiseen yhteensä 21,85 milj. euroa vuosille 2020–2023. Suunnittelun tarkentuesssa on ilmennyt, että hankkeen toteutus olisi mm. rautatieliikenteelle aiheutuvien poikkeusjärjestelyjen minimoimiseksi perusteltua tehdä nopeammassa aikataulussa, joten se pyritään huomioimaan seuraavaa investointiohjelmaa laadittaessa. Kaupunki on hakenut hankkeelle valtion investointitukea. Liikennevirasto on 20.12.2018 antamallaan päätöksellä hylännyt hakemuksen.

Alikulun rakentaminen etenee alkaen molemmista päistä yhtä aikaa. Alikulku rakennetaan apusilloja ja työnaikaisia tukiseiniä hyödyntäen,



jolloin aiheutetaan mahdollisimman vähän haittaa juna- ja matkustajaliikenteelle.

Arvioidut vuosittaiset ylläpitokulut alikulkuyhteydelle ja päätyjen tasonvaihtorakenteille ovat 15 000 euroa. Kustannuksiin on sisällytetty ylläpidon juoksevat kulut, jotka voivat muodostua esim. siivouksesta, sulanapitojärjestelmän lämmityksestä, hissien huollosta ja videovalvonnasta.

Hankkeen vaikutukset

Kansalaistori–Kaisaniemi -yhteyden tärkeimmäksi tavoitteeksi on suunnittelutyössä asetettu pyöräliikenteen baanaverkon täydentäminen siten, että yhdistetään Helsingin keskustaan idästä ja lännestä johtavat pyöräily- ja jalankulkuyhteydet toisiinsa ja saadaan vähennettyä rautatien estevaikutusta.

Pyöräliikenteen tavoiteverkon näkökulmasta tavoitteena on tarjota suora, sujuva yhteys Mannerheimintien ali tulevalta Länsibaanalta radan itäpuolelle Kaisaniemenpuistoon ja siitä itään ja pohjoiseen. Reitti on Helsingin keskustan pyöräliikenteen pääyhteys. Tulevaisuudessa baanaverkon on ajateltu laajenevan radan itäpuolella Kaisaniemenpuistosta pohjoiseen radan vartta kulkevalla Pohjoisbaanalla sekä Kaisaniemenpuiston pohjoislaitaa itään ja Hakaniemen suuntaan kulkevalla Itäbaanalla.

Uuden alikulkuyhteyden myötä yhteydet kantakaupungin eri suuntiin, Töölönlahden ja Kaisaniemen puistoon sekä asemanseudun liityntäpysäköintiin paranevat. Alikulku yhdistää pääosin autoliikenteestä erotellut baanayhteydet toisiinsa ja lisää näin pyöräilyn turvallisuutta.

Rakennettavuusselvityksen mukaan pyöräliikenteen alikulkuyhteys toteuttaa parhaiten päärautatieaseman pyöräliikenteen eritasoyhteydelle asetettuja tavoitteita, mm. houkuttelevaa ja turvallista reittiä kaikenikäisille ja -kuntoisille. Se edistää parhaiten tavoitetta vähentää Kaivokadun pyörätien kuormitusta ennen kantakaupungin pyöräteiden tavoiteverkon laajempaa rakentamista.

Uuden alikulkuyhteyden on arvioitu lisäävän pyöräilyn houkuttelevuutta ja pyöräliikenteen verkon kattavuutta. Pyöräliikenteen ennustemalli arvioi alikulun kautta kulkevan 4 900 pyöräilijää vuorokaudessa vuoden 2025 lokakuun arkena (lokakuu edustaa vuoden keskimääräistä vuorokautta). Pyöräilijöiden määrän ollessa suurimmillaan tulee pyöräilijöitä olemaan jopa 10 000 vuorokaudessa. Myös talvella alikulun arvioidaan olevan yksi Helsingin seudun vilkkaimmista pyöräliikenteen yhteyksistä.

Rakennettavuusselvityksen mukaan alikulku lyhentää matkaa radan puolelta toiselle noin 600 metriä verrattuna nykyiseen pyöräilyn reittiin



Kaivokadun kautta. Nykyinen reitti kulkee Helsingin vilkkaimman jalankulkuaukion Elielinaukion läpi ja Kaivokadulla risteävän jalankulkuliikenteen läpi. Nykyisellä reitillä on myös viivytyksiä aiheuttavia liikennevaloja neljässä risteyksessä. Ilman viivytysten huomioimista alikulku lyhentää keskimääräistä matka-aikaa arviolta kaksi minuuttia.

Pyöräliikenteen uuden yhteyden lisäksi alikulku tarjoaa uuden ja sujuvan jalankulun yhteyden radan itäpuolelta länsipuolelle.

Hankkeen arviointi

Kaupunginhallitus toteaa, että kaupunkistrategian 2017–2021 mukaan liikenneinvestoinneilla huolehditaan koko liikennejärjestelmän toimivuudesta ja kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Nyt esillä oleva hanke toteuttaa hyvin kaupunkistrategian tavoitteita.

Uuden suoran ja sujuvan yhteyden rakentaminen pääradan alitse on pyöräliikenteen tavoiteverkko 2025:n, pyöräilyn edistämishjelman ja Helsingin liikkumisen kehittämissuunnitelman tavoitteiden ja toimintalinjausten mukainen hanke. Pyöräliikenteen tavoiteverkko 2025 on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 22.5.2012 ohjeellisesti suunnittelussa noudatettavaksi ja tavoiteverkon toteutusohjelma 18.6.2013. Pyöräilyn edistämishjelma on hyväksytty kaupunginhallituksessa 27.1.2014 ja Helsingin liikkumisen kehittämissuunnitelma 12.1.2015.

Hanke parantaa paitsi baanaverkoston yhteyksiä, myös kantakaupungin erään keskeisen alueen, päärautatieaseman ympäristön, pyöräilyn ja jalankulun olosuhteita. Näin hanke tukee myös vireillä olevan kävelykeskustahankkeen tavoitteita.

Kaupunginhallitus toteaa, että vaikka alikulku-yhteyden rakentaminen on kustannuksiltaan kallis pyöräilyhanke, on se haasteellisessa ydinkeskustan ja rautatieradan ympäristössä liikenteellisesti paras vaihtoehto. Alikulku-yhteydellä on myös vähemmän vaikutuksia ympäristönsä kuin tarkastelluilla siltavaihtoehtoilla, joten sitä voidaan pitää myös kaupunkikuvallisesta ja maisemallisesta näkökulmasta parhaiten toimivana vaihtoehtona.

Kaupunginhallitus katsoo, että toteutuskelpoisista vaihtoehtoista on rakennettavuusselvityksessä tehty riittävän monipuolinen ja kattava vaikutusten arviointi.

Asia on valmisteltu yhteistyössä kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosaston ja elinkeino-osaston kanssa.

Jatkotoimenpiteet



14.01.2019

Hankkeen seuraavassa vaiheessa laaditaan yksityiskohtaiset rakentamisen mahdollistavat suunnitelmat sekä tehdään toteuttamissopimus Liikenneviraston kanssa. Seuraavassa vaiheessa laaditaan myös suunnitelma hankkeen toteutusmuodosta, toteutustavasta sekä mahdollisista suunnittelukilpailuista.

Edellä tarkoitetut rakentamisen mahdollistavat suunnitelmat on laadittava ja hanke toteutettava kaupunginvaltuuston hyväksymän kustannusarvion puitteissa. Kaupunginhallitus tulee täytäntöönpanopäätöksensä kehottamaan kaupunkiympäristön toimialaa laatimaan hankkeesta erillisen kustannusseurantareportin, jossa arvioidaan kustannusarvion toteutumista ja mahdollisiin poikkeamiin johtaneita syitä. Raportti luovutetaan pormestarille hankkeen valmistuttua.

Kaupunkiympäristölautakunta edellytti 6.11.2018 esityksestä päättäessään, että kaupunkiympäristön toimiala selvittää Töölönlahden puiston ja Kaisaniemenpuiston yhdistävän sillan toteuttamismahdollisuuksia Oodin pohjoispuolelle. Tämä selvitys tehdään nyt esillä olevasta hankkeesta erillisenä.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Kaupunkiympäristölautakunnan esitys 30.11.2018
- 2 Yleissuunnitelma, Suunnitteluperiaatteet
- 3 Yleissuunnitelma, Suunnitelmaselostus
- 4 Piirustus 30855/11
- 5 Piirustus 30855/400
- 6 Kansalaistori-Kaisaniemi pyörä- ja jalankulkuyhteyden rakennettavuusselvitys 21.9.2018

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Tiedoksi

Kaupunkiympäristön toimiala

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 06.11.2018 § 539

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



HEL 2017-013338 T 10 05 02

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle Kansalaistori–Kaisaniemi jalankulun ja polkupyöräilyn alikulkuyhteyden yleissuunnitelman hyväksymistä ja hankkeen toteuttamista siten, että hankkeesta laaditaan hyväksytyn yleissuunnitelman ja kokonaiskustannusarvon mukainen tarkempi toteuttamiseen tähtäävä suunnitelma. Jatkosuunnittelussa voidaan tehdä hankkeeseen vähäisiä muutoksia ja tarkastuksia, jotka eivät olennaisesti muuta yleissuunnitelman sisältöä ja tässä jatkosuunnittelussa varmistetaan erityisesti tunnelin läntisen ulostulon toimivuus.

Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 23 milj. euroa (alv. 0 %) MAKU indeksi 110,6.

Hyväksyessään esityksen, kaupunkiympäristölautakunta päätti, että lisäksi selvitetään Töölönlahden puiston ja Kaisaniemen puiston yhdistävän sillan toteuttamismahdollisuuksia Oodin pohjoispuolelle. Selvityksessä erityisinä näkökohtina ovat puistojen toiminnallinen yhdistäminen ja suurtapahtumien turvallisuus.

Käsittely

06.11.2018 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Esitän esitysehdotukseen lisättäväksi ensimmäisen kappaleen viimeisen lauseen loppuun " ja tässä jatkosuunnittelussa varmistetaan erityisesti tunnelin läntisen ulostulon toimivuus."

Lisäksi uudeksi viimeiseksi kappaleeksi seuraava teksti: Hyväksyessään esityksen, kaupunkiympäristölautakunta päätti, että lisäksi selvitetään Töölönlahden puiston ja Kaisaniemen puiston yhdistävän sillan toteuttamismahdollisuuksia Oodin pohjoispuolelle. Selvityksessä erityisinä näkökohtina ovat puistojen toiminnallinen yhdistäminen ja suurtapahtumien turvallisuus.

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Risto Rautavan vastaehdotuksen.

30.10.2018 Pöydälle

27.02.2018 Palautettiin

13.02.2018 Pöydälle

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



14.01.2019

Asia/3

06.02.2018 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Olli-Pekka Aalto, projektinjohtaja, puhelin: 310 39681
ollipekka.aalto(a)hel.fi



14.01.2019

Asia/4

§ 16

V 13.2.2019, Valtuutettu Suldaan Said Ahmedin aloite maksuttomasta joukkoliikenteestä pitkäaikaistyöttömille

HEL 2018-009100 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo valtuutettu Suldaan Said Ahmedin aloitteen loppuun käsitellyksi.

Käsittely

Vastaehdotus:

Paavo Arhinmäki: Poistetaan perustelujen neljännestä kappaleesta seuraava virke:

"Alennuslippujen myöntämisperusteita ei ole syytä muuttaa taikka laajentaa maksutonta joukkoliikennettä koskemaan uutta erityisryhmää."

Kannattaja: Veronika Honkasalo

Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Paavo Arhinmäen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 7

Terhi Koulumies, Pia Pakarinen, Marcus Rantala, Wille Rydman, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Ulla-Marja Urho

Ei-äännet: 8

Paavo Arhinmäki, Veronika Honkasalo, Otso Kivekäs, Maria Ohisalo, Mika Raatikainen, Tomi Sevander, Kaarin Taipale, Sanna Vesikansa

Kaupunginhallitus hyväksyi Paavo Arhinmäen vastaehdotuksen mukaisesti muutetun esityksen äänin 7 - 8.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

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



14.01.2019

Asia/4

- 1 Valtuutettu Suldaan Said Ahmedin aloite
- 2 HSL:n lausunto 28.11.2018

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo valtuutettu Suldaan Said Ahmedin aloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijän perustelut

Valtuutettu Suldaan Said Ahmed ja 15 muuta valtuutettua esittävät aloitteessaan, että pitkäaikaistyöttömille tarjotaan maksuton kahden vyöhykkeen maksulippu.

Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n 2 momentin mukaan kaupunginhallitus esittää valtuuston käsiteltäväksi aloitteen, jonka on allekirjoittanut vähintään 15 valtuutettua.

Kaupunginhallitus viittaa saatuihin lausuntoihin ja toteaa, että Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä sekä hyväksyy toimialueellaan noudatettavan joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän. HSL:n hallitus päätti 10.12.2013 vyöhykkearten ja lippulajien välisistä hintasuhteista uudessa vyöhykemallissa ja 16.6.2015 erityisryhmien alennuslipuista ja vapaalipuista. Alennus- ja vapaalippujen myöntämisperusteita selkeytettiin ja yhtenäistettiin koko HSL-alueella.

Alennuslippujen myöntämisperusteita ei ole syytä muuttaa taikka laajentaa maksutonta joukkoliikennettä koskemaan uutta erityisryhmää. Jos alennusoikeuksia laajennettaisiin, lipputulojen pieneneminen jouduttaisiin kattamaan lisäämällä jäsenkuntien verovaroin rahoitettavia maksuosuuksia, nostamalla muiden matkustajien lippujen hintoja tai karsimalla liikenteen tarjontaa.

Pitkäaikaistyöttömien taloudellinen tukeminen on tarkoituksenmukaista hoitaa muilla keinoilla sosiaalitoimen kautta. Kelan myöntämä perustointitulotuki sisältää joukkoliikennelipun kustannuksen.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035



14.01.2019

Asia/4

kristiina.matikainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Valtuutettu Suldaan Said Ahmedin aloite
- 2 HSL:n lausunto 28.11.2018

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 27.11.2018 § 599

HEL 2018-009100 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä Helsingissä. Tehtävänsä liittyen HSL hyväksyy toimialueellaan noudatettavan joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän. Päätökset lippulajeista ja lippujen hinnoista kuuluvat siis HSL:n toimivaltaan.

HSL on valmistellut uutta taksa- ja lippujärjestelmäänsä samanaikaisesti matkakorttijärjestelmän uudistamishankkeen kanssa. Valmistelu on tapahtunut vaiheittain yhteistyössä kuntien kanssa. HSL on ennen päätöksentekoaan pyytänyt kuntien lausuntoja ehdottamistaan muutoksista. Uutta tariffijärjestelmää valmistellessaan HSL on pyrkinyt yhtenäiseen ja koko seudulla samoilla periaatteilla toimivaan lippujärjestelmään. Tämä koskee myös kaikkien erityisryhmien alennusperusteita.

Kaupunkiympäristölautakunta on viimeksi ottanut kantaa HSL:n lippujen hintoihin lausunnossa HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2019-2021. Nykyisiä joukkoliikenteen alennuslippujen myöntämisperusteita ei ole tässä vaiheessa tarpeen muuttaa tai laajentaa maksutonta joukkoliikennettä koskemaan yhtä uutta erityisryhmää. Pitkäaikaistyöttömien taloudellinen tukeminen pitää hoitaa muilla keinoilla.

Joukkoliikenteen lippujen hinnoissa on jo kaikille käyttäjille alennus, koska lipputuloilla katetaan vain noin puolet joukkoliikennepalvelun tuotantokustannuksista. Jos alennusoikeuksia laajennettaisiin, lipputulojen pieneneminen jouduttaisiin kattamaan lisäämällä jäsenkuntien verova-



14.01.2019

roin rahoitettavia maksuosuuksia, nostamalla muiden matkustajien lippujen hintoja tai karsimalla liikenteen tarjontaa.

Käsittely

27.11.2018 Ehdotuksen mukaan

Vastaehdotus:

Mai Kivelä: Poistetaan lausunnosta seuraavat virkkeet: "Nykyisiä joukkoliikenteen alennuslippujen myöntämisperusteita ei ole tässä vaiheessa tarpeen muuttaa tai laajentaa maksutonta joukkoliikennettä koskemaan yhtä uutta erityisryhmää. Pitkäaikaistyöttömien taloudellinen tukeminen pitää hoitaa muilla keinoilla."

Kannattaja: Eveliina Heinäluoma

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Poistetaan lausunnosta seuraavat virkkeet: "Nykyisiä joukkoliikenteen alennuslippujen myöntämisperusteita ei ole tässä vaiheessa tarpeen muuttaa tai laajentaa maksutonta joukkoliikennettä koskemaan yhtä uutta erityisryhmää. Pitkäaikaistyöttömien taloudellinen tukeminen pitää hoitaa muilla keinoilla."

Jaa-äännet: 9

Sirpa Asko-Seljavaara, Kaisa Hernberg, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Ei-äännet: 3

Eveliina Heinäluoma, Mai Kivelä, Jape Lovén

Poissa: 1

Silvia Modig

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9-3 (1 poissa).

20.11.2018 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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



14.01.2019

Asia/5

§ 17

V 13.2.2019, Valtuutettu Heimo Laaksosen aloite Suurmetsäntien ja Malminkaaren turvallisuudesta

HEL 2018-009102 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo valtuutettu Heimo Laaksosen aloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Valtuutettu Heimo Laaksosen aloite

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Valtuutettu Heimo Laaksonen ja 15 muuta valtuutettua esittävät aloitteessaan, että Suurmetsäntien ja Malminkaaren risteystä parannetaan nykyistä turvallisemmaksi.

Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n 2 momentin mukaan kaupunginhallitus esittää valtuuston käsiteltäväksi aloitteen, jonka on allekirjoittanut vähintään 15 valtuutettua.

Kaupunginhallitus viittaa saatuun lausuntoon ja toteaa, että kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 12.6.2018 Suurmetsäntien katusuunnitelman välillä Tapanilankaari–Malminkaari. Suunnitelman mukaan Suurmetsäntien eteläpuolelle rakennetaan uusi jalkakäytävä ja pyörätie ja Malminkaaren liittymään liikenneturvallisuutta parantavia suojatie- ja saarekejärjestelyjä. Suurmetsäntien nopeusrajoitus lasketaan keväällä



14.01.2019

Asia/5

2019 nykyisestä 60 km/h:sta 50 km/h:in kaupunginhallituksen päätöksen 9.4.2018 mukaisesti.

Alueen katuverkon muutostarpeita tarkastellaan laajemmin Malmin lentokenttäalueen suunnittelun edetessä.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Valtuutettu Heimo Laaksosen aloite

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 27.11.2018 § 605

HEL 2018-009102 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Valtuustoaloitteessa esitetty huoli Suurmetsäntien ja Malminkaaren turvallisuusriskeistä on perusteltu. Risteyksessä on sattunut viimeisen vuosikymmenen aikana 21 tilastoitua liikenneonnettomuutta, joista seitsemän on johtanut henkilövahinkoihin. Lähes kaikissa tapauksissa loukkaantunut on ollut joko pyöräilijä tai moottoripyöräilijä.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 12.6.2018 Suurmetsäntien katusuunnitelman välillä Tapanilankaari–Malminkaari (piirustus 30884/2) osana Fallkullan kiilan alueen asemakaavan mukaisia katusuunnitelmia. Suunnitelman mukaan Suurmetsäntien eteläpuolelle rakennetaan uusi jalkakäytävä ja pyörätie. Malminkaaren liittymään tehdään suoja- ja saarekejärjestelyjä, jotka parantavat liikenneturvallisuutta. Muita toimenpiteitä Suurmetsäntien ja Malminkaaren liittymään ei toistaiseksi ole suunnitteilla.



14.01.2019

Alueen katuverkkoa tullaan tarkastelemaan laajemmin ja perusteellisesti Malmin lentokenttäalueen suunnittelun edetessä. Malmin lentokentän kaavarunkosuunnitelmissa Suurmetsäntien ja Malminkaaren linjaukset muuttuvat niin, että nykyinen risteys siirtyy merkittävästi nykyisestä sijainnistaan.

Suurmetsäntien ja Malminkaaren liittymään suunniteltiin liikenneympyrä osana Tapanilankaaren ja Suurmetsäntien liikennesuunnitelmaa (piirustus 5392-1), joka hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 6.10.2005. Vuonna 2012 liikenneympyräsuunnitelmaan kohdistui uusi valtuustoaloite ja kaupunkisuunnittelulautakunta lausui 14.08.2012, että investointiohjelmaehdotuksessa liikenneympyrä on aikataulutettu rakennettavaksi vuonna 2013. Liikenneympyrän rakentamista jouduttiin kuitenkin edelleen lykkäämään talousarviossa liikennejärjestelyihin osoitettujen määrärahojen niukkuuden vuoksi. Vuodesta 2015 lähtien liikenneympyrä ei enää ole ollut mukana investointiohjelmassa, koska koko laajemman alueen katuverkko on muuttumassa.

Suurmetsäntien nopeusrajoitus tullaan keväällä 2019 laskemaan nykyisestä 60 km/h:sta 50 km/h:iin kaupunginhallituksen 9.4.2018 tekemän päätöksen mukaisesti. Alhaisempi nopeusrajoitus lisää kyseisen liittymän liikenneturvallisuutta ja samalla hieman helpottaa Suurmetsäntielle liittymistä Malminkaaren suunnasta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Juha Ruonala, liikenneinsinööri: 310 37416
juha.ruonala(a)hel.fi



14.01.2019

Asia/6

§ 18

V 13.2.2019, Valtuutettu Alviina Alametsän aloite tiemelun torjunnasta

HEL 2018-009110 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Otso Kivekkään ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo valtuutettu Alviina Alametsän aloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijän perustelut

Valtuutettu Alviina Alametsä ja 15 muuta valtuutettua esittävät aloitteessaan, että pääkaupunkiseudun kunnat, Ely-keskus, liikennevirasto ja muut tahot luovat yhdessä tiemelun torjuntaohjelman toimenpiteiden ja aikatauluineen.

Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n 2 momentin mukaan kaupunginhallitus esittää valtuuston käsiteltäväksi aloitteen, jonka on allekirjoittanut vähintään 15 valtuutettua.

Kaupunginhallitus viittaa saatuihin lausuntoihin ja toteaa, että Helsinki on laatinut meluselvitykset vuosina 2007, 2012 ja 2017. Vuonna 2017 meluselvitys tehtiin yhteistyössä Espoon, Vantaan, Kauniaisten ja Liikenneviraston kanssa.

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



14.01.2019

Vuosien 2013–2017 meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa tehtiin tarkastelu pahimmin melulle altistuvista kadunvarsien asuinalueiden ja virkistysalueiden kohteista ja niiden meluntorjuntakeinoista. Priorisoiduista kohteista on toteutettu Tapaninvainion melueste Kirkonkyläntiellä ja Herttoniemen melueste Itäväylällä.

Meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa 2018-2022 on esitetty 53 toimenpidettä vastuutahoineen ja toteutusaikatauluineen. Toimenpiteistä 15 on merkitty meluntorjunnan kärkitoimenpiteiksi. Talousarviossa 2018 ja taloussuunnitelmassa 2019-2021 melusteiden rakentamiseen on varattu noin 1 milj. euroa/vuosi. Melusteiden rakentamista lähivuosina on esitetty Vanhalle Porvoontielle ja Suutarilantielle.

Talousarviossa varaudutaan myös valtion kanssa tehtäviin yhteishankkeisiin, joihin sisältyy pääväylien meluntorjuntatoimenpiteitä. Vuosien 2008-2018 välillä toteutuneet maanteiden melusteet ovat Turunväylä/Munkkiniemi, Kehä I/Kivikko sekä Kehä I/Sepänmäki (osittain kesken). Liikenneviraston meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa Helsingin alueella on kuusi vielä toteuttamatonta priorisoitua melustekohdetta. Yhteishankkeina toteutettavien melusteiden rakentamista on hidastanut valtion rahoituksen niukkuus.

HLJ 2011 -suunnitelman mukaisina ns. KUHA-hankkeina (pienet kustannustehokkaat hankkeet) on toteutettu Porvoonväylän meluvalli Jakomäen kohdalla ja Kehä I:n meluvalli Sepänmäen kohdalla.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Valtuutettu Alviina Alametsän aloite

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 06.11.2018 § 550

HEL 2018-009110 T 00 00 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



14.01.2019

Asia/6

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Yleistä

Melu vaikuttaa useiden asuin- ja virkistysalueiden viihtyisyyteen ja laatuun. Jatkuvalta altistumisella melulle on haitallisia terveysvaikutuksia, kuten uni-, oppimis- ja keskittymisvaikeuksia. Melu aiheuttaa välillisesti suuria kustannuksia. Meluhaittojen ennaltaehkäisy ja olemassa oleviin meluongelmiin puuttuminen kunnianhimoisemmin on tärkeää kaupunkilaisten terveyden, kaupungin viihtyisyyden sekä kaupungin talouden kannalta.

Helsinki on laatinut EU:n ympäristömeludirektiivin (Ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin, 2002/49/EY) mukaiset meluselvitykset vuosina 2007, 2012 ja 2017. Vuonna 2017 tehty meluselvitys oli osa pääkaupunkiseudun meluselvitystä ja se tehtiin yhteistyössä muiden pääkaupunkiseudun kaupunkien Espoo, Vantaa, Kauniainen) sekä Liikenneviraston kanssa, joka vastaa maanteiden meluselvityksistä. Meluselvityksen perusteella kaupungit laativat omat meluntorjunnan toimintasuunnitelmansa ja Liikennevirasto kansallisen toimintasuunnitelman maanteille ja rautateille. Helsingin meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa käsiteltäviä melulähteitä ovat pää- ja kokoojakatujen liikenne sekä raitio- ja metroliikenne.

Vuonna 2017 laadittu meluntorjunnan toimintasuunnitelma pohjautuu vuonna 2013 laadittuun toimintasuunnitelman tarkistukseen ja uuteen vuonna 2017 valmistuneeseen meluselvitykseen. Meluntorjunnan toimintasuunnitelmalla pyritään vähentämään melua ja sen vaikutuksia, sekä ehkäisemään melun lisääntymistä hiljaisilla alueilla. Meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa on esitetty yksityiskohtaiset toimenpiteet, joilla meluhaittoja vähennetään Helsingissä.

Meluntorjunnan toimenpiteet suunnitelmakaudella 2018–2022 jakautuvat kolmeen teemakokonaisuuteen: suunnitteluun ja ohjaukseen, melulähteeseen vaikuttamiseen sekä rakenteelliseen meluntorjuntaan. Näiden alla on 14 toimenpidekorttia eri teemoista, joihin on kirjattu yhteensä 53 konkreettista toimenpidettä vastuutahoineen ja toteutusaikatauluineen. Toimenpiteistä 15 on merkitty meluntorjunnan kärkitoimenpiteiksi. Näiden vaikuttavuus on katsottu merkittäväksi ja toteutettavuus hyväksi.

Melun aiheuttamien ongelmien ennaltaehkäisy melulähteisiin vaikuttamalla on ensisijainen ja vaikuttavin meluntorjuntakeino. Tässä avainasemassa ovat ratkaisut, joita tehdään maankäytön ja liikenteen suunnit-



telussa. Helsinki on kaupunkistrategiassaan sitoutunut edistämään kestävästä liikkumisesta, mikä tukee tavoitteita parantaa ilmanlaatua ja edistää ilmastonsuojelua Helsingissä. Kestävästä liikkumisesta edistävillä toimenpiteillä parannetaan myös liikennemelutilannetta. Helsingissä myös melualueille joudutaan rakentamaan, jolloin erityistä huomiota tulee kiinnittää asuntojen sisätilojen sekä piha- ja oleskelualueiden meluntorjuntaan.

Ennaltaehkäisyn lisäksi tarvitaan melutasojen alentamiseen liittyviä toimia. Näitä ovat esimerkiksi melua vaimentavat päällysteet, nopeusrajoitusten alentaminen ja nastarenkaiden käytön vähentäminen. Monilla etenkin melupäästöä pienentävillä toimenpiteillä on positiivisia vaikutuksia myös ilmanlaatuun, ilmastoon ja liikenneturvallisuuteen. Meluesteitä tarvitaan meluisimmissa kohteissa, joissa ei muilla toimin voida saavuttaa riittävää vaikuttavuutta.

Helsingissä on asetettu pitkän aikavälin tavoitteita meluntorjunnalle sekä kaupungin ympäristöpolitiikassa että aiemmissa meluntorjunnan toimintasuunnitelmissa. Tavoitteisiin kuuluu suojata ensisijaisesti voimakkaan melun alueilla asuvia, kohdistaa torjuntatoimet alueille, joilla altistujia on paljon, sekä suojata asukkaita varmistamalla asuntojen sisämelutasojen pysyminen alle ohjearvotasojen. Lisäksi tavoitteena on säilyttää suhteellisen hiljaisia alueita ja turvata virkistysalueiden alhaisia melutasoja kaupunkilaisten fyysisen ja psyykkisen terveyden ja alueiden viihtyisyyden ja laadun varmistamiseksi. Tavoitteena on alentaa melutasoja asumisen lisäksi herkissä kohteissa, kuten päiväkodeissa ja kouluissa. Näiden toteuttamiseen tarvitaan laajaa meluntorjunnan keinovalikoimaa ja meluntorjunnan huomioimista alueidenkäytön suunnittelussa.

Meluntorjunnan toimintasuunnitelmaa on yhteisvalmisteltu kaupungin sisällä ja vuorovaikutteisesti kaupunkilaisten kanssa. Helsingin kaupungin ilmansuojelu- ja meluntorjuntatyöryhmä seuraa meluselvitusten ja meluntorjunnan toimintasuunnitelmien toteutumista. Työryhmään kuuluu jäseniä kaikista meluntorjunnan ja ilmansuojelun kannalta keskeisistä kaupungin palveluista ja organisaatioista sekä Starasta, Helen Oy:stä, Helsingin Satama Oy:stä, HKL:stä ja HSL:stä.

Melusteiden toteuttaminen

Helsinki on priorisoinut melusteiden toteuttamisjärjestyksen meluselvituksen perusteella. Vuosien 2013–2017 meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa tehtiin ns. hot-spot-tarkastelu pahimmin melulle altistuvista kohteista ja niiden meluntorjuntakeinoista. Kohteina olivat kadun varsien asuinalueet ja virkistysalueet. Toteutettavat melusteet, sekä niiden toteuttamisaikataulu on esitetty liikenneinvestointien talousarvioesi-



tyksessä. Talousarvioesityksessä on varauduttu myös valtion kanssa tehtäviin yhteishankkeisiin, joihin sisältyy pääväylien meluntorjuntatoimenpiteitä. Näiden yhteishankkeiden toteutuminen on kuitenkin jäänyt vajavaiseksi, koska valtiolla ei ole ollut osoittaa hankkeille rahoitusta.

Myös kaupungin omien meluestekohteiden toteuttaminen on ollut hidasta, johtuen mm. siihen osoitettujen määrärahojen niukkuudesta. Vuonna 2013 priorisoiduista kohteista on toteutettu tähän mennessä määrärahojen puitteissa vain kaksi: Tapaninvainion meluste Kirkonkyläntiellä ja Herttoniemen meluste Itäväylällä, joka valmistunee vuoden 2018 aikana.

Kaupungin 10 vuoden investointiohjelmassa on esitetty melusteiden rakentamista lähivuosina Vanhalle Porvoontielle, Suutarilantielle ja Tapaninkyläntielle. Investointiohjelmassa 2017-2026 melusteiden rakentamiseen on alustavasti varattu vuosittain 0,5-3 miljoonaa euroa (keskimäärin 1,5 miljoonaa euroa / vuosi). Melusteiden kustannusarviot vaihtelevat 0,7-3,3 miljoonan välillä. Niiden osuus liikenne- ja katusuunnittelupalvelun talousarvioehdotuksen kokonaisbudjetista on noin 2 %.

Liikenneviraston meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa Helsingin alueella on kuusi vielä toteuttamatonta priorisoitua melustekohdetta. Vuosien 2008-2018 välillä toteutuneet maanteiden melusteet ovat Turunväylä/Munkkiniemi, Kehä I / Kivikko sekä Kehä I / Sepänmäki (osittain kesken). Lisäksi Kehä I:n parannustoimenpiteiden aikana välillä Espoon raja Hämeenlinnanväylä paranneltiin ja toteutettiin melusteita.

HLJ 2011 –suunnitelmassa metropolialueen liikenneinfrastruktuurin pienet kustannustehokkaat hankkeet koottiin yhdeksi kärkihankkeeksi, josta käytettiin nimitystä KUHA. Ohjelmaan sisältyneiden hankkeiden toteutusvalmiutta on seurattu ja toimintaympäristön muuttuessa syntyneisiin tarpeisiin on pyritty reagoimaan ja ohjelmaa tarkistamaan. Helsingin KUHA-hankkeina on ollut myös melusteita, joista ovat toteutuneet ainakin Porvoonväylän meluvalli Jakomäen kohdalla ja Kehä I:n meluvalli Sepänmäen kohdalla. KUHA-hankkeiden jatkosta ei ole vielä päätetty, mutta sen jatkamisen tarpeellisuudesta on yhteisymmärrys toimijoiden kesken. Tätä kautta myös Helsingin on mahdollista edistää maanteiden meluntorjuntatoimia alueellaan ja seudullisesti.

Pääkaupunkiseudun kunnilla on voimassa olevat meluntorjuntasuunnitelmat. Suunnitelmissa on huomioitu kaupunkien erityispiirteet ja niille ominaiset meluntorjunnan haasteet. Omia meluntorjuntasuunnitelmia on mahdollista toteuttaa joustavasti ja tehokkaasti. Seudullisen meluntorjuntasuunnitelman toteutumiseksi sille tulisi osoittaa valtion suunnalta sitova investointibudjetti. Tämän aikaansaaminen on todennäköisesti



14.01.2019

erittäin haastavaa, koska valtion investointiraha Liikenneviraston meluntorjunnan toimintasuunnitelman mukaisesti pääkaupunkiseudun melusteisiin on ollut vähäistä. Helsingin ja muiden pääkaupunkiseudun kuntien tuleekin pyrkiä vähentämään liikennemeluhaittoja omien meluntorjuntasuunnitelmien avulla sekä edistämällä kestävästä liikkumisesta kaupungeissa ja seudulla. Olemassa olevien meluntorjunnan toimintasuunnitelmien toteuttamiseen tulisi ohjata huomattavasti nykyistä enemmän rahoitusta erityisesti valtion, mutta myös kaupungin taholta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Jari Rantsi, liikenneinsinööri: 310 37215
jari.rantsi(a)hel.fi
Jenni Kuja-Aro, Ympäristötarkastaja, puhelin: 040 5556923
jenni.kuja-aro(a)hel.fi
Anne Leppänen, Projektiasiantuntija, puhelin: 040 5224053
anne.m.leppanen(a)hel.fi



§ 19

V 13.2.2019, Valtuutettu Björn Månssonin aloite museoraitiovaununlinjan perustamisesta

HEL 2018-009595 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo valtuutettu Björn Månssonin aloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Valtuutettu Björn Månssonin aloite

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Björn Månsson ja 15 muuta valtuutettua esittävät aloitteessaan, että kaupunki perustaa museoraitiovaununlinjan liikennöimään esim. Kaupatorin ja Linjojen välillä.

Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n 2 momentin mukaan kaupunginhallitus esittää valtuuston käsiteltäväksi aloitteen, jonka on allekirjoittanut vähintään 15 valtuutettua.

Kaupunginhallitus viittaa saatuihin lausuntoihin ja toteaa, että museoliikenteen aloittaminen ei tällä hetkellä ole mahdollista. Museoliikenne veisi HKL:ltä runsaasti kuljettaja-, huolto- ja säilytysresursseja, joita tarvitaan normaalin linjaliikenteen operointiin.

Kaupunki on käynnistänyt selvityksen siitä, miten nykyistä Ratikkamuseota voitaisiin kehittää kaupunkiliikennemuseoksi sekä museoliiken-



nettä järjestää tulevaisuudessa. Selvitystyö tehdään kulttuuri- ja vapaa-ajan toimialan johdolla yhteistyössä HKL:n sekä kaupungin ulkopuolisten tahojen, mm. Stadin Ratikat Oy:n kanssa.

HKL on vuoden 2018 lopulla luovuttanut muutamia vanhoja raitiovaunuja määräaikaisesti uusiokäyttöön eri toimijoille kaupunkikulttuuria tukeviin tarkoituksiin. Osa käytöstä poistettavista vaunuista on tarvittaessa kunnostettavissa museoliikenteen tarpeisiin, mikäli edellä mainitun selvityksen perusteella kaupunki päättää jossain vaiheessa perustaa museoraitiovaunulinjan.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Valtuutettu Björn Månssonin aloite

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta 18.12.2018 § 237

HEL 2018-009595 T 00 00 03

Lausunto

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta antoi asiasta seuraavan lausunnon:

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta yhtyy Liikennelaitoksen johtokunnan 8.11.2018 antamaan lausuntoon ja toteaa, että tällä hetkellä valmiuksia aloittaa ns. museoliikennettä ei ole. Museoliikenteen järjestämismahdollisuuksia on syytä kuitenkin tulevaisuudessa tutkia, koska liikennöivät museovaunut rikastuttavat monin tavoin kaupunkielämää. Raitiovaunut ovat yksi Helsingin symboleista, yhtä olennainen osa Helsingin kaupunkikuvaa kuin Tuomiokirkko tai Havis Amandan patsas – Helsinkiä on vaikea kuvitella ilman raitiovaunuja. Museovaunujen liikennöinnistä on saatu maistiaisia jo, kun HKL:n kanssa yhteistyössä toimiva Stadin Ratikat Oy on kunnostanut liikenteeseen museovaunuja sekä vuokrannut niitä erilaisiin yksityistapahtumiin ja yleisöajeluihin.



Kaupunki on juuri käynnistämässä KUVA-toimialan vetämänä selvitystä siitä, miten tulevaisuudessa, 2020-2030-luvulla, voitaisiin ratkaista sekä nykyisen Ratikkamuseon kehittäminen kaupunkiliikennemuseoksi että museoliikenne HKL:n tai Stadin Ratikoiden kalustolla ja lisäksi kaupunginmuseon kokoelmissa olevien raitiovaunujen ja muiden ajoneuvojen sekä liikenne-esineistön säilyttämisen ja hoidon kysymykset.

HKL:n 1930-luvulta lähtien kartuttama kokoelma siirtyi vuonna 1993 kaupunginmuseolle. Aikaisemmin Vallilan varikolla toiminut raitioliikennemuseo avattiin tuolloin uudistettuna Töölön raitiovaunuhalleilla osana Helsingin kaupunginmuseota. Kaupunginmuseon kokoelmissa on kaikkiaan 14 raitiovaunua, kolme linja-autoa ja kaksi johdinautoa sekä merkittävä määrä joukko- ja kaupunkiliikenteestä kertovaa aineistoa, tuoreimpana hankintana uusin kaupunkipyörä eli ns. Alepa-pyörä. Kokoelmien raitiovaunuista kuusi keskeisintä on tällä hetkellä Töölössä sijaitsevassa elämyksellisessä Ratikkamuseossa, jossa museovieraiden on mahdollista päästä myös kolmen vanhan vaunun sisälle kokemaan niiden ainutlaatuinen tunnelma. Kaupunginmuseolla ei ole mahdollisuutta pitää kokoelmiin kuuluvia raitiovaunuja ajokuntoisina. Museoliikenteen järjestäminen edellyttää huomattavasti vaunujen museointia laajempia huolto-, kuljettaja- ja varikkoresursseja.

Lautakunta pitää tärkeänä, että jatkossa etsitään yhteistyössä HKL:n, Stadin ratikoiden ja kaupunkiympäristön toimialan kanssa toimintamallia, jossa museoraitiovaunulinja voitaisiin toteuttaa esimerkiksi uuden koko kaupunkiliikenteestä kertovan museon yhteydessä. Selvityksessä tulee ottaa huomioon HKL:n muutoksessa olevien varikkojen tarjoamat mahdollisuudet. Lisäksi lautakunta toteaa, että julkiseen liikenteen historia kuuluu lisäksi Helsingin kaupunginmuseon valtakunnalliseen kulttuuriperinnön tallennusvastuualueeseen, josta tulee huolehtia. Kyse on monipuolisesta ja elävästä osasta koko pääkaupungin ja Suomen tarinaa.

Esittelijä

kulttuurijohtaja
Tuula Haavisto

Lisätiedot

Tiina Merisalo, museonjohtaja, puhelin: 310 36485
tiina.merisalo(a)hel.fi

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 08.11.2018 § 154

HEL 2018-009595 T 00 00 03

Lausunto



Liikenneliikelaitoksen johtokunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon koskien valtuutettu Björn Månssonin aloitetta perustaa museoraitiovaunulinja liikennöimään esimerkiksi Kauppatorin ja Linjojen välillä.

HKL näkee, että tällä hetkellä valmiuksia aloittaa museoliikennettä ei ole. HKL on ainoa raitioliikenteen liikenneluvan haltija, ja museoliikenne veisi runsaasti sekä kuljettaja-, huolto- että säilytysresursseja, mikä olisi pois linjaliikenteen operoinnista.

Aloitteessa esitetyn mukaisesti museoliikenteen järjestämismahdollisuuksia tulevaisuudessa on kuitenkin syytä tutkia. Helsingin kaupunki onkin jo käynnistänyt Kulttuuri- ja vapaa-ajan toimialan vetämän hankkeen, jossa selvitetään asiaa. Mikäli raitiovaunujen museointia tai museoliikenteen järjestämistä tullaan edistämään, tulee Helsingin kaupungilla olla valmius tukea hanketta taloudellisesti.

Valtuustoaloitteessa viitataan HKL:n tekemään päätökseen luovuttaa vanhoja, liikennekäytöstä poistettuja raitiovaunuja uusiokäyttöön hakeusten perusteella sekä päätökseen luopua tulevaisuudessa Vallilan ja myöhemmin Töölön varikoista varikoiden uudistamisen yhteydessä.

HKL:n luovuttamat vanhat raitiovaunut eivät pääsääntöisesti enää sovellu liikennekäyttöön, mikä on yksi syy vaunuista luopumiseen. Osa vaunuista on kuitenkin kunnostettavissa tarvittaessa juuri museoliikenteen tarpeisiin. Tämä on luovuttamisen yhteydessä huomioitu niin, että osa vaunuista tullaan luovuttamaan vastaanottajille määräaikaisesti, mikäli Helsingin kaupunki tulevaisuudessa haluaa aloittaa museoliikenteen tai perustaa nykyistä laajemman raitiovaunumuseon esimerkiksi jommallekummalle käytöstä poistuvalla raitiovaunuvarikolle.

Utlåtande om Björn Månssons och 15 andra undertecknades initiativ till att inrätta en museispårvagnslinje till exempel mellan Salutorget och Linjerna

Direktionen för Helsingfors affärsverk trafikverket beslutar ge stadsstyrelsen följande utlåtande angående fullmäktigeledamoten Björn Månssons initiativ till att inrätta en museispårvagnslinje som skulle trafikera till exempel mellan Salutorget och Linjerna.

HST anser att det för närvarande inte föreligger förutsättningar för att inleda museitrafik. HST är det enda som innehar ett trafikillstånd till spårvägstrafik, och museitrafiken skulle sluka mycket förar-, service- och förvaringsresurser från bedrivandet av linjetrafiken.



14.01.2019

I enlighet med det som föreslås i initiativet är det dock skäl att undersöka möjligheterna till museitrafik i framtiden. Helsingfors stad har redan inlett ett projekt där frågan utreds. Projektet leds av Kultur- och fritidssektorn. Om deponering av spårvagnar på museum eller ordnande av museitrafik ska främjas, ska Helsingfors stad ha beredskap att ekonomiskt stödja projektet.

I fullmäktigeinitiativet hänvisas till HST:s beslut att överlåta gamla, avställda spårvagnar för återanvändning utifrån ansökningar samt beslutet att i framtiden avstå från depåerna i Vallgård och senare i Tölö i samband med att depåerna förnyas.

De gamla spårvagnar som HST överlåtit lämpar sig i regel inte längre för att användas i trafiken, vilket är en av orsakerna till att man avstått från dem. En del vagnar kan emellertid vid behov sättas i stånd för just museitrafikens behov. Detta har beaktats i samband med överlåtelsen så att man kommer att överlåta en del vagnar till mottagarna för en viss tid, ifall Helsingfors stad i framtiden vill inleda museitrafik eller grunda ett större spårvagnsmuseum än det nuvarande till exempel på någondera av de depåer som tas ur bruk.

Esittelijä

yksikön johtaja
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Elina Norrena, palvelukehitys- ja viestintäpäällikkö, puhelin: 310 35104
elina.norrena(a)hel.fi



14.01.2019

Asia/7

§ 19

V 13.2.2019, Den av ledamoten Björn Månsson väckta motionen om en museispårvagnslinje

HEL 2018-009595 T 00 00 03

Beslut

Stadsstyrelsen föreslog stadsfullmäktige följande:

Stadsfullmäktige betraktar den av ledamoten Björn Månsson väckta motionen som slutbehandlad.

Föredragande

kanslichef
Sami Sarvilinna

Upplysningar

Kristiina Matikainen, stadssekreterare, telefon: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Bilagor

1 Motion av ledamoten Björn Månsson

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Björn Månsson och 15 andra ledamöter föreslår i sin motion att staden inrättar en museispårvagnslinje för att trafikera till exempel på rutten Salutorget–Linjerna.

Enligt 30 kap. 11 § 2 mom. i förvaltningsstadgan ska stadsstyrelsen förelägga fullmäktige en motion som undertecknats av minst 15 ledamöter.

Stadsstyrelsen hänvisar till givna utlåtanden och konstaterar att det för tillfället inte är möjligt att inleda museitrafik. Museitrafik skulle ta upp mycket av HST:s förar-, underhålls- och förvaringskapacitet, som behövs för att hålla igång den normala linjetrafiken.

Staden har börjat utreda hur det nuvarande Spåramuseet skulle kunna utvecklas till ett museum för stadstrafik och hur museitrafik skulle kun-



14.01.2019

na ordnas i framtiden. Utredningsarbetet görs under ledning av kultur- och fritidssektorn i samarbete med HST och utomstående parter i staden, bland annat Oy Stadin Ratikat Ab.

HST har i slutet av år 2018 överlåtit ett antal gamla spårvagnar för viss tid till olika aktörer, så att dessa ska kunna återanvända vagnarna på ett sätt som stöder stadskulturen. En del av de vagnar som tas ur trafik kan vid behov iståndsättas för användning i museitrafik, ifall staden på basis av ovan nämnda utredningar senare fattar beslut om att inrätta en museispårvagnslinje.

Föredragande

kanslichef
Sami Sarvilinna

Upplysningar

Kristiina Matikainen, stadssekreterare, telefon: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Bilagor

1 Motion av ledamoten Björn Månsson

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutshistoria

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta 18.12.2018 § 237

HEL 2018-009595 T 00 00 03

Lausunto

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta antoi asiasta seuraavan lausunnon:

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta yhtyy Liikennelaitoksen johtokunnan 8.11.2018 antamaan lausuntoon ja toteaa, että tällä hetkellä valmiuksia aloittaa ns. museoliikennettä ei ole. Museoliikenteen järjestämismahdollisuuksia on syytä kuitenkin tulevaisuudessa tutkia, koska liikennöivät museovaunut rikastuttavat monin tavoin kaupunkielämää. Raitiovaunut ovat yksi Helsingin symboleista, yhtä olennainen osa Helsingin kaupunkikuvaa kuin Tuomiokirkko tai Havis Amandan patsas – Helsinkiä on vaikea kuvitella ilman raitiovaunuja. Museovaunujen liikennöinnistä on saatu maistiaisja jo, kun HKL:n kanssa yhteistyössä toimiva Stadin Ratikat Oy on kunnostanut liikenteeseen museovaunuja sekä vuokrannut niitä erilaisiin yksityistapahtumiin ja yleisöajeluihin.



Kaupunki on juuri käynnistämässä KUVA-toimialan vetämänä selvitystä siitä, miten tulevaisuudessa, 2020-2030-luvulla, voitaisiin ratkaista sekä nykyisen Ratikkamuseon kehittämisen kaupunkiliikennemuseoksi että museoliikenne HKL:n tai Stadin Ratikoiden kalustolla ja lisäksi kaupunginmuseon kokoelmissa olevien raitiovaunujen ja muiden ajoneuvojen sekä liikenne-esineistön säilyttämisen ja hoidon kysymykset.

HKL:n 1930-luvulta lähtien kartuttama kokoelma siirtyi vuonna 1993 kaupunginmuseolle. Aikaisemmin Vallilan varikolla toiminut raitioliikennemuseo avattiin tuolloin uudistettuna Töölön raitiovaunuhalleilla osana Helsingin kaupunginmuseota. Kaupunginmuseon kokoelmissa on kaikkiaan 14 raitiovaunua, kolme linja-autoa ja kaksi johdinautoa sekä merkittävä määrä joukko- ja kaupunkiliikenteestä kertovaa aineistoa, tuoreimpana hankintana uusin kaupunkipyörä eli ns. Alepa-pyörä. Kokoelmien raitiovaunuista kuusi keskeisintä on tällä hetkellä Töölössä sijaitsevassa elämyksellisessä Ratikkamuseossa, jossa museovieraiden on mahdollista päästä myös kolmen vanhan vaunun sisälle kokemaan niiden ainutlaatuinen tunnelma. Kaupunginmuseolla ei ole mahdollisuutta pitää kokoelmiin kuuluvia raitiovaunuja ajokuntoisina. Museoliikenteen järjestäminen edellyttää huomattavasti vaunujen museointia laajempia huolto-, kuljettaja- ja varikkoresursseja.

Lautakunta pitää tärkeänä, että jatkossa etsitään yhteistyössä HKL:n, Stadin ratikoiden ja kaupunkiympäristön toimialan kanssa toimintamallia, jossa museoraitiovaunulinja voitaisiin toteuttaa esimerkiksi uuden koko kaupunkiliikenteestä kertovan museon yhteydessä. Selvityksessä tulee ottaa huomioon HKL:n muutoksessa olevien varikkojen tarjoamat mahdollisuudet. Lisäksi lautakunta toteaa, että julkiseen liikenteen historia kuuluu lisäksi Helsingin kaupunginmuseon valtakunnalliseen kulttuuriperinnön tallennusvastuualueeseen, josta tulee huolehtia. Kyse on monipuolisesta ja elävästä osasta koko pääkaupungin ja Suomen tarinaa.

Esittelijä

kulttuurijohtaja
Tuula Haavisto

Lisätiedot

Tiina Merisalo, museonjohtaja, puhelin: 310 36485
tiina.merisalo(a)hel.fi

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 08.11.2018 § 154

HEL 2018-009595 T 00 00 03

Lausunto



Liikenneliikelaitoksen johtokunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon koskien valtuutettu Björn Månssonin aloitetta perustaa museoraitiovaunulinja liikennöimään esimerkiksi Kauppatorin ja Linjojen välillä.

HKL näkee, että tällä hetkellä valmiuksia aloittaa museoliikennettä ei ole. HKL on ainoa raitioliikenteen liikenneluvan haltija, ja museoliikenne veisi runsaasti sekä kuljettaja-, huolto- että säilytysresursseja, mikä olisi pois linjaliikenteen operoinnista.

Aloitteessa esitetyn mukaisesti museoliikenteen järjestämismahdollisuuksia tulevaisuudessa on kuitenkin syytä tutkia. Helsingin kaupunki onkin jo käynnistänyt Kulttuuri- ja vapaa-ajan toimialan vetämän hankkeen, jossa selvitetään asiaa. Mikäli raitiovaunujen museointia tai museoliikenteen järjestämistä tullaan edistämään, tulee Helsingin kaupungilla olla valmius tukea hanketta taloudellisesti.

Valtuustoaloitteessa viitataan HKL:n tekemään päätökseen luovuttaa vanhoja, liikennekäytöstä poistettuja raitiovaunuja uusiokäyttöön hakeusten perusteella sekä päätökseen luopua tulevaisuudessa Vallilan ja myöhemmin Töölön varikoista varikoiden uudistamisen yhteydessä.

HKL:n luovuttamat vanhat raitiovaunut eivät pääsääntöisesti enää sovellu liikennekäyttöön, mikä on yksi syy vaunuista luopumiseen. Osa vaunuista on kuitenkin kunnostettavissa tarvittaessa juuri museoliikenteen tarpeisiin. Tämä on luovuttamisen yhteydessä huomioitu niin, että osa vaunuista tullaan luovuttamaan vastaanottajille määräaikaisesti, mikäli Helsingin kaupunki tulevaisuudessa haluaa aloittaa museoliikenteen tai perustaa nykyistä laajemman raitiovaunumuseon esimerkiksi jommallekummalle käytöstä poistuvalla raitiovaunuvarikolle.

Utlåtande om Björn Månssons och 15 andra undertecknades initiativ till att inrätta en museispårvagnslinje till exempel mellan Salutorget och Linjerna

Direktionen för Helsingfors affärsverk trafikverket beslutar ge stadsstyrelsen följande utlåtande angående fullmäktigeledamoten Björn Månssons initiativ till att inrätta en museispårvagnslinje som skulle trafikera till exempel mellan Salutorget och Linjerna.

HST anser att det för närvarande inte föreligger förutsättningar för att inleda museitrafik. HST är det enda som innehar ett trafikillstånd till spårvägstrafik, och museitrafiken skulle sluka mycket förar-, service- och förvaringsresurser från bedrivandet av linjetrafiken.



14.01.2019

I enlighet med det som föreslås i initiativet är det dock skäl att undersöka möjligheterna till museitrafik i framtiden. Helsingfors stad har redan inlett ett projekt där frågan utreds. Projektet leds av Kultur- och fritidssektorn. Om deponering av spårvagnar på museum eller ordnande av museitrafik ska främjas, ska Helsingfors stad ha beredskap att ekonomiskt stödja projektet.

I fullmäktigeinitiativet hänvisas till HST:s beslut att överlåta gamla, avställda spårvagnar för återanvändning utifrån ansökningar samt beslutet att i framtiden avstå från depåerna i Vallgård och senare i Tölö i samband med att depåerna förnyas.

De gamla spårvagnar som HST överlåtit lämpar sig i regel inte längre för att användas i trafiken, vilket är en av orsakerna till att man avstått från dem. En del vagnar kan emellertid vid behov sättas i stånd för just museitrafikens behov. Detta har beaktats i samband med överlåtelsen så att man kommer att överlåta en del vagnar till mottagarna för en viss tid, ifall Helsingfors stad i framtiden vill inleda museitrafik eller grunda ett större spårvagnsmuseum än det nuvarande till exempel på någondera av de depåer som tas ur bruk.

Esittelijä

yksikön johtaja
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Elina Norrena, palvelukehitys- ja viestintäpäällikkö, puhelin: 310 35104
elina.norrena(a)hel.fi



§ 20

V 13.2.2019, Valtuutettu Kaisa Hernbergin aloite Arabian rantapuiston kehittämisestä

HEL 2018-010106 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo valtuutettu Kaisa Hernbergin aloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Valtuutettu Kaisa Hernbergin aloite

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kaupunginvaltuutettu Kaisa Hernberg ja 21 muuta valtuutettua esittävät aloitteessaan, että Arabian rantapuiston viihtyisyyttä parannetaan mm. puuistutuksin ja sijoittamalla puistoon penkkejä, grillauspaikka ja koira- puisto sekä aidattu alue pallopeleille.

Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n 2 momentin mukaan kaupunginhallitus esittää valtuuston käsiteltäväksi aloitteen, jonka on allekirjoittanut vähintään 15 valtuutettua.

Kaupunginhallitus viittaa saatuun lausuntoon ja toteaa, että Arabianrannan rantapuisto muodostuu Arabian rantapuistosta ja Toukolan rantapuistosta. Vanhankaupungin aluesuunnitelmassa vuosille 2016–2025 on esitetty Arabianrannan ja Kyläsaaren puistoalueiden hoito- ja kehittämissuunnitelman laatimista. Hoito- ja kehittämissuunnitelman laatimi-



14.01.2019

sen on suunniteltu alkavan vuonna 2019-2020 sen mukaan kuin Kyläsaaren maankäytön suunnittelu ja alueen muut suunnitelmat etenevät.

Rantapuiston suunnittelussa on huomioitava mm. heikot pohjaolosuhteet, haastava merellinen sijainti, ajoittaiset tulvat ja ympäristön kehittyvä maankäyttö.

Laajoihin puu- ja pensasistutuksiin ei ole mahdollista investoida ennen kuin alueen muu suunnittelu etenee. Pöytä- ja penkkiryhmien sekä grillipaikan sijainti ratkaistaan laadittavassa hoito- ja kehittämissuunnitelmassa.

Rantapuiston puolelle perustetun pelinurmen suojaamista hanhien laiduntamiselta on selvitetty. Maisemaniitty on aita tehokkaampi keino rajoittaa hanhien laidunnusta, joten puistossa on lisätty niittynä hoidettavien alueiden määrää. Hoito- ja kehittämissuunnitelmassa tarkastellaan nurmikon korvaamista muulla pelaamiseen sopivalla pinnalla.

Yleisten töiden lautakunnan 11.10.2016 hyväksymän koirapalvelulinjauksen mukaan tavoitteellinen etäisyys lähimpään koira-aitaukseen on enintään kolme kilometriä. Olemassa oleva palveluverkko täyttää tavoitteet koira-aitausten saavutettavuudelle, eikä linjaukseen liittyvässä verkostosuunnitelmassa ole osoitettu Arabianrantaan koira-aitausta. Koirapalvelulinjauksessa esitettiin koira-aitauksen ja koirien uimapaikan sijoittamista Kyläsaaren puolelle, mutta paikan tarkempi selvittäminen on ajankohtaista vasta Kyläsaaren maankäytön suunnittelun edetessä.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Valtuutettu Kaisa Hernbergin aloite

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 04.12.2018 § 621

HEL 2018-010106 T 00 00 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



Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Arabianrannan ja Kyläsaaren viheralueet muodostavat tärkeän rantapuistovyöhykkeen. Puistoja kehitetään monipuolisena, asukkaiden tarpeisiin vastaavana kokonaisuutena.

Arabianrannan rantapuisto muodostuu Arabian rantapuistosta ja Toukolan rantapuistosta, jotka on suunniteltu ja rakennettu vuonna 1997 valmistuneen yleissuunnitelman pohjalta.

Tavoitteena oli luoda yhtenäinen, vetovoimainen ja tilallisesti selkeä rantapuisto. Avoin maisema ja näkymät merelle olivat suunnittelun lähtökohta, minkä takia suurin osa puistosta on niittyä tai nurmikkoa. Puuistutukset on suunniteltu rajaamaan tilaa ja suojaamaan pohjoistuu-
lilta. Niiden tarkan sijoittelun on määrännyt ensisijaisesti näkymien avaaminen korttelialueilta Vanhankaupunginlahdelle.

Käyty vuorovaikutus ja suunnitelmat

Rantapuistosta on käyty vuoropuhelua asukkaiden kanssa muun muassa Arabianranta, Toukola ja Vanhakaupunki demokraattisen päätöksenteon kasvualustana -hankkeen yhteydessä. Sen tuloksena asukasaaraati laati puistosta julkilausuman vuonna 2013. Asukkailta saatu palaute otettiin huomioon Vanhankaupungin aluesuunnitelmassa vuosille 2016–2025. Siinä esitetään Arabianrannan ja Kyläsaaren puistoalueiden hoito- ja kehittämissuunnitelman laatimista alkuperäisen puistosuunnitelman, saadun asukaspalautteen, kehittämissuunnitelman ja tarveselvityksen perusteella.

Aluetta on tarkasteltu muun muassa Kumpulanpuron valuma-alueen hulevesiselvityksen ja -suunnitelman sekä Hermannin rantatien kunnallisteknisen suunnittelun yhteydessä. Kumpulanpuron kehittäminen sekä Kyläsaaren ja Arabianrannan suojeleminen merivesi- ja rankkasadetulvilta edellyttää toimenpiteitä myös alueella. Puistoon on esitetty myös pyöräilyn laatukäytävän rakentamista.

Puiden istutus rantapuistoon

Rantapuiston suunnittelu täytyy tehdä harkiten muun muassa heikkojen pohjaolosuhteiden, kasveille haastavan mereisen sijainnin, ajoittaisten tulvien ja ympäristön kehittyvän maankäytön takia. Esimerkiksi laajoihin puu- ja pensasistutuksiin ei ole mahdollista investoida ennen kuin alueen muu suunnittelu etenee. Puiden istuttamisessa tulee ottaa huo-



mioon maanpinnan painuminen, joka saattaa tulevaisuudessa vaatia täyttöjä puiston alueella.

Pelikenttä

Arabianrannan liikuntapuistossa sijaitsee aidattu liikuntakenttä, minkä lisäksi rantapuiston puolelle perustetulla pelinurmella pelataan. Alue on nurmipintainen, ja hanhet käyttävät sitä ruokailuun. Aitaamisen vaikutusta hanhien käyttäytymiseen tutkittiin Arabian ja Toukolan rantapuistoissa vuosina 2016 ja 2017. Tutkimuksen perusteella hanhien laidunnusta ei voida kokonaan estää niillä alueilla, joilla se häiritsee. Hanhet välttävät laiduntamista aitojen takana, mutta maisemaniitty on aita tehokkaampi keino rajoittaa hanhien laidunnusta. Puistossa on jo lisätty niittynä hoidettavien alueiden määrää.

Heikkojen pohjaolosuhteiden takia puistoon sijoitettavien aitojen ja muiden rakenteiden perustamis- ja kunnossapitokustannukset ovat tavanomaista korkeammat. Kevyetkin rakenteet painuvat 1–2 vuoden aikana, jolloin ne pitää oikaista. Edellä mainituista syistä johtuen pelinurmen aitaaminen ei olisi tarkoituksenmukainen ratkaisu hanhien laiduntamiseen. Hoito- ja kehittämissuunnitelmassa tarkastellaan nurmikον korvaaminen toisella pelaamiseen sopivalla pinnalla.

Kaupunki jatkaa edelleen muiden keinojen selvittämistä hanhien laiduntamisen rajoittamiseksi.

Kalusteet

Pöytä-penkkiryhmien ja grillipaikkojen lisäämistä on esitetty asukasraadın julkilausumassa ja se on kirjattu Vanhankaupungin aluesuunnitelmaan. Hoito- ja kehittämissuunnitelmassa ratkaistaan, minne päin puistoa sijoitetaan pöytä-penkkiryhmiä ja grillipaikka. Sen sijoittaminen tehdään niin, ettei paikasta synny häiriötä.

Koira-aitaukset

Yleisten töiden lautakunta hyväksyi 11.10.2016 koirapalvelulinjauksen, jonka mukaan tavoitteellinen etäisyys lähimpään koira-aitaukseen on enintään kolme kilometriä. Olemassa oleva palveluverkko täyttää tavoitteet koira-aitausten saavutettavuudelle, eikä linjaukseen liittyvässä verkostosuunnitelmassa ole osoitettu Arabianrantaan koira-aitausta. Arabianrannassa kaikista asunnoista on korkeintaan kilometrin etäisyys lähimpään koira-aitaukseen Pornaistenniemelle, Kumpulanlaaksoon tai Vallilanlaaksoon.

Rantapuisto olisi koira-aitauksen sijoittamiselle haastava paikka. Se tulee sijoittaa melun vähentämiseksi riittävän kauas asunnoista lähelle



rantaa, missä se olisi altis tulville. Maanpinnan painumisen takia taas ei voida taata, ettei aidan ja maanpinnan väliin muodostu aukkoja, joista koirat pääsevät karkaamaan.

Koirapalvelulinjauksessa esitettiin koira-aitauksen ja koirien uimapaikan sijoittamista Kyläsaaren puolelle, mutta paikan tarkempi selvittäminen on ajankohtaista vasta Kyläsaaren maankäytön suunnittelun edetessä.

Hoito- ja kehittämissuunnitelman aikataulu

Aloitteessa esitetyt toimenpiteet vaativat suunnittelua ja yhteensovittamista alueen muuhun kehittämiseen. Arabian rantapuiston hoito- ja kehittämissuunnitelman yhteydessä pohditaan puiston tulevaisuutta vuorovaikutuksessa asukkaiden kanssa. Toimintojen, kasvillisuuden ja kalusteiden sijoittaminen suunnitellaan niin, etteivät ne ole esimerkiksi näkymien tai melun takia ristiriidassa asumisen kanssa. Hoito- ja kehittämissuunnitelman laatiminen alkaa näillä näkymin joko ensi tai sitä seuraavana vuonna. Edellä mainitun lisäksi hoito- ja kehittämissuunnitelmaan ja sen aikatauluun vaikuttaa se, miten Kyläsaaren maankäytön suunnittelu ja alueen muut suunnitelmat etenevät.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Inka Lappalainen, aluesuunnittelija: 310 21344
inka.lappalainen(a)hel.fi



14.01.2019

Asia/9

§ 21

V 13.2.2019, Valtuutettu Arja Karhuvaaran aloite kotimaisten marjojen ja hedelmien käytöstä päiväkodeissa ja kouluissa

HEL 2018-006842 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo valtuutettu Arja Karhuvaaran aloitteen loppuun käsittelyksi.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Maria Nyfors, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 21731
maria.nyfors(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuutettu Arja Karhuvaaran aloite

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Valtuutettu Arja Karhuvaara ja 19 muuta valtuutettua esittävät aloitteessaan kotimaisten marjojen ja hedelmien käytön lisäämistä päiväkodeissa ja kouluissa. Aloitteessa esitetään, että kaupunki selvittäisi miten kotimaisia kasviksia ja marjoja voitaisiin turvallisesti lahjoittaa tai ostaa päiväkoteihin ja kouluihin, ja samalla tutkittaisiin jokapäiväisen tuoreparan tarjoamisen kustannusvaikutus.

Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n 2 momentin mukaan kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi aloitteen, jonka on allekirjoittanut vähintään 15 valtuutettua.

Kaupunginhallitus on saanut aloitteen johdosta kasvatus- ja koulutuslautakunnan sekä palvelukeskusliikelaitoksen johtokunnan lausunnot. Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala ja Palvelukeskus järjestävät kou-



lujen ja päiväkotien ruokapalvelut yhteistyössä siten, että toimiala määrittää tilaajana linjaukset ja Palvelukeskus tuottajana tuottaa palvelut.

Kasvatuksen ja koulutuksen toimialan ja Palvelukeskuksen välisissä ruokapalvelusopimuksissa määritellään ruokalistojen ja aterioiden suunnittelun periaatteet, laatu ja sisältö. Palvelukuvauksissa suositellaan Suomessa viljeltyjä tai kasvatettuja raaka-aineita ja niistä valmistettuja tuotteita eli lähiruokaa. Tämä suositus koskee myös juureksia, vihanneksia, hedelmiä ja marjoja. Päiväkotien ja koulujen ruokalista- ja ateriasuunnittelua ohjaavat kansalliset, asiakasryhmäkohtaiset ravitsemussuositukset (mm. Terveyttä ja iloa ruoasta -varhaiskasvatuksen ruokailusuositus, Syödään ja opitaan yhdessä -kouluruokailusuositus ja Suomalaiset ravitsemussuositukset).

Eri asiakasryhmien aterioilla tarjotaan päivittäin vaihtelevasti ja monipuolisesti tuoreita juureksia, vihanneksia, hedelmiä ja marjoja, ja ne ovat ruokailijoiden vapaasti otettavissa. Kasvisten, hedelmien ja marjojen määrälliselle lisäämiselle ei ravitsemussuositukset huomioiden ole tarvetta.

Päiväkodeissa tarjotaan tuoreita kasviksia, hedelmiä ja marjoja useammalla aterialla päivässä. Lounaalla on joka päivä tarjolla salaattia, raastetta tai tuorepala. Sekä aamupalalla että välipalalla tarjotaan tuoreannos vähintään neljä kertaa viikossa. Marjoja tarjotaan eri aterioilla muun muassa kokonaisina, soseutettuna, tuoremarjapuuuroissa ja -kiiseleissä. Koululounaalla salaattipöydässä on tarjolla useampaa tuoretta kasvis- tai hedelmävaihtoehtoa, ja ne ovat ruokailijoiden vapaasti otettavissa. Hedelmiä, marjoja, juureksia ja vihanneksia on tarjolla lounaan lisäksi koululaisten iltapäiväkerhojen välipalalla ja maksullisella välipalalla.

Ruokakasvatukseen kuuluu, että aikuiset ohjaavat ja rohkaisevat lapsia ja nuoria ottamaan päivittäin kaikkia tarjolla olevia aterianosia riittävästi ja lautasmallin mukaisesti. Juurekset, vihannekset ja hedelmät tarjotaan pääsääntöisesti komponentteina ja paloina. Kouluissa ja oppilaitoksissa salaattipöydän valikoima on tarjoilulinjastossa ennen muita aterianosia.

Tarjottavien kasvisten ja marjojen valinnassa huomioidaan sesongit, turvallisuus ja jäljitettävyyys. Lähellä tuotettuja vaihtoehtoja tarjotaan aina kun niiden saatavuus ja hinta sen mahdollistavat. Kasviksia, marjoja ja hedelmiä hankitaan tukkuliikkeiden kautta ja siten turvataan niiden saatavuus, turvallisuus ja hintataso. Osana vastuullisuutta kuljetuksia keskitetään ja siten vähennetään raaka-aineiden toimittamisesta aiheutuvia päästöjä.



14.01.2019

Asia/9

Kasvatus- ja koulutuslautakunta on lausunnossaan suhtautunut myönteisesti kotimaisten kasvien ja marjojen lahjoitus- ja ostopolun selvittämiseen, mutta koska kotipuutarhoista tuotujen marjojen ja hedelmien osalta turvallisuutta tai jäljitettävyyttä ei voida taata, Palvelukeskus pidättäytyy niiden käytöstä. Kouluissa ja päiväkodeissa tarjotaan jo nyt päivittäin vaihtelevasti, monipuolisesti ja ravitsemussuositukset huomioiden riittävästi tuoreita vihanneksia, hedelmiä ja marjoja. Lähellä tuotettuja ja kotimaisia raaka-aineita tarjotaan aina kun se on mahdollista, joten kaupunginhallitus katsoo, ettei aloite anna aiheutta enempään toimenpiteisiin.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Maria Nyfors, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 21731
maria.nyfors(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuutettu Arja Karhuvaaran aloite

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kasvatus- ja koulutuslautakunta 09.10.2018 § 211

HEL 2018-006842 T 00 00 03

Lausunto

Kasvatus- ja koulutuslautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala vastaa opetuksen ja varhaiskasvatuksen järjestämisestä. Palveluntuottaja vastaa ruokapalvelujen tuottamisesta.

Ruokapalvelusopimusten liitteenä olevissa palvelukuvauksissa on määriteltä muun muassa ruokalistojen ja aterioiden suunnittelun periaatteet, laatu ja sisältö. Toimiala vastaa niiden määrittäystä ja niiden taso ylittää suositukset.

Varhaiskasvatuksen ja koulujen ruokalista- ja ateriasuunnittelua ohjaavat myös voimassa olevat asiakasryhmäkohtaiset ravitsemussuositukset.

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



set, kuten Terveyttä ja iloa ruoasta -varhaiskasvatuksen ruokailusuositus (VRN 2018), Syödään ja opitaan yhdessä -kouluruokailusuositus (VRN 2017) ja Suomalaiset ravitsemussuositukset (VRN 2014).

Palvelukuvauksissa todetaan, että suositellaan käytettävän Suomessa viljeltyjä tai kasvatettuja raaka-aineita ja niistä valmistettuja tuotteita eli lähiruokaa. Tämä suositus koskee myös juureksia, vihanneksia, hedelmiä ja marjoja.

Ruokalistojen ja aterioiden suunnittelu tehdään yhteistyössä palveluntuottajien kanssa. Palveluntuottajat vastaavat sopimuksellisten ruokapalvelujen tuottamisesta, elintarvikkeiden hankinnasta, ruoan valmistuksesta sekä tarjoilusta.

Eri asiakasryhmien aterioilla tarjotaan päivittäin vaihtelevasti ja monipuolisesti tuoreita juureksia, vihanneksia, hedelmiä ja marjoja, ja ne ovat ruokailijoiden vapaasti otettavissa. Juurekset, vihannekset ja hedelmät tarjotaan pääsääntöisesti komponentteina ja paloina. Varhaiskasvatuksessa marjoja tarjotaan eri aterioilla muun muassa kokonaisuina, soseutettuna, tuoremarjapuroissa ja -kiisseleissä. Kouluissa hedelmiä, marjoja juureksia ja vihanneksia on tarjolla lounaan lisäksi koululaisten iltapäiväkerhojen välipalalla ja maksullisella välipalalla.

Ruokalistojen ja aterioiden suunnittelu tehdään yhteistyössä palveluntuottajien kanssa. Palveluntuottajat vastaavat sopimuksellisten ruokapalvelujen tuottamisesta, elintarvikkeiden hankinnasta, ruoan valmistuksesta sekä tarjoilusta.

Aterioilla tarjottavien juuresten, hedelmien ja marjojen valinnassa otetaan huomioon sesonginmukaisuus, saatavuus ja hinta siten, että niiden monipuolisuus ja vaihtelevuus toteutuvat päivittäin palvelukuvausten mukaisesti. Kaikkien raaka-aineiden on oltava myös jäljitettäviä ja turvallisia.

Ruokakasvatukseen kuuluu, että aikuiset ohjaavat ja rohkaisevat ruokailussa lapsia ja nuoria ottamaan päivittäin kaikkia tarjolla olevia aterianosia riittävästi ja lautasmallin mukaisesti. Kouluissa ja oppilaitoksissa salaattipöydän monipuolinen valikoima on tarjoilulinjastossa ennen muita aterianosia.

Toimialan ruokapalveluissa tarjotaan nykyisin päivittäin monipuolisesti, vaihtelevasti ja riittävästi aloitteessa mainittuja tuoreena syötäviä raaka-aineita ja ruokatuotteita. Niiden määrälliselle lisäämiselle toimialan eri asiakasryhmien ruokapalveluissa ei ole ravitsemuksellista tarvetta.

Kasvatus- ja koulutuslautakunta suhtautuu myönteisesti siihen, että Helsingin kaupunki selvittää turvallisten ja jäljitettävien suomalaisten



juuresten, vihannesten, hedelmien ja marjojen hankinta- ja lahjoituspolun mahdollisuutta osana toimialan palvelukuvausten mukaisia ruokapalveluja ja niiden hankinnan sekä tarjoamisen kustannusvaikutusta toimialan tulosbudjetin määrärahojen puitteissa.

Esittelijä

kasvatuksen ja koulutuksen toimialajohtaja
Liisa Pohjolainen

Lisätiedot

Airi Rintamäki, ruokapalvelupäällikkö, puhelin: 310 86307
airi.rintamaki(a)hel.fi

Palvelukeskusliikelaitoksen johtokunta 23.08.2018 § 30

HEL 2018-006842 T 00 00 03

Lausunto

Palvelukeskusliikelaitoksen johtokunta antoi lausunnon:

Palvelukeskusliikelaitos toimii yhteistyössä Helsingin kaupungin kasvat-
us ja koulutus –toimialan kanssa siten että toimiala määrittää tilaajana
linjaukset, joiden mukaan Palvelukeskus tuottajana tuottaa palvelut.
Ruokavaihtoehtoja kehitetään yhteistyössä toimialan kanssa huomioiden
kaupungin, toimialan ja liikelaitoksen strategiset tavoitteet ja vas-
tuullisuusnäkökulmat sekä eri asiakasryhmille määritellyt ruokailu- ja
ravitsemussuositukset.

Ruokapalvelun toteuttamista ohjaavat kansalliset varhaiskasvatukseen
ja kouluruokailuun tarkoitetut ruokailusuositukset, joiden pohjalta kehi-
tetään ruokalistaa ja reseptiikkaa yhdessä kasvatuksen ja koulutuksen
toimialan kanssa.

Koululounaalla tarjotaan päivittäin salaattia/tuorepala. Salaattipöydässä
on tarjolla useampaa tuoretta kasvis- tai hedelmäkomponenttia, ja ne
ovat ruokailijoiden vapaasti otettavissa.

Päiväkodeissa tarjotaan tuoreita kasviksia, hedelmiä ja marjoja useam-
malla aterialla päivässä. Lounaalla on joka päivä tarjolla salaattia/raas-
tetta/tuorepala ja lisäksi sekä aamupalalla että välipalalla molemmilla
tuoreannos tarjotaan vähintään neljä kertaa viikossa.

Tarjottavien kasvisten ja marjojen valinnassa huomioidaan sesongit,
turvallisuus ja jäljitettävyyys, ja tarjotaan mahdollisuuksien mukaan lä-
heltä tuotettuja vaihtoehtoja silloin, kun niiden saatavuus ja hinta mah-
dollistavat tarjoamisen.

Ruokalistoja ja reseptejä kehitetään koko ajan. Kuluneen vuoden aika-

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



14.01.2019

na reseptiikassa on esimerkiksi korvattu soijaa suomalaisella härkävavuilla sekä härkiksellä, mikä on kotimaisista härkävavuista valmistettu, käyttövalmis tuote, joka muistuttaa niin maultaan kuin käyttöominaisuuksiltaan kypsää jauhelihaa

Elintarvikkeiden hankinnassa noudatetaan julkista hankintalakia. Kasviksia, marjoja ja hedelmiä hankitaan tukkuliikkeiden kautta ja siten turvataan niiden saatavuus, turvallisuus sekä hintataso. Osana vastuullisuutta kuljetuksia keskitetään ja siten vähennetään raaka-aineiden toimittamisesta aiheutuvia päästöjä.

Kotipuutarhoista tuotujen hedelmien ja marjojen kohdalla emme voi tietää, onko niiden kasvatuksessa käytetty jotain torjunta-aineita tai sijaitsevatko marjapensaat lähellä paljon liikennöityjä teitä, jolloin niihin voi laskeutua liikenteen aiheuttamia päästöjä yli raja-arvojen.

Koska kotipuutarhoista tuotujen marjojen ja hedelmien osalta ei voi taata niiden turvallisuutta eikä jäljitettävyyttä, pidättäydymme niiden käytöstä. Tarjontavaihtoehtojen suunnittelussa meidän on huomioitava myös se, että voimme tuottaa mahdollisimman tasapuolisesti samaa vaihtoehtoa huomioiden erilaiset ruokarajoitteet.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Antti Värtelä

Lisätiedot

Raimo Niippa, hallintopäällikkö, puhelin: 310 27609
raimo.niippa(a)hel.fi
Anne Koskinen, yksikönjohtaja, puhelin: 310 36983
anne.koskinen(a)hel.fi



§ 22

V 13.2.2019, Valtuutettu Outi Alasen aloite psykiatrian päivystyksen palauttamisesta Helsingin kaupungille

HEL 2018-009123 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Veronika Honkasalon ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo valtuutettu Outi Alasen aloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijän perustelut

Valtuutettu Outi Alanen ja 18 muuta valtuutettua esittävät aloitteessaan psykiatrian päivystyksen palauttamista Helsingin kaupungille.

Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n 2 momentin mukaan kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi aloitteen, jonka on allekirjoittanut vähintään 15 valtuutettua.

Kaupunginhallitus viittaa sosiaali- ja terveyslautakunnan lausuntoon ja toteaa, että Auroran psykiatrian päivystys integroitiin Haartmanin ja Malmin päivystyksiin vuonna 2015. Integraation taustalla oli vuoden 2015 alusta voimaan tullut sosiaali- ja terveysministeriön asetus kiireellisen hoidon perusteista, yhtenäisistä kriteereistä ja päivystyksen erikoisalakohtaisista edellytyksistä (782/2014). Asetuksella kunnat velvoitettiin järjestämään ympärivuorokautisen psykiatrian erikoisalan päivystys



siten, että potilaan terveydentilan arviointia varten on käytettävissä riittävän laajasti ympäri vuorokauden myös somaattisten erikoisalojen asiantuntemusta (15 §). Käytännössä tämä tarkoitti yhteispäivystystä erillisten somaattisen, psykiatrian ja päihdehuollon päivystysten sijaan.

Päivystyksen keskeinen toiminnallinen muutos tapahtui syksyllä 2014 uuden Malmin sairaalan ja laajan päivystysalueen käyttöönotolla. Myös päihdehuollon päivystystä integroitiin somaattisen päivystyksen yhteyteen ja alkoholivieroitushoito-osasto siirrettiin Malmin kampukselle.

Auroran sairaalan yhteydessä toimineen psykiatrian erikoislääkäritasoisien päivystyksen haasteena oli se, että suoraan erikoislääkärin arvioon tuli potilaita, joilla ei ollut päivystyksellisen arvion ja psykiatrisen hoidon tarvetta. Erikoissairaanhoidon resursseja käyttivät potilaat, jotka olisivat olleet hoidettavissa perusterveydenhuollossa tai psykiatrisessa avohoidossa. Somaattisten oireiden diagnosointi, somaattisen hoidon tarpeen arviointi ja potilaan ohjaaminen somaattiseen päivystykseen tunnustettiin erillisessä psykiatrian päivystysyksikössä haasteelliseksi. Toisaalta nykyisen yhteispäivystyksen etuna nähtiin jo suunnitteluvaiheessa se, että mm. paljon palveluja tarvitsevia potilaita voitaisiin ohjata mielenterveys- ja päihdearvion psykiatrisen sairaanhoitajan tai päihdesairaanhoidajan vastaanotolle huomattavasti matalammalla kynnyksellä.

Nykyisessä toimintamallissa päivystykseen itse hakeutuvat sekä ambulanssin tai poliisin tuomat psykiatriset potilaat hoidetaan hoidon kiireellisyysmukaan. Ensivaiheen arvioinnissa on tarvittaessa aina mukana myös psykiatrisen hoitaja. Potilaan hoidon tarpeen mukaisesti häntä hoitaa joko psykiatrisen hoitaja tai psykiatrisen hoitaja yhdessä psykiatrin kanssa. Psykiatri on paikalla klo 8–22 sekä Malmilla että Haartmanissa. Yöaikaan Haartmanin päivystävä psykiatri päivystää myös Malmia, jolloin hänen poissa ollessaan pyydetään paikalle sisätautipäivystäjää. Tämä menettely on toiminut ongelmitta.

Psykiatristen potilaiden odotusajat ovat lyhyitä. Suhteessa potilasmääriin potilaita poistuu kesken odottamisen vain vähän. Käytössä on vuodepaikkoja, joita voidaan käyttää mm. potentiaalisesti väkivaltaisten potilaiden arviointiin ja seurantaan sekä mahdollisen kuljetuksen odottamiseen.

Potilaiden ja henkilökunnan turvallisuudesta huolehditaan tilanteita ennakoimalla. Tilanteisiin varaudutaan esimerkiksi kutsumalla lisää henkilökuntaa ja järjestyksenvalvojat jo valmiiksi etukäteen paikalle. Henkilökunnalla on turvahälyttimet. Työntekijät on koulutettu ennakoimaan ja hallitsemaan väkivaltatilanteita.

Vuonna 2018 voimaan tulleen uudistuksen mukaan ympärivuorokautinen päivystys on järjestettävä perusterveydenhuollon ja erikoissairaanhoidon yhteistyönä.



14.01.2019

hoidon yhteispäivystyksenä (valtioneuvoston asetus kiireellisen hoidon perusteista ja päivystyksen erikoisalakohtaisista edellytyksistä 583/2017). Asetuksen mukaan laajan ympärivuorokautisen päivystyksen yksiköissä tulee tarjota keskeisten erikoisalojen päivystyspalvelu. Helsingin alueella yhteinen päivystystoiminta on käynnistynyt tämän vuoden alussa, kun Helsingin päivystystoiminnot on siirretty kaupunginvaltuuston päätöksellä 7.11.2018 § 348 liikkeenluovutuksena Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin kuntayhtymälle.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Alanen Outi Aloite Kvsto 29082018

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Sosiaali- ja terveyslautakunta 06.11.2018 § 291

HEL 2018-009123 T 00 00 03

Lausunto

Sosiaali- ja terveysvirasto antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon valtuutettu Outi Alasen ym. valtuustoaloitteesta koskien psykiatrian päivystyksen palauttamista Helsingin kaupungille:

"Auroran psykiatrian päivystys integroitiin helmikuussa 2015 Haartmanin ja Malmin päivystykseen. Integraation taustalla oli vuoden 2015 alusta voimaan tullut Sosiaali- ja terveysministeriön asetus kiireellisen hoidon perusteista, yhtenäisistä kriteereistä ja päivystyksen erikoisalakohtaisista edellytyksistä (782/2014). Asetus velvoitti kuntia järjestämään ympärivuorokautisen psykiatrian erikoisalan päivystyksen siten, että potilaan terveydentilan arviointia varten on käytettävissä riittävän laajasti ympäri vuorokauden myös somaattisten erikoisalojen asiantuntemusta (15 §). Käytännössä tämä tarkoitti yhteispäivystystä erillisten somaattisen, psykiatrian ja päihdehuollon päivystysten sijaan.



Helsingin kaupungin sosiaali- ja terveyslautakunta päätti 21.1.2014 kokouksessaan osana vuoden 2014 käyttösuunnitelmaa psykiatrisen ja somaattisen päivystyksen integraatiosta. Integraatiota ryhdyttiin valmistelemaan laajasti eri tahoilta kootulla yhteistyöryhmällä ulkoisen konsulttiavun tuella kesäkuusta 2014 lähtien. Päivystyksen keskeinen toiminnallinen muutos oli syksyllä 2014 tapahtunut uuden Malmin sairaalan käyttöönotto ja Malmin laajeneva päivystysalue. Myös päihdehuollon päivystystä integroitiin somaattisen päivystyksen yhteyteen ja alkoholivieroitushoito-osasto siirrettiin Malmin kampukselle.

Auroran sairaalan yhteydessä toimineen 'walk in' -periaatteella toimineen psykiatrian erikoislääkäritasaisen päivystyksen haasteena oli se, että suoraan erikoislääkärin arvioon tuli potilaita, joilla ei ollut tarvetta päivystykselliselle arviolle ja psykiatriselle hoidolle. Erikoissairaanhoidon resursseja käytettiin potilaisiin, jotka olisivat olleet hoidettavissa perusterveydenhuollossa tai psykiatrisessa avohoidossa. Somaattisten oireiden diagnosointi, somaattisen hoidon tarpeen arviointi ja potilaan ohjaaminen somaattiseen päivystykseen tunnistettiin erillisessä psykiatrian päivystysyksikössä haasteelliseksi. Toisaalta nykyisen yhteispäivystyksen etuna nähtiin jo suunnitteluvaiheessa se, että mm. paljon palveluja tarvitsevia potilaita voitaisiin ohjata mielenterveys- ja päihdearvioon psykiatrisen sairaanhoitajan tai päihdesairaanhoidajan vastaanotolle huomattavasti matalammalla kynnyksellä.

Nykyisessä toimintamallissa päivystykseen itse hakeutuvat sekä ambulanssin tai poliisin tuomat psykiatriset potilaat hoidetaan hoidon kiireellisyden mukaan. Ensivaiheen arvioinnissa on tarvittaessa aina mukana myös psykiatrisen hoitaja. Potilaan hoidon tarpeen mukaisesti häntä hoitaa joko psykiatrien hoitaja tai psykiatrisen hoitaja yhdessä psykiatrin kanssa. Psykiatri on paikalla klo 8–22 välisellä ajalla sekä Malmilla että Haartmanissa. Yöaikaan Haartmanin päivystävä psykiatri päivystää myös Malmia, jolloin hänen poissa ollessaan pyydetään paikalle sätäutipäivystäjää. Tämä menettely on toiminut ongelmitta.

Psykiatristen potilaiden odotusajat ovat lyhyitä ja suhteessa potilasmääriin potilaita poistuu kesken odottamisen vain vähän. Käytössä on vuodepaikkoja, joita voidaan käyttää mm. potentiaalisesti väkivaltaisten potilaiden arviointiin ja seurantaan sekä mahdollisen kuljetuksen odottamiseen.

Potilaiden ja henkilökunnan turvallisuudesta huolehditaan tilanteita ennakoimalla. Tilanteisiin varaudutaan esim. kutsumalla lisää henkilökuntaa ja järjestyksenvoimat jo valmiiksi etukäteen paikalle. Henkilökunnalla on turvahälyttimet. Työntekijät on koulutettu ennakoimaan ja hallitsemaan väkivaltilanteita.



Vuonna 2018 voimaan tulleessa valtioneuvoston asetuksessa kiireellisen hoidon perusteista ja päivystyksen erikoisalakohtaisista edellytyksistä (24.8.2017/583) säädetään, että ympärivuorokautinen päivystys on järjestettävä perusterveydenhuollon ja erikoissairaanhoidon yhteispäivystyksenä. Asetuksen mukaan laajan ympärivuorokautisen päivystyksen yksiköissä tulee tarjota keskeisten erikoisalojen päivystyspalvelu (4 §). Helsingin alueella tämä toteutuu, kun päivystyspalvelut sijaitsevat samassa organisaatiossa. Yhteinen päivystystoiminta käynnistyy 7.1.2019, kun Helsingin päivystystoiminnot siirtyvät liikkeenluovutuksena HUS:lle.

Terveys- ja hyvinvointivaikutusten arviointi

Yhteispäivystys antaa mahdollisuuden tarjota kuntalaiselle kiireellisen hoidon palveluja yhdestä pisteestä kokonaisvaltaisesti somaattiset sairaudet sekä mielenterveys- ja päihdeongelmat samanaikaisesti huomioiden. Helsingiläisten psykiatrian päivystyspalvelujen saavutettavuus on parantunut laajentamalla psykiatrian päivystyspalvelut kahteen toimipisteeseen entisen yhden toimipisteen sijaan. Mielenterveys- ja päihdeongelmiin liittyvää stigmaa on vähennettävissä integroimalla ao. palveluja perustason ja somaattisiin palveluihin.

Haartmanin ja Malmin psykiatrian päivystyksessä (ml. päihdesairaanhoitajat) hoidetaan noin 7 000 potilasta/vuosi. Vuonna 2014 Auroran päivystysyksikössä hoidettiin vajaat 4 400 potilasta. Voimavarojen oikea kohdentaminen edistää mielenterveys- ja päihdeongelmien varhaista tunnistamista ja hoitoa sekä hoidon vaikuttavuutta.”

Esittelijä

sosiaali- ja terveystoimialan toimialajohtaja
Juha Jolkkonen

Lisätiedot

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



§ 23

Metroliiikenteen sujuvuuden ja metronkuljettajien työolojen parantamista koskeva selostus

HEL 2018-012465 T 08 00 02

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat HKL:n toimitusjohtaja Ville Lehmuskoski ja yksikön johtaja Arttu Kuukankorpi. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Paavo Arhinmäen ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää merkitä tiedoksi selostuksen toimenpiteistä metroliiikenteen sujuvuuden ja metronkuljettajien työolojen parantamiseksi.

Esittelijän perustelut

Käsitellessään 17.9.2018 § 589 vastauksen antamista kaupunginvaltuustolle valtuutettu Pia Kopran aloitteeseen metroliiikenteen häiriöistä ja metronkuljettajien työolojen parantamisesta kaupunginhallitus edellytti, että metroliiikenteen häiriöistä ja metrojunan kuljettajien työolojen parantamiseen tähtäävistä toimista annetaan suullinen selvitys kaupunginhallitukselle.

HKL on vuoden 2018 aikana ryhtynyt toimenpiteisiin metroliiikenteen häiriöiden ehkäisemiseksi. Metronkuljettajien työoloihin on myös kiinnitetty huomiota. HKL:n toimitusjohtaja Ville Lehmuskoski ja liikennöin-



14.01.2019

tiyksikön yksikön johtaja Arttu Kuukankorpi selostavat asiaa kaupunginhallituksen kokouksessa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Kvston päätös valtuutettu Pia Kopran aloitteeseen

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

HKL



§ 24

Arvokisoissa menestyneiden helsinkiläisurheilijoiden palkitsemisen periaatteet

HEL 2018-011990 T 00 04 04

Päätös

Kaupunginhallitus päätti hyväksyä seuraavat periaatteet noudatettaviksi urheilusaavutuksista palkittaessa:

1) Kansainväliseen urheilumenestykseen perustuvat stipendit

Helsinkiläiset yksilö- ja joukkueurheilijat palkitaan menestyksestä Olympialaisissa ja Paralympialaisissa tai olympia- ja paralympialajeissa järjestetyissä MM-kisoissa seuraavasti:

Yksilölajit	1. sija	2. sija	3. sija
Yleinen sarja	euroa	euroa	euroa
Olympialaiset ja Paraolympialaiset	10 000	7 500	5 000
MM-kilpailut (olympialajit)	7 500	5 000	2 500
Joukkuelajit	1. sija	2. sija	3. sija
Yleinen sarja	euroa	euroa	euroa
Olympialaiset ja Paraolympialaiset	5 000	3 750	2 500
MM-kilpailut (olympialajit)	3 750	2 500	1 250

Nuorten urheilijoiden vanhin ikäluokka palkitaan olympialajeissa järjestetyissä virallisissa MM-kilpailuissa saavutetusta menestyksestä seuraavasti:

Yksilölajit	1. sija	2. sija	3. sija
	euroa	euroa	euroa
Nuorten sarja, vanhin ikäluokka			
MM-kilpailut (olympialajit)	3 750	2 500	1 250



Joukkuelajit	1. sija euroa	2. sija euroa	3. sija euroa
Nuorten sarja, vanhin ikäluokka			
MM-kilpailut (olympialajit)	1 850	1 250	750

Lisäksi voidaan harkinnanvaraisesti palkita menestyneet helsinkiläisurheilijat kansallisesti merkittävissä, kansainvälisen lajiliiton kilpailujärjestelmän alaisissa lajeissa järjestetyissä MM-kilpailuissa yksilö- ja joukkueurheilun yleisessä sarjassa, joihin kansallinen lajiliitto on nimennyt urheilijat. Tällöin sovelletaan yleisen sarjan MM-kilpailujen yksilö- ja joukkuelajien stipendisummia.

Palkittavan kotikunnan tulee olla Helsinki saavutuksen ja palkitsemisen aikaan. Urheilijalle tai joukkueelle voidaan myöntää vain yksi stipendi kalenterivuoden aikana. Stipendi myönnetään parhaan saavutuksen perusteella. Vuoden helsinkiläisurheilijaksi voidaan kuitenkin valita jo kansainvälisen urheilumenestyksen perusteella stipendillä palkittu urheilija.

2) Helsinki-päivänä jaettavat tunnustukset

Lisäksi urheilusaavutuksista palkitaan vuosittain Helsinki-päivänä jakamalla seuraavat stipendit:

Vuoden helsinkiläisurheilija tai -joukkue	10 000 euroa
Vuoden helsinkiläinen urheiluseura	5 000 euroa
Vuoden nuori helsinkiläisurheilija	2 500 euroa
Vuoden helsinkiläisvalmentaja	2 500 euroa

Palkittavan kotikunnan tulee olla Helsinki saavutuksen ja palkitsemisen aikaan.

Näitä periaatteita sovelletaan 1.12.2018 lukien.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Leena Mickwitz, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36054
leena.mickwitz(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Päätösehdotus

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



Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kaupunginhallitus päätti urheilusaavutuksista palkitsemisista (3.9.2012, § 920). Tuolloin vahvistetut kriteerit mahdollistavat vain niiden urheilijoiden palkitsemisen, jotka ovat menestyneet kansainvälisissä arvokisoissa Olympia- ja Paralympialajeissa. Suomessa on kuitenkin lajeja, jotka ovat kansallisesti merkittäviä ja harrastajamääriltään isoja, mutta joilla ei ole olympiastatusta. Tällaisia lajeja ovat muun muassa salibandy (65 000 lisenssiurheilijaa Suomessa), joukkuevoimistelu (7 700 lisenssiurheilijaa Suomessa), cheerleading (9 500 harrastajaa Suomessa), suunnistus (11 700 lisenssiurheilijaa Suomessa) sekä muodostelmaluistelu (2 700 lisenssiurheilijaa Suomessa).

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta on 27.11.2018 tehnyt esityksen palkitsemisen periaatteiden muuttamisesta. Lautakunnan esityksen mukaisesti päätösehdotukseen on sisällytetty mahdollisuus palkita urheilijoita myös kansallisesti merkittävissä, ja harrastajamäärältään isoissa lajeissa. Palkitseminen on harkinnanvaraista. Edellytyksenä on, että lajit ovat organisoituneet sekä kansainvälisesti (kansainvälinen lajiliitto ja kilpailujärjestelmä) että kansallisesti (kansallinen lajiliitto). Lisäksi edellytyksenä on, että kansallinen lajiliitto nimeää urheilijat kansainvälisiin arvokilpailuihin. Tämä edellytys oli mainittu lautakunnan päätöksen perusteluissa, ja on nyt sisällytetty myös päätösehdotukseen. Tätä täydennystä lukuun ottamatta päätösehdotus vastaa sisällöltään kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunnan esitystä.

Nyt voimassa olevien periaatteiden mukaisesti kaikki nuorten ikäluokat ovat olleet palkitsemisen piirissä, kun kyse on ollut menestymisestä olympialajien virallisissa nuorten MM-kisoissa. Nuorten virallisia MM-kisoja voidaan lajista riippuen järjestää useassa ikäluokassa. Päätösehdotuksessa nuorten urheilijoiden palkitsemista rajataan niin, että stipendejä myönnetään nuorten osalta vain vanhimmalle ikäluokalle.

Stipendien suuruus ja vammaisurheilun palkitsemisen periaatteet ovat päätösehdotuksessa ennallaan.

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala on konsultoinut muutosehdotusta valmistellessaan edustajia Suomen Olympiakomiteasta, Suomen Vammaisurheilujärjestö VAU:sta sekä Suomen Taitoluisteluliitosta.

Uusia palkitsemisen periaatteita sovelletaan päätösehdotuksen mukaan jo 1.12.2018 lähtien. Prahassa 1.-9.12.2018 järjestetyissä salibandyn miesten MM-kilpailuissa kultaa voittaneen joukkueen helsinkiläiset jäsenet voidaan näin ollen palkita tämän päätöksen nojalla. Yksittäisten urheilijoiden palkitsemisesta tekee päätöksen kansliapäällikkö.



Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Leena Mickwitz, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36054
leena.mickwitz(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Tiedoksi

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
Kaupunginkanslia

Päätöshistoria

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta 27.11.2018 § 224

HEL 2018-011990 T 00 04 04

Esitys

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta esitti kaupunginhallitukselle, että urheilusaavutuksista palkitaan seuraavien periaatteiden mukaisesti rahallisin tunnustuksin eli stipendein:

1) Kansainväliseen urheilumenestykseen perustuvat tunnustukset

Kansainvälisistä urheilusaavutuksista palkitaan menestyneet helsinkiläisurheilijat olympialaisissa ja paralympialaisissa sekä olympia- ja paralympialajeissa järjestetyissä MM-kisoissa yksilöurheilun yleisessä sarjassa ja vammaisurheilussa, joukkueurheilun yleisessä sarjassa ja vammaisurheilussa sekä olympialajien nuorten sarjassa (vanhin ikäluokka) niissä lajeissa, joissa järjestetään viralliset MM-kilpailut seuraavasti:

Yksilölajit

Yleinen sarja	1. sija euroa	2. sija euroa	3. sija euroa
---------------	------------------	------------------	------------------

Olympialaiset ja paralympialaiset	10 000	7 500	5 000
MM-kilpailut	7 500	5 000	2 500

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



Nuorten sarjat (vanhin ikäluokka)

MM-kilpailut (olympialajit)

3 750	2 500	1 250
-------	-------	-------

Joukkuelajit

Yleinen sarja

1. sija euroa	2. sija euroa	3. sija euroa
------------------	------------------	------------------

Olympialaiset ja

paralympialaiset

5 000	3 750	2 500
-------	-------	-------

MM-kilpailut

3 750	2 500	1 250
-------	-------	-------

Nuorten sarjat (vanhin ikäluokka)

MM-kilpailut (olympialajit)

1 850	1 250	750
-------	-------	-----

Lisäksi voidaan harkinnanvaraisesti palkita menestyneet helsinkiläisurheilijat kansallisesti merkittävissä, kansainvälisen lajiliiton kilpailujärjestelmän alaisissa lajeissa järjestetyissä MM-kilpailuissa yksilö- ja joukkueurheilun yleisessä sarjassa. Tällöin sovelletaan yleisen sarjan MM-kilpailujen yksilö- ja joukkuelajien palkintosummia.

Palkittavan kotikunnan tulee olla Helsinki saavutuksen ja palkitsemisen aikaan. Urheilijalle tai joukkueelle voidaan myöntää vain yksi stipendi kalenterivuoden aikana. Stipendi myönnetään parhaan saavutuksen perusteella. Vuoden helsinkiläisurheilijaksi voidaan kuitenkin valita jo kansainvälisen urheilumenestyksen perusteella stipendillä palkittu urheilija. Stipendit myönnetään kaupunginhallituksen määrärahoista.

2) Helsinki-päivänä jaettavat tunnustukset

Lisäksi urheilusaavutuksista palkitaan vuosittain Helsinki-päivänä jakamalla seuraavat tunnustukset eli stipendit:

Vuoden helsinkiläisurheilija tai -joukkue	10 000 euroa
Vuoden helsinkiläinen urheiluseura	5 000 euroa
Vuoden nuori helsinkiläisurheilija	2 500 euroa
Vuoden helsinkiläisvalmentaja	2 500 euroa

Palkittavan kotikunnan tulee olla Helsinki saavutuksen ja palkitsemisen aikaan. Stipendit myönnetään kaupunginhallituksen määrärahoista.

Käsittely

27.11.2018 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan



14.01.2019

Esityslistalle merkityn esittelijän Tarja Loikkasen ollessa poissa kokouksesta asian esittelijänä toimi Petteri Huurre.

Esittelijä muutti ehdotustaan seuraavasti: teknisenä muutoksena poistetaan taulukoista vammaisurheilu omana otsikkonaan ja nostetaan paralympialaiset samaan taulukkoon olympialaisten kanssa.

Lautakunta hyväksyi esittelijän muutetun ehdotuksen yksimielisesti.

Esittelijä

vs. liikuntajohtaja
Petteri Huurre

Lisätiedot

Minna Rehn, suunnittelija, puhelin: 310 36794
minna.rehn(a)hel.fi



14.01.2019

Asia/13

§ 25

Määräraha maahanmuuttajien kotoutumisen tukea varten

HEL 2018-012490 T 02 02 02

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Mika Raatikaisen ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Laura Kyntölä, erityissuunnittelija, puhelin: 310 36666
laura.kyntola(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus myöntää maahanmuuttajien kotoutumisen tueksi vuoden 2019 talousarvion määrärahoista yhteensä 1 500 000 euroa talousarvion kohdalta 1 30 01 Kaupunginhallituksen käyttövarat, projektilta 1040201064 seuraavasti:

Kaupunginkanslia		
Yksikkö/tiimi	Toimenpide	Rahoitus
Elinkeino-osasto, työvoima ja maahanmuutto -yksikön maahanmuutto ja työllisyysasioiden tiimi	Hanke 1: International House Helsingin toiminnan vakiinnuttaminen	232 000
Kaupunginkanslia yht.		232 000
Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala		
Palvelukokonaisuus	Toimenpide	Rahoitus
Lukio, ammatillinen koulutus ja vapaa sivistystyö - palvelukokonaisuus: Stadin	Hanke 1a: Kotivanhempien kielikoulutus ja vertaisryhmätoiminta	267 500



14.01.2019

ammatti- ja aikuisopisto		
Varhaiskasvatus ja esiopetus: Leikkipuistotoiminta	Hanke 1b: Kotivanhempien kielikoulutus ja vertaisryhmätoiminta	132 500
Varhaiskasvatus ja esiopetus -palvelukokonaisuus	Hanke 2: Ulkomaalaistaustaisten lastentarhanopettajien pätevyitysmalli	120 000
Hallinto- ja tukipalvelut: Kehittämispalvelut	Hanke 3a: Kotoutumisen tukimallin koordinointi ja jalkauttaminen suomen- ja ruotsinkieliseen varhaiskasvatukseen ja perusopetukseen	56 000
Perusopetus-palvelukokonaisuus	Hanke 3b: Kotoutumisen tukimallin koordinointi ja jalkauttaminen suomen- ja ruotsinkieliseen varhaiskasvatukseen ja perusopetukseen	22 000
Lukio, ammatillinen koulutus ja vapaa sivistystyö -palvelukokonaisuus: Stadin ammatti- ja aikuisopisto	Hanke 4: Työpaikalla tapahtuvan suomen kielen oppimisen edistäminen Stadin ammatti- ja aikuisopistossa	98 000
Hallinto- ja tukipalvelut: Viestintäpalvelut	Hanke 5: Monikielisen viestinnän koordinointi koko suunnitelman kattavasti	54 000
Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala yht.		750 000
Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala		
Palvelukokonaisuus	Toimenpide	Rahoitus
Kulttuurin ja vapaa-ajan toimialan kehittämispalvelut	Hanke 1: Kulttuurin ja vapaa-ajan toimialan kohtaamistoiminta	35 000
Kulttuurin palvelukokonaisuus	Hanke 2: Kulttuurin kummilapset (KuKu) -hankkeen suunnittelu-	8 000



	ja pilotointityöpajat	
Liikunnan edistämisyksikkö ja kohdennetut liikuntapalvelut	Hanke 3: Vähän liikkuvien ulkomaalaistaustaisten helsinkiläisten aktiivisuutta tukevien pilottitoimipisteiden käynnistäminen	130 000
Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala yht.		173 000
Sosiaali- ja terveystoimiala		
Palvelukokonaisuus	Toimenpide	Rahoitus
Nuorten palvelut ja aikuis-sosiaalityö	Hanke 1: Kotoutumisen sillat -aluekehittämisshanke	197 000
Terveys- ja päihdepalvelut, pohjoisen ja etelän terveystasemat	Hanke 2: Terveystieteiden yhteistyöpilotti ulkomaalaistaustaisten asiakkaiden terveydenhuollon erityistarpeiden selvittämiseksi ja vastaanottoaikojen pidentämisen pilotoimiseksi	148 000
Sosiaali- ja terveystoimiala yht.		345 000
Määräraha yhteensä		1 500 000

Esittelijän perustelut

Määräraha kotoutumisen tueksi kohdennetaan Helsingin kotouttamisohjelman 2017–2021 ja kaupunkistrategian mukaisiin kotouttaviin toimintoihin, joiden kohderyhmänä ovat ulkomaalaistaustaiset helsinkiläiset. Kotouttamisohjelman teemoina ovat Helsinki on osaavan työvoiman kaupunki, Helsinki on maailman vaikuttavin paikka oppia, Helsinki on avoin ja osallistava sekä Helsinki ehkäisee eriarvoistumista. Rahoitettavina kohteina ovat esimerkiksi kotoutumista tukeva toiminta koulutuksen, työllistymisen tai hyvinvoinnin tukemisen keinoin, kotouttamistyön kehittäminen ja uusien palveluiden pilointi toimialoilla, liikelaitoksissa ja kaupunginkansliassa sekä toimialarajat ylittävien kotoutustoimintojen käynnistäminen ja jalkauttaminen. Rahoituksella turvataan samalla kotouttamisen kehittämisresurssit vuoden 2019 ajaksi.



Aikaisemmin kaupunginhallitus on vuosittain myöntänyt määrärahaa maahanmuuttajien työmarkkina-aseman parantamiseksi. Muutos esitykseksi kotoutumisen tuen määrärahasta on tehty, sillä elinkeino-osaston työvoima- ja maahanmuuttoyksikön kartoituksen perusteella toimialoilla ja kanslian yksiköillä on tarve lisäpanostukselle kotoutumista tukevien uusien palveluiden pilotointiin kotouttamisohjelman toteuttamiseksi laajemmin kuin vain työmarkkina-asemaan liittyvissä toimissa.

Työmarkkina-aseman parantamiseen varattua määrärahaa on myönnetty noin 1,5 miljoonaa euroa vuosittain. Sen käyttöaste on vaihdellut, mistä syystä prosessia on tehostettu ja seuranta on kehitetty erityisesti vuodesta 2018 lähtien. Tehostamisen ja kehittämisen ansiosta käyttöaste on saatu kasvuun. Vuoden 2019 rahoituksen osalta esitetyt rahoituskohteet on kerätty ja arvioitu yhtenäisellä haulla ja yhdenmukaisten kriteerien mukaisesti kaikilta toimialoilta ja kanslian yksiköiltä. Aikaisemmista vuosista poiketen haku on myös tehty mahdollisimman aikaisin, jotta toimijoilla olisi mahdollisuus varojen käyttöön heti alkuvuodesta.

Rahoitushakemuksia tuli yhteensä 2 843 970 miljoonan euron edestä: kaupunginkansliasta 1 201 000 euroa, kasvatuksen koulutuksen toimialalta 829 170 euroa, sosiaali- ja terveystoimialalta 757 000 euroa ja kulttuurin ja vapaa-ajan toimialalta 236 800 euroa. Toiminnoille, joita ei ole ollut mahdollista rahoittaa tästä kokonaisuudesta, on pyritty löytämään rahoituskanava toisaalta. Esitettävissä hankkeissa on huomioitu kaupunkistrategian ja kotouttamisohjelman erityiset painopisteet lasten ja nuorten syrjäytymisen ehkäisyssä sekä toimialojen palvelukokonaisuuksien omat rahoitusosuudet.

Maahanmuutto on pysyvä ilmiö Helsingissä, joten vuoden 2019 aikana selvitetään mahdollisuutta esittää kotoutumisen tuen määrärahan liittämistä talousarviossa osaksi maahanmuutto- ja työllisyysasioiden kokonaismenoja. Pysyvällä rahoituksella voidaan taata kotouttamistyön kehittämisesurssit ja osaaminen pitkällä aikavälillä.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Laura Kyntölä, erityissuunnittelija, puhelin: 310 36666
laura.kyntola(a)hel.fi

Liitteet

1 Toimenpiteet

Oheismateriaali



14.01.2019

Asia/13

-
- 1 Hakemukset, joita esitetään rahoitettavaksi
 - 2 Hakemukset, joille rahoitus hankittu toisaalta

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Tiedoksi

Kaupunginkanslia
Sosiaali- ja terveystoimiala
Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala



§ 26

Lausunto opetus- ja kulttuuriministeriön asetusluonnoksesta koskien opiskelijaksi ottamisen perusteita ammatillisessa koulutuksessa

HEL 2018-012784 T 03 00 00

Päätös

Helsingin kaupunginhallitus antoi opetus- ja kulttuuriministeriölle seuraavan lausunnon:

Asetusluonnoksessa ehdotetaan, että koulutuksen järjestäjä voisi ns. SORA-aloilla jättää valitsematta koulutukseen hakijan, joka saa pääsy- tai soveltuvuuskokeesta 0 pistettä. SORA-aloilla tarkoitetaan sellaisia tutkintoja, joiden koulutukseen tai ammatissa toimimiseen sisältyy alaikäisten turvallisuutta, potilas- tai asiakasturvallisuutta taikka liikenteen turvallisuutta koskevia vaatimuksia.

Helsingin kaupunki suhtautuu myönteisesti asetusluonnoksen tavoitteeseen siitä, että soveltuvuus SORA-aloille arvioidaan mahdollisimman varhain ja alalle soveltumattomiksi arvioidut hakijat karsitaan jo ennen opiskelijaksi ottamista. Uudistuneessa ammatillisessa koulutuksessa työpaikalla järjestettävä koulutus on lisääntynyt ja on ensiarvoisen tärkeää, että asiakkaiden ja opiskelijoiden turvallisuus voidaan varmistaa.

Asetusluonnoksen muotoilu on kuitenkin sellainen, ettei se edistä siinänsä asianmukaista tavoitetta. Pääsykoe ja soveltuvuuskoe ovat kaksi eri asiaa. Hakijan valitsematta jättäminen siksi, ettei tämä saa pääsykokeesta yhtään pistettä, on varsin luontevaa. Sen sijaan soveltuvuuden arvioiminen piste- tai numeroasteikolla on jo lähtökohtaisesti epätarkoituksenmukaista. Soveltuvuusarvion ainoa tarpeellinen tulos on se, soveltuuko hakija koulutukseen vai eikö sovellu.

Pääsy- tai soveltuvuuskokeisiin ei ole olemassa valtakunnallisia ja yhdenmukaisia menetelmiä, arviointikriteerejä tai vaatimuksia. Yhteisten mittarien puuttuessa koulutuksen järjestäjillä voi olla käytössä hyvin erilaisia ja eritasoisia soveltuvuuskokeita.

Asetusluonnoksessa ei oteta kantaa pääsy- tai soveltuvuuskokeiden järjestämiseen, vaan koulutuksen järjestäjät voivat jatkossakin itse päättää niiden menetelmistä, arviointikriteereistä ja järjestämisestä ylipäätään. Tämä asettaa hakijat valtakunnallisesti eriarvoiseen asemaan ja vesittää asetusluonnoksen tavoitteen alalle soveltumattomien karsimisesta jo hakuvaiheessa.



Jos soveltuvuuskokeita järjestetään, on ensiarvoisen tärkeää varmistua niiden luotettavuudesta. Soveltuvuuskokeiden tulee perustua selkeästi mitattaviin tosiasioihin ja tuottaa puolueettomasti arvioitavaa tietoa hakijoiden soveltuvuudesta. Nykyisellään tai esitetyn asetusmuutoksen jälkeenkään näin ei välttämättä ole.

Asetusluonnoksessa säädetään lisäksi koulutuksen järjestäjän selvitys- ja ohjausvelvoitteesta tilanteessa, jossa hakija jätetään pääsy- tai soveltuvuuskokeen perusteella valitsematta. Koulutuksen järjestäjän tulisi tällöin selvittää yhdessä hakijan kanssa tämän suoritettavaksi soveltuva tutkinto tai koulutus ja ohjata hakija hakeutumaan siihen.

Ohjausvelvoitetta voidaan sinänsä pitää perusteltuna valitsematta jääneen hakijan syrjäytymisriskin ehkäisemiseksi. Hakijoiden kannalta on ensiarvoisen tärkeää löytää itselleen sopiva opinto-ohjelma. Asetusluonnoksessa edellytetyt toimenpiteet ovat kuitenkin varsin laajoja ottaen huomioon, ettei valitsematta jääneen hakijan ja koulutuksen järjestäjän välillä ole asiakassuhdetta eikä koulutuksen järjestäjällä välttämättä ole mahdollisuutta edes tavoittaa hakijaa.

Perustelumuition mukaan ohjausvelvoitteen toteuttamisella ei myöskään olisi merkittäviä taloudellisia vaikutuksia ja se lisäisi koulutuksen järjestäjän hallinnollista taakkaa vain vähäisissä määrin. Tarkempaa selvitystä siitä, mihin tietopohjaan tämä arvio perustuu, ei ole olemassa. Asetusluonnoksen sanamuoto edellyttää kuitenkin jokaisen karsitun hakijan henkilökohtaista ohjausta. Tämän perusteella on pidettävä todennäköisempänä, että asetusluonnoksessa tarkoitetun ohjausvelvoitteen toteuttamisella olisi useille koulutuksen järjestäjille merkittäviä taloudellisia vaikutuksia ja siitä aiheutuisi huomattava hallinnollinen taakka.

Käsittely

Esteelliset: Daniel Sazonov

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Maria Nyfors, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 21731
maria.nyfors(a)hel.fi

Liitteet

1 Opetus- ja kulttuuriministeriön lausuntopyyntö

Muutoksenhaku



14.01.2019

Asia/14

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Opetus- ja kulttuuriministeriö

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Opetus- ja kulttuuriministeriö pyytää kaupungin lausuntoa luonnoksesta opetus- ja kulttuuriministeriön asetukseksi, joka koskee opiskelijaksi ottamisen perusteita ammatillisessa perustutkintokoulutuksessa. Lausuntopyyntö on esityksen liitteenä ja asetuseräluonnos ja perustelumateriaali ovat luettavissa OKM:n internetsivuilla: <https://minedu.fi/lausuntokierrokset-ja-kuulemiset>.

Lausunnon antamisen määräaika on 14.1.2019. Lyhyestä lausunnonantamisaikasta johtuen asiaa ei ole ehditty käsitellä kasvatus- ja koulutuslautakunnassa. Kaupunginhallituksen lausunto on valmisteltu yhteistyössä kaupunginkanslian ja kasvatuksen ja koulutuksen toimialan kesken. Jotta lausunto ehtii opetus- ja kulttuuriministeriöön määräajassa, asia on käsiteltävä tässä kokouksessa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Maria Nyfors, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 21731
[maria.nyfors\(a\)hel.fi](mailto:maria.nyfors(a)hel.fi)

Liitteet

1 Opetus- ja kulttuuriministeriön lausuntopyyntö

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Opetus- ja kulttuuriministeriö

Tiedoksi

Kasvatus- ja koulutuslautakunta



§ 27

Lausunto MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksesta ja vaikutusten arviointiselostusluonnoksesta

HEL 2018-011786 T 10 00 00

Esitys

Kaupunginhallitus antoi Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle (HSL) seuraavan lausunnon maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-2019 -suunnitelmaluonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostusluonnoksesta.

MAL 2019 -suunnitelmaluonnos on hyvä kokonaisuus, joka on pääpiirteissään Helsingin tavoitteiden ja kaupunkistrategian mukainen. Maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelu yhdessä on perusteltua, sillä niiden vaikutukset liittyvät aina kiinteästi toisiinsa. Maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmaluonnos on erittäin laaja kokonaisuus toisiinsa järjestelmätasolla linkittyviä toimenpiteitä, joten on tärkeää, että niitä arvioidaan yhteisesti hyväksytyjen tavoitteiden kautta. Seudullinen suunnittelu vaatii onnistuakseen yhteisesti hyväksytyyn vision ja tavoitteet. MAL-suunnitelmaluonnos on valmisteltu siten, että ensin on päätetty poliittisesti seudun tavoitteet maankäytölle, asumiselle ja liikenteelle. Tämän jälkeen suunnitelmaluonnoksen toimenpiteet ovat jalostuneet iteratiivisesti siten, että suunnitelma toteuttaa sille asetetut tavoitteet.

Työssä on tunnistettu vaikuttavimmat M+A+L -kärkikeinot, joilla seudulle päätetyt tavoitteet voidaan saavuttaa. Vaikka monet toimenpiteet vaativat vielä jatkosuunnittelua eivätkä riipu yksin Helsingin seudun toimenpiteistä, vaan vaativat esim. lainsäädännöllisiä muutoksia ja valtiovallan aktiivista otetta, on kokonaisuus hyvä. Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2035. Suunnitelman toteuttamisen kautta voidaan osoittaa Helsingin seudun edelläkävijyyttä sekä seudullisen yhteissuunnittelun että globaalin ilmastohaasteen ratkaisijana.

Arviointikehikko muodostaa kattavan paketin, jonka kautta suunnitelman vaikuttavuutta ja vaikutuksia on arvioitu. Myös työn iteratiivinen jatkuvasti parempaan kokonaisuuteen tähdännyt suunnitteluprosessi on ollut hyvä.

MAL-suunnitelmaluonnokselle on eduksi, että se on laadittu tiiviissä yhteydessä Uusimaa-kaavan 2050 kanssa. Menettely, jossa pitkän aikavälin hankkeisiin ja yli-maakunnallisiin yhteyksiin keskitytään maakuntakaava työssä samaan aikaan kuin MAL-työssä on keskitytty pääosin lähitulevaisuuteen, on perusteltu. Suunnitelmaluonnoksessa on huo-



mioitu Helsingin yleiskaavan tavoitteet ja yleiskaavan toteuttamishjelmassa esitetty aluekokonaisuuksien toteutusjärjestys.

Helsingin seudun merkitys koko Suomen kilpailukyvyllä on merkittävä – samoin Helsingin merkitys Helsingin seudulle. Onkin tärkeää, että Helsinkiin kohdistetaan riittävästi investointeja, jotta voidaan varmistaa koko seudun kilpailukyky verrattuna kansainvälisiin verrokkeihin. Valtion rahoitusosuutta seudun liikenneinvestoinneista tulee kasvattaa, kun seudun väestönkasvu on historiallisen korkealla tasolla. Pesaradalla on tärkeitä seudullisia vaikutuksia ja sen rooli on olennainen ensisijaisesti valtakunnallisen raideverkon kapasiteetin lisäämisessä. Hankkeen toteuttaminen on edellytys esimerkiksi lentoradan toteuttamiselle. Valtakunnallisen raideliikenteen kapasiteetin lisäämiseksi 2030-luvulla tulee Pesaradadan toteutus aloittaa vuoteen 2025 mennessä.

MAL-suunnitelmaluonnoksen päästövähennykset on kohdistettu liikenteeseen. Päästövähennystavoitteet ovat saman suuruiset kuin, mitä Helsingin kaupunki on asettanut omissa päästövähennystavoitteissaan. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää kuitenkin kaikkien vähennystoimenpiteiden edistämistä ja toteuttamista. Jatkossa tulee panostaa myös rakennuskannan energiatehokkuuden huomioimiseen seudullisessa tavoitteiden asettamisessa. Helsinki on huomionnut rakennuskannan energiatehokkuuden Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmassaan ja aikoo osaltaan edistää myös tätä puolta lähivuosina. Jatkossa seudun yhteiset tavoitteet sekä uuden että peruskorjattavan rakennuskannan energiatehokkuuden osalta tukisivat kaikkia seudun kuntia päästövähennystavoitteiden asettamisessa.

Maankäyttö

MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen maankäytön kokonaisuus on perusteltu. Maankäytön kasvu on tarkoituksenmukaista ohjata seudun ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Nämä ensisijaiset maankäytön kehittämissuunnitelmat ohjaavat maankäyttöä perustellusti hyvin saavutettaville alueille ja keskuksiin. Yhteiskuntarakenteen laajenemissuunnat on hyvä kytkeä liikennejärjestelmän laajennusinvestointeihin. Pelkkään yksityisautoiluun tukeutuvien alueiden laajentaminen ei ole tavoitteiden valossa perusteltua.

MAL 2019 -suunnitelmaluonnos on Helsingin yleiskaavan toteuttamishjelman ensimmäisen vaiheen mukainen. Siihen sisältyvät kaupunkistrategiassa esiin nostetut Vihdinbulevardi ja Tuusulanbulevardi pikaraitiotie sekä Viikin–Malmin pikaraitiotie ja siihen kytkeytyvä maankäyttö mm. Malmin lentokentällä. Suunnittelun lähtökohtana ovat olleet päätetyt liikennehankkeet, kuten Raide-Jokeri, Kruunusillat ja kanta-kaupungin raitiotieverkon laajennus.



Suunnitelmaluonnoksessa tehdyt maankäytön ratkaisut mahdollistavat asuntotuotantotavoitteiden saavuttamisen. Mitä enemmän maankäyttö tiivistyy hyviin sijainteihin, sitä paremmin maankäyttö toteuttaa MAL-suunnitelman tavoitteita. Valtion eri viranomaisten tulee toiminnallaan sitoutua Helsingin ja koko pääkaupunkiseudun kasvun mahdollistamiseen ja tukea kaavallisten edellytysten luomista asuntorakentamista varten. Lainsäädännölliset esteet tulisi raivata ja arvioida tehtävien päätösten vaikutukset asuntorakentamisen edellytyksiin.

Uuden maankäytön sijoittaminen kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja täydennysrakentamisen roolin korostaminen ovat keskeisiä toimenpiteitä, joilla kaupunkiseudun maankäyttöä kehitetään. Tämä on myös Helsingin oma tavoite ja keskuskaupungin näkökulmasta tavoiteltava suunta koko seudulla.

Asemanseutujen kehittämisen nostaminen kärkitoimenpiteeksi on perusteltua, sillä asemanseuduilla on mahdollista tarjota vaihtoehto matkustaa kestäväillä kulkutavoilla. Valtion tulee luopua tarpeettomista liikennealuevarauksista asemanseuduilla ja toimia aktiivisesti edistääkseen valtion toimijoiden omistuksessa tai hallinnassa olevan maankäyttöpotentiaalin käyttöön ottamista.

Östersundomin alueen toteuttamisen ja siihen liittyvän metroyhteyden suunnittelua tulee jatkaa. Tavoitteena tulee olla metron jatkeen toteuttamispäätöksen tekeminen 2020-luvun puolessavälissä. Uusien liikenneinvestointien ja niihin kytkeytyvien ensisijaisten maankäytön kehittämisalueiden toteuttamisjärjestystä tulee tarkastella seudullisesti yhteisillä kriteereillä alueiden asuntorakentamisen kokonaispotentiaali huomioiden.

Asuminen

MAL-suunnitelmaluonnoksessa on hyvin huomioitu asuntomarkkinoiden seudullinen kokonaisuus ja tunnistettu asuntopoliittisesti ajankohittaiset ja kriittiset kärkikeinot, joilla suunnitelman tavoitteet voidaan saavuttaa.

Helsingin seudun asuntotuotannon taso on tärkeä pitää riittävän korkeana myös tulevaisuudessa. Riittävä tuotannon taso etenkin seudun ydinalueilla vastaa parhaiten asuntokysyntään ja hillitsee hintojen nousua seudun kalleimmilla alueilla. MAL-sopimuksen vuoden 2019 asuntotuotannon tavoitetaso 16 500 asuntoa vuodessa on perusteltua säilyttää. Helsingin tavoitetasoksi määritelty 6 600 asuntoa vuodessa on samansuuntainen kaupunkistrategian kanssa ja siten tarkoituksenmukainen. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää tuotantoedellytysten luomista, minkä tulee olla kuntien ja valtion yhteinen tehtävä.



Suunnitelmaluonnoksen tavoite kohtuuhintaiselle eli omakustanteiselle ja pitkäaikaisesti kohtuuhintaiselle tuotannolle on erittäin hyvä ja perusteltu. Tavoitteella turvataan eri puolilla seutua monipuolinen asuntokanta ja mahdollistetaan asumisen polun alkuvaiheessa olevien, esimerkiksi nuorten, pääsy asuntomarkkinoille. Monipuolinen asuntokanta helpottaa myös asuntokuntien liikkumista asuntomarkkinoilla elämäntilanteiden muuttuessa. Se, että tavoite on edelliseen suunnitelmaan verrattuna joustavampi, on hyvä asia. Helsingin tavoite 30 % vuotuisesta tuotannosta on tarkoituksenmukainen, kuten muutkin kunnittaiset painotukset (PKS 30 % / KUUMA 20 %). Kuntien tulee suunnitelmaa toteuttaessa aktiivisesti huolehtia kohtuuhintaisen tuotannon edellytyksistä, ja valtion tulee huolehtia tukemiensa omakustanteisten asumisen rahoitusmuotojen kilpailukykyisyydestä. Pitkäaikaisesti kohtuuhintainen asuminen on Helsingille erityisen tärkeää, jotta myös heikommin toimeentulevien asuntokuntien asuminen on mahdollista seudun keskustaajamissa ja jotta monipuolisia asuinalueita voidaan toteuttaa. Monipuolisten rahoitus- ja hallintamuotojen ohella huomiota tulee kiinnittää tasapainoiseen asuntojen huoneistotyyppi- ja kokojakaumaan seudun eri osissa. Tätä voisi tuoda painokkaamminkin esiin suunnitelmaluonnoksessa ja esittää konkreettisia keinoja.

Elinympäristön laadun varmistamisessa on erittäin tärkeää seudun heikoimpien alueiden elinvoimasta huolehtiminen, mikä on jo suunnitelmaluonnoksen tavoitteenasettelussa hyvin huomioitu. Segregaation ehkäisy tuleekin nostaa merkitykselliseen asemaan suunnitelman toteuttamisessa. Segregaatiokysymys on nimenomaan urbaanien alueiden erityiskysymyksiin ja haasteisiin vastaamista, mikä tulee näkyä mm. suunnitelmaluonnoksessa mainitun myönteisen erityiskohtelun ohjelman valmistelussa ja toteuttamisessa. Myös asuntokannan laadusta huolehtiminen on segregaation ja alueiden vetovoimaisuuden näkökulmasta tärkeää. Tavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan kuntien ohella myös muiden institutionaalisten vuokranantajien ja asunto-osakeyhtiöiden panosta, mitä voisi tuoda suunnitelmaluonnoksessa enemmän esiin samoin kuin ratkaisukeinoja näiden muiden sidosryhmien osallistamiseksi.

Rakennuskannan energiatehokkuuden näkökulma on nostettu suunnitelmaluonnoksessa esiin, mutta sille ei ole asetettu varsinaisia tavoitteita, kuten liikenteelle on. Helsinki on huomioinut rakennuskannan energiatehokkuuden Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmassaan ja aikoo osaltaan edistää asiaa lähivuosina. Tulevaisuuden haasteita seudulla on erityisesti jo olemassa olevan asuntokannan energiatehokkuuden parantaminen. Lisäksi tarvitaan uusia avauksia hiilineutraalin asuntorakentamisen kehittämiseen.

Valtion rooli MAL-suunnitelman asumisen kokonaisuuden toteutumisessa on erittäin keskeinen. Valtion tulee kaikin keinoin tukea seudun



keskuskaupungin kasvua monipuolisen asuntotuotannon edellytyksiä luomalla ja mm. täydennysrakentamisen esteitä poistamalla. Täydennysrakentaminen ja purkava lisärakentaminen ovat keskeisiä keinoja myös alueellisen hallinta- ja rahoitusmuotojakauman tasapainottamisessa. Valtion maaomaisuuden valjastaminen seudun kasvuun on myös tärkeää. Valtioon tulee voida luottaa sopimuskumppanina ja valtion asuntopolitiikan tulee olla pitkäjänteistä. On tärkeää, että liikenneinvestoinnit ovat riittäviä, jotta ne tukevat asuntotuotannon käynnistymistä ja tarjoavat uusille asukkaille kilpailukykyiset liikkumisen mahdollisuudet.

Liikenne

On hyvä, että MAL-työssä on lähdetty suunnittelemaan ja kehittämään seudun liikennejärjestelmää ja maankäyttöä peilaten vahvasti asetettuihin tavoitteisiin. Tässä on nähtävissä selvää edistystä verrattuna aiempaan HLJ-suunnitelmiin. Tavoitelähtöisyys näkyy suunnitelmaluonnoksessa mm. siten, että seudulle suunnitellaan aidosti nykyistä kestävämpään liikkumiseen painottuvaa liikennejärjestelmää ja esitetään toimenpiteitä, jotka tehokkaimmin edistävät asetettujen tavoitteiden saavuttamista.

Seudun kasvu edellyttää myös jatkossa suuria investointeja liikennehankkeisiin sekä kunnilta että valtiolta. Helsingin seudun merkitys koko maan kansantaloudelle on niin merkittävä, että myös valtion tulisi tunnustaa, että Helsingin seudun liikennejärjestelmästä huolehtiminen on seudun ja maan kilpailukyvyyn turvaamisen edellytys. Valtio hyötyy myös taloudellisesti seudun kasvusta, joten sen rooli suunnitelmaluonnoksessa esitettyjen liikenneinvestointien rahoittamisessa tulisi olla nykyistä suurempi.

Samalla on kuitenkin tärkeää, että osana tavoitelähtöistä suunnittelua myönnetään suunnitelmien toteutumiseen liittyvät riskit ja niiden yhteydessä esitetään selvästi arviot toteutettavuudesta myös käytettävissä olevien taloudellisten resurssien puitteissa.

MAL-suunnitelmaluonnoksessa mainituissa liikenteen tulevaisuuden ratkaisuissa on tarkasteltu liian suppeasti liikenteen uusien teknologioiden ja datan tarjoamia mahdollisuuksia optimoida liikennejärjestelmää. Suunnitelman toimenpiteissä tulee painottaa kehityshankkeita, joissa hyödynnetään mm. tekoälyä ja muita teknologioita, jotka saattavat jo lähitulevaisuudessa mahdollistaa koko liikennejärjestelmän kapasiteetin nykyistä tehokkaampaa käyttöä.

Vaikutusten arviointi

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



Työn aikana on päivitetty seudulla käytettävä liikenne-ennustemalli (Helmet), jolla on arvioitu MAL-työn liikennejärjestelmävaikutuksia. Päivitetyllä Helmet 3 -mallilla tullaan jatkossa tekemään Helsingin erilaisen maankäyttöhankkeiden sekä erillisten liikennehankkeiden liikennejärjestelmävaikutustarkasteluja. Päivitettyä Helmet-mallia tullaan käyttämään mm. liikenteen hankearviointeihin ja melulaskentojen lähtötietojen tuottamiseen. Hankearviointia ja vaikutustarkasteluja on haasteellista tehdä pelkästään noin kymmenen vuoden päähän, sillä investointikonaisuus, jota liikennemallilla tutkitaan, edellyttää pidemmän aikavälin toteutuakseen. Sen vuoksi olisi tärkeää, että seudun maankäyttöön liittyvien hankkeiden arviointiin olisi käytettävissä myös pidemmälle tulevaisuuteen sovitettu malli liikennejärjestelmiseen ja maankäyttöineen.

Tähän näkökulmaan liittyen Helsinki esittää, että MAL-työssä tuotetaan liikenne-ennustemallilla tehtävien tarkastelujen pohjaksi maankäyttöprojektiot myös pidemmälle tulevaisuuteen, näissä huomioitaisiin nykyisen asuntotuotantoennusteen ohella myös jo nyt suunnittelussa olevia alueita (esim. vuosille 2040 tai 2050) ja lisäksi niihin sopiva liikenneverkko.

Joukkoliikenteen edistäminen

Pisarrarata

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että Helsinki–Pasila -välin rautatiejärjestelmää tulee kehittää. Se esitetään tehtäväksi uudistamalla toimintamalleja ja tekemällä pieniä infratoimenpiteitä. Lisäksi todetaan, että uuden kulunvalvonnan ja seisontavarikoiden (päärata ja rantarata) suunnittelu ja niiden tuomat muutokset liikennöintisuunnitelmiin tulee käynnistää välittömästi. Samalla Pisarraradan liikennöintisuunnitelma ja ratasuunnitelma tulee tarkistaa niiden mukaiseksi. Ratapihan kapasiteettia lisäävä ja juna- ja metrojärjestelmien integrointia parantava Pisarraradan investointi toteutetaan ennen kuin linjaraiteiden kapasiteettia ja junatarjontaa Pasilasta pohjoiseen lisätään merkittävästi toteuttamalla Lentorata. Pisarraradan oletetaan valmistuvan vuoden 2030 jälkeen.

Pisarrarata varmistaa tehokkaan rautatieliikenteen laajalla alueella. Myös junavuorojen yleinen lisääminen on mahdollista, koska Helsingin ja Pasilan väliselle rataosuudelle vapautuu lisää tilaa. Liikenneviraston selvitysten mukaan Etelä-Suomen rautatieverkon ruuhkautuminen on kestänyt viimeistään vuonna 2035, ellei kehittämistoimia toteuteta. Pisarraradan ennakoitu rakentamisaika on 10 vuotta, joten on tärkeää, että päätöstä kapasiteettiongelmien ratkaisemiseksi ei lykätä. Pisarraradan suunnitteluvaihe on valmistunut keväällä 2017, kun asemakaava ja rata- ja rakentamissuunnitelmat hyväksyttiin. Pisarra mahdollistaa merkittävän kapasiteetin kasvattamisen koko Etelä-Suomen rataverkolla ja



mm. Lentoradan rakentamisen. Korkeimman hallinto-oikeuden 8.11.2018 tekemä päätös olla vahvistamatta osia Helsingin uudesta yleiskaavasta ohjaa tulevaisuuden maankäyttöä vielä suunniteltuakin enemmän täydennysrakentamiseen ja asemanseuduille, joten Pisararadan merkitys korostuu tulevaisuudessa entisestään myös maankäytön näkökulmasta.

Nykytilanteessa Suomen kahden vilkkaimmin liikennöidyn joukkoliikennejärjestelmän, metron (300 000 matk/päivä) ja lähijunien (200 000 matk/päivä), välinen vaihtoyhteys on heikko. Lisäksi rautatieaseman kattamattomat lähijunalaiturit ovat kaukana vaihtoyhteyksistä ja laatutasoltaan vaatimattomia. Pisararata kytkee nyt erilliset lähijuna- ja metrojärjestelmät toisiinsa huomattavasti nykyistä paremmin ja integroi ne kokonaisuudeksi. Pisararadan toteuttaminen mahdollistaa kaupunkiradoilla liikennöitävien lähijunien kytkemisen toiminnallisesti lähemmäksi metroa.

Pisararata parantaa ydinkeskustan työpaikkojen saavutettavuutta merkittävästi, minkä lisäksi keskustan liikekiinteistöt integroituvat huomattavasti nykyistä paremmin asemaan. Kolmen kantakaupungin aseman ympäristössä (1,5 km etäisyys asemasta) on nykytilanteessa yht. 107 000 asukasta ja 175 000 työpaikkaa. Pisararata tuo lähes 70 000 työpaikkaa ja lähes 50 000 asukasta kaupunkirataliikenteen palvelualueelle. Näitä hyötyjä ei saavuteta ratkaisulla, joihin ei liity uusia asemia kantakaupunkiin. Pisararata vapauttaa kapasiteettia Helsingin ja Pasilan välillä ja sujuvoittaa sekä lähi- että kaukojunien kulkua mahdollistaen molemmille omat raiteet. Se vapauttaa kahdeksan laituriraitteen ja neljän linjaraitteen verran kapasiteettia ruuhkautuneella päärautatieasemalla. Tämä puolestaan mahdollistaa kaukojunaliikenteen lisäämisen ja edelleen ratakäytävien maankäytön kehittämisen.

Koska pääkaupunkiseudun ja Helsingin asuntotuotanto on historiallisen korkealla tasolla, on valtion perusteltua osallistua myös jatkossa raskaan raideliikenteen infrastruktuurin rahoittamiseen seudulla. Kymmenen viime vuoden aikana selvästi pienin osa valtion pääkaupunkiseudulle kohdistuneista raskaan raideliikenteen investoinneista on tullut Helsinkiin. Investoinnit ovat pääosin kohdistuneet Vantaalle (kehärata) ja Espooseen (länsimetro).

Valtakunnallisen rautatieliikenteen kapasiteetin kasvattamiseksi, asuntotuotannon vauhdittamiseksi ja rautatie- sekä metrojärjestelmien yhteen kytkemiseksi tulee Pisararadan toteutus aloittaa vuoteen 2025 mennessä.

Pikaraitiotiehankkeet

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



Helsingin maankäytön kehittämisen kannalta on erittäin tärkeää, että uuden yleiskaavan toteuttamishankkeen ensimmäiseen vaiheeseen aikataulutetut kolme uutta pikaraitiotiehanketta (Vihdinbulevardin pikaraitiotie, Viikin–Malmin pikaraitiotie ja Tuusulanbulevardin pikaraitiotie) ovat mukana ensimmäisen vaiheen toteutusohjelmassa. On myös perusteltua edistää seudun muita pikaraitiotiehankkeita, mutta samalla on huolehdittava siitä, että esitettyjen raitiolinjoiden matkustajakysyntä on raitiotieinvestoinnin kannattavuuden edellyttämällä tasolla. Siten on perusteltua rakentaa seudun pikaraitiotieverkosto laajentaen maankäyttöään tiiviissä ytimessä olevaa kantakaupungin raitiotieverkkoa hyödyntäen myös olemassa olevaa infraa.

Jo päätettyihin joukkoliikennehankkeisiin (Ve 0) tulee lisätä Kalasataman raitiotie (Kalasatama-Pasila) ja HSL:n raitioliikenteen linjastosuunnitelman (Raili) raitiotiehankkeet.

Vaikutusten arviointiselostusluonnoksessa esitetty isojen hankkeiden lipunhinta-vaikutusten arviointi on oikea askel seudullisten hankkeiden keskinäisen vertailun kehittämisessä sekä suunnittelu- ja toteutusaikataulultaan useita vuosia kestävien hankkeiden vaikutusten arvioinnissa. Työtä tulee jatkaa ja arvioita päivittää suunnittelutiedon lisääntyessä.

Raitiotiehankkeet ovat keskeisessä roolissa myös koko pääkaupunki-seudun maankäytön kehittämisessä, kestävä liikunnan edistämiseksi ja alueiden saavutettavuuden parantamisessa. Helsingin pikaraitiotiehankkeet ovat osa seudullista raideliikennejärjestelmää, joten valtion osallistuminen hankkeiden suunnittelu- ja toteutuskustannuksiin on tärkeää.

Metron kapasiteetin varmistaminen

MAL-suunnitelmaluonnoksessa on myös esitetty investointeja, jotka parantavat nykyisen järjestelmän palvelutasoa. Tästä hyvä esimerkki on metron automatisointi, joka on tärkeä toteuttaa valtion kanssa yhteishankkeena seuraavan vuosikymmenen aikana. On hyvä, että MAL-suunnitelmaluonnoksessa on tuotu esiin tarve Matinkylän kääntöraiteita Länsimetron jatkeen rakentamisen yhteydessä. Matinkylän kääntöraiteiden tarve tulee selvittää mahdollisimman pian, koska raiteen rakentamatta jättämisellä on arvioitu olevan vaikutusta metron liikennöinnin sujuvuuteen, Sammalvuoren varikkokapasiteetin hyödyntämiseen sekä metron häiriöherkkyyteen koko metrolinjastolla.

Bussiliikenteen kehittäminen

Bussiliikenteen kehittämistä kannattaa jatkaa tiheästi liikennöitäviin runkolinjoihin ja niitä täydentäviin liityntälinjoihin perustuen. On hyvä, että MAL-suunnittelussa on nostettu esille tarve erillisen bussiliikenteen ke-



hittämishjelman laatimiselle. Päästövähennysten osalta tulee ottaa huomioon myös bussiliikenteen sähköistämisen vaikutukset linjastoon ja aikatauluihin, jotta bussiliikenteen sähköistys ei nostaisi turhaan ope-
rintikustannuksia.

Pyöräliikenteen edistäminen ja siihen liittyvät hankkeet

Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty erinomaisia ehdotuksia pyöräliikenteen kehittämiseksi ja on hyvä, että pyöräliikenne nähdään aidosti omana liikennemuotonaan liikennejärjestelmässä. Pyöräliikenteen edistämisen kannalta on erittäin hyvä asia, että uusi maankäyttö keskite-
tään hyvien joukkoliikennedyhteyksien ja erityisesti raideliikenteen var-
teen. Tämä mahdollistaa myös pyörä- ja joukkoliikennematkojen yhdis-
tämisen. On myös kannatettavaa, että suunnitelmaluonnoksessa seu-
dulle esitetään kansainvälisen mallin mukaan koordinoitihenkilöä pyö-
räliikenteen edistämiseen.

Kaupunkipyöräjärjestelmän laajentaminen seudulla siten, että eri kun-
tien järjestelmät ovat täysin yhteensopivia, on käytännössä vaikeaa
johtuen mm. nykyisen hankintasopimuksen rajoitteista. Täysimittaisesti
nykyisten järjestelmien kattavuutta ja toimintaa voidaan uudistaa ny-
kyisten sopimuskausien päätyttyä vuonna 2025.

Suunnitelmaluonnoksen karttaesityksistä puuttuvat pääsääntöisesti
merkinnät seudullisesti merkittävästä pyöräliikenteen verkostosta ja
pääyhteyksistä sekä tulevista investoinneista. Näiden esittäminen pää-
kartoilla on tarpeen.

Joukkoliikennedyhteyksien ja matkaketjujen kehittäminen

Kestävien liikkumismuotojen osuuden kasvattaminen suunnittelualueel-
la on edellytys alueen kestäväälle kasvuille. Vaihdollisten matkojen kas-
vaessa on hyvä, että suunnitelmaluonnoksen toimenpiteissä on huo-
mioitu matkaketjujen sujuvuus ja vaihtovastuksen pienentäminen. Täs-
sä sekä pyörien että autojen liityntäpysäköinnin kehittäminen on kes-
keistä. Alueiden toteuttamisen esteenä olleet rahoituksen pullonkaulat
tulisi ratkaista etupainotteisesti jo MAL-sopimusvaiheessa ja niin, että
sovittua kustannusvastuunjakoa kuntien ja valtion välillä noudatetaan.

Seudun liikennejärjestelmän rahoitus

Helsingin seutu vastaa merkittävästä osasta koko valtakunnan uudisa-
suntotuotannosta. Kasvusta johtuvat kuntiin kohdistuvat investointitar-
peet ovat merkittäviä. Investoinnit raideliikenteeseen takaavat parem-
man työmarkkinoiden toimivuuden ja mahdollistavat kaupunkiseutujen
kasvupotentiaalin hyödyntämisen. Ne ovat lisäksi tärkeitä talouskasvun
kiihdyttämiseksi ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Viestin valtion



toimijoiden suuntaan on oltava nyt esitettyä selkeämpi: Valtion investointeja Helsingin seudun liikennejärjestelmään ei tule vähentää, vaan kaupunkiseudun ja koko maan kilpailukyvyyn turvaamiseksi valtion investoinnit tulee kasvattaa vähintään sille suhteelliselle tasolle, jolla ne olivat kuluvan vuosikymmenen alkaessa.

MAL-suunnitelmaluonnoksessa yhdeksi keskeiseksi toimenpiteeksi on nostettu liikenteen hinnoittelu. Jos kaupunkiseutujen tienkäyttömaksuille luodaan lainsäädännölliset edellytykset ja maksuja otetaan käyttöön, on Helsingin seudun maksutulojen kohdennettava lisäresurssina seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen eivätkä ne saa syrjäyttää valtion rahoitusta. Tienkäyttömaksut ovat selvitysten perusteella vaikuttava keino tehostaa liikenneverkon käyttöä, ohjata kulkutapavalintoja, vähentää päästöjä ja saada lisärahoitusta järkeviin liikennehankkeisiin.

Tieliikenneverkon kehittäminen

Kehä I:llä on koko maantieverkon suurimmat liikennemäärät ja se palvelee oleellisesti myös seudullista liikkumista. MAL-suunnitelman hankelistalle tulee nostaa Kehä I:ltä Myllypuron ja Itäväylän eritasoliittymät sekä Koivusaaren eritasoliittymä Länsiväylällä, joiden toteuttamiseen Helsinki on varautunut 10 vuoden investointiohjelmassa. Kehä I:n liittymien parantaminen edistäisi merkittävästi liikenneturvallisuutta, ja kumpaankin liittyy myös maankäytön kehittämistä. Koivusaaren uusi liittymä mahdollistaa alueen maankäytön toteuttamisen. Helsingin maantieverkon kehittämishankkeista suunnitelmassa on tällä hetkellä mainittu vain Kuninkaantammen ja Ilmasillan (ent. Tattarisilta) eritasoliittymät, jotka molemmat liittyvät jo päätettyihin merkittäviin maankäytön kehittämishankkeisiin.

Raskaan liikenteen taukopaikoista on valmistumassa selvitys, jonka tavoitteina on aikaansaada raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttamisen kustannus- ja vastuunjakomalli Helsingin seudun alueelle sekä kuntien ja valtion yhteinen sitoutuminen kustannus- ja vastuunjakomalliin MAL-sopimukseen kirjattavaksi, samoin kuin löytää kokonaisuudelle liiketaloudellisesti kannattava toteutuskonsepti. Selvityksessä esitetyt toimenpiteet tulee sisällyttää MAL 2019 -suunnitelmaan. Erityisesti valtion rahoitusosuuden turvaamiseksi tulee MAL-suunnitelmaan saada kirjaus valtiolta seuraavalla MAL-sopimuskaudella tarvittavan rahoitusosuuden suuruudesta. Seudulla ei ole viime aikoina toteutunut yhtään raskaan liikenteen taukopaikkaa ja tehdyn selvityksen perusteella näyttäisi siltä, ettei mikään kunta ole erityisen innokas ottamaan taukopaikkaa alueelleen. Taukopaikkojen toteuttaminen tulisi olla ensisijaisesti valtion vastuulla ja tämän tulisi käydä ilmi suunnitelmaluonnoksesta.



Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa 2016–2019 sovittiin kustannusjaosta liityntäpysäköinti-investointien toteuttamisessa. Tämän myötä useat kunnat ovat käynnistäneet neuvotteluja liityntäpysäköintikohteiden kustannusten jaosta sopimiseksi, mutta neuvotteluissa ei ole päästy ratkaisuun, jossa valtio osallistuisi hankkeiden toteutukseen. Siten myös toteutettavien liityntäpysäköintipaikkojen osalta MAL-suunnitelmaluonnoksessa tulisi käydä selkeästi ilmi valtiolta seuraavalla sopimuskaudella tarvittavan rahoitusosuuden suuruus. Rahoitettavissa kohteissa tulisi olla mukana Helsingin alueella sijaitseva, syksyllä 2018 avattu noin 300 auto-paikan liityntäpysäköintikohta Kalasatamassa.

MAL-suunnitelmassa ja sen hankkeissa tulee huomioida Helsingin Sataman kuljetusten ja liikenteen tarpeet, sillä se on Euroopan vilkkain matkustajasatama ja Suomen johtava ulkomaanliikenteen ja –kaupan yleissatama. Vuonna 2017 Helsingin Sataman kautta kulki 12,3 miljoonaa matkustajaa ja tavaraa yhteensä 14,3 miljoonaa tonnia. Sataman vaikutukset seudun talouteen sekä pääkaupunkiseudun matkailupalveluihin, paikallis- ja kaukoliikenteeseen ja vähittäiskauppaan ovat merkittäviä. Helsingin kaupunkistrategiassa tavoitellaan kaksoiskaupunkikonseptiä Helsingin ja Tallinnan välille. Strategiassa edellytetään myös aktiivista kehittämistä liike-elämän logistiin yhteyksiin ja elinkeinoelämän kilpailukykyä parantaviin liikennejärjestelyihin.

Kasvavan seudun tie- ja katuverkon liikenteellinen palvelutaso on hyvä MAL-suunnitelmaluonnoksen toimenpiteiden vaikutusarvioinneissa, kun arvioinnissa huomioidaan myös seudullisen tiemaksujärjestelmän positiiviset vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen. Tiemaksujen mahdollisessa toteutuksessa tulee ottaa huomioon elinkeinoelämän kuljetusten tarpeet, jakeluliikenteen ei tule liikaa häiriintyä seudullisista tiemaksuisista.

Liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen

Helsingin kaupunki on hyväksynyt Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelman, jossa liikenteen osalta lasketut toimenpideohjelmaiset päästövähennykset ovat suuruusluokatasoltaan samansuuntaiset MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen päästölaskennan kanssa. Joiltain osin keinojen ryhmittelyssä on poikkeavuuksia. Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmassa tehokkaimmiksi liikenteen keinoiksi päästövähennyksien osalta osoittautuivat suuruusjärjestyksessä sähköautokannan kasvu, raskaan liikenteen ajoneuvoteknologia ja ajoneuvoliikenteen hinnoittelu.

Autokannan käyttövoiman ja muiden ajoneuvoteknologioiden muutokset ovat merkittävässä roolissa tieliikenteen päästöjen vähentämisessä.



Vaikutustarkasteluissa ei ole kuitenkaan otettu huomioon näiden muutosten toteutumisen edellytyksiä tai kustannusvaikutuksia. Helsingin kaupungin teettämässä selvityksessä on tarkasteltu Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmaan ja Helsingin kaupungin ilman suojele-suunnitelmaan (2017–2024) kirjattuja liikennettä koskevia toimenpiteitä ja niiden vaikuttavuutta. Arvioinnin painopiste oli ajoneuvoteknologias- ja sen kehityksessä. Selvityksen mukaan Helsingin toimenpideohjelman laskelmissa käytetty 30 % sähköauto-osuus Helsingissä saattaa tuoreimpien ennusteiden mukaan olla hyvinkin mahdollinen, samoin raskaan ajokaluston päästövähennystavoite, jos laadukasta uusiutuvaa polttoainetta on saatavilla riittävän edullisesti. Lisäksi on todettava, että tavoitteeseen pääsy edellyttää päästöttömän ajoneuvon hankintahintaan merkittäviä verohelpotuksia tai muita taloudellisia tukia. Muuten nykyinen tavoitteeseen nähden liian hidaskas päästöttömien tai vähäpäästöisten ajoneuvojen osuuden kasvu ei nopeudu. MAL-suunnitelman toimenpiteissä ja vaikutusarvioinneissa voisi jatkossa korostaa entistä vahvemmin ilmansuojelua ja meluntorjuntaa, sillä kasvavalla seudulla nämä tekijät korostuvat ja vaikuttavat myös maankäytön kehittymiseen.

Ilmastonmuutoksen torjuntaan liittyvät haasteet ovat vaikutusmekanismeiltaan monimutkaisia. MAL 2019 -suunnittelussa asetettu liikenteen päästövähennys on haastava, mutta mahdollinen saavuttaa. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää kaikkien vähennystoimenpiteiden edistämistä ja toteuttamista. Tiemaksuilla on arvioitu olevan kerrannaisvaikutuksia myös muihin liikenteen päästöjä vähentäviin toimenpiteisiin. Käytettävät teknologiat kehittyvät jatkuvasti ja tutkimustiedon lisääntyessä myös itse päästölaskenta kehittyy. Tämän vuoksi päästölaskenta edellyttää aktiivista seuranta- ja päivittämistä. Liikenteen päästövähennämisen osalta on huomioitava, että esitetyt toimenpiteet voivat olla seudun MAL-suunnittelussa ristiriidassa muiden strategisten tavoitteiden kanssa. Kuitenkin MAL-suunnitelmaluonnoksessa esitetyillä toimenpiteillä on arvioitu saavutettavan kaikki neljä päätavoitetta, jotka liittyvät liikenteen päästöjen vähentämiseen, työvoiman saavutettavuuden parane-miseen, alueiden välisten erojen pienentymiseen ja yhteiskuntatalou-delliseen tehokkuuteen. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa ja toteutuk-sessa tulee tehdä riittävät vaihtoehtoistarkastelut ja vaikutusten arvioin-nit kulloinkin tarkoituksenmukaisimpien toimenpiteiden tunnistamiseksi ja osatavoitteiden asettamiseksi.

KUHA-hankeohjelma

KUHA-hankeohjelmaan esitetään suunnitelmassa paljon hankkeita, joiden kokonaiskustannukset nousevat korkeiksi. Tämän johdosta KUHAohjelman kokonaisrahoitusta tulee lisätä merkittävästi sekä kuntien että valtion taholla ja varautua hankkeiden suunnitteluvalmiuden nostoon. Muuten KUHA-hankkeiden toteuttaminen etenee Helsingin näkö-



kulmasta aivan liian hitaasti. KUHA-hankkeista osan pitäisi itse asiassa kuulua ELY-keskuksen normaalin tienpidon piiriin, kuten maanteiden melusteiden rakentaminen ja parantaminen, ja näille pitäisi taata rahoitus ELY-keskuksen toimintamenoissa. Helsinki on investointiohjelmassaan varautunut yhteishankkeiden toteuttamiseen.

Käsittely

Vastaehdotus:

Mika Raatikainen: Lausunnon kuudennen kappaleen jälkeen lisätään seuraava kappale:

"Malmin lentokentän muuttaminen asuntoalueeksi aiheuttaa huomattavia ilmastovaikutuksia, joita lausunnossa ei ole huomioitu juuri lainkaan. Malmin lentokentän alue on lähinnä suopohjaista, mistä syystä melkein koko alue on paalutettava. Paaluttaminen tuottaa erittäin huomattavia hiilidioksidipäästöjä, joita lausunnossa ei ole huomioitu. Ilmastonmuutoksen ja luonnonsuojelun näkökulmasta Malmin lentokentän alue ei ole järkevä valinta asuntorakentamiselle. Malmin lentokentän rakentaminen ei edistä Helsingin kaupungin päästövähennystavoitteita."

Mika Raatikaisen vastaehdotusta ei kannatettu, joten se raukesi.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Mari Randell, asunto-ohjelmapäällikkö, puhelin: 310 25823
mari.randell(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 14.11.2018, HSL
- 2 MAL 2019 suunnitelmaluonnos
- 3 Vaikutusten arviointiselostusluonnos liitteineen
- 4 MAL 2019 liite toimenpidekortit

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Otteen liitteet

Esitysteksti
Liite 1
Liite 2
Liite 3



Liite 4

Esitysehdotus

Esitys on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Helsingin seudun 14 kunnan maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteinen MAL 2019 -suunnitelma muodostaa yleispiirteisen näkemyksen Helsingin metropolialueen tulevasta yhdyskuntarakenteesta, asumisesta ja liikennejärjestelmästä. Samalla suunnitelma on seudun lakisääteinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sitä koskee viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetussa laissa (200/2005) ja asetuksessa (347/2005) tarkoitettu velvoite laatia suunnitelmaluonnoksesta ympäristövaikutusten arviointi.

Suunnitelmaluonnos on valmisteltu tiiviissä yhteistyössä ja siitä ovat vastanneet alueen kunnat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Kirkkonummi, Vihti ja Sipoo sekä HSL, HSY, Uudenmaan liitto sekä valtion liikenne- ja ympäristöviranomaiset. MAL 2019 -suunnitelman lähtökohdat ja tavoitteet sekä tavoitetasot hyväksyttiin HSL:n hallituksessa 13.2.2018, KUUMA-johtokunnassa 14.3.2018 sekä Helsingin seudun yhteistyökokouksessa HSYK:ssa 24.4.2018.

Suunnitelmaluonnoksessa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua.

Velvoittavaksi tavoitetasoksi hyväksyttiin, että liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys on vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tavoitetasojen avulla on seurattu suunnitelmaratkaisujen ja toimenpiteiden riittävyttä. Suunnitelman mukaan asetetut tavoitteet saavutetaan monipuolisella, tehokkaalla ja konkreettisella kokonaisuudella. Suunnitelman pääsisältö on:

- Seudun kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille
- Seudulle rakennetaan vuosittain n. 16 500 uutta asuntoa ja asutuskannan sekä elinympäristön laadusta huolehditaan
- Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset, tieliikennettä kehitetään tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti
- Päästöjä vähennetään useilla liikennesuoritetta pienentävillä keinoilla, mm. tiemaksuilla sekä ajoneuvokantaa energiatehokkaammaksi ja hiilineutraalimmaksi uudistaen.



Suunnitelmassa on osoitettu konkreettiset toimet, joilla tavoitteisiin päästään 2030 mennessä. Näitä ovat muun muassa seudullisesti määritellyt maankäytön ensisijaiset kehittämissuunnitelmat, kuntakohtaiset asuntorakentamisennusteet ja asemakaavatavoitteet sekä ennen vuotta 2030 aloitettavat liikennehankkeet ja -toimenpiteet. Luonnosvaiheen aineisto koostuu MAL 2019 -suunnitelmasta ja sen arviointiselostuksesta, joka on SOVA-laissa tarkoitettu ympäristöselostus.

Lausunnonantajilla on mahdollisuus antaa palautetta myös muista luonnosvaiheen taustaselvityksistä.

Lausuntoa on kaupunkiympäristölautakunnalle valmisteltu yhteistyössä kaupunkiympäristön toimialan, kanslian, HKL-liikelaitoksen ja Helsingin Sataman asiantuntijoiden kanssa.

Esitys kaupunginhallituksen lausunnoksi on pääsääntöisesti kaupunkiympäristölautakunnan ehdotuksen mukainen. Kaupunginhallituksen lausuntoesitykseen on muutettu tavoitelähtöistä suunnittelua ja taloutta koskevia arviointeja sekä lisätty uusia teknologioita koskeva maininta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Mari Randell, asunto-ohjelmapäällikkö, puhelin: 310 25823
mari.randell(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 14.11.2018, HSL
- 2 MAL 2019 suunnitelmaluonnos
- 3 Vaikutusten arviointiselostusluonnos liitteineen
- 4 MAL 2019 liite toimenpidekortit

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Otteen liitteet

Esitysteksti

Liite 1

Liite 2

Liite 3

Liite 4

Tiedoksi



Kaupunginkanslia
Kaupunkiympäristön toimiala

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 07.01.2019 § 10

HEL 2018-011786 T 10 00 00

Esitys

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

07.01.2019 Pöydälle

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Pia Pakarisen ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Mari Randell, asunto-ohjelmapäällikkö, puhelin: 310 25823
mari.randell(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 18.12.2018 § 656

HEL 2018-011786 T 10 00 00

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

MAL 2019 -suunnitelmaluonnos on hyvä kokonaisuus, joka on pääpiirteissään Helsingin tavoitteiden ja kaupunkistrategian mukainen. Maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelu yhdessä on perusteltua, sillä niiden vaikutukset liittyvät aina kiinteästi toisiinsa. Maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma on erittäin laaja kokonaisuus toisiinsa järjestelmätasolla linkittyviä toimenpiteitä, joten on tärkeää, että niitä arvioidaan yhteisesti hyväksytyjen tavoitteiden kautta. Seudullinen suunnittelu vaatii onnistuakseen yhteisesti hyväksytyn vision ja tavoitteet. MAL-suunnitelma on valmisteltu siten, että ensin on päätetty poliittisesti seudun tavoitteet maankäytölle, asumiselle ja liikenteelle. Tämän jälkeen suunnitelman toimenpiteet ovat jalostuneet iteratiivisesti siten, et-



tä suunnitelma toteuttaa sille asetetut tavoitteet. Vaikutusarvioinneissa ei ole lähdetty tavoitteidenmukaisuudesta, vaan arvioinnin tuloksia on verrattu tavoitteisiin. MAL-suunnitelman toteutettavuutta on arvioitu myös tällä hetkellä käytössä olevien taloudellisten resurssien puitteisissa.

Työssä on tunnistettu vaikuttavimmat M+A+L -kärkikeinot, joilla seudulle päätetyt tavoitteet voidaan saavuttaa. Vaikka monet toimenpiteet vaativat vielä jatkosuunnittelua eivätkä riipu yksin Helsingin seudun toimenpiteistä, vaan vaativat esim. lainsäädännöllisiä muutoksia ja valtiovallan aktiivista otetta, on kokonaisuus hyvä. Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2035. Suunnitelman toteuttamisen kautta voidaan osoittaa Helsingin seudun edelläkävijyyttä sekä seudullisen yhteissuunnittelun että globaalin ilmastohaasteen ratkaisijana.

Arviointikehikko muodostaa kattavan paketin, jonka kautta suunnitelman vaikuttavuutta ja vaikutuksia on arvioitu. Myös työn iteratiivinen jatkuvasti parempaan suunnitelmakokonaisuuteen tähdännyt suunnitteluprosessi on ollut hyvä.

MAL-suunnitelmalle on eduksi, että se on laadittu tiiviissä yhteistyössä Uusimaa-kaavan 2050 kanssa. Menettely, jossa pitkän aikavälin hankkeisiin ja yli-maakunnallisiin yhteyksiin keskitytään maakuntakaavatyössä samaan aikaan kuin MAL-työssä on keskitytty pääosin lähitulevaisuuteen, on perusteltu. Suunnitelmassa on huomioitu Helsingin yleiskaavan tavoitteet ja yleiskaavan toteuttamishjelmassa esitetty aluekokonaisuuksien toteutusjärjestys.

Helsingin seudun merkitys koko Suomen kilpailukyvyllä on merkittävä – samoin Helsingin merkitys Helsingin seudulle. Onkin tärkeää, että Helsinkiin kohdistetaan riittävästi investointeja, jotta voidaan varmistaa koko seudun kilpailukyky verrattuna kansainvälisiin verokkikaupunkeihin. Valtion rahoitusosuutta seudun liikenneinvestoinneista tulee kasvattaa, kun seudun väestönkasvu on historiallisen korkealla tasolla. Pesararadalla on tärkeitä seudullisia vaikutuksia, ja sen rooli on olennainen ensisijaisesti valtakunnallisen raideverkon kapasiteetin lisäämisessä. Hankkeen toteuttaminen on edellytys esimerkiksi lentoradan toteuttamiselle. Valtakunnallisen raideliikenteen kapasiteetin lisäämiseksi 2030-luvulla tulee Pesararadan toteutus aloittaa vuoteen 2025 mennessä.

MAL-suunnitelman päästövähennykset on kohdistettu liikenteeseen. Päästövähennystavoitteet ovat saman suuruiset kuin, mitä Helsingin kaupunki on asettanut omissa päästövähennystavoitteissaan. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää kaikkien vähennystoimenpiteiden edistämistä ja toteuttamista. Jatkossa tulisi panostaa myös rakennuskannan energiatehokkuuden huomioimiseen seudullisessa tavoitteiden asetta-



misessa. Helsinki on huomionnut rakennuskannan energiatehokkuuden Hiilineutraali Helsinki -toimenpideohjelmassaan ja aikoo osaltaan edistää myös tätä puolta lähivuosina. Jatkossa seudun yhteiset tavoitteet sekä uuden että peruskorjattavan rakennuskannan energiatehokkuuden osalta tukisivat kaikkia seudun kuntia päästövähennystavoitteiden asettamisessa myös rakennuskannan osalta.

Maankäyttö

MAL 2019 -suunnitelman maankäytön kokonaisuus on perusteltu. Maankäytön kasvu on tarkoituksenmukaista ohjata seudun ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Nämä ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet ohjaavat maankäyttöä perustellusti hyvin saavutettaville alueille ja keskuksiin. Yhteiskuntarakenteen laajenemissuunnat on hyvä kytkeä liikennejärjestelmän laajennusinvestointeihin. Pelkkään yksityisautoiluun tukeutuvien alueiden laajentaminen ei ole tavoitteiden valossa perusteltua.

MAL 2019 -suunnitelma on Helsingin yleiskaavan toteuttamisohjelman ensimmäisen vaiheen mukainen. Suunnitelmaan sisältyvät kaupunkistrategiassa esiin nostetut Vihdinbulevardi ja Tuusulanbulevardi pikaraitiotieineen sekä Viikin–Malmin pikaraitiotie ja siihen kytkeytyvä maankäyttö mm. Malmin lentokentällä. Suunnittelun lähtökohtana ovat olleet jo päätetyt liikennehankkeet, kuten Raide-Jokeri, Kruunusillat ja kanta-kaupungin raitiotieverkon laajennus.

Suunnitelmassa tehdyt maankäytön ratkaisut mahdollistavat asuntotuotantotavoitteiden saavuttamisen. Mitä enemmän maankäyttö tiivistyy hyviin sijainteihin, sitä paremmin maankäyttö toteuttaa MAL-suunnitelman tavoitteita. Valtion eri viranomaisten tulee toiminnallaan sitoutua Helsingin ja koko pääkaupunkiseudun kasvun mahdollistamiseen ja tukea kaavallisten edellytysten luomista asuntorakentamista varten. Lain-säädännölliset esteet tulisi raivata ja arvioida tehtävien päätösten vaikutukset asuntorakentamisen edellytyksiin.

Uuden maankäytön sijoittaminen erityisesti kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja täydennysrakentamisen roolin korostaminen ovat keskeisiä toimenpiteitä, joilla kaupunkiseudun maankäyttöä kehitetään. Tämä on myös Helsingin oma tavoite ja keskuskaupungin näkökulmasta tavoiteltava suunta seudulla.

Asemanseutujen kehittämisen nostaminen kärkitoimenpiteeksi on perusteltua, sillä asemanseuduilla on mahdollista tarjota vaihtoehto kulkea matka kestävällä kulkutavoilla. Valtion tulee luopua tarpeettomista liikennealuevarauksista asemanseuduilla ja toimia aktiivisesti edistääkseen valtion toimijoiden omistuksessa tai hallinnassa olevan maankäyttöpotentiaalin käyttöön ottamista.



Östersundomin alueen toteuttamisen ja siihen liittyvän metroyhteyden suunnittelua tulee jatkaa. Tavoitteena tulee olla metron jatkeen toteuttamispäätöksen tekeminen 2020-luvun puolella välissä. Uusien liikenneinvestointien ja niihin kytkeytyvien ensisijaisten maankäytön kehittämisalueiden toteuttamisjärjestystä tulee tarkastella seudullisesti yhteinäisillä kriteereillä alueiden asuntorakentamisen kokonaispotentiaali huomioiden.

Asuminen

MAL-suunnitelmassa on hyvin huomioitu asuntomarkkinoiden seudullinen kokonaisuus ja tunnistettu asuntopoliittisesti ajankohtaiset ja kriittiset kärkikeinot, joilla suunnitelman tavoitteet voidaan saavuttaa.

Helsingin seudun asuntotuotannon taso on tärkeä pitää riittävän korkeana myös tulevaisuudessa. Riittävä tuotannon taso etenkin seudun ydinalueilla vastaa parhaiten asuntokysyntään ja hillitsee hintojen nousua seudun kalleimmilla alueilla. MAL-sopimuksen vuoden 2019 asuntotuotannon tavoitetaso 16 500 asuntoa vuodessa on perusteltua säilyttää. Helsingin tavoitetasoksi määritelty 6 600 asuntoa vuodessa on samansuuntainen kaupunkistrategian kanssa ja siten tarkoituksenmukainen. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää tuotantoedellytysten luomista, minkä tulee olla kuntien ja valtion yhteinen tehtävä.

Suunnitelman tavoite kohtuuhintaiselle eli omakustanteiselle ja pitkäaikaisesti kohtuuhintaiselle tuotannolle on erittäin hyvä ja perusteltu. Tavoitteella turvataan eri puolilla seutua monipuolinen asuntokanta ja mahdollistetaan asumisen polun alkuvaiheessa olevien, esimerkiksi nuorten, pääsy asuntomarkkinoille. Monipuolinen asuntokanta helpottaa myös asuntokuntien liikkumista asuntomarkkinoilla elämäntilanteiden muuttuessa. Se, että tavoite on edelliseen suunnitelmaan verrattuna joustavampi, on hyvä asia. Helsingin tavoite 30 % vuotuisesta tuotannosta on tarkoituksenmukainen, kuten muut kunnittaiset painotukset (PKS 30 % / KUUMA 20 %). Kuntien tulee suunnitella toteutettaessa aktiivisesti huolehtia kohtuuhintaisen tuotannon edellytyksistä, ja valtion tulee huolehtia tukemiensa omakustanteisten asumisen rahoitusmuotojen kilpailukykyisyydestä. Pitkäaikaisesti kohtuuhintainen asuminen on Helsingille erityisen tärkeää, jotta myös heikommin toimeentulevien asuntokuntien asuminen on mahdollista seudun keskuskaupungissa ja jotta monipuolisia asuinalueita voidaan toteuttaa. Huomiota monipuolisten rahoitus- ja hallintamuotojen ohella tulee kiinnittää tasapainoiseen asuntojen huoneistotyyppi- ja kokojakaumaan seudun eri osissa. Tätä voisi suunnitelmassa painokkaaminkin tuoda esiin ja esittää konkreettisia keinoja.



Elinympäristön laadun varmistamisessa on erittäin tärkeää seudun heikoimpien alueiden elinvoimasta huolehtiminen, mikä on jo suunnitelman tavoitteenasettelussa hyvin huomioitu. Segregaation ehkäisy tulee nostaa merkitykselliseen asemaan suunnitelman toteuttamisessa. Segregaatiokysymys on nimenomaan urbaanien alueiden erityiskysymyksiin ja haasteisiin vastaamista, mikä tulee näkyä mm. suunnitelmassa mainitun myönteisen erityiskohtelun ohjelman valmistelussa ja toteuttamisessa. Myös asuntokannan laadusta huolehtiminen on segregaation ja alueiden vetovoimaisuuden näkökulmasta tärkeää. Tavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan kuntien ohella myös muiden instituutioiden vuokranantajien ja asunto-osakeyhtiöiden panosta, mitä voisi suunnitelmassa enemmän tuoda esiin samoin kuin ratkaisukeinoja näiden muiden sidosryhmien osallistamiseksi.

Rakennuskannan energiatehokkuuden näkökulma on nostettu suunnitelmassa esiin, mutta sille ei ole asetettu varsinaisia tavoitteita, kuten liikenteelle on. Helsinki on huomionut rakennuskannan energiatehokkuuden Hiilineutraali Helsinki -toimenpideohjelmassaan ja aikoo osallistua edistää asiaa lähivuosina. Tulevaisuuden haasteita seudulla on erityisesti jo olemassa olevan asuntokannan energiatehokkuuden parantaminen. Lisäksi tarvitaan uusia avauksia hiilineutraalin asuntorakentamisen kehittämiseen.

Valtion rooli MAL-suunnitelman asumisen kokonaisuuden toteutumisessa on erittäin keskeinen. Valtion tulee kaikin keinoin tukea seudun keskuskaupungin kasvua monipuolisen asuntotuotannon edellytyksiä luomalla ja mm. täydennysrakentamisen esteitä poistamalla. Täydennysrakentaminen ja purkava lisärakentaminen ovat keskeisiä keinoja myös alueellisen hallinta- ja rahoitusmuotojakauman tasapainottamisessa. Valtion maaomaisuuden valjastaminen seudun kasvuun on myös tärkeää. Valtioon sopimuskumppanina tulee voida luottaa ja valtion asuntopolitiikan tulee olla pitkäjänteistä. On tärkeää, että liikenneinvestoinnit ovat riittäviä, jotta ne tukevat asuntotuotannon käynnistymistä ja tarjoavat uusille asukkaille kilpailukykyiset liikkumisen mahdollisuudet.

Liikenne

On hyvä, että MAL-työssä on lähdetty suunnittelemaan ja kehittämään seudun liikennejärjestelmää ja maankäyttöä peilaten vahvasti asetettuihin tavoitteisiin. Tässä on nähtävissä selvää edistystä verrattuna aiempiin HLJ-suunnitelmiin. Tavoitelähtöisyys näkyy suunnitelmassa mm. siten, että seudulle aidosti suunnitellaan nykyistä kestävämpään liikkumiseen painottuvaa liikennejärjestelmää ja esitetään toimenpiteitä, jotka tehokkaimmin edistävät asetettujen tavoitteiden saavuttamista. Suunnitelman on myös arvioitu olevan toteutettavissa käytössä olevien



taloudellisten resurssien puitteissa, sillä suunnitelman investointikustannukset jyvitettyinä vuositason tasolle eivät poikkea nykyisestä seudun investointitasosta.

Seudun kasvu edellyttää myös jatkossa suuria investointeja liikennehankkeisiin sekä kunnilta että valtiolta. Helsingin seudun merkitys koko maan kansantaloudelle on niin merkittävä, että myös valtion tulisi tunnustaa, että Helsingin seudun liikennejärjestelmästä huolehtiminen on seudun ja maan kilpailukyvyn turvaamisen edellytys. Valtio hyötyy myös taloudellisesti seudun kasvusta, joten sen rooli suunnitelmassa esitettyjen liikenneinvestointien rahoittamisessa tulisi olla nykyistä suurempi.

Suunnitelman vaikutustarkastelut

Työn aikana on päivitetty seudulla käytettävä liikenne-ennustemalli (Helmet), jolla on arvioitu MAL-työn liikennejärjestelmävaikutuksia. Päivitettyllä Helmet 3 -mallilla tullaan jatkossa tekemään Helsingin erilaisten maankäyttöhankkeiden sekä erillisten liikennehankkeiden liikennejärjestelmävaikutustarkasteluja. Päivitettyä Helmet-mallia tullaan käyttämään mm. liikenteen hankearviointeihin ja melulaskentojen lähtötietojen tuottamiseen. Hankearviointia ja vaikutustarkasteluja on haasteellista tehdä pelkästään noin kymmenen vuoden päähän, sillä investointikonaisuus, joita liikennemallilla tutkitaan, edellyttää pidemmän aikavälin toteutuakseen. Sen vuoksi olisi tärkeää, että seudun maankäyttöön liittyvien hankkeiden arviointiin olisi käytettävissä myös pidemmälle tulevaisuuteen sovittu malli liikennejärjestelmien ja maankäyttöineen. Tähän näkökulmaan liittyen Helsinki esittää, että MAL-työssä tuotetaan liikenne-ennustemallilla tehtävien tarkastelujen pohjaksi maankäyttöprojektiot myös pidemmälle tulevaisuuteen, joissa huomioidaan nykyisen asuntotuotantoennusteen ohella myös jo nyt suunnittelussa olevia alueita (esim. vuosille 2040 tai 2050) ja lisäksi siihen sopiva liikenneverkko.

Joukkoliikenteen edistäminen

Pisaratara

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että Helsinki–Pasila -välin rautatiejärjestelmää tulee kehittää. Se esitetään tehtäväksi uudistamalla toimintamalleja ja tekemällä pieniä infratoimenpiteitä. Lisäksi todetaan, että uuden kulunvalvonnan ja seisontavarikoiden (päärata ja rantarata) suunnittelu ja niiden tuomat muutokset liikennöintisuunnitelmiin tulee käynnistää välittömästi. Samalla Pisaratara liikennöintisuunnitelma ja ratasuunnitelma tulee tarkistaa niiden mukaiseksi. Ratapihan kapasiteettia lisäävä ja juna- ja metrojärjestelmien integrointia parantava Pisaratara investointi toteutetaan ennen kuin linjaraiteiden kapasiteettia ja



junatarjontaa Pasilasta pohjoiseen lisätään merkittävästi toteuttamalla Lentorata. Pisanan oletetaan valmistuvan vuoden 2030 jälkeen.

Pisarrata varmistaa tehokkaan rautatieliikenteen laajalla alueella. Myös junavuorojen yleinen lisääminen on mahdollista, koska Helsingin ja Pasilan väliselle rataosuudelle vapautuu lisää tilaa. Liikenneviraston selvitysten mukaan Etelä-Suomen rautatieverkon ruuhkautuminen on kestänyt viimeistään vuonna 2035, ellei kehittämistoimia toteuteta. Pisanan ennakoitu rakentamisaika on 10 vuotta, joten on tärkeää, että päätöstä kapasiteettiongelmien ratkaisemiseksi ei lykätä. Pisarradan suunnitteluvaihe on valmistunut keväällä 2017, kun asemakaava ja rata- ja rakentamissuunnitelmat hyväksyttiin. Pisara mahdollistaa merkittävän kapasiteetin kasvattamisen koko Etelä-Suomen rataverkolla ja mm. Lentoradan rakentamisen. Korkeimman hallinto-oikeuden 8.11.2018 tekemä päätös olla vahvistamatta osia Helsingin uudesta yleiskaavasta ohjaa tulevaisuuden maankäyttöä vielä suunniteltuakin enemmän täydennysrakentamiseen ja asemanseuduille, joten Pisarradan merkitys korostuu tulevaisuudessa entisestään myös maankäytön näkökulmasta.

Nykytilanteessa Suomen kahden vilkkaimmin liikennöidyn joukkoliikennejärjestelmän, metron (300 000 matk/päivä) ja lähijunien (200 000 matk/päivä), välinen vaihtoyhteys on heikko. Lisäksi rautatieaseman kattamattomat lähijunalaiturit ovat kaukana vaihtoyhteyksistä ja laatutasoltaan vaatimattomia. Pisarrata kytkee nyt toisistaan erilliset lähijuna- ja metrojärjestelmät toisiinsa huomattavasti nykyistä paremmin ja integroi ne toisiinsa kytkeytyväksi kokonaisuudeksi. Pisarradan toteuttaminen mahdollistaa kaupunkiradoilla liikennöitävien lähijunien kytkemisen toiminnallisesti lähemmäksi metroa.

Pisarrata parantaa ydinkeskustan työpaikkojen saavutettavuutta merkittävästi, minkä lisäksi keskustan liikekiinteistöt integroidaan huomattavasti nykyistä paremmin asemaan. Kolmen kantakaupungin aseman ympäristössä (1,5 km etäisyys asemasta) on nykytilanteessa yht. 107 000 asukasta ja 175 000 työpaikkaa. Pisarrata tuo lähes 70 000 työpaikkaa ja lähes 50 000 asukasta kaupunkirataliikenteen palvelualueelle. Näitä hyötyjä ei saavuteta ratkaisulla, joilla ei tule uusia asemia kantakaupunkiin. Pisarrata vapauttaa kapasiteettia Helsingin ja Pasilan välillä ja sujuvoittaa sekä lähi- että kaukojunien kulkua mahdollistaen molemmille omat raiteet. Se vapauttaa kahdeksan laituriraitteen ja neljän linjaraitteen verran kapasiteettia ruuhkautuneella päärautatieasemalla. Tämä puolestaan mahdollistaa kaukojunieliikenteen lisäämisen ja edelleen ratakäytävien maankäytön kehittämisen.

Koska pääkaupunkiseudun ja Helsingin asuntotuotanto on historiallisen korkealla tasolla, on valtion perusteltua osallistua myös jatkossa ras-



kaan raideliikenteen infrastruktuurin rahoittamiseen seudulla. Viimeisen kymmenen vuoden aikana selvästi pienin osa valtion pääkaupunkiseudulle kohdistuneista raskaan raideliikenteen investoinneista on tullut Helsinkiin. Investoinnit ovat pääosin kohdistuneet Vantaalle (kehärata) ja Espooseen (länsimetro).

Valtakunnallisen rautatieliikenteen kapasiteetin kasvattamiseksi, asuntotuotannon vauhdittamiseksi ja rautatie- sekä metrojärjestelmien yhteen kytkemiseksi tulee Pissaradan toteuttaminen aikatauluttaa ennen vuotta 2030.

Pikaraitiotiehankkeet

Helsingin maankäytön kehittämisen kannalta on erittäin tärkeää, että uuden yleiskaavan toteuttamisohjelman ensimmäiseen vaiheeseen aikataulutetut kolme uutta pikaraitiotiehanketta (Vihdinbulevardin pikaraitiotie, Viikin–Malmin pikaraitiotie ja Tuusulanbulevardin pikaraitiotie) ovat mukana ensimmäisen vaiheen toteutusohjelmassa. On myös perusteltua edistää seudun muita pikaraitiotiehankkeita, mutta samalla on huolehdittava siitä, että esitettyjen raitiolinjojen matkustajakysyntä on raitiotieinvestoinnin kannattavuuden edellyttämällä tasolla. Siten on perusteltua rakentaa seudun pikaraitiotieverkosto laajentaen maankäyttöään tiiviissä ytimessä olevaa kantakaupungin raitiotieverkkoa hyödyntäen myös olemassa olevaa infraa.

Jo päätettyihin joukkoliikennehankkeisiin (Ve 0) tulee lisätä Kalasataman raitiotie (Kalasatama-Pasila) ja HSL:n raitieliikenteen linjastosuunnitelman (Raili) raitiotiehankkeet.

Vaikutustenarviointiluonnoksessa esitetty isojen hankkeiden lipunhinta-vaikutusten arviointi on oikea askel seudullisten hankkeiden keskinäisen vertailun kehittämisessä sekä suunnittelu- ja toteutusaikataulultaan useita vuosia kestävien hankkeiden vaikutusten arvioinnissa. Työtä tulee jatkaa ja arvioita päivittää suunnittelutiedon lisääntyessä. Helsinki ei pidä realistisena eikä kestäväenä ratkaisuna lipunhintojen voimakasta nostamista infrakustannuksista johtuvien kustannusten kattamiseksi. Kohtuuttoman suuret lipunhintojen korotukset väistämättä johtavat joukkoliikenteen osuuden pienenemiseen ja siten vievät pohjaa suurten joukkoliikenneinvestointien mielekkyydeltä.

Raitiotiehankkeet ovat keskeisessä roolissa myös koko pääkaupunki-seudun maankäytön kehittämisessä, kestäväen liikkumisen edistämiseksi ja alueiden saavutettavuuden parantamisessa. Helsingin pikaraitiotiehankkeet ovat osa seudullista raideliikennejärjestelmää, joten valtion osallistuminen hankkeiden suunnittelu- ja toteutuskustannuksiin on tärkeää.



Metron kapasiteetin varmistaminen

MAL-suunnitelmassa on myös esitetty investointeja, jotka parantavat nykyisen järjestelmän palvelutasoa. Tästä hyvä esimerkki on metron automatisointi, joka on tärkeä toteuttaa valtion kanssa yhteishankkeena seuraavan vuosikymmenen aikana. On hyvä, että MAL-suunnitelmassa on tuotu esiin tarve Matinkylän kääntöraiteista Länsimetron jatkeen rakentamisen yhteydessä. Matinkylän kääntöraiteiden tarvetta tulee selvittää mahdollisimman pian, koska raiteen rakentamatta jättämisellä on arvioitu olevan vaikutusta metron liikennöinnin sujuvuuteen, Sammalvuoren varikkokapasiteetin hyödyntämiseen sekä metron häiriöherkkyyteen koko metrolinjastolla.

Bussiliikenteen kehittäminen

Bussiliikenteen kehittämistä kannattaa jatkaa tiheästi liikennöitäviin runkolinjoihin ja niitä täydentäviin liityntälinjoihin perustuen. On hyvä, että MAL-suunnittelussa on nostettu esille tarve erillisen bussiliikenteen kehittämisohjelman laatimiselle. Päästövähennysten osalta tulee kehittämisohjelmassa ottaa huomioon myös bussiliikenteen sähköistämisen vaikutukset linjastoon ja aikatauluihin, jotta bussiliikenteen sähköistys ei nostaisi tämän osalta turhaan operointikustannuksia.

Pyöräliikenteen edistäminen ja siihen liittyvät hankkeet

Suunnitelmassa on esitetty erinomaisia ehdotuksia pyöräliikenteen kehittämiseksi ja on hyvä, että pyöräliikenne nähdään aidosti omana liikennemuotonaan liikennejärjestelmässä. Pyöräliikenteen edistämisen kannalta on erittäin hyvä asia, että uusi maankäyttö keskitetään hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja erityisesti raideliikenteen varteen. Tämä mahdollistaa myös pyörä- ja joukkoliikennematkojen yhdistämisen. On myös kannatettavaa, että suunnitelmassa seudulle esitetään kansainvälisen mallin mukaan koordinoitihenkilöä pyöräliikenteen edistämiseen.

Kaupunkipyöräjärjestelmän laajentaminen seudulla siten, että eri kuntien järjestelmät ovat täysin yhteensopivia, on käytännössä vaikeaa johtuen mm. nykyisen hankintasopimuksen rajoitteista. Täysimittaisesti nykyisten järjestelmien kattavuutta ja toimintaa voidaan uudistaa nykyisen sopimuskauden päätyttyä vuonna 2025.

Suunnitelmaluonnoksen karttaesityksistä puuttuvat pääsääntöisesti merkinnät seudullisesti merkittävästä pyöräliikenteen verkostosta ja pääyhteyksistä sekä tulevista investoinneista. Näiden esittämistä pääkartoilla tulisi vakavasti harkita.

Joukkoliikenneyhteyksien ja matkaketjujen kehittäminen

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



Kestävien liikkumismuotojen osuuden kasvattaminen suunnittelualueella on edellytys alueen kestäväälle kasvuille. Vaihdollisten matkojen kasvussa on hyvä, että suunnitelman toimenpiteissä on huomioitu matkaketjujen sujuvuus ja vaihtovastuksen pienentäminen. Tässä sekä pyörien että autojen liityntäpysäköinnin kehittäminen on keskeistä. Helsinki haluaa korostaa, että alueiden toteuttamisen esteenä olleet rahoituksen pullonkaulat tulisi ratkaista etupainotteisesti jo MAL-sopimusvaiheessa niin, että sovittua kustannusvastuunjakoa kuntien ja valtion välillä noudatetaan.

Seudun liikennejärjestelmän rahoitus

Helsingin seutu vastaa merkittävästä osasta koko valtakunnan uudistuotannosta. Kasvusta johtuvat kunnille kohdistuvat investointitarpeet ovat merkittäviä. Investoinnit raideliikenteeseen takaavat paremman työmarkkinoiden toimivuuden ja mahdollistavat kaupunkiseutujen kasvupotentiaalin hyödyntämisen. Ne ovat lisäksi tärkeitä talouskasvun kiihdyttämiseksi ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Viesti valtion toimijoiden suuntaan on oltava nyt esitettyä selkeämpi: valtion investointeja Helsingin seudun liikennejärjestelmään ei tule vähentää, vaan kaupunkiseudun ja koko maan kilpailukyvyyn turvaamiseksi valtion investoinnit tulee kasvattaa vähintään sille suhteelliselle tasolle, jossa ne ovat olleet kuluvan vuosikymmenen vaihteen aikaan.

MAL-suunnitelmaluonnoksessa yhdeksi keskeiseksi toimenpiteeksi on nostettu liikenteen hinnoittelu. Jos valtakunnallisesti luodaan kaupunkiseutujen tienkäyttömaksuille lainsäädännölliset edellytykset ja maksuja otetaan käyttöön, on Helsingin seudun maksutulojen kohdennettava lisäresurssina seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen eivätkä ne saa syrjäyttää valtion rahoitusta. Tienkäyttömaksut ovat selvitysten perusteella vaikuttava keino tehostaa liikenneverkon käyttöä, ohjata kulkupavalintoja, vähentää päästöjä ja saada lisärahoitusta järkeviin liikennehankkeisiin.

Tieliikenneverkon kehittäminen

Kehä I:llä on koko maantieverkon suurimmat liikennemäärät ja se palvelee oleellisesti myös seudullista liikkumista. MAL-suunnitelman hankelistalle tulee nostaa Kehä I:ltä Myllypuron ja Itäväylän eritasoliittymät sekä Koivusaaren eritasoliittymä Länsiväylällä, joiden toteuttamiseen Helsinki on varautunut 10 vuoden investointiohjelmassa. Kehä I:n liittymien parantaminen edistäisi merkittävästi liikenneturvallisuutta, ja molempiin liittyy myös maankäytön kehittämistä. Koivusaaren uusi liittymä mahdollistaa alueen maankäytön toteuttamisen. Helsingin maantieverkon kehittämishankkeista suunnitelmassa on tällä hetkellä mainittu vain Kuninkaantammen ja Ilmasillan (ent. Tattarisilta) eritasoliittymät, jotka



molemmat liittyvät jo päätettyihin merkittäviin maankäytön kehittämiss-hankkeisiin.

Raskaan liikenteen taukopaikoista on valmistumassa selvitys, jonka tavoitteina on aikaansaada raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttamisen kustannus- ja vastuunjakomalli Helsingin seudun alueelle, kuntien ja valtion yhteinen sitoutuminen kustannus- ja vastuunjakomalliin MAL-sopimukseen kirjattavaksi sekä etsiä liiketaloudellisesti kannattava toteutuskonsepti palvelukokonaisuudelle. Selvityksessä esitetyt toimenpiteet tulee sisällyttää MAL 2019 -suunnitelmaan. Erityisesti valtion rahoitusosuuden turvaamiseksi tulee MAL-suunnitelmaan saada kirjaus valtiolta seuraavalla MAL-sopimuskaudella tarvittavan rahoitusosuuden suuruudesta. Seudulla ei ole viime aikoina toteutunut yhtään raskaan liikenteen taukopaikkaa ja tehdyn selvityksen perusteella näyttäisi siltä, ettei mikään kunta olisi erityisen innokas ottamaan taukopaikkaa alueelleen. Taukopaikkojen toteuttaminen tulisi olla ensisijaisesti valtion vastuulla ja tämän tulisi käydä ilmi suunnitelmaluonnoksesta.

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa 2016–2019 sovittiin kustannusjaosta liityntäpysäköinti-investointien toteuttamisessa. Tämän myötä useat kunnat ovat käynnistäneet neuvotteluja liityntäpysäköintikohteiden kustannusten jaosta sopimiseksi, mutta neuvotteluissa ei ole päästy ratkaisuun, jossa valtio osallistuisi hankkeiden toteutukseen. Siten myös toteutettavien liityntäpysäköintipaikkojen osalta MAL-suunnitelmaluonnoksessa tulisi käydä selkeästi ilmi valtiolta seuraavalla sopimuskaudella tarvittavan rahoitusosuuden suuruus. Rahoitettavissa kohteissa tulisi olla mukana Helsingin alueella sijaitseva, syksyllä 2018 avattu noin 300 auto-paikan liityntäpysäköintikohta Kalasatamassa.

MAL-suunnitelmassa ja sen hankkeissa tulee huomioida Helsingin Sataman kuljetusten ja liikenteen tarpeet, sillä se on Euroopan vilkkain matkustajasatama ja Suomen johtava ulkomaanliikenteen ja -kaupan yleissatama. Vuonna 2017 Helsingin Sataman kautta kulki 12,3 miljoonaa matkustajaa ja tavaraa yhteensä 14,3 miljoonaa tonnia. Sataman vaikutukset seudun talouteen sekä pääkaupunkiseudun matkailupalveluihin, paikallis- ja kaukoliikenteeseen ja vähittäiskauppaan ovat merkittäviä. Helsingin kaupunkistrategiassa tavoitellaan kaksoiskaupunkikonseptia Helsingin ja Tallinnan välille. Strategiassa edellytetään myös aktiivista kehittämistä liike-elämän logistiin yhteyksiin ja elinkeinoelämän kilpailukykyä parantaviin liikennejärjestelyihin.

Kasvavan seudun tie- ja katuverkon liikenteellinen palvelutaso on hyvä MAL-suunnitelman toimenpiteiden vaikutusarvioinneissa, kun arvioinnissa huomioidaan myös seudullisen tiemaksujärjestelmän positiiviset vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen. Toteutuessaan tiemaksujen tu-



lee ottaa huomioon elinkeinoelämän kuljetusten tarpeet eli jakeluliikenteen ei tule liikaa häiriintyä seudullisista tiemaksuista.

Liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen

Helsingin kaupunki on valmistellut vuoden 2018 aikana Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelman, jossa liikenteen osalta lasketut toimenpidekohtaiset päästövähennykset ovat suuruusluokkatasoltaan samansuuntaiset MAL 2019 -suunnitelman päästölaskennan kanssa. Joiltain osin keinojen ryhmittelyssä on poikkeavuuksia. Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmassa tehokkaimmiksi liikenteen keinoiksi päästövähennyksien osalta osoittautuivat suuruusjärjestyksessä sähköautokannan kasvu, raskaan liikenteen ajoneuvoteknologia ja ajoneuvo-liikenteen hinnoittelu.

Autokannan käyttövoiman ja muiden ajoneuvoteknologioiden muutokset ovat merkittävässä roolissa tieliikenteen päästöjen vähentämisessä. Vaikutustarkasteluissa ei ole kuitenkaan otettu huomioon näiden muutosten toteutumisen edellytyksiä tai kustannusvaikutuksia.

Helsingin kaupungin teettämässä selvityksessä on tarkasteltu Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmaan ja Helsingin kaupungin ilmansuojelusuunnitelmaan (2017–2024) kirjattuja liikennettä koskevia toimenpiteitä ja niiden vaikuttavuutta. Arvioinnin painopiste oli ajoneuvoteknologiassa ja sen kehityksessä. Selvityksen mukaan Helsingin toimenpideohjelman laskelmissa käytetty 30 % sähköauto-osuus Helsingissä saattaa tuoreimpien ennusteiden mukaan olla hyvinkin mahdollinen, samoin raskaan ajokaluston päästövähennystavoite, jos laadukasta uusiutuvaa polttoainetta on saatavilla riittävän edullisesti. Lisäksi on todettava, että tavoitteeseen pääsy edellyttää päästöttömän ajoneuvon hankintahintaan merkittäviä taloudellisia tukia tai muita verohelpotuksia. Muuten tavoitteeseen nähden nykyinen liian hidaskäyttö tai vähäpäästöisten ajoneuvojen osuuden kasvu ei nopeudu. MAL-suunnitelman toimenpiteissä ja vaikutusarvioinneissa voisi korostaa jatkossa entistä vahvemmin ilmansuojelua ja meluntorjuntaa, sillä kasvavalla seudulla nämä tekijät korostuvat ja vaikuttavat myös maankäytön kehittämiseen.

Ilmastonmuutoksen torjuntaan liittyvät haasteet ovat vaikutusmekanismeiltaan monimutkaisia. MAL 2019 -suunnittelussa asetettu liikenteen päästövähennys on haastava, mutta mahdollinen saavuttaa. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää kaikkien vähennystoimenpiteiden edistämistä ja toteuttamista. Tiemaksuilla on arvioitu olevan kerrannaisvaikutuksia myös muihin liikenteen päästöjä vähentäviin toimenpiteisiin. Käytettävät teknologiat kehittyvät jatkuvasti ja tutkimustiedon lisääntyessä myös itse päästölaskenta kehittyi. Tämän vuoksi myös päästölaskenta



edellyttää aktiivista seuranta ja päivittämistä. Liikenteen päästövähennemän osalta on huomioitava, että esitetyt toimenpiteet voivat muodostaa ristiriidan seudun MAL-suunnittelussa muiden strategisten tavoitteiden kanssa. Kuitenkin MAL-suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä on arvioinneissa osoitettu saavutettavan kaikki neljä päätavoitetta, jotka liittyvät liikenteen päästöjen vähentämiseen, työvoiman saavutettavuuden paranemiseen, alueiden välisten erojen pienentymiseen ja yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa ja toteutuksessa tulee tehdä riittävät vaihtoehtoistarkastelut ja vaikutusten arvioinnit kulloinkin tarkoituksenmukaisimpien toimenpiteiden tunnistamiseksi ja osatavoitteiden asettamiseksi.

KUHA-hankeohjelma

KUHA-hankeohjelmaan esitetään suunnitelmassa paljon hankkeita, joiden kokonaiskustannukset nousevat korkeiksi. Tämän johdosta KUHA-ohjelman kokonaisrahoitusta tulee lisätä merkittävästi sekä kuntien että valtion taholla ja varautua hankkeiden suunnitteluvalmiuden nostoon. Muuten KUHA-hankkeiden toteuttaminen etenee Helsingin näkökulmasta aivan liian hitaasti. KUHA-hankkeista osan pitäisi oikeastaan kuulua normaaliin ELY-keskuksen tienpidon piiriin, kuten esimerkiksi maanteiden melusteiden rakentaminen ja parantaminen, ja näille pitäisi taata rahoitus ELY-keskuksen toimintamenoissa. Helsinki on investiohjelmassaan varautunut näiden yhteishankkeiden toteuttamiseen.

Käsittely

18.12.2018 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Kappaleen 6 kolme viimeistä lausetta seuraavaan muotoon:

Pisararadalla on tärkeitä seudullisia vaikutuksia, ja sen rooli on olennainen ensisijaisesti valtakunnallisen raideverkon kapasiteetin lisäämisessä.

Hankkeen toteuttaminen on edellytys esimerkiksi lentoradan toteuttamiselle. Valtakunnallisen raideliikenteen kapasiteetin lisäämiseksi 2030-luvulla tulee Pesararadan toteutus aloittaa vuoteen 2025 mennessä.

Kannattaja: Risto Rautava

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen.



14.01.2019

Asia/15

11.12.2018 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Heikki Hälvä, yksikön päällikkö: 310 37142

heikki.halva(a)hel.fi

Heikki Salmikivi, tiimipäällikkö, puhelin: 310 37483

heikki.salmikivi(a)hel.fi



14.01.2019

Asia/16

§ 28

Kaupungin viranomaisten päätösten seuraaminen

Päätös

Kaupunginhallitus päätti, ettei se ota käsiteltäväkseen asioita, joissa seuraavat viranomaiset ovat tehneet päätöksen viikolla 2.

kaupunginhallituksen jaostot

- konsernijaosto
- elinkeinojaosto

tarkastuslautakunta yleishallinnon osalta

lautakunnat ja niiden jaostot

kasvatus- ja koulutuslautakunta

- suomenkielinen jaosto
- ruotsinkielinen jaosto

kaupunkiympäristölautakunta

- ympäristö- ja lupajaosto
- rakennusten ja yleisten alueiden jaosto

10.1.2019

pelastuslautakunta

kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta

- kulttuurijaosto
- liikuntajaosto
- nuorisajaosto

sosiaali- ja terveyslautakunta

- sosiaali- ja terveysjaosto

10.1.2019

johtokunnat

- palvelukeskusliikelaitos
- taloushallintopalveluliikelaitos
- työterveysliikelaitos
- rakentamispalveluliikelaitos
- liikenneliikelaitos

10.1.2019

keskusvaalilautakunta yleishallinnon osalta

pormestari

apulaispormestarit

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



14.01.2019

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

kaupunginkanslian viranhaltijat

henkilöstökassatoimikunta

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Victor Andersson, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36027
victor.andersson(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Victor Andersson, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36027
victor.andersson(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



14.01.2019

MUUTOKSENHAKUOHJEET

1

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Pöytäkirjan 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27 ja 28 §:t.

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

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §

2

OHJEET OIKAISUVAATIMUKSEN TEKEMISEKSI

Pöytäkirjan 24 §.

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.



14.01.2019

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.

ANVISNINGAR FÖR SÖKANDE AV ÄNDRING

1 FÖRBUD MOT SÖKANDE AV ÄNDRING

19 § i protokollet.

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



14.01.2019

Ändring i beslutet får inte sökas eftersom beslutet gäller beredning eller verkställighet.

Tillämpat lagrum: 136 § i kommunallagen

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



14.01.2019

Kaupunginhallitus

Otso Kivekäs
puheenjohtaja

Jenni Björkstén
pöytäkirjanpitäjä

Pöytäkirja tarkastettu

Kaarin Taipale

Wille Rydman

Maria Ohisalo

Marcus Rantala

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa
www.hel.fi 18.01.2019.

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