

Kaupunkikehittämislautakunta

**Aika** 26.04.2016 klo 17:33 - 18:31

**Paikka** Kaupungintalo Imatrankoski huone 308

### Käsitellyt asiat

§	Otsikko	Sivu
38	Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus	74
39	Pöytäkirjantarkastajien valinta	75
40	Imatran hyvinvointikertomuksen vuosittainen raportti vuodelta 2015 ja suunnitelma vuodelle 2016 sekä Etelä-Karjalan hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen toimenpideohjelma 2016 - 2020	76
41	Tiedoksiannot lautakunnalle	79
42	Asemakaavan muutos 1073, kaupunginosassa 38, Saimaanranta	80
43	Vuoksenniskan kaupunginosan korttelin 95 tontin 9 alueella olevan vuokrasopimuksen irtisanominen, vuokrasopimuksen tarkistaminen ja tontin myyminen	81
44	Tontin 153-10-23-3 myyminen	83
45	Oikaisuvaatimus viranhaltijan päätökseen, vesivahinko Risuharankuja 10	85
46	Imatran vastaus Etelä-Karjalan liiton kyselyyn koskien joukkoliikenteen toimivaltaisesta viranomaisesta	87
47	Imatran kaupungin lausunto Liikenne- ja viestintäministeriön liikennekaari-kärkihankkeeseen	89
48	Kaupunkikehittämislautakunnan talouden toteutuma maaliskuu 2016	98
49	Saapuneet kirjeet	99
50	Linnansuon ja Linnankosken sadevesipumppaamojen parannusinvestoinnin tekeminen	100
51	Lausunto Rajavartiolaitoksen lausuntopyyntöön liikkumiskieltoalueesta Imatran kaupungissa	102

**Kaupunkikehittämislautakunta****Aika** 26.04.2016 klo 17:33 - 18:31**Paikka** Kaupungintalo Imatrankoski huone 308**Osallistujat**

Läsnä	Tikka Arto	puheenjohtaja
	Matikainen Tommi	varapuheenjohtaja
	Hämäläinen Veikko	jäsen
	Putto Tuula	jäsen
	Rautsiala Suvi	jäsen
	Patrakka Marja-Leena	jäsen
	Hirvonen Esa	jäsen
	Peltonen Pentti	jäsen
Poissa	Kosunen Timo	jäsen
	Aalto Airi	jäsen
	Mertanen Eija	jäsen
	Fredriksson Sonja	nuorisovalt.edustaja
Muut osallistujat	Makkonen Leo	varajäsen
	Piirainen Anssi	varajäsen
	Niinimäki-Sipolainen Sari	varajäsen
	Äikää Tarja	kh:n edustaja
	Äikäs Topiantti	kaupunkikehitysjohtaja
	Kujala Arja	hyvinvointikoordinaattori
Holsti Riitta	sihteeri	

---

**Allekirjoitukset**Arto Tikka  
puheenjohtajaRiitta Holsti  
sihteeri

---

**Käsitellyt asiat** 38 - 51

---

**Pöytäkirjan tarkastus**

Veikko Hämäläinen

Esa Hirvonen

---

**Pöytäkirja yleisesti nähtävillä**

4.5.2016 kaupungintalo asiakaspalvelu klo 9.00 - 15.00

## **Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus**

KAUPKLT § 38

**Päätös:** Todettiin kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

---

## **Pöytäkirjantarkastajien valinta**

KAUPKLTK § 39

**Päätös:** Pöytäkirjantarkastajiksi valittiin Veikko Hämäläinen ja Esa Hirvonen.

---

## **Imatran hyvinvointikertomuksen vuosittainen raportti vuodelta 2015 ja suunnitelma vuodelle 2016 sekä Etelä-Karjalan hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen toimenpideohjelma 2016 - 2020**

KAUPKLT § 40

Valmistelija: Arja Kujala

### Imatran Hyvinvointikertomuksen vuosittainen raportti 2015 ja suunnitelma vuodelle 2016

Kuntalain (§365/1995) mukaan kunnan tulee edistää kuntalaisten hyvinvointia ja kestäväää kehitystä. Myös terveydenhuoltolaki (1326/2010/12§) velvoittaa kuntia seuraamaan asukkaittensa terveyttä ja hyvinvointia väestöryhmittäin sekä kunnan palveluissa toteutettuja toimenpiteitä, joilla vastataan kuntalaisten hyvinvointitarpeisiin.

Hyvinvointikertomus on kunnan hyvinvointijohtamisen työväline ja poliittisen päätöksenteon tuki, jota kunnan strategiatyö linjaa ja joka toimii talouden ja toiminnan yhtenä perustana. Hyvinvointikertomus on tiivis, eri hallinnonalojen asiantuntijoiden yhdessä laatima strateginen asiakirja. Kunnan on strategisessa suunnittelussaan asetettava paikallisiin olosuhteisiin ja tarpeisiin perustuvat terveyden ja hyvinvoinnin edistämisen tavoitteet, määriteltävä niitä tukevat toimenpiteet ja käytettävä näiden perustana kuntakohtaisia hyvinvointi- ja terveyssoittimia.

Valtuustolle on terveydenhuoltolain mukaan kerran valtuustokaudessa valmistettava laajempi hyvinvointikertomus, joka kytketään kunnan toiminnan ja talouden suunnitteluun. Tämän lisäksi kuntalaisten hyvinvoinnista ja sen eteen toteutuneista toimenpiteistä on lain mukaan raportoitava valtuustolle vuosittain.

Imatran valtuusto hyväksyi laajan hyvinvointikertomuksen vuosille 2014 – 2016 § 53 20.10.2014. Laajan hyvinvointikertomuksen pääpainoalueina on asiakaslähtöisyys, osallisuus ja aktiivisuus, tuloksellisuus ja vaikuttavuus, ennakoiva ja oikea-aikainen työ sekä turvallinen ja terveellinen ympäristö. Myös hyvinvointi- ja terveyserojen kaventaminen, syrjäytymisen ehkäisy ja yhteistyö kolmannen sektorin kanssa nousevat laajaan hyvinvointikertomuksen keskiöön.

Hyvinvointikertomuksen vuosittainen raportti tukee valtuustokausittaisen kertomuksen suunnittelun tavoitteita. Siinä tarkastellaan ja arvioidaan laajassa hyvinvointikertomuksessa esiin nostettujen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista. Vuosittainen raportti on yhteenveto vuoden aikana tapahtuneista muutoksista.

Vuosittaisen hyvinvointikertomuksen päivityksestä on vastannut Kaupunginhallituksen nimeämä terveyden ja hyvinvoinnin edistämisen työryhmä ”Terveyden Vuoksi”. Työryhmän varsinaiset jäsenet ovat: Ellonen Hanna-Kaisa puheenjohtaja, Laine Ulla, Karvinen Minna, Kujala Arja sihteeri, Sarlomo Sirkku, Äikäs Topiantti ja Valtasola Harri.

Vuoden 2015 painopistealueet olivat edelleen lasten ja perheiden tukemiseen mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, matalan kynnyksen palveluiden tarjoaminen, avopalveluiden kehittäminen, työllisyyden edistäminen ja ikäihmisten toimintakyvyn edistäminen.

Vuoden 2016 suunnittelu perustuu kaupungin uuteen strategiaan, joka valmistui 12/2015. Tavoitteena on kuntalaisten hyvinvoinnin edistäminen tukemalla omatoimisuutta ja panostamalla ennaltaehkäiseviin palveluihin. Lisäksi vahvistetaan kuntalaisten osallistumista ja tehdään aktiivista yhteistyötä Eksoten kanssa, jotta yhteiset palveluprosessit kehittyvät edelleen.

Vuoden 2016 suunnitelmassa on hyödynnetty myös Etelä-Karjalan hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen toimenpideohjelman 2016-2010 tavoitteita.

#### Etelä-Karjalan hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen toimenpideohjelma 2016-2020

Toimintaohjelmassa on linjattu hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen, terveyserojen ja eriarvoisuuden kaventamiseen tähtäävän toiminnan keskeiset sisällöt, tavoitteet ja toimenpiteet toimintakaudelle 2016-2010. Toimintaohjelma on jatkoa Hyvinvointistrategialle 2011-2015, joka on ohjannut koko maakunnan strategista hyvinvointityötä.

Tausta-aineistona toimenpideohjelman valmistelussa on käytetty kuntien strategioita, 2014 valmistunutta maakuntaohjelmaa ja Eksoten uutta strategiaa. Alueella on myös toteutettu eri-ikäryhmille erilaisia hyvinvointitutkimuksia kuten Alueellinen terveys- ja hyvinvointitutkimus (ATH), TEA-viisari (terveyden edistämiseksi kysely kuntajohtajille) ja kouluterveystutkimus, joiden tulokset ovat olleet käytävissä.

Toimintaohjelman yhtenä keskeisenä tavoitteena on tukea maakunnan asukkaiden omatoimista hyvinvoinnin ja terveyden ylläpitämistä tarjoamalla sekä yksilöllistä että yhteisöllistä tukea henkilökohtaisten hyvinvointipäätösten toteuttamiseen. Niin ikään tuetaan monipuolisten, hyvinvointia ja terveyttä parantavien menetelmien käyttöönottoa mm. digitalisaation hyväksikäyttö, sähköisen asiointin laajeneminen, terveysvalmennus, itsehoito.

Etelä-Karjalan hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen toimenpideohjelman 2016-2020 tavoitteita hyödyntäen käynnistetään syksyllä 2016 seuraavan valtuustokauden laajan hyvinvointikertomuksen valmistelu.

Oheismateriaali: Imatran Hyvinvointikertomuksen vuosittainen raportti vuodelta 2015 ja suunnitelma vuodelle 2016 sekä Etelä-Karjalan hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen toimenpideohjelma 2016-2020.

**Kaupunkikehitysjohtajan ehdotus:**

Kaupunkikehityslautakunta esittää kaupunginhallitukselle, että kaupunginhallitus hyväksyy oheisen liitteen mukaisen Imatran Hyvinvointikertomuksen vuosittaisen raportin vuodelta 2015 ja suunnitelman vuodelle 2016 sekä Etelä-Karjalan hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen toimenpideohjelman 2016-2020 edelleen lähetettäväksi kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi.

**Päätös:** Hyväksyttiin.

---

**Tiedoksiannot lautakunnalle**

## KAUPKLT § 41

1. Kaupunkikehittämislautakunnan muihin toimielimiin nimeämien edustajien ja kaupunginhallituksen edustajan tiedoksiannot
2. Kaupunkikehitys ja tekniset palvelut -vastuualueen viranhaltijoiden päätöspöytäkirjojen raportti ajalta 1.1. - 31.3.2016 on jaettu lautakunnan jäsenille oheismateriaalina.
3. Imatran lentokentän kannatusyhdistyksen tilinpäätös ja pöytäkirjat 2015

## Oheismateriaali

Viranhaltijoiden päätöspöytäkirjojen raportti ajalta 1.1. - 31.3.2016

Imatran lentokentän kannatusyhdistyksen tilinpäätös ja pöytäkirjat 2015

**Kaupunkikehitysjohtajan ehdotus:**

Merkitään tiedoksi.

**Päätös:**Merkittiin tiedoksi.  

---



**Asemakaavan muutos 1073, kaupunginosassa 38, Saimaanranta**

1166/10/02/03/2016

KAUPKLT § 42

Valmistelija: Olli Ruokonen

Kaava-alueen määrittely:

Kaupunginosa 38, Saimaanranta. Osa korttelista 17 sekä katu- ja virkistysaluetta.

Asemakaavan muutoksella muodostuu osa kortteliin 17, virkistys-, pysäköinti- ja katualuetta.

Kaavamuutosalue sijaitsee Ukonniemen liikuntapuistossa Lammasaarentien lounaispuolella. Muutosalueeseen kuuluu osa Otteluka-  
tua ja kadun luoteispuolella oleva tontti ja virkistysaluetta.

Asemakaavan muutoksella on mahdollistettu aiempaa kaavaa laajempi urheilurakennusten rakentaminen ja alueen autopaikoitus-  
alueiden laajentaminen.

Asemakaavan muutos on käynnistetty Imatran kaupungin aloitteesta. Kaavamuutos on tullut vireille kaavoituskatsauksen yhteydessä 3.3.2016. Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 5,8 ha ja se on kokonaisuudessaan Imatran kaupungin omistuksessa.

Asemakaavan laadinnan yhteydessä on laadittu sitova tonttijako korttelin 17 tontille 4.

Vaikutusten arviointi: Asemakaavamuutoksen vaikutukset on arvioitu kaavaselostuksessa.

Peruste: Koska asemakaavan muutos on vaikutuksiltaan merkittävä, kaavan hyväksyy kaupunginvaltuusto.

Liite: Asemakaavakartta ja –selostus nro 1073/7.3.2016

**Kaupunkikehitysjohtajan ehdotus:**

Kaupunkikehittämislautakunta päättää esittää kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle, että asemakaavan muutos 1073 kaupunginosassa 38, Saimaanranta hyväksytään.

Asemakaavamuutoksen ehdotus asetetaan kaupunkikehittämislautakunnan käsittelyn jälkeen nähtäville 30 päivän ajaksi.

**Päätös:** Hyväksyttiin.

---

## **Vuoksenniskan kaupunginosan korttelin 95 tontin 9 alueella olevan vuokrasopimuksen irtisanominen, vuokrasopimuksen tarkistaminen ja tontin myyminen**

1225/10/00/00/2016

KAUPKLTk § 43

Valmistelija: Pertti Kanervo

Kaupunki on vuokrannut kiinteistön 153-74-95-7, jonka pinta-ala on 3204 m<sup>2</sup>, 24.10.1989 allekirjoitetulla ja 17.11.2008 tarkistetulla vuokrasopimuksella ja kiinteistön 153-74-95-8, jonka pinta-ala on 4250 m<sup>2</sup>, 31.12.2009 allekirjoitetulla vuokrasopimuksella. Vuokralaisena on kummassakin sopimuksessa Assortiment Oy.

Voimassa olevan asemakaavan ja tonttijaon mukaan kiinteistö 153-74-95-7 ja kiinteistöstä 153-74-95-8 noin 3772 m<sup>2</sup>:n suuruinen määräala kuuluvat Vuoksenniskan kaupunginosan korttelin 95 tonttiin 9. Vuokralainen on ilmoittanut haluavansa lunastaa vuokra-alueensa. Kaupunki myy tontin asemakaavan ja tonttijaon mukaisena tonttina. Tonttia 9 ei voida lohkoa ja merkitä kiinteistörekisteriin, koska tontin alueeseen kohdistuu kaksi erillistä edellä mainittuihin vuokrasopimukseen perustuvaa erityisen oikeuden kirjausta. Vuokrasopimuksia on sen vuoksi tarkistettava niin, että kiinteistön 153-74-95-8 vuokrasopimus irtisanotaan ja kiinteistön 153-74-95-7 vuokrasopimusta tarkistetaan niin, että vuokra-alueeksi lisätään kiinteistöstä 153-74-95-8 se noin 3772 m<sup>2</sup>:n suuruinen määräala, joka kuuluu tonttiin 9. Tarkistettu vuokra-alueen pinta-ala on 6976 m<sup>2</sup> ja vuosivuokra on 6.310 euroa elinkustannusindeksin pisteluvussa 1900/helmikuu/2016.

Tontin 9 pinta-ala on tonttijaon mukaan 7606 m<sup>2</sup>. Tonttiin kuuluu edellä mainitun tarkistettavan vuokra-alueen lisäksi kiinteistöt 153-74-95-4 ja 153-74-95-5. Vuokrasopimusta ei ole tarpeen laajentaa niiden alueille, koska vuokralainen on ilmoittanut haluavansa lunastaa tontin 9.

Tontin 9 kiinteistötunnus tulee olemaan 153-74-95-9. Tontti on asemakaavassa liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta. Ei päivitävää tavarakauppaa. Tontin rakennusoikeus on 3043 kem<sup>2</sup> ja sen osoite on Sauramonkuja 4. Tontin myyntihinta on 140.000 euroa. Kaupan yhteydessä kaupunki perii tontin lohkomiskulut, jotka ovat 1.124 euroa.

Hallintosäännön 13 §:n mukaan ratkaisuvallta asiassa kuuluu kaupunkikehityslautakunnalle.

**Vaikutusten arviointi:** Päätöksen vaikutusten arviointi on tehty asemakaavan laatimisen yhteydessä.

**Kaupunkikehitysjohtajan ehdotus:**

Kaupunkikehittämislautakunta päättää, että:

- 1) Kaupunki irtisanoo kiinteistöä 153-74-95-8 koskevan 31.12.2009 allekirjoitetun vuokrasopimuksen, jonka nykyinen vuokralainen on Assortiment Oy. Vuokralainen sitoutuu kuolettamaan kiinteistötietojärjestelmään kirjattuun vuokraoikeuteen liittyvän erityisen oikeuden kirjauksen.
- 2) Kaupunki tarkistaa kiinteistöä 153-74-95-7 koskevaa 24.10.1989 allekirjoitettua ja 17.11.2008 tarkistettua vuokrasopimusta niin, että vuokra-alueeksi lisätään kiinteistöstä 153-74-95-8 se noin 3772 m<sup>2</sup>:n suuruinen määräala, joka tonttijaon mukaan kuuluu Vuoksenniskan kaupunginosan korttelin 95 tonttiin 9. Vuosivuokra on 6.310 euroa, joka on sidottu elinkustannusindeksiin ja sen pistelukuun 1900/helmikuu/2016. Vuokralainen on Assortiment Oy, joka sitoutuu kirjamaan vuokraoikeuden muutoksen kiinteistötietojärjestelmään. Sopimuksen muut kohdat pysyvät ennallaan.
- 3) Kaupunki myy Assortiment Oy:lle kiinteistön 153-74-95-9. Kaupahinta on 140.000,00 euroa. Kaupan yhteydessä kaupunki perii tontin lohkomiskulut 1.124,00 euroa.
- 4) Kiinteistöpäällikkö valtuutetaan allekirjoittamaan edellä mainittuihin kohtiin liittyvät asiakirjat.

**Päätös:**

Hyväksyttiin.

---

## Tontin 153-10-23-3 myyminen

1273/10/00/02/2016

KAUPKLT § 44

Valmistelija: Kanervo Pertti

Jatke Oy on jättänyt 28.9.2015 hakemuksen osoitteessa Tietäjänkatu 3 sijaitsevan tontin 153-10-23-3 varaamisesta ja ostamisesta perustettavan kiinteistöyhtiön lukuun, mikäli tontti vapautuu varattavaksi. Yhtiön tarkoituksena on rakentaa tontille noin 4.500 kem<sup>2</sup>:n suuruisen liikerakennus ja rakentaminen on tarkoitus aloittaa niin nopeasti kuin mahdollista.

Tontti, joka asemakaavan ja tonttijaon mukaan on Mansikkalan kaupunginosan korttelin 23 tontti 3, on ollut varattuna Imatran Seudun Yritystilat Oy:lle, joka on 13.4.2016 perunut varauksensa, joten tontti on palautunut takaisin kaupungin hallintaan.

Tontti on asemakaavassa liikerakennusten korttelialuetta, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköjä. Lisäksi kortteliin saa sijoittaa paljon tilaa vaativan erikoiskaupan myymälätiloja ja kerrosalaltaan enintään 2.000 m<sup>2</sup> päivittäistavarakaupan yksikön. Tontin pinta-ala on 15.344 m<sup>2</sup> ja sen rakennusoikeus on 5.600 kem<sup>2</sup>.

Kaupunki varaa tontin yhtiölle 30.6.2017 saakka. Kaupunki perii varaamisajalta varaamismaksuna 18.820 euroa. Tontin myyntihinta on 941.000 euroa. Kaupan yhteydessä kaupunki perii ostajalta tontin lohkomiskustannukset, jotka ovat 1.490 euroa. Tontti myydään normaalin rakentamattoman tontin kauppakirjan mukaisin ehdoin noin 4.500 kem<sup>2</sup> suuruisella rakentamisvelvoitteella. Kauppa on tehtävä varaamisaikana tai muussa tapauksessa tämä päätös raukeaa.

Tiukan rakentamisaikataulun johdosta yhtiö toivoo kaupunginhallituksen pöytäkirjan tarkistamista päätöspykälän osalta kokouksen jälkeen ja päätöksenteon asianosaistiedottamisen tapahtuvan sähköisesti osoitteeseen [jari.salonen@jatke.fi](mailto:jari.salonen@jatke.fi).

Hallintosäännön 11 §:n mukaan ratkaisuvallta asiassa kuuluu kaupunginhallitukselle.

Vaikutusten arviointi:

Päätöksen vaikutusten arviointi on tehty asemakaavan laatimisen yhteydessä.

### **Kaupunkikehitysjohtajan ehdotus:**

Kaupunkikehittämislautakunta päättää esittää kaupunginhallitukselle, että kaupunki varaa ja myy Jatke Oy:lle perustettavan kiinteistöyhtiön lukuun Imatran kaupungissa sijaitsevan tontin 153-10-23-3, joka asemakaavan ja tonttijaon mukaan on Mansikkalan kaupunginosan korttelin 23 tontti 3. Tontin myyntihinta on 941.000,00 euroa.

Kaupunki varaa tontin 30.6.2017 saakka.

Varaamissopimuksen allekirjoittamisen yhteydessä kaupunki perii tontista 18.820,00 euron suuruisen varaamismaksun. Varaamissopimus on allekirjoitettava 30.6.2016 mennessä tai muussa tapauksessa varaus katsotaan rauenneeksi.

Varaamissopimuksen allekirjoittamisen yhteydessä maksettu varaamismaksu on osa kauppahintaa. Kaupunki perii kaupan yhteydessä tontin lohkomiskulut 1.490,00 euroa. Tontti myydään rakentamattoman tontin kauppakirjan mukaisin ehdoin noin 4.500 kem<sup>2</sup>:n suuruisella rakentamisvelvoitteella. Kauppa on tehtävä varaamisajan aikana tai muussa tapauksessa asia katsotaan myyjän puolelta rauenneeksi. Varaamismaksua ei palauteta ostajalle, jos varaamisaika päättyy, eikä varaaja ole ostanut tonttia määräaikana. Kiinteistöpäällikkö tai kaupunkikehitysjohtaja yksin valtuutetaan allekirjoittamaan kauppakirja.

Pöytäkirja tarkistetaan tämän päätöspykälän osalta kaupunginhallituksen kokouksen jälkeen ja päätöksenteon asianosaistiedottaminen tapahtuu sähköisesti osoitteeseen jari.salonen(at)jatke.fi.

**Päätös:**

Hyväksyttiin.

---

**Oikaisuvaatimus viranhaltijan päätökseen, vesivahinko Risuharankuja 10**

1134/02/00/2016

KAUPKLT § 45

Valmistelija: Kari Pietarinen

Vesilaitoksen vastine asiaan:

Arja Lampinen hakee Imatran kaupunkikehittämislautakunnalta oikaisua viranhaltijan päätökseen koskien osoitteessa Risuharankuja 10 sijaitsevassa kiinteistössä tapahtunutta jäätyminen aiheuttamaa vesivahinkoa ja vesilaitoksen korvausvelvollisuutta asiassa.

Arja Lampinen on omistajana olettanut, että vedentulo oli katkaistu ja kiinteistöön ei tule vettä.

Vesilaitos on lähettänyt Arja Lampiselle maksumuistutuksia maksamattomien laskujen johdosta seuraavasti:

18.5.2015 1. kehotus laskulle nro 75033508, eräpvm. 29.4.2015, summa 151,05 €

18.8.2015 2. kehotus laskulle nro 75033508, KATKAISU-UHKA

18.8.2015 1. kehotus laskulle nro 75063535, eräpvm 29.7.2015, summa 89,37 €

28.10.2015 2. kehotus laskulle nro 75063535, KATKAISU-UHKA

18.8.2015 päivätyssä 2. maksukehotuksessa todetaan seuraavaa:

”KATKAISU-UHKA”. Maksumuistutuksesta huolimatta laskunne on edelleen maksamatta. Imatran Vesi aloittaa sulkemiset 5 viikkoa tämän 2. kehotuksen päivämäärästä lukien.”

Maksumuistutuksista ja katkaisu-uhkasta ja yhä edelleenkin eräänneiden maksamattomien laskujen vuoksi vesilaitos on käynyt sulke-massa kiinteistölle johtavan venttiilin 30.9.2015.

Tieto suljettavasta venttiilistä perustuu verkostokartalle dokumentoituin tietoihin ja verkostoasentajien sekä työnjohdon verkostotuntemukseen. Tässä tapauksessa dokumentaatio ei pitänyt täysin paikkaansa, huolimatta kartalle merkityn venttiilin sulkemisesta jatkui vedenjakelu kiinteistölle. Tilanne ei ole täysin poikkeuksellinen. Osa käytössä olevista venttiileistä sulkeutuu ainoastaan osittain, eikä joidenkin yksittäisten kiinteistöjen vedenjakelua saada välttämättä kokonaisuudessaan katkaistuksi. Tässä tapauksessa syy kiinteistön vedenjakelun jatkumiseen oli kuitenkin karttoihin merkitsemättä ollut venttiili.

Arja Lampinen toteaa valituksessaan, että kiinteistön sisällä olevat, ennen ja jälkeen mittaria olevat sulut on laitettu omistajan puolesta kiinni marraskuussa 2015. Vesilaitos on lähettänyt katkaisu-uhkauksen sisältäneen 2. maksukehotuskirjeen jo 18.8.2015, joten kiinteistön omistajalla on täytynyt olla riittävästi aikaa todetukseen vedenjakelun jatkuvan toistaiseksi. Oikaisuvaatimuksessa esitetty vahinko ei ole aiheutunut huolimattomuudesta laitoksen puolelta.

Vastuu on toinen tapauksissa, joissa asiakas pyytää taloventtiin sulkua talveksi ja vesilaitos suorittaa työn korvausta vastaan. Vastuu työn lopputuloksesta on näissä tapauksissa luonnollisesti vesilaitoksella.

Imatran Vesi katsoo, ettei se ole korvausvelvollisessa asiassa. Lähökohtaisesti kyseessä on ollut asiakkaan maksamattomien vesilaskujen aiheuttama toimenpide, joka on tähdännyt palvelun rajoittamiseen kiinteistöllä. Vesihuoltolaitoksen yleisten toimitusehtojen 8.6. kohdan mukaan kiinteistön omistaja tai haltija vastaa kiinteistön vesihuoltolaitteistosta liittämiskohtaan saakka.

**Kaupunkikehitysjohtajan ehdotus:**

Kaupunkikehittämislautakunta päättää, että vesilaitoksen vastine annetaan tiedoksi oikaisuvaatimuksen tekijälle.

**Päätös:**

Hyväksyttiin.

---

## Imatran vastaus Etelä-Karjalan liiton kyselyyn koskien joukkoliikenteen toimivaltaisesta viranomaisesta

KAUPKLTk § 46

Valmistelija: Topiantti Äikäs

Etelä-Karjalan liitto kirjoittaa:

”Kysely Etelä-Karjalan kunnille joukkoliikenteen toimivaltaisesta viranomaisesta

Etelä-Karjalan liitto on käsitellyt maakuntahallituksen kokouksessa 21.3.2016 alueen joukkoliikenteen toimivaltaiten viranomaisten määrää. Tällä hetkellä Etelä-Karjalan alueella on kolme joukkoliikenteen toimivaltaita viranomaista. Imatran ja Lappeenrannan kaupungit vastaavat oman kaupunkinsa sisäisestä liikenteestä ja Kaakkois-Suomen Ely-keskus vastaa kuntarajat ylittävästä liikenteestä.

Liikennevirasto on selvityksessään joukkoliikenteen valtionrahoituksesta (43/2015) esittänyt, että joukkoliikenteen toimivaltaiten viranomaisten määrää tulisi vähentää ja erityisesti tulisi muodostaa alueellisia joukkoliikenteen toimivaltaita viranomaisia. Joukkoliikenteen järjestämistä vastuu keskittäminen yhden päättävän viranomaisen alle helpottaa joukkoliikenteen ja liikkumispalvelujen maakunnallista kehittämistä. Liikennekaari-hankkeessa on tutkittu vaihtoehtoja, joissa joukkoliikenteen järjestämistä vastuu siirtyy maakuntahallituksille vuoden 2019 alusta. Etelä-Karjalan liitto on näistä näkökulmista luonteva vetovastuuottaja joukkoliikennepalveluille.

Maakuntahallituksen päätöksen mukaisesti Lappeenrannan kaupungin kantaa asiaan on tiedusteltu ja Lappeenrannan ehdotuksen mukaisesti Etelä-Karjalan liitto tekee asiasta selvityksen. Selvityksessä määritellään joukkoliikenteen palvelutaso, kustannusten jako, päättäjävalta ja organisointitavat maakunnallisesti. Selvityksen perusteella valmistuu yhteistyösopimusluonnos, joka käsitellään kaikissa kunnissa erikseen.

Pyydämme kaikkia Etelä-Karjalan kuntia ilmoittamaan 26.4.2016 mennessä osoitteeseen [marjo.wallenius@ekarjala.fi](mailto:marjo.wallenius@ekarjala.fi) kantansa joukkoliikenteen toimivaltaiten viranomaisten yhdistämiseen liittyvän selvityksen tekemiseen.

Lappeenrannassa 12.4.2016 Etelä-Karjalan liitto”

Imatran kaupunki näkee myönteisenä, että keskustelu maakunnallisen joukkoliikenneviranomaisen toiminnasta on alkanut vilkkaana. Samoin Imatra kokee myönteisenä sen, että asiaa selvitetään ja Lappeenranta (Lpr kh 4.4.) on esittänyt asiassa huolellisen selvitystyön laatimista. Selvityksessä on syytä huomioida Etelä-Karjalan suhteellisen tuoreen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2030:n sisältämät näkökulmat. Selvityksen tavoite siitä, että sen tuloksena syntyy



koko maakunnan kattava luonnos yhteistyösopimukseksi, on kannatettava asia. Sopimusluonnoksen on linjattava joukkoliikenteen palvelutason, kustannusten jaon, päätäntävällän ja organisoitumisen määritelmät pitkälle tulevaisuuteen.

Lisäksi Imatran kaupunki edellyttää, että laadittavassa selvityksessä esitetään selvästi kuinka kunnallinen maankäytön lähtökohdat ja tavoitteet sekä maakuntatasoisen liikennejärjestelmän yhteensovittaminen hoidetaan siten, että kunnallinen maankäyttö tukee paikkakuntakohtaista elinvoimaisuuden ja hyvinvoinnin vaatimuksia ja maakunnalliset liikennejärjestelmän tavoitteet voivat tukea näitä tavoitteita.

Imatra edellyttää, että selvitystehtävää asetettavaa työryhmää täydennetään joukkoliikenne-, henkilökuljetusosaamisen ja -lainsäädännön asiantuntemuksen osalta. Erityisesti asiassa tulisi huomioida liikenne palveluna, eli ns. MaaS-järjestelmän tuomat mahdollisuuden rakentaa toiminnallisesti, taloudellisesti ja ekologisesti järkevä joukkoliikennejärjestelmä koko maakunnan kattavasti.

#### **Kaupunkikehitysjohtajan ehdotus:**

Kaupunkikehittämislautakunta päättää, että Imatran kaupunki antaa edellä kerrotun vastauksen Etelä-Karjalan liiton kyselyyn selvityksestä, joka koskee joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tehtäviä tulevaisuudessa.

Pöytäkirja tarkistetaan tämän asian osalta kokouksessa.

#### **Päätös:**

Hyväksyttiin.

---

Pöytäkirja tarkistettiin tämän asian osalta kokouksessa.

## Imatran kaupungin lausunto Liikenne- ja viestintäministeriön liikennekaari-kärkihankkeeseen

1278/08/00/00/2016

KAUPKLT § 47

Valmistelija: Topiantti Äikäs

Liikenne - ja viestintäministeriö kirjoittaa (Lausuntopyyntö 18.4.):

”Luonnos hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Esitysluonnos on saatavilla ministeriön verkkosivulla osoitteessa [www.lvm.fi/lausuntopyynnot](http://www.lvm.fi/lausuntopyynnot).

Liikennekaari on osa hallituksen kärkihanketta, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvu ympäristön rakentamiseksi sekä säästöjen sujuvoittamiseksi. Tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Tätä kautta voitaisiin saavuttaa entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin vastaavia liikennepalveluita ja mahdollistaa uutta liiketoimintaa sektorilla.

Liikennekaari yhdistäisi ja uudistaisi henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset. Liikennekaarella ehdotetaan avattavaksi liikkumispalveluja koskevat olennaiset tiedot ja säädettäväksi lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta. Näin liikenteen palvelut olisivat mahdollisimman hyvin kaikkien tavoitettavissa ja myös taroituksenmukaisella tavalla yhdisteltävissä.

Esityksellä muutettaisiin nykytilaa, jossa liikenteen markkinat ovat vahvasti säännellyt ja julkisin toimin ohjatut. Samalla edistettäisiin liikennepalveluiden syntymistä asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveen kilpailun pohjalta. Liikennepalvelujen ostot ja muu julkinen tuki liikennejärjestelmälle ovat valtion- ja kuntataloudessa merkittävä menoerä. Kun palveluja voitaisiin tarjota, yhdistellä ja käyttää monipuolisemmin ja tehokkaammin, voitaisiin saavuttaa merkittäviä kustannussäästöjä. Esitys tukee hallitusohjelman tavoitteita kuntien kustannusten karsimisesta sekä kilpailukyvyyn vahvistamisesta elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla.

Toimijoita ja muita lausunnonantajia pyydetään erityisesti kiinnittämään huomiota omaa toimintaansa koskeviin ehdotuksiin ja niiden vaikutusarvioihin. Lausunto pyydetään toimittamaan sähköisesti ministeriöön viimeistään 23.5.2016 osoitteisiin [kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi) sekä [liikennekaari@lvm.fi](mailto:liikennekaari@lvm.fi).

Lisätietoja asiasta antavat Susanna Metsälampi (0295 34 2057) ja Maija Ahokas (0295 34 2390).

Minna Kivimäki  
osastopäällikkö, ylijohaja

Susanna Metsälampi  
neuvotteleva virkamies”

Imatran kaupungin lausunto liikennekaari-hankkeesta perustuu alle oleviin joukkoliikenneasiantuntija Pekkasen, hyvinvointi- ja koulutuspalvelujen, ympäristötoimen ja tietojohdajan antamiin selvityksiin:

Joukkoliikenneasiantuntija Päivi Pekkasen selvitys:

Liikennekaaren ensimmäinen osa koskee pääosin tieliikenteen sääntelyä ja sen tavoitteena on saada tieliikenteen sääntely lähemmäs muissa liikennemuodoissa voimassaolevaa sääntelyä. Luonnoksessa esitetyt muutokset tieliikenteen palveluiden tarjoamiseen sekä tarjoajien ja viranomaisien hallinnolliseen työhön kohdistuvat helpotukset ovat positiivisia.

Suomessa ei ole kehittynyt uudenlaisia liikennepalveluita menneiden vuosien aikana. Osasyynä tähän saattaa olla alan tiukka sääntely joka on estänyt innovaatioiden syntyminen. Siksi lainsäädännöllinen muutos joka mahdollistaa koko toimialan uudistumisen on erittäin tervetullut. On hyvä, että lainsäätelyllä luodaan mahdollisuudet uudenlaisten liikkumispalvelujen syntymiselle ja pakotetaan nykyiset toimijat uudistamaan toimintatapojaan. Uudistusten kautta syntyvän kilpailun johdosta, myös yhteiskunta saa kustannussäästöjä kuljetusten kustannustason alentuessa ja kuljetusten järjestämisen tehostuessa. Yhtenäinen, toimiva joukkoliikennejärjestelmä voidaan rakentaa myös siten, että markkinaehtoinen liikenne on yksi osa sitä.

On hyvä poistaa lait, joilla estetään markkinaehtoisen liikenteen kehittyminen tai tarjoaminen alueelle, joissa se tarjoaa kuluttajille sellaista palvelua joka ei viranomaisen hankkimana synny. Markkinaehtoisen liikenteen tullessa ensisijaiseksi palvelujen laadun voidaan olettaa paranevan. Olemassa olevassa markkinaehtoisessa liikenteessä on nähtävissä selkeä ”asiakas edellä” ajattelutapa. Asiakkaille halutaan luoda paras mahdollinen matkakokemus ja liikennöitsijät ovat panostaneet palveluihin joilla tuottaa lisäarvoa asiakkaalle matkan aikana. Markkinaehtoisuus toteutuu näin parhaalla mahdollisella tavalla, kun asiakas saa itse valita palvelun, jossa hänen mielestään kaikista parhaiten hinta ja laatu kohtaavat. Markkinaehtoisessa joukkoliikenteessä asiakaskokemukseen on pakko panostaa tai asiakas ei tule uudestaan. Tämä poistaa ajatuksen siitä, että markkinaehtoinen liikenne alentaisi kaluston laatua, lisäisi ympäristökuormitusta tai vähentäisi esteettömän liikkumisen mahdollisuuksia. Tällä hetkel-

lä pitkän matkan liikenteessä ei taida olla montaakaan esteetöntä linja-autoa viranomaisen ostamassa liikenteessä, vaikka markkinaehtoisessa liikenteessä niitä on useita. Markkinaehtoisesti toimiva Onnibus on panostanut uuteen kalustoon ja esteettömyyteen todella paljon, myös muut liikennöitsijät ovat uusineet kalustoaan reittiliikenteessä vastatakseen asiakkaiden laatuvaatimuksiin. On myös huomioitava että viranomaisten hankkimassa pitkän matkan liikenteessä ympäristöystävällisyyden vaatimukset eivät ole olleet yhtä tiukkoja kuin kaupunkien liikenteessä ja tällä hetkellä tilanne voi olla se, että ostoliikennettä ajetaan huonommalla kalustolla kuin markkinaehtoisesta liikennettä. Liikennöitsijät ovat myös oma-aloitteisesti uusineet kaupunkiliikenteen kalustoa, vaikka kilpailutuksessa uutta kalustoa ei ole vaadittu. On siis selkeästi havaittavissa, että liikennöitsijät panostavat uuteen ympäristöystävälliseen kalustoon jo imagokysymyksenä, jolloin ympäristön haittavaikutukset ostoliikenteeseen verrattuna eivät muutu tai saattavat jopa pienentyä.

Viranomaisen päätösvalta tavoiteltavasta alueen palvelutasosta on hyvä säilyttää. Palvelutason saavuttaminen uudenaikaisuuksin mahdollistaa uusien palvelumuotojen syntyminen liikennealalle. Koska markkinaehtoisena syntyy vain kannattavaa joukkoliikennettä, syntyy kannattamattomien vuorojen osalta iso markkinapotentiaali pienimuotoista kuljetuspalvelua tarjoaville yrityksille. Näin päästään eroon viranomaisen ongelmasta järjestää kannattamatonta avointa joukkoliikennettä perinteisin keinoin. Kannattamattoman joukkoliikenteen tilalle voi kehittyä digitaalisia palveluja hyödyntävää kutsuohjattua palvelua markkinaehtoisesti tai viranomaisen järjestämänä. Tämän pienen liikennöntiosuuden järjestämisen kustannukset kutsuohjautuvasti ovat silti pienemmät kuin aikataulu- ja reittisidonnaisen liikenteen järjestäminen perinteisellä tavalla.

Digitaalisten palvelujen avulla kehitettävät kutsuohjatut liikkumispalvelut edesauttavat uusien palvelujen syntymistä ja/tai olemassa olevien vahvistumista alueilla joissa perinteinen joukkoliikenteen palvelutarjonta on vähentynyt tai lakannut kokonaan rahoituksen tai matkustajien vähennyttyä. Vielä jäljellä olevat kalliisti ostoliikenteenä hoidetut kuljetukset ovat uusien innovaatioiden ja eri osapuolien yhteistyön avulla mahdollista tuottaa edullisemmin ja asiakaslähtöisemmin.

Digitaalisuuden ja reaaliaikatieidon tuomat muutokset kuljetuspalveluihin ovat tervetulleita uudistuksia. Ne poistavat henkilötyötä, kun kyydin etsimisen, vertailemisen ja tilauksen voi asiakas tehdä itse kuluttajille suunnatuissa avoimissa digitaalisissa palveluissa. Palvelutarjonta ja kyytien yhdistely helpottuvat järjestelmien digitalisoitumisen myötä. Kutsuohjautuvien kyytien hintatason laskiessa, nämä palvelut muodostavat etenkin harvaan asutuilla seuduilla kilpailukykyisen vaihtoehdon oman auton omistamiselle, sekä tuovat turvaa ja mahdollistavat liikkumisen henkilöille joilla ei ole omaa autoa. Digitaalisen palvelusetelin käyttöönotto on merkittävä uudistus joukkoliik-

kenteessä ja se antaa asiakkaalle enemmän valinnan vapautta mi-  
hin liikkumispalveluun yhteiskunnan maksaman tuen kohdistaa. Di-  
gitaalinen palveluseteli luo liiketoimintapotentiaalia myös markkina-  
ehtoisen kutsuohjautuvaan liikenteeseen.

Viranomaisyhteistyötä liikkumispalveluja hankkivien viranomaisten  
välillä on parannettava. Viranomaisten subventoimien kyytien järjes-  
täminen, yhdistäminen ja hallinnoiminen yhteisesti on järkevää. Näin  
päästään sektorikohtaisesta optimoinnista kuljetusten kokonaishal-  
lintaan. Joukkoliikenteen alueellisen suunnittelun ja järjestämisen,  
sekä valtionavustustehtävien siirtäminen maakunnalliselle tasolle on  
maakunnan joukkoliikennejärjestelmän ja liikkumispalvelujen kehitty-  
misen kannalta hyvä asia. Velvoite suunnitella palvelut alueellisina  
kokonaisuuksina mahdollistaa kaikkien alueen henkilökuljetusten yh-  
distämisen ja näin saadaan kustannussäästöjä, kun kuljetusten yh-  
distäminen toteutuu laajemmalla asiakaspohjalla. Markkinaehtoisten  
toimijoiden ottaminen mukaan suunnitteluun ja yhteensovittamiseen  
on tärkeää, jotta markkinaehtoisista liikennepalvelusta saadaan  
mahdollisimman paljon hyötyä irti.

Se, että tavoitteena ovat avoimet lippu- ja maksujärjestelmät, joiden  
välillä tieto liikkuu rajapintojen kautta, on hyvä asia. Lippu- ja maksu-  
järjestelmiä ei saisi rajoittaa viranomaisten hallinnoimiin järjestelmiin,  
vaan tässäkin asiassa markkinoiden tulee antaa hoitaa kehittämistyö  
asiakaslähtöisesti. Ainoastaan tiedonvälityspalveluiden muoto ja ra-  
japintojen vaatimukset on määrättävä lailla tai asetuksella. Näin  
mahdollistetaan uusien innovatiivisten lippu- ja maksujärjestelmien  
kehittymien uusien liikkumispalveluiden ympärille, eikä aseteta  
markkinaehtoiselle liikenteelle liikaa rajoituksia järjestelmien suh-  
teen. Kun digitaaliset palvelut ovat käytettävissä, liput perustuvat  
tunnisteeseen ja rajapinnat ovat kunnossa, ei yhteiskäyttöisyyden  
markkinaehtoisen ja viranomaisen ostaman liikenteen lippu- ja mak-  
sujärjestelmien välillä pitäisi olla ongelma. EU-tason kattava digitaalinen  
verkosto lippu- ja matkustuspalveluihin on hieno ajatus ja hyvä  
pitkän tähtäimen haaste ja tavoite. Suomi voisi tässä asiassa olla  
kansainvälisen kehityksen etujoukkoa.

Viranomaisista Föillä (Turun seudun joukkoliikenne) on jo heidän it-  
se kehittämä avoimuuteen perustuva lippu- ja maksujärjestelmä. Sa-  
maan aikaan Fölin järjestelmäkehityksen kanssa TVV lippu- ja mak-  
sujärjestelmä rakensi omaa järjestelmäänsä kaikkien viranomaisten  
käyttöön. Föli on yksi TVV lippu- ja maksujärjestelmän osakkaista,  
joten kaikkien viranomaisten yhteiskäyttöiselle avoimelle lippu- ja  
maksujärjestelmäkehitykselle on ollut jo mahdollisuus. Jostain syys-  
tä tätä mahdollisuutta ei haluttu käyttää, vaan rakennettiin suljettuun  
periaatteeseen pohjautuva järjestelmä. Mikäli nykyisten käytössä  
olevien lippu- ja maksujärjestelmien rajapintojen avaamisen kustan-  
nukset ovat liian kalliita, on koko järjestelmän toimintaperiaate silloin  
vääränlainen ja niiden käytöstä tulisi luopua.

Velvoite lippu- ja maksujärjestelmien rajapintojen avaamiselle siten, että matkaketjujen luominen ja kertalipun ostaminen ovat mahdollisia, on hyvä ja se edesauttaa yhtenäisen matkustuspalveluverkoston syntymistä nykyaikaisesti toteutettuna. Myös takseille pitää luoda velvoite tarjota matkoja kiinteään etukäteen sovittuun hintaan (esim. Sonera reissu) ainakin sellaisissa tapauksissa joissa asiakas tietää tarkan lähtöpaikan ja määränpään ja jolloin matkaketjun kaikkien osien hinta on tiedossa etukäteen ja matka voidaan maksaa kokonaisuudessa etukäteen. Näin saadaan aikaan lisää kilpailua takisien välille, kun avoimista tarjouksista päästään eroon. Taksajärjestelmän vertailtavuudesta on annettava tarkat määräykset. Muutoin asiakkaan mahdollisuus todelliseen hintojenvertailuun katoaa.

Liikenteeseen liittyvien tietojen yhteinen toimivuus ja yhtenäistymisen nykyisen hajanaisuuden sijaan ovat tärkeitä näkökulmia. Rajapintojen avaaminen ja tietojen konekielinen lukeminen ovat hyviä ratkaisuja jotka helpottavat niin palveluntuottajien, kuin viranomaisen työmäärää. Viranomaisen tarjoaman tiedonkeräys järjestelmän käytön mahdollisuus niille yrityksille joilla ei ole omia tietojärjestelmiä on hyvä suuntaus ja auttaa pieniä uusia yrittäjiä pääsemään toimialalle ilman suuria järjestelmistä aiheutuvia kustannuksia.

Digitaalisuuden tuomat hyödyt liikenteeseen ovat kiistattomat. Asiakkaan mahdollisuus kuljettajan valitsemiseen, kyydin seurantaan ja palautteenanto kuljettajasta antavat asiakkaille paremmat mahdollisuudet vaikuttaa siihen mikä yritys saa asiakkaita. Matkojen yhdistely taksivälityskeskusten kautta ei ole ollut tehokasta, sillä intressiristiiriita on ilmeinen. Kuljetusten välitystoiminnan laajentuminen useammalle toimijalle auttaa kuljetusten välisen hintakilpailun syntymistä. Välityskeskusten toiminta tehostuu ja kehittyy matkojen tilauksen ja yhdistelyn siirtyessä digitaalisiin palveluihin. Turvallisuus digitaalisesti varattujen matkojen osalta on parempi, kun esim. vanhempi voi etänä, esim. mobiililaitteella, seurata missä lapselle tilattu kuljetus menee. Kun kaikki on digitaalisesti jälkikäteen todennettavissa, ei asiakkaan huijaamiselle jää mahdollisuutta.

Pienimuotoisen, ei-ammattimaisen henkilökuljetuspalvelujen mahdollistaminen (enintään 10 000 € 12 kk tarkastelujakson aikana) avaa täysin uusia ovia maaseutumaiseen liikenteeseen. Sen myötä voidaan kehittää palveluja, jotka perustuvat jakamistalouden perusajatukseen – kuitenkin niin että palveluntarjoaja saa palvelustaan pienen korvauksen. Kun palvelusta tulee virallista, se aktivoi myös nykyistä liiketoimintaa vastaamaan tähän kysyntään ja hintaraken-teeseen. Koska ei-ammattimainen liikenteenharjoittaminen on ansiotuloverotettavaa tuloa, on tärkeää luoda Viron mallin mukaiset automaattiset digitaaliset ilmoitukset välityskeskuksista verohallintoon kuljettajille maksetuista korvauksista. Näin estetään harmaan talouden syntymistä ja sitä, että kuljettaja eri välityspalveluita hyväksikäyttäen kerryttäisi tuloa enemmän kuin 10 000 vuodessa ilman asianmukaista lupaa. Ei- ammattimaisen liikenteenharjoittamisen

avulla mm. osa-aikatyötä tekeville henkilöille tarjoutuu mahdollisuus helpolla tavalla hyötyä tekemästään investoinnista (auto). Verokertymät tämän tyyppisestä toiminnasta voivat tulevaisuudessa olla huomattavat, kun palvelu lähtee kunnolla liikkeelle. Välityspalveluiden tarjoamissa asiakaskäyttöliittymissä olisi huomioitava ennakonperintävelvollisuuden muodostuminen. Kun asiakkaalla on mahdollisuus valita kuljettajansa, usein liikkumispalveluja käyttävälle asiakkaalle saattaa 1 500 € ennakonperintäraja tulla vastaan.

Ennakonperintärajan seurantavelvoite pitäisi asettaa välityskeskusille samalla tavalla kuin 10 000 € ansaintarajan seuraaminen.

Reittiliikennelupakäytännöstä luopuminen nähdään positiivisena asiana. Lupa- ja muutoshakemuksista johtuvia lausuntopyyntöjä pyörii viranomaisen hallinnossa jatkuvasti ja niiden käsittelyyn kuluu paljon aikaa. Reittiliikennelupakäytännön poistumisen seurauksena muutokset reittiliikenteessä voivat tapahtua nopeammalla syklillä kuin nykyisin. Tämä voi aiheuttaa epätietoisuutta asiakkaissa jos aikataulupalvelut eivät pysy perässä. Markkinaehtoisen kaupunkiliikenteen muutokset ja lopettamiset voivat aiheuttaa päivittäin liikennettä käyttäville asiakkaille ongelmatilanteita arjesta selviytymisessä. Viranomaisella ei ole keinoja reagoida nopeasti markkinaehtoisen liikenteen jatkuviin muutoksiin joten viranomaisen ja markkinaehtoisen liikenteenharjoittajien välille on saatava tiiviimpää yhteistyötä aikaiseksi.

Luonnoksessa mainittu perusopetuslain kohta ”Perusopetuslain mukaisesti päivittäinen koulumatka odotuksineen saa kestää enintään kaksi ja puoli tuntia. Jos oppilas on lukuvuoden alkaessa täyttänyt 13 vuotta, saa koulumatka kestää enintään kolme tuntia” rajoittaa koulukuljetusten yhdistämistä etenkin alueilla, joissa kuljetettavia lapsia on vähän ja kuljetusmatkat ovat pitkiä. Viranomaiselle pitää antaa mahdollisuus yhdistellä kuljetuksia laajemmin – myös niin, että odotus- ja koulumatkaan käytetty aika pitenee edellä esitetystä, jos kunta tarjoaa ilmaista valvottua toimintaa koululaiselle pidennyksestä johtuvan ajan ja pystyy osoittamaan saavansa kustannussäästöä yhdistelyn avulla.

Aina uudistaessa kokonaisen toimialan toimintatapoja, on vaara epäonnistua. Hallituksen tavoitteet uudistusten suhteen ovat kuitenkin suuria ja tästä syystä myös keinojen joilla uudistuksia haetaan, on oltava suuria. Uusien palvelumuotojen rantautuminen Suomeen ja niiden asiakasmäärät kertovat siitä, että liikenneala on suuressa murroksessa. Liikennemarkkinatoimijat ovat tilanteessa, jossa joko uudistutaan ja mennään eteenpäin, tai jäädään vanhaan ja hävitään pois. Uudistuksia tarvitaan laajasti ja niiden pitää olla vaikutuksiltaan merkittäviä. Pienillä muutoksilla ei saada aikaan hallituksien toivomia muutoksia ja edistystä. Liikennekaaren 1. vaiheessa esitetyt muutokset ovat kannatettavia ja ne tuovat paljon uusia toiminta mahdollisuuksia koko liikennealalle.

Hanna-Kaisa Ellosen (Hyvinvointi- ja koulutuspalvelut) selvitys:

Hyvinvointi- ja koulutuspalveluiden näkökulmasta ei ole lapsen etu, jos koulumatkat odotuksineen kestävät kaupunkialueella liikennejärjestelyiden vuoksi yli 2,5 tuntia alle 13-vuotiaiden osalta tai yli 3 tuntia 13 vuotta täyttäneiden osalta. On tärkeää huomioida, että perusopetuslain 32 § määrittelee valvotun toiminnan ja sen laadun, ja myös tämän toiminnan järjestäminen aiheuttaa kaupungille kustannuksia.

Sirpa Suur-Hamarin ja Anna-Maija Wikströmin (Imatran seudun ympäristötoimi) selvitys:

Ehdotuksilla voi olettaa olevan positiivisia ympäristövaikutuksia sitä kautta, että ne vaikuttavat liikenteen tehostamiseen, autokannan uudistumiseen ja kulkumuotojakaumaan.

Uudet digitaaliset palvelut ja jakamistalouden ilmiöt kasvattavat autojen yhteiskäyttöä ja saattavat lisätä pyöräilyn ja kävelyn osuutta matkaketjussa. Pienemmästä ajosuoritteesta seuraa päästöjen vähentyminen ja kaupunkitilan tarpeen pieneneminen. Lisäksi kimppakyydit nostavat autojen täyttöastetta ja näin alentavat liikkumisesta aiheutuvaa päästöä.

Uudentyyppiset palvelut parantavat liikennepalveluiden kiinnostavuutta ja joustavuutta kulkumuotona. Näin ollen niille saadaan kokonaan uusia käyttäjiä, mikä vähentää yksityisautoilua ja sitä kautta kasvihuonekaasupäästöjä. Markkinaehtoisessa liikenteessä yrittäjän kannattaa ajaa täydellä kalustolla, jolloin yksikkökustannukset sekä matkustajakohtaiset kasvihuonekaasupäästöt ovat pienempiä.

Kaupunkialueiden tavaraliikenteen osalta esitetty pakettiautotavara-liikenteen luvanvaraisuudesta luopuminen voi vähentää kuorma-autoliikennettä ja siten typpipäästöjä esimerkiksi kaupunkien keskuksissa.

Lippujärjestelmien kehittämisellä, mikä on osa joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamista, voi olla suotuisia vaikutuksia kulkumuotojakaumaan ja näin ollen myös positiivisia ympäristövaikutuksia.

Kokonaisuutena vaikutusten arvioidaan olevan kasvihuonekaasupäästöjä vähentäviä, koska parempi julkisen liikenteen tarjonta ja muut liikennepalvelut, kuten jakamistalouspalvelut, vähentänevät pitkällä aikavälillä yksityisautoilun määrää kaupunkiseuduilla.

Liikenne- ja ilmastopoliittisissa tavoitteissa lähtökohtana on harvaan asuttujen alueiden liikennepalveluiden ja liikkumisen kestävyden parantaminen. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi nykymuotoisten kimppakyytien ja systeemisen joukko- ja henkilö- liikenteen väliin tarvitaan vaikuttavia, houkuttelevia, toisiaan täydentäviä ja yhteen sovi-



tettavia palveluita. Erityisesti Imatran tyypisessä hajanaisessa kaupungissa näitä täydentäviä palveluita tarvitaan ja on positiivista, jos niiden syntyminen mahdollistetaan.

Kari Perälän (tietojohtaja) selvitys:

Imatran kaupunki käynnisti jo syksyllä 2015 tunnustelut palvelukeskeisestä ja asiakkaan tarpeista lähtevästä liikkumisesta (MaaS) itsepalveluliikkumisen (oma auto) vaihtoehtona. Kehittämiskumppaneiksi saimme neuvotteluissa Eksoten, KELA:n ja Etelä-Karjalan maakuntaliiton. Täten löysimme merkittävän liikkujamäärän (n. 130 000 Etelä-Karjalan asukasta) MaaS-ratkaisujen kehittämiseen ja pilotointiin maakunnassamme. Uskomme myös Etelä-Karjalassa löytyvien MaaS-arvoinnovaatioiden monistettavuuteen muihin Suomen maakuntiin.

Imatran kaupungin tietoarkkitehtuurin kehittämisessä yhtenä periaatteena on avoin arkkitehtuuri. Käytännössä avoin arkkitehtuuri tarkoittaa sovelluksen tietovarannon avoimuutta Imatran kaupungin ja eri sidosryhmien käyttötarpeisiin tietosuojatekijät ja yksityisyyden suojan turvaten.

Avoimella tiedonkeräysjärjestelmällä liikennetietoympäristössä ymmärretään tietojen siirron rajapintaa, jossa tiedonkeräysjärjestelmä saa konekielisesti ulkopuolisista (esim. markkinaehtoisesta liikenteestä tai välityskeskuksesta) järjestelmistä liikennetietoa. Järjestelmä myös luovuttaa konekielisesti liikennetietoa sitä tarvitseville ja tietoon oikeutetuille. Näin kaikki liikenteeseen liittyvät tiedot (mm. pysäkki-, aikataulu-, reitti- ja hintatiedot) saadaan koottua yhteen tietovarantoon ja sieltä jaettavaksi kaikille tätä tietoa tarvitseville, ja tietoon oikeutetuille toimijoille (viranomaiset, liikenneyrittäjät, muut tietoa tarvitsevat sidosryhmät). Avoimen rajapintavaatimuksen kautta myös matkakettujen tarjoaminen tulee todelliseksi mahdollisuudeksi luoda uutta liiketoimintaa Etelä-Karjalaan.

Edellä oleviin näkemyksiin perustuen LVM:n liikennekaaren kärkihanke liikkumispalveluja koskevan olennaisen tiedon avaamisesta liikkumismarkkinoiden kehittämiseen on linjassa Imatran kaupungin asiakaslähtöisen digitalisaation kehittämisessä.

Oheismateriaali

Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Luonnos hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

**Kaupunkikehitysjohdajan ehdotus:**

Kaupunkikehittämislautakunta antaa ja esittää edelleen kaupungin hallitukselle päätettäväksi oheisiin selvityksiin pohjautuvan lausunnon LVM:n liikennekaari-kärkihankkeesta.

**Päätös:** Hyväksyttiin.

---

**Kaupunkikehittämislautakunnan talouden toteutuma maaliskuu 2016**

KAUPKLT § 48 Valmistelija: Sirkku Hätönen

Maaliskuun käyttötalouden toteutuma on oheismateriaalina.

Oheismateriaali Maaliskuun toteutuma

**Kaupunkikehitysjohdajan ehdotus:**

Kaupunkikehittämislautakunta merkitsee talouden toteutuman tiedokseen ja antaa mahdolliset toimenpideohjeet.

**Päätös:** Hyväksyttiin.

---

**Saapuneet kirjeet**

## KAUPKLT § 49

1. Vammaisneuvoston pöytäkirja 18.2.2016
2. Imatran voimalaitoksen peruskorjausprojektiin liittyvän neulapadon tarkkailuohjelmaesityksen hyväksymispäätös
3. Vanhusneuvoston pöytäkirja 17.2.2016  
Vanhusneuvoston pöytäkirja 8.3.2016  
Vanhusneuvoston pöytäkirja 15.3.2016

## Oheismateriaali

Vammaisneuvoston pöytäkirja 18.2.2016

Vanhusneuvoston pöytäkirjat

Imatran voimalaitoksen peruskorjausprojektiin liittyvän neulapadon tarkkailuohjelmaesityksen hyväksymispäätös

**Kaupunkikehitysjohtajan ehdotus:**

Merkitään tiedoksi.

**Päätös:**Hyväksyttiin.  

---

## Linnansuon ja Linnankosken sadevesipumppaamojen parannusinvestoinnin tekeminen

1293/10/03/01/2016

KAUPKLT § 50

Valmistelija: Kari Pietarinen

Fortum Power and Heat Oy:n Imatran voimalaitoksen ylävesialtaan molemmille rannoille Vuokseen on 1920-luvulla rakennettu maapadot, joiden yhteyteen samanaikaisesti rakennettiin Linnanpuron ja Linnansuon pumppuasemat pitämään huolta patojen tausta-alueiden kuivana pidosta.

Linnanpuron pumppuasemaa on laajennettu vuonna 1993 yhteistyössä Imatran kaupungin kanssa. Sopijapuolet Imatran kaupunki ja Imatran Voima Oy sopivat tuolloin sopimuksen 230393T mukaisesta pumppaamon suunnittelun, lisärakentamisen ja kunnossapidon järjestämisestä. Sopimuksen piiriin kuuluvien laitteiden ja rakenteiden kunnossapidosta ja käyttö- ja huoltokustannuksista vastaa yhtiö, jonka omistukseen pumppaamo ja muut laitteet jäävät. Pumppaamoraakenteiden ja laitteistojen peruskorjaukset sovitaan erikseen ja niistä syntyvät kustannukset jaetaan sopimuksessa mainitun mukaisesti.

Fortum Power and Heat Oy on lähestynyt Imatran kaupunkia tarkoituksenaan peruskorjata pumppaamoja alkuperäisten poistoputkien ja putkistovarusteiden osalta sekä lisätä pumppausasemien kapasiteettia uusien säiliöpumppaamojen avulla vuoden 2016 aikana. Samassa yhteydessä on tarkoitus kahdentaa pumppuasemille tulevat sähkösyötöt sekä tehdä tarvittavat muutokset ja uusinnat pumppuasemien sähköjärjestelmiin.

Fortum Power and Heat Oy esittää hankkeen toteutuksesta Imatran kaupungille seuraavaa:

- Fortum toimii hankkeen rakennuttajana ja hoitaa kaikki projektin käytännön järjestelyt
- Imatran kaupunki osallistuu Fortumin käyttöomaisuuden hankintaan maksamalla osuutensa viimeistään vuoden 2017 puolella tarkemmin erikseen sovittavana ajankohtana
- Fortum laskuttaa kustannukset yhdessä erässä toteutumien mukaisesti, kuitenkin siten että kaupungin maksuosuus on molempien pumppuasemien osalta yhteensä enintään 390 000 €.

Vaikutusten arviointi:

Linnanpuron kapasiteetti ei ole osoittautunut riittäväksi rankkasateiden aikana. Tällä hetkellä molempiin pumppuasemiin sähkö syötetään pumppuasemakohtaisen sähköliittymän kautta. Mikäli sähkönsyöttö katkeaa niin pumput lakkaavat toimimasta. Putkivaurio saattaa aiheuttaa vahinkoa maapadolle, maantielle, kevyen liikenteen väylälle ja Linnansuolla rautatielle.

Peruskorjaus ja kapasiteetin nosto ovat perusteltuja toimenpiteitä Imatran kaupungin hulevesitulvariskien hallinnan näkökulmasta.

Oheismateriaali: Linnanpuron ja Linnansuon pumppuasemien peruskorjaus 2016

**Kaupunkikehitysjohtajan ehdotus:**

Kaupunkikehittämislautakunta päättää esittää kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle, että Imatran kaupunki osallistuu Linnanpuron ja Linnansuon pumppuasemien peruskorjaukseen varaamalla summan 390 000 € ensi vuoden talousarvioon ja maksamalla osuutensa pumppaamojen peruskorjauksesta vuoden 2017 puolella tarkemmin erikseen sovittavana ajankohtana.

**Päätös:** Hyväksyttiin.

---

## Lausunto Rajavartiolaitoksen lausuntopyyntöön liikkumiskieltoalueesta Imatran kaupungissa

1291/00/04/00/2016

KAUPKLT § 51

Valmistelija: Kanervo Pertti

Sisäministeriön rajavartio-osasto pyytää kaupungin lausuntoa viimeistään 18.5.2016 mennessä liikkumiskieltoon liittyvästä asetusluonnoksesta.

Rajavartiolaitoksen hakema liikkumiskielto koskee Kaakkois-Suomen rajavartioston Imatran kaupungissa sijaitsevan Immolan ja Immalanjärven neuvottelutilojen piirissä olevaa Immalanjärven ranta-saunan ja grillikatoksen aluetta. Liikkumiskielto alueelle on tarpeen neuvottelujen suojaamiseksi häiriöiltä. Alue on yhtä kuin kiinteistö 153-404-2-693, Miehistösauna, jonka omistaa Suomen valtio/Se-naatti kiinteistöt .

Voimassa olevassa yleiskaavassa kiinteistön alue on rajavartiolaitoksen tarpeisiin osoitettua aluetta (EP-1, Rajavartiolaitoksen alue). Alueella ei ole asemakaavaa. Alueesta noin 100 metriä länteen sijaitsee kaupungin tekopohjaveden vedenottamo, jonne kulkemiseen käytetään samaa tietä kuin alueelle, jonne liikkumiskieltoa haetaan. Tietä käytetään yleisesti myös rannalle kulkemiseen.

Kaupungilla ei ole huomautettavaa liikkumiskieltoon sillä edellytyksellä, että nykyinen kulkuyhteys vedenottamolle ja rannalle säilyy ennallaan.

**Vaikutusten arviointi:** Liikkumiskielto kiinteistön alueella ei rajoita kulkemista niin merkittävästi, että sillä olisi vaikutusta kuntalaisten elämään. Liikkumiskielto antaa viranomaisille mahdollisuuden turvata häiriötön neuvottelutilanne.

Oheismateriaali: Karttaliite

### Kaupunkikehitysjohtajan ehdotus:

Kaupunkikehittämislautakunta päättää esittää lausuntonaan kaupunginhallitukselle, että kaupungilla ei ole huomautettavaa kiinteistön 153-404-2-693 aluetta koskevaan liikkumiskieltoon liittyvästä asetusluonnokseen sillä edellytyksellä, että nykyinen kulkuyhteys kaupungin vedenottamolle ja rannalle säilyy ennallaan.

**Päätös:** Hyväksyttiin.

---

**OIKAISUVAATIMUSOHJEET JA VALITUSOSOITUS****Muutoksenhakukiellot**

Kieltojen perusteet	Seuraavista päätöksistä ei saa tehdä kuntalain 91 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa. Pykälät:  38 - 42, 44, 46 - 51
	Koska päätöksestä voidaan tehdä kuntalain 89 §:n 1 mom mukaan kirjallinen oikaisuvaatimus, seuraaviin päätöksiin ei saa hakea muutosta valittamalla. Pykälät:  43
	HVall 3 §:n 1 mom. / muun lainsäädännön mukaan seuraaviin päätöksiin ei saa hakea muutosta valittamalla. Pykälät ja valituskieltojen perusteet:

**Oikaisuvaatimusohjeet**

Oikaisuvaatimusviranomaisen ja -aika	Seuraaviin päätöksiin tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen. Viranomaisen, jolle oikaisuvaatimus tehdään, osoite ja postiosoite  Kaupunkikehittämislautakunta Virastokatu 2 55100 Imatra  Pykälät: 43  Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista klo 15 mennessä.
Oikaisuvaatimuksen sisältö	Oikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimus perusteineen ja se on tekijän allekirjoitettava.

Liitetään pöytäkirjaan



## Valitusosoitus

Valitusviranomaisen ja valitusaika	Seuraaviin päätöksiin voidaan hakea muutosta kirjallisella valituksella. Oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen saa hakea muutosta kunnallisvalituksin vain se, joka on tehnyt oikaisuvaatimuksen. Mikäli päätös on oikaisuvaatimuksen johdosta muuttunut, saa päätökseen hakea muutosta kunnallisvalituksin myös asianosainen sekä kunnan jäsen.
	<p>Valitusviranomaisen, osoitteet:</p> <p><b>Itä-Suomen hallinto-oikeus</b>          Käyntiosoite: Puistokatu 29, 2 krs, 70100 Kuopio          Postiosoite: PL 1744, 70101 Kuopio          Puhelin: 029 56 42500 (vaihe), Faksi: 029 56 42501          Sähköposti: ita-suomi.hao@oikeus.fi</p> <p>Kunnallisvalitus, pykälät: 45 Valitusaika 30 päivää</p> <p>Hallintovalitus, pykälät: Valitusaika päivää</p>
	<p>Muu valitusviranomaisen, osoite ja postiosoite Pykälät Valitusaika 14 päivää</p> <p>Markkinaoikeus          Radanrakentajantie 5          00520 HELSINKI</p> <p>Sähköposti: markkinaoikeus@oikeus.fi</p> <p>Valitusaika alkaa päätöksen tiedoksisaannista.</p>
Valituskirja	<p>Valituskirjassa on ilmoitettava</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- valittajan nimi, ammatti, asuinkunta ja postiosoite</li> <li>- päätös, johon haetaan muutosta</li> <li>- miltä osin päätöksestä valitetaan ja muutos, joka siihen vaaditaan tehtäväksi</li> <li>- muutosvaatimuksen perusteet</li> </ul> <p>Valituskirja on valittajan tai valituskirjan muun laatijan omakätisesti allekirjoitettava. Jos ainoastaan laatija on allekirjoittanut valituskirjan, siinä on mainittava myös laatijan ammatti, asuinkunta ja postiosoite.</p> <p>Valituskirjaan on liitettävä päätös, josta valitetaan, alkuperäisenä tai viran puolesta oikeaksi todistettuna jäljennöksenä sekä todistus siitä päivästä, josta valitusaika on luettava.</p>
Valitusasiakirjojen toimitaminen	<p>Valitusasiakirjat on toimitettava valitusviranomaiselle ennen valitusajan päättymistä. Omalla vastuulla valitusasiakirjat voi lähettää postitse tai lähetin välityksellä. Postiin valitusasiakirjat on jätettävä niin ajoissa, että ne ehtivät perille valitusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä.</p> <p>Valitusasiakirjat voi toimittaa myös: nimi, osoite ja postiosoite Pykälät:</p> <p>Valitusasiakirjat on toimitettava <sup>1)</sup>: nimi, osoite ja postiosoite Pykälät:</p>
Lisätietoja	<p>Itä-Suomen hallinto-oikeudessa valituksen käsittelystä perittävä oikeudenkäyntimaksu on 250 euroa (Tuomioistuinmaksulaki 1455/2015). Mikäli hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaista päätöstä muutoksenhakijan eduksi, oikeudenkäyntimaksua ei peritä. Maksua ei myöskään peritä eräissä asiaryhmissä eikä myöskään mikäli asianosainen on muualla laissa vapautettu maksusta. Maksuvelvollinen on vireillepanija ja maksu on valituskielimohtainen.</p> <p>Yksityiskohtainen oikaisuvaatimusohje / valitusosoitus liitetään pöytäkirjanotteeseen.</p>

<sup>1)</sup> Jos toimitettava muulle kuin valitusviranomaiselle.