



21.5.2008



HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTO

Keskustelupöytäkirja

11 – 2008

Kokousaika: 21.5.2008 klo 18.00 – 23.32

Kokouspaikka: Vanha Raatihuone, Aleksanterinkatu 20

Keskustelupöytäkirjaan on kirjattu vain ne kaupunginvaltuuston esityslistan
asiakohdat, joissa on käytetty puheenvuoro

21.5.2008

131 §	7
Esityslistan asia nro 3	7
LAINAN JA TAKAUKSEN MYÖNTÄMINEN VUOSAAREN URHEILUTALO OY:LLE	7
Valtuutettu Koskinen	7
Kaupunginjohtaja Pajunen (vastauspuheenvuoro)	7
Valtuutettu Hakola	7
132 §	8
Esityslistan asia nro 4	8
TAIDEHALLIN PERUSKORJAUKSEN HANKESUUNNITELMAN ENIMMÄISHINNAN JA KAUPUNGIN RAHOITUSOSUUDEN KOROTTAMINEN	8
Valtuutettu Koskinen	8
Kaupunginjohtaja Pajunen	8
Valtuutettu Pajamäki	9
133 §	9
Esityslistan asia nro 5	9
LÄNSIMETRON HANKESUUNNITELMAN HYVÄKSYMINEN	9
Apulaiskaupunginjohtaja Sauri	9
Valtuutettu Moisio	13
Valtuutettu Puoskari	14
Ledamoten Oker-Blom	15
Valtuutettu Hakanen	17
Valtuutettu Ojala	19
Ledamoten Johansson	21
Valtuutettu Molander	22
Valtuutettu Sademies	23
Valtuutettu Helistö	24
Valtuutettu Koskinen	26
Valtuutettu Wallden-Paulig	27
Valtuutettu Urho	28
Valtuutettu Rautava (vastauspuheenvuoro)	30
Valtuutettu Asko-Seljavaara (vastauspuheenvuoro)	30
Valtuutettu Hakola (vastauspuheenvuoro)	30
Ledamoten Björnberg-Enckell	31
Kaupunginhallituksen varapuheenjohtaja Lehtipuu	32
Apulaiskaupunginjohtaja Sauri (vastauspuheenvuoro)	32
Valtuutettu Kolbe	34
Valtuutettu Lipponen	35
Valtuutettu Rantanen	36



21.5.2008

Ledamoten Björnberg-Enckell (replik)	38
Valtuutettu Anttila	38
Valtuutettu Puoskari (vastauspuheenvuoro)	41
Valtuutettu Ojala	41
Valtuutettu Anttila (vastauspuheenvuoro)	41
Valtuutettu Peltokorpi	42
Valtuutettu Brax	44
Valtuutettu Donner (vastauspuheenvuoro)	46
Valtuutettu Brax (vastauspuheenvuoro)	46
Valtuutettu Kantola	46
Valtuutettu Ranki	47
Ledamoten Åhman	48
Apulaiskaupunginjohtaja Sauri	49
Valtuutettu Ebeling	49
Valtuutettu Urho	49
Valtuutettu Malinen (vastauspuheenvuoro)	51
Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro)	51
Valtuutettu Ojala (vastauspuheenvuoro)	52
Ledamoten Oker-Blom (replik)	52
Valtuutettu Molander	52
Valtuutettu Luukkainen	53
Valtuutettu Lohi	54
Kaupunginhallituksen varapuheenjohtaja Lehtipuu	55
Valtuutettu Molander (vastauspuheenvuoro)	57
Valtuutettu Taipale (vastauspuheenvuoro)	57
Valtuutettu Rauhamäki (vastauspuheenvuoro)	57
Valtuutettu Bryggare	58
Valtuutettu Urho	58
Valtuutettu Taipale (vastauspuheenvuoro)	59
Valtuutettu Pajamäki	59
136 §	60
Esityslistan asia nro 8	60
ASUKASPUISTO ILOMÄEN UUDISRAKENNUKSEN HANKESUUNNITELMAN ENIMMÄISHINNAN KOROTTAMINEN	60
Valtuutettu Puura	60
Valtuutettu Kantola	61
138 §	61
Esityslistan asia nro 10	61
LAUTTASAAREN KORTTELIN 31139 JA TONTTIENTEN 31126/2 - 6 SEKÄ 16 - 20 YM. ALUEIDEN (VATTUNIEMEN PUUSTOTIENTEN ALUE) ASEMAKAAVAN MUUTTAMINEN (NRO	61

21.5.2008

11635)	62
Valtuutettu Taipale	62
139 §	62
Esityslistan asia nro 11	62
KUNNALLISALOITE, JOKA KOSKEE LUOPUMISTA KESKUSTATUNNELIN RAKENTAMISESTA	62
Ledamoten Björnberg-Enckell	62
Valtuutettu Hakanen	64
Valtuutettu Soininvaara	65
Valtuutettu Ojala (vastauspuheenvuoro)	67
Valtuutettu Anttila (vastauspuheenvuoro)	67
Valtuutettu Malinen (vastauspuheenvuoro)	68
Kaupunginhallituksen varapuheenjohtaja Lehtipuu	68
Valtuutettu Vikstedt	70
Ledamoten Johansson	71
Valtuutettu Rautava	71
Valtuutettu Hellström (vastauspuheenvuoro)	73
Valtuutettu Saarnio (vastauspuheenvuoro)	74
Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro)	74
Kaupunginhallituksen varapuheenjohtaja Lehtipuu (vastauspuheenvuoro)	74
Valtuutettu Kalima	75
Valtuutettu Rautava (vastauspuheenvuoro)	76
Valtuutettu Lehtipuu (vastauspuheenvuoro)	77
Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro)	77
Valtuutettu Rautava (vastauspuheenvuoro)	77
Valtuutettu Karhuvaara	78
Valtuutettu Ojala (vastauspuheenvuoro)	78
Valtuutettu Malinen (vastauspuheenvuoro)	79
Valtuutettu Helistö	79
Valtuutettu Näre (vastauspuheenvuoro)	80
Valtuutettu Karhuvaara (vastauspuheenvuoro)	80
Ledamoten Björnberg-Enckell (replik)	81
Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro)	81
Valtuutettu Mäki (vastauspuheenvuoro)	82
Ledamoten Björnberg-Enckell (replik)	82
Kaupunginhallituksen puheenjohtaja Rihniemi	82
Valtuutettu Kalima (vastauspuheenvuoro)	83
Valtuutettu Anttila	83
Valtuutettu Ebeling (vastauspuheenvuoro)	85
Valtuutettu Sademies	85
Valtuutettu Saarnio (vastauspuheenvuoro)	87



21.5.2008

Valtuutettu Helistö (vastauspuheenvuoro)	87
Kaupunginvaltuuston varapuheenjohtaja Krohn	88
Valtuutettu Rautava (vastauspuheenvuoro)	89
140 §	90
Esityslistan asia nro 12	90
MYLLYPURON 15 ASUINPIENTALOTONTIN, 41 ERILLISPIENTALOTONTIN JA KAHDEN	
90	
YHTEISKÄYTTÖTONTIN VUOKRAUSPERUSTEET	90
Valtuutettu Mäki	90
141 §	90
Esityslistan asia nro 13	90
LUETTELO VUONNA 2007 TEHDYISTÄ KIINTEISTÖKAUPOISTA	90
Valtuutettu Hakanen	91
Valtuutettu Saarnio	91
144 §	92
Esityslistan asia nro 16	92
VALTUUTETTUJEN TEKEMIEN ERÄIDEN ALOITTEIDEN KÄSITTELEMINEN	92
Aloite 2	92
Valtuutettu Näre	92
Valtuutettu Haavisto	94
Valtuutettu Taina	94
Valtuutettu Taipale	94
Valtuutettu Suvio-Samulin (vastauspuheenvuoro)	95
Valtuutettu Näre	95
Aloite 4	96
Valtuutettu Ojala	96
Valtuutettu Helistö (vastauspuheenvuoro)	97
Valtuutettu Puura (vastauspuheenvuoro)	97
Valtuutettu Hakanen	98
Valtuutettu Rantanen	98
Valtuutettu Saarnio (vastauspuheenvuoro)	99
Valtuutettu Näre	99
Ledamoten Oker-Blom	100
Kaupunginjohtaja Pajunen	100
Valtuutettu Rantanen	101
Valtuutettu Hakanen	101

21.5.2008

Aloite 6	102
Ledamoten Johansson	102
Valtuutettu Wallden-Paulig	102
Valtuutettu Luukkainen	103
Aloite 7	103
Valtuutettu Malinen	103
Valtuutettu Helistö	104
Valtuutettu Malinen (vastauspuheenvuoro)	104
Valtuutettu Hellström	105
Valtuutettu Rantanen	105
Valtuutettu Vikstedt	105
Aloite 10	105
Valtuutettu Hakanen	106
Valtuutettu Kajos	107
Valtuutettu Anttila	107
Kaupunginjohtaja Pajunen	108
Valtuutettu Lipponen	109
Kaupunginjohtaja Pajunen	109
Valtuutettu Hellström	110
Valtuutettu Rantanen	110
Valtuutettu Ojala	111
Valtuutettu Anttila	112
Valtuutettu Vehviläinen	112
Valtuutettu Hakanen	113
Valtuutettu Puhakka	113
Valtuutettu Rauhamäki	114

21.5.2008

131 §

Esityslistan asia nro 3

LAINAN JA TAKAUKSEN MYÖNTÄMINEN VUOSAAREN URHEILUTALO OY:LLE

Valtuutettu Koskinen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Asiaan liittyen kaksi kysymystä:

Kaupunki omistaa Vuosaaren Urheilutalo Osakeyhtiöstä 52 %. Ketkä ovat muut omistajat?

Kaupungin omistajapoliittisten linjausten mukaisesti selvitetään Vuosaaren Urheilutalon ja Urheiluhallit Osakeyhtiön yhteistyömahdollisuudet rahoituspäätöksen yhteydessä. Millaiset yhteistyömahdollisuudet ovat nyt sitten käsittelyssä?

Kaupunginjohtaja Pajunen (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Nyt tuossa en, siis ensimmäinen kysymys, siihen on vastaus eli 52 % kaupunki ja 48 % jakautuu pieniin omistusosuuksiin, vuosaarelaisia vaikuttajia ja erilaisia yhdistyksiä. Eli siellä ei ole yhtään isompaa osakkeen omistajaa.

Mutta nyt toista kysymystä en saanut vielä rekisteröityä.

Valtuutettu Hakola

Arvoisa puheenjohtaja.

Kun kaupunginjohtaja Pajunen totesi, että Vuosaarella on paljon

21.5.2008

yksittäisiä osakkeenomistajia ja osa on kuolinpesiä ja osa on asunto-osakeyhtiöitä, tässä on kauaskantoiset juuret siitä, kun Vuosaaren Urheilutalo on yli 30 vuotta sitten sinne rakennettu.

Mitä sitten tulee tuohon, selvitetään yhteistyötä Urheiluhallit Osakeyhtiön kanssa, tuo työ on lähtenyt käyntiin, se on linjattu näin ja se tullaan tämän vuoden puolella ratkaisemaan tämä kokonaisuus.

132 §

Esityslistan asia nro 4

TAIDEHALLIN PERUSKORJAUKSEN HANKESUUNNITELMAN ENIMMÄISHINNAN JA KAUPUNGIN RAHOITUSOSUUDEN KOROTTAMINEN

Valtuutettu Koskinen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Esityslistan sivulla 11 todetaan, että esitetty kustannusarvio ei sisällä muun muassa rakennusaikaisia korkoja, rahoituskuluja, erilaisia selvityksiä, varusteita ja laitteita, jotka ovat olleet mukana aikaisemmissa kustannusarvioissa.

Kysyn:

Miten nämä kustannukset, jotka nyt eivät ole mukana, on tarkoitus rahoittaa ja mikä on niiden suuruus?

Mielenkiintoista tekstissä on myös, että sinne on otettu muun muassa kaupunkisuunnitteluviraston kustannuslisä suunnittelusta 400 000 euroa. Minusta suuntaus kai näissä viranomaistoimenpiteissä pitäisi olla päinvastainen.

Kaupunginjohtaja Pajunen

21.5.2008

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Tässä on ennen kaikkea ollut kysymys siitä, että tässä saadaan toteutettua valtion ja kaupungin välistä sopimusta, että osallistutaan puolet ja puolet näihin kustannuksiin. Tässä vaiheessa siis hanke-esitys on tämä 7 miljoonaa ja siihen annamme omalta osaltamme valtuutuksen. Anteeksi 2 750 000 on tämä, ei, kun anteeksi 7 miljoonaa niin tähän annamme valtuutuksen ja sen jälkeen Taidehalli, jos lisärahaa tarvitaan niin siihen uusi hanke-esitys.

Valtuutettu Pajamäki

Arvoisa puheenjohtaja.

Ihan kommenttina, Taidehalli ilman muuta ansaitsee peruskorjausrahansa.

On vain jäänyt mietityttämään se, että kun kaupungilla on näin suuri rooli tässä, että minkä takia tässä Taidehallisäätiössä, tämä nyt ei ole suoranaisesti kaupungin asia, on kaupungilta vain virkamiesedustus? Mutta esimerkiksi kaupungin operatiivinen elin Taidemuseo johtajineen tai sitten luottamuselimet, Taidemuseon johtokunta eivät millään tavalla koordinoi Taidehallin toimintaa, joka on selkeästi omassa säätiössään, vaikka voisi kuvitella, että näille voisi löytyä Helsingin kaupungissa melkoisia synergiaetuja. Ihan noin vain, jossain vaiheessa sitä olisi syytä tarkastella, kun kaupunki näin voimakkaasti rahallisesti tukee Taidehallia.

133 §

Esityslistan asia nro 5

LÄNSIMETRON HANKESUUNNITELMAN HYVÄKSYMINEN

Apulaiskaupunginjohtaja Sauri

21.5.2008

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Olemme historiallisen päätöksen äärellä ja puheenjohtajan toivomuksesta olen koonnut keskeiset Länsimetron hankesuunnitelmaan liittyvät seikat lyhyeksi esitykseksi.

Totean myös, että pöydille on jaettu Helsingin Kaupunginosien Liiton lausunto, joka oli jäänyt pois asiakirjoista.

Tässä kaavakuvassa näkyy suunniteltu Länsimetro, joka siis ulottuu Ruoholahdesta Matinkylään. Helsingin puolelle on tarkoitus rakentaa kaksi asemaa, Lauttasaari ja Koivusaari. Espoon puolelle Keilaniemi, Otaniemi, Tapiola, Jousenpuisto, joka palvelee siis Espoon Areenaa ja siellä järjestettäviä tapahtumia, ja Matinkylä.

Tässä kaavio Lauttasaaren suunnitellusta asemasta, Lauttasaaren asema sijoittuu Kauppaneuvoksentien alle, toinen sisäänkäynti nykyisen ostarin kohdalla ja toinen alhaalla Gyldenintien varressa. Poikkileikkaus näyttää tällaiselta. Ja asema voisi visuaalisesti näyttää tältä, huomataksaan laituriovet, joita nyt suunnitellaan paitsi Länsimetroon myös nykyiseen metroon.

Koivusaaren aseman kaaviokuva on tässä, asema sijoittuisi Länsiväylän eteläpuolelle. Toinen sisäänkäynti olisi Lauttasaaren puolella ja toinen Koivusaaren puolella. Havainnekuva näyttää tällaiselta. Ja tässä sisäkuva laituriovineen.

Hanke-ehdotuksen keskeiset kohdat ovat tässä. Laituripituus 90 metriä, kääntöraide myös Tapiolassa. Raiteenvaihtopaikat kaikilla aseman väleillä. Asemista mainittakoon, että Matinkylässä läntinen sisäänkäynti on tässä vaiheessa varauksena. Tehdään Niittykummun asemavaraus Jousenpuistoon yksipäisenä asemana. Tapiolan läntinen sisäänkäynti jätetään varaukseksi. Otaniemessä kaksi sisäänkäyntiä, samoin Keilaniemen asemalla ja niin kuin äsken kuvista ilmeni, Koivusaarta ja Lauttasaarta suunnitellaan kahden sisäänkäynnin asemina. Ja laituriovet toteutetaan, Matinkylän yösäilytystilassa varataan mahdollisesti tarvittavalle huoltojärjestelylle määräraha.

Kustannuskooste on tässä. Asemat ovat suurin kustannuserä, tunneli miltei samaa luokkaa. Rata 145 miljoonaa euroa, suunnittelu 50 miljoonaa, rakennuttaminen 37 ja maaperä- ja kalliotutkimukset 5 miljoonaa euroa eli tästä saadaan yhteensä kustannusarvioksi 713,6 miljoonaa euroa.

21.5.2008

Kustannukset jakautuvat kaupungeille näin. Koska suurin osa Länsimetrosta sijoittuu Espoon alueelle, Espoon kustannusosuus on yli 500 miljoonaa euroa ja Helsingin 204,9 miljoonaa. Huomattakoon, että valtio osallistuu sitten 30 %:iin kokonaissummasta eli siis 30 %:iin kummastakin näistä Espoon ja Helsingin osuuksista.

Länsimetron alkuperäinen kustannushyötytarkastelu, joka tehtiin YVA-selvityksen yhteydessä 2006, jolloin siis kustannusarvio oli huomattavasti nykyistä alhaisempi, oli alle 500 miljoonaa euroa. Sen jälkeen tarkennetun kustannusarvion jälkeen kustannushyötytarkastelu näyttää tältä. Arvot ovat laskeneet, mutta hanke on edelleen kannattava.

Kun on puhuttu siitä, että missä määrin Länsimetro vaikuttaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuteen, tässä esitetään joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kehitys Vuosaaren metron käyttöönoton jälkeen. Heti metron käyttöönoton jälkeen 1999 joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus Vuosaareissa nousi 6 %:lla, sen jälkeen se pysyi kutakuinkin samalla tasolla vuoteen 2006, jolloin se taas nousi noin 2 %:lla. Kun katsotaan joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta länsi-, pohjois- ja itäsuunnissa havaitaan, että länsisuunnassa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on ylivoimaisesti alhaisin. Se on tämä vihreä palkki. Ja kun näitä kahta kuviota tarkastelee, voidaan olettaa, että joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus myös länneistä päin nousisi Länsimetron toteuttamisen jälkeen.

Tässä Länsimetron kustannusarvio yksilöitynä. Tässä näkyy myöskin mistä säästöjä on saatu aikaan tästä alkuperäisestä yli 800 miljoonan euron kustannusarviosta. Kaksi raiteenvaihtopaikkaa ja Lauttasaaren kääntöraide on poistettu, laituripituuksia on lyhennetty 90 metriin, joitakin asemia on tehty yksipäisiksi, siis yhden sisäänkäynnin asemiksi ja rakennuttamisesta ja suunnittelusta on myöskin onnistuttu tinkimään.

Kääntöpaikkana siis myös Tapiola. Mikäli tarjonnan määrä ratkaistaisiin pelkän liikenteen kysynnän perusteella, linjaa olisi syytä liikennöidä junaryhmillä Vuosaaresta Matinkylään ja Mellunmäestä Lauttasaaren. Espoo on kuitenkin pitänyt tiheän liikenteen ulottamista Tapiolaan saakka tärkeänä. Tämä ratkaisu merkitsee siis sitä, että Lauttasaaren ja Tapiolan välillä tarjonta suhteessa kysyntään on merkittävästi korkeampi kuin muualla metrolinjan keskeisellä osuudella. Lisätarve on 6–7 junayksikköä, investointikustannus noin 25 miljoonaa euroa ja myös linjan liikennöintikustannukset kasvavat. Ja Helsingin kannalta parempi tarjonnan taso Lauttasaaren ja Tapiolan välillä tuleekin ottaa

21.5.2008

linjan hoitokulujen jakamisessa Espoon ja Helsingin välillä siten, että nämä ylimääräiset liikennöintikustannukset tulee jakaa tämän asemavälin matkustajamäärien suhteessa. Tapiolan tiheän liikenteen lisäkustannukset, 2,9 miljoonaa euroa tulisi tämän mukaan jakaa käytön suhteessa näin.

Usein esitettyjä kysymyksiä seuraavassa:

Kustannusnousun suurimmat syyt ovat tunnelilouhinnan hinnan nousu, pelastusviranomaisten vaatimukset, aiempaa korkeampi standardi, metron automatisoinnin lisäkustannus ja laituriovet, joihin on nyt tässä jatkosuunnittelussa päädytty.

Pitääkö kustannusarvio? Kustannusarviossa on otettu huomioon viimeaikainen kustannusnousu tunnelirakentamisessa, mutta kustannusten hallintaan vaikuttaa se, miten kehäradan ja Länsimetron tunnelilouhinta onnistutaan lomittamaan. Kustannusarvion pitäminen edellyttää erittäin vahvaa, ohjaavaa kättä.

Aikataulu? Aloittamaan päästään aikaisintaan vuoden 2009 lopulla, todennäköisesti vuoden 2010 alussa. Valmis todennäköisesti aikaisintaan 2014.

Entä Koivusaari, joka on herättänyt paljon keskustelua prosessin kestäessä? Koivusaaren alueen maankäyttö ja mitoitus ratkeavat Koivusaaren alueen osayleiskaavatyössä, joka on käynnistynyt 2008 vuoden alussa. Esitykseen on kirjattu lausuma, että ”jotta metroaseman käyttö ja kannattavuus turvattaisiin, Koivusaaren alueelle tulisi kaavoittaa merkittävästi lisää asunto- ja toimitilakerrosalaa”.

Riittävätkö lyhyet asemat? Tätä on konsulttitoimisto tarkastellut ja tulos on, että lyhyet asemat riittävät myöskin kapasiteetin huippuajankohtina.

Edellyttääkö poikkeusliikenteen hoito pitkiä kolmen vaunuparin junia? Ei, lyhyillä junilla päästään automaattimetrossa kutakuinkin samaan tarjontaan kuin nyt kuljettajaohjauksella ja pitkillä junilla.

Onko hanke kannattava suuren kustannusnousun jälkeen? Kyllä, vaikka kannattavuus ei tietenkään ole yhtä hyvä kuin oli alkuperäisen kustannusarvion perusteella.

Kustannusjako Espoon kanssa on rajalta poikki -periaatteen mukainen arviolta niin, että Helsinki maksaa 28 ja Espoo 72 % kustannuksista, kuten tässä aiemmin jo tuli esille. Espoon kanssa on vielä sovittava

21.5.2008

äsken mainitun Koivusaari-Tapiola-välin ylikapasiteetin kustannusjako, miten Espoo osallistuu metron automatisoinnin keskusjärjestelmään, metron huoltoraiteen uusimisen kustannusjako, siis tämän Itäkeskuksessa olevan huoltoraiteen uusimisen, koska tämä hanke palvelee myös Länsimetroa, ja neljänneksi Matinkylän huoltoraiteen rakentamisen kustannukset.

Edelleen, onko matkustajaturvallisuus otettu riittävän hyvin huomioon suunnittelussa? Suunnitelmat täyttävät nyt pelastusviranomaisten vaatimukset eli muun muassa 160 sentin levyinen poistumistie tunnelissa. Alkuperäissuunnitelmissa oli vain 120 senttiä, mutta kun ajatellaan, että onnettomuustilanteessa siellä on kaksisuuntaista liikennettä, ihmisten pitää päästä ulos ja pelastusyksiköitten sisään, niin tämä 160 sentin poistumistie on perusteltu. Ja laituriovet tietenkin lisäävät myös laituriturvallisuutta.

Heijastuvatko Länsimetron tiukemmat turvallisuusvaatimukset myös nykymetroon? Ajan mittaan todennäköisesti kyllä. Pelastusviranomaiset ovat jo nyt maininneet siitä, että on tarvetta tulevaisuudessa sulkea tunnelien väliset kulkuväylät, jotka ovat nyt avoimet niin, että niihin rakennetaan ovijärjestelyt, jolloin savun siirtyminen tunnelista toiseen estetään. Nykyiseen metroon ei mahdu tätä 160 sentin poistumistietä. Pelastusviranomaisten kanta on ollut se, että jossakin vaiheessa tulee rakentaa sellainen pelastustie, joka sinne mahtuu. Mutta tunnelilouhintaa ei edellytetä, kaapelisiirtoja pitää tunnelissa ilmeisesti tehdä.

Kiitoksia. Vastaan kysymyksiin.

Valtuutettu Moisio

Kiitos puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Kuten ? totesi, olemme tekemässä todella historiallista päätöstä. Tämä on hanke, joka varmasti jälkikäteen katsottuna tulee olemaan se hanke, joka auttaa ajattelemaan pääkaupunkiseutua yhtenä kuntana, kuten sen pitäisi ollakin. Se myös samalla eheyttää pääkaupunkiseudun kuntarakennetta siihen suuntaan kuin pitäisi olla menossakin.

Minä haluan kiinnittää valtuuston huomion yhteen seikkaan tässä hankesuunnitelmassa. Siellä todetaan, että esteettömyys on

21.5.2008

metroasemilla ja niiden ympäristössä erikoistasoa. Suurimmalla osalla näistä asemista tulee olemaan kaksi sisäänkäyntiä ja samassa yhteydessä tässä hankesuunnitelmassa kuitenkin todetaan, että kunkin aseman pääsisäänkäynti on vain tarkoitus rakentaa esteettömäksi.

Esteetön rakentaminen ei palvele pelkästään vain pyörätuolilla kulkevia vaan se palvelee kaikkia kansalaisia ja suomalaisia ja kaupunkilaisia. Näissä lausunnoissa todetaan, että pyörätuolin, lastenvaunujen tai vaikkapa rollaattorin kanssa liikkuvalla välimatkat voivat merkitä huomattavaa lisämatkaa ja se voi aiheuttaa myös tapaturmavaaran, koska muun muassa lastenvaunuja hissien puuttuessa kuitenkin kuljetetaan liukuportaissa.

Tästä syystä teen tästä asiasta seuraavan ponnen:

Kaupunginvaltuusto edellyttää, että metroasemien toteutuksen lähtökohtana on oltava, että kaikki niiden sisäänkäynnit ovat esteettömiä.

Valtuutettu Puoskari

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

On aivan käsittämättömän siistiä, että olemme täällä tänään päättämässä vihdoinkin Länsiväylän hankesuunnitelmasta.

Länsiväylä on ehkä keskeisin yksittäinen hanke kestävämmän liikenteen edistämiseksi Helsingin seudulla. Helsingissä tämä hanke on edennyt kohtuullisen ykstuumaisesti, ainoa malka silmässä on ollut tämä Koivusaaren aseman rakentaminen ja siihen liittyvä asuin- ja toimitila-alue.

Koska metron varrelle on järkevää hyvien liikenneyhteyksien viereen sijoittaa mahdollisimman paljon rakentamista, myös Vihreä ryhmä on päättänyt kannattaa Koivusaaren rakentamista. Koivusaaren alue on kuitenkin suunniteltava erityisen huolellisesti siten, etteivät alueen luontoarvot vaarannu ja ettei myöskään lauttasaarelaisten ympäristö kärsi kohtuuttomasti.

Meidän on myös mietittävä uudelleen Lauttasaaren liikennettä. Me vihreinä ehdotamme, että Länsiväylä muutettaisiin tästä Lauttasaaren ja Koivusaaren kohdalta puistomaiseksi bulevardiksi, jonka

21.5.2008

nopeusrajoitus olisi nykyistä alhaisempi, mutta valtuutettu Helistö puhuu tästä tarkemmin myöhemmin.

Mutta minä ehdottaisin nyt kahta pontta, jotka liittyvät nimenomaan tähän luontoarvokysymykseen ja toivoisin tietysti niille laajaa kannatusta arvoisien valtuutettujen joukossa.

Ensimmäinen ponsi kuuluu näin:

Valtuusto edellyttäne, että Koivusaaren asuin- ja toimitila-alueita kaavoitettaessa maantäytöt suunnitellaan siten, ettei veden virtaus Seurasaaren selälle ja Laajalahteen vaarannu. Koivusaaren eteläkärjessä oleva rantaniitty säilytetään ja siihen liittyvien uhanalaisten lajien säilyminen turvataan.

Sitten ponsi 2:

Valtuusto edellyttäne, että Koivusaaren asuinalue toteutetaan siten, että alueella on kaikkia asuntojen hallintamuotoja maankäytön ja asumisen ohjelman tavoitteiden mukaisesti.

Tämä jälkimmäinen ponsi koskee sitä, että kun teemme massiivisia täyttöjä Koivusaareen niin ymmärrämme kaikki sen, että tämä rakentaminen ei ole ihan halpaa, mutta silti olen sitä mieltä, että meidän pitää pitää kiinni siitä, että myös Koivusaareen tulee niin vuokra-asuntoja kuin sosiaalista asuntotuotantoa kuin sitten myös näitä isoja, hienoja kovan rahan asuntoja. Ja sinnehän on järkevää myös sijoittaa paljon toimitilaa, koska edelleen melukysymykset tulevat varmasti olemaan meillä keskeisenä kysymyksenä.

Ledamoten Oker-Blom

Arvoisa rouva puheenjohtaja, arvoiset valtuutetut.

On selvää, ettei Koivusaarta tarvitse sen paremmin asuntopulan kuin asuntojen hintojenkaan takia varata asuinrakentamiseen. Sen sijaan on tärkeitä, että yleiskaavassa asuinrakentamiseen varatut alueet asemakaavoitetaan mahdollisimman pian ja että kyseeseen tulevat tontit myös varataan rakentamiseen.

21.5.2008

On selvää, että eri kaupunginosien tulee omalta osaltaan ottaa osaa mainittuihin talkoisiin. Tosiasiaan kuitenkin on, että Lauttasaari, joka jo nyt on yksi kaupungin tiiviimmin rakennetuista alueista, tulee ilman Koivusaartakin jatkossa asuttamaan runsaasti lisääväkeä.

Vattuniemen jo käynnissä oleva sekä jatkossa suunniteltu täydennysrakentaminen sekä yleiskaavaesityksessä esitetty Katajaharjun kansi hieman pienennettynäkin tuovat saarelle runsaat 3 000 uutta asukasta. Lauttasaaren asukasluku näyttääkin nousevan nykyisestä vajaasta 19 000:sta noin 23 000:een ilman Koivusaartakin.

Koivusaaren varaamiseen asuinrakentamiseen ei ole minkäänlaista tarvetta eikä mitään muutakaan perusteltua syytä. Sen rakentamatta jättämistä puoltavat kuitenkin monet tekijät alkaen hyvin perustavaa laatua olevista ympäristönäkökohdista.

Arvoisat valtuutetut.

Tämä ei olekaan minun tekstini vaan siteerasin tässä äsken ministeri Vapaavuorta. Näistä tämäntyyppisistä puheenvuoroista löytyy esimerkkejä runsaastikin. Ttetaan tähän toinen kokoomuslainen Sirpa Asko-Seljavaara, ”vastustan Koivusaaren massiivista rakentamista”. Ja voidaan ottaa pari vihreätäkin, Sara Abdullah, ”Helsingin rantoja ei tulisi rakentaa täyteen, se ei ole pitkän tähtäimen ympäristöpolitiikkaa”. Sekä Tuomas Rantanen, ”vihreät ovat sitä mieltä, että Koivusaari ei ole Länsimetron kustantamisen kannalta välttämätön”.

Näitä kommentteja tosiaan löytyi hieman googlaamalla erittäin paljon, otin nyt muutaman tähän, näistä olisi voinut tehdä pitkän listan. Tässä toivon nyt, että pystyn kääntämään päitä, mutta jos en pysty siihen niin toivon ainakin, että johdonmukaisuuden nimessä ne, ketkä ovat aikaisemmin vastustaneet tätä, uskaltaisivat vastustaa sitä nytkin.

Toivon, että ei ole liiallista herran pelkoa eikä liian kovaa ryhmäkuriä ja toivon, että ihmiset nyt kuuntelisivat tässä omaa omatuntoaan ja ajattelisivat sitä siltä kannalta, että nyt ei ole kysymys Länsimetron vastustamisesta vaan nyt on kysymys ainoastaan yhdestä pienestä osasta tässä hankkeessa, joka voidaan toteuttaa näin tai olla toteuttamatta näin.

Det finns ett antal orsaker till att inte bebygga Björkholmen, för det första är vi alla medvetna om de här tidtabellsrelaterade, för det första har vi inte gått till väga i den ordning som våra egna regler och lagar förutsätter, att vi har först en plan och sedan går vi in för den här typens

21.5.2008

projektplan. Vi har inte en detaljplan för det området, det är alltså gjort i lagstridig ordning. För det andra är det som finnen skulle säga "att gå lite perse edellä puuhun", att först bygga en metrostation och därefter börja fundera på att vem ska använda den. Där finns inga människor på Björkholmen för tillfället.

Dessutom borde vi beakta lokalt motstånd som har varit massivt. Det är sällan vi har från någon stadsdel eller något område ett så enigt motstånd mot något beslut som vi står i beråd att fatta här. För det andra är det ovanligt dyrt, en ovanligt dyr station, dels på grund av det att det måste byggas med undervattenskonstruktioner.

För det tredje, så skulle vi inte förlora någonting på att lämna det som en reservation så som man har tänkt lämna Ångskulla som en reservation. Inget hindrar att vi bygger i ett senare skede. I det här skedet skulle vi kunna spara pengar och energi, och en massa arga invånare i den takten.

Vänta och se hur stadsstrukturen utvecklar sig, vi vet också i kulisserna att man talar om en orsak som är det att vi har Kägelviken med en massa stora företag och goda skattebetalare, men det är tyvärr alldeles nära men på fel sida om gränsen, och nu måste vi åtgärda det med att bygga här just före Esbo-gränsen.

Vad vet man hur samarbetet mellan kommunerna framskrider och den orsaken också kan bli betydelselös ganska snabbt. Och ännu att vi har tidigare i olika sammanhang fattat beslut om att inte förstöra stadens stränder, som enligt de flesta här hör till en av våra allra starkaste positiva sidor, våra allra bästa försäljningsargument, orsak till att flytta till Helsingfors.

Nu kommer jag inte här med ett motförslag eftersom vi har kommit överens att det kommer från Kokoomus och Ulla-Maija Urho, som jag tänker varmt understöda, och jag vill ännu avslutningsvis komma med den hälsningen till Urho att...

jos minä tekisin täällä vastaehdotuksen eikä valtaosa RKP:n ryhmästä sitä tukisi niin kokisin sen vakavana arvovaltatappiona.

Kiitos.

Valtuutettu Hakanen

21.5.2008

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät kuulijat.

SKP:n ja asukaslistan ryhmä kannattaa metron jatkamista länteen, se ei liene kenellekään yllätys. Toivomme, että tätä Länsimetroa jatketaan mahdollisimman pian myöskin Matinkylästä eteenpäin Kivenlahteen.

Mielestämme on tärkeää, että joukkoliikenteestä tulee myös länsisuunnassa entistä houkuttelevampi ja kilpailukykyisempi vaihtoehto. Samoin on tietysti tärkeää, että rakentamisen kustannukset pidetään kurissa.

Helsingin osalta tähän hankkeeseen liittyy monia hyviä puolia. Eräs ongelma, jonka tässä haluan nostaa esille kysymyksenä on se, että metron vuoroväli jää ruuhka-aikanakin viiteen minuuttiin Itäkeskuksen ja Mellunmäen sekä Itäkeskuksen ja Vuosaaren välisillä osuuksilla tämän esityksen mukaan. Jos ruuhka-aikojen metrojunat vielä lisäksi lyhenevät nykyisestä automaattimetron laiturijärjestelyjen myötä, voi palvelutaso eräissä tapauksissa siis joinakin aikoina jopa heikentyä.

Siksi kysynkin apulaiskaupunginjohtaja Saurilta:

Voidaanko metron vuorovälejä lyhentää ruuhka-aikoina? Entä mikä vaikutus tulevaisuudessa tapahtuvalla metron jatkamisella Lounais-Sipooseen tulisi olemaan tähän asiaan?

Sitten toisesta näkökulmasta tähän päätösesitykseen. Kaupunginhallitus toteaa aiheellisesti, että pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen PLJ 2007 -suunnitelma on riittämätön. Valtuuston seminaarissa pari viikkoa sitten tuli hyvin selvästi esille se, että joukkoliikenteen osuuden supistuminen erityisesti poikittaisessa liikenteessä vaatii nykyisiä suunnitelmia tuntuvampia ja nopeampia toimenpiteitä.

Tässähän puhutaan suorastaan katastrofaalisesta tilanteesta, kun poikittaisessa liikenteessä joukkoliikenteen osuus on pudonnut lähelle 10 %:a. Tällaisilla luvuilla ei todellakaan voi rehvastella Euroopan parhaasta joukkoliikenteestä.

Espoon kaupunginvaltuusto on omissa päätöksissään edellyttänyt, että muun muassa raidejokerin toteuttamista nopeutetaan. Kuten tiedämme, raidejokeri on nyt PLJ 2007 -suunnitelmassa vasta vuosien 2016–2030 hankkeissa ja ilman mitään tarkempaa aikataulua. Esimerkiksi kaupunkisuunnittelulautakunta on Helsingissä esittänyt

21.5.2008

raidejokerin toteuttamisen aloittamista jo vuonna 2012, jolloin nykyinen liikennöintisopimus bussijokerista päättyy. Alustava yleissuunnitelma on valmistumassa jo tänä vuonna, joten varsinainen suunnittelu voisi alkaa varsin pian.

Ehdotankin, että valtuusto hyväksyy tässä yhteydessä seuraavan ponnin:

Hyväksyessään Länsimetron hankesuunnitelman valtuusto kehottaa kaupunginhallitusta esittämään neuvotteluja liikenneministeriölle ja muille PLJ 2007 -suunnitelman osapuolille raidejokerin toteuttamisen nopeuttamiseksi.

Tämä oli siis ponsi. Lisäksi haluan kiinnittää huomiota siihen, että Länsimetron rahoittaminen budjetin kautta edellyttää tulevana vuosina liikennelaitoksen budjettiin lisärahoitusta, jotta pääomasuoritukset eivät heikennä liikennelaitoksen toimintaresursseja.

Mitä Koivusaaren rakentamiseen tulee, ryhmämme ei ole ottanut tässä yhteydessä kantaa Koivusaaren rakentamisen puolesta tai sitä vastaan, mielestämme asiaan on syytä palata erikseen.

Lopuksi vielä toinen kysymys apulaiskaupunginjohtaja Saurille:

Tähän päätösesitykseen liittyvissä lausunnoissa viitataan pääkaupunkiseudun yhteisen joukkoliikenteen tilaajaorganisaation perustamiseen. Onko selvitetty, mitä vaikutuksia sillä olisi joukkoliikenteen linjojen suunnitteluun, palvelujen tuottamiseen, henkilöstön asemaan ja myöskin päätöksentekoon? Ja jos on selvitetty niin millaisia ne vaikutukset olisivat?

Kiitoksia.

Valtuutettu Ojala

Kiitoksia arvoisa puheenjohtaja.

Aivan ensiksi, etten unohda niin haluan kannattaa seuraavia ponsia.

Ensinnäkin mitä tulee Moision ponteen tästä esteettömyydestä, toivon todellakin, että ainakin varaudutaan jo siihen, että ne, joihin on nyt jatkossa vain yksi tai joissa on kaksi sisäänkäyntiä, mutta mahdollista

21.5.2008

on vain yksi hissien käyttö niin jatkossa niihin voitaisiin laittaa toinen hissi, joka tätä esteettömyyttä edistää.

Mitä tulee sitten Puoskarin molempiin ponsiin, mielestäni ne ovat myös erinomaisen hyviä ja nimenomaan tämä maankäyttösuunnittelussa on todella tärkeä ottaa myöskin nämä virtausnäkökohdat huomioon. Ja samoin tietysti tämä, vaikka emme nyt päätäkään Koivusaaren osayleiskaavasta ja asuntotuotannosta siellä, mutta minusta se on erinomaisen hyvä ponsiesitys myöskin tässä vaiheessa, koska me tiedämme, että kaupunkisuunnitteluvirastossa osayleiskaavan valmistelutyötä on jo käynnistetty ja tässä mielessä aina sopivissa tilaisuuksissa on hyvä, että muistutetaan tästä monipuolisesta asuntotuotannosta meidän uusilla asuinalueillamme.

Arvoisa puheenjohtaja.

Kannatan myös Hakasen pontta, koska mielestäni myöskin sekin on hyvä, vaikka me nyt tiedämme, että todennäköistä on, että raidejokeri, sen aikataulun aientaminen ei ainakaan ole helppoa niin tässäkin suhteessa pääkaupunkiseudun kaupunkien tulee olla aktiivisia ja pyrkiä vaikuttamaan valtiovaltaan niin, että ainakin tuosta nyt kaavaillusta aikataulusta voitaisiin päästä eteenpäin.

Niin arvoisa puheenjohtaja.

Tämä on todettu, että olemme tekemässä historiallista päätöstä tämän hankesuunnitelman osalta. Meillä monillahan on välillä ollut sellainen tunne, että olemmeko me päättäneet Länsimetrosta vai emmekö me ole päättäneet Länsimetrosta. Ja ainakin itse totesin, että maanantai-iltana olin vielä hieman huolissani tai ainakin mielenkiinnolla seurasin mitä Espoossa tapahtuu ja onneksi, täytyy sanoa, että oli erittäin miellyttävä todeta, että Espoossa Espoon valtuusto niin selkein numeroin vahvisti nyt tämän hankesuunnitelman.

Mehän olemme tottuneet vähän huolta kantamaan siitä, että ovatko he tosissaan vai eivät. Nyt heiltä on selvä signaali tullut ja paitsi että teemme historiallisen päätöksen niin uskon, että tulemme tekemään myös erittäin viisaan päätöksen, jos me ajattelemme todellakin sitä huolestuttavaa kehitystä mitä on ollut. Joukkoliikenteen osuus ei ole kasvanut toivotulla tavalla ja ilmastonmuutoksen haasteet ovat meillä edessä.

Uskon, että pitkällä tähtäimellä tämä Länsimetro tulee lisäämään joukkoliikenneosuutta Espoosta ja onneksi Espoossa on jo niitäkin

21.5.2008

valtuutettuja, jotka jo nyt haluavat nostaa keskusteluun sen, että metroa tulee jatkaa Matinkylästä Kivenlahteen. Minusta ne kaikki viestit ovat jo erittäin positiivisia eli siellä mietitään jo tulevaisuudessa eteenpäin niitä haasteita, mitä meillä on edessä.

Arvoisa puheenjohtaja.

Se, että nyt esittäisimme tämän asian palauttamista, minusta se merkitsee palauttamista, jos nimenomaan nyt esitetään sitä, että Koivusaari poistettaisiin nyt tästä tai merkittäisiin niin, että tehdään vain varaus. Espoolaiset ovat päättäneet tämän hankesuunnitelman pohjalta ja jos me päätämme jotakin muuta niin tämä asia lähtee uuteen käsittelyyn. Emme kai me voi olettaa, että sitten siitä vain poistetaan yksi kohta ja sitten edetään?

Minusta meidän on nyt tehtävä ratkaisu ja Vasemmistoliitonkin puolella tämä Koivusaari-asia on ollut hyvin vahvasti pohdinnassa. Silloin, kun yleiskaavaa käsiteltiin niin me emme pitäneet hyvänä ylipäättänsä niiden selvitysalueiden merkintää, mutta valtuuston enemmistö silloin sitä halusi ja nyt tämän asian osalta Länsimetro ratkaisee meidän näkemyksessämme sen, että Koivusaarella on myöskin, sinne on mahdollisuus myös rakentaa asuntotuotantoa. Emme ota nyt emmekä sitoudu mihinkään lukumääriin, haluamme tarkoin nyt olla mukana myöskin siinä osayleiskaavan valmistelutyössä ja se ratkaistaan myöhemmin. Mutta tämän metron osalta ratkaisu täytyy tehdä nyt tänään.

Kiitoksia.

Ledamoten Johansson

Täällä on pidetty monta tasokasta puheenvuoroa ja yhdyn tietysti siihen, että ollaan tekemässä historiallista päätöstä, joka olisi pitänyt tehdä jo aikaisemmin. Mutta yhdyn myös siihen kritiikkiin, mitä tässä erityisesti valtuutettu Oker-Blom on esittänyt ja haluaisin itse asiassa vain tässä vahvistaa yhtä asiaa, joka oli siellä hänen puheenvuoron loppupuolella koskien tätä kysymystä, että miksi Koivusaarta ei voitu tehdä aidosti ehdolliseksi.

Kuten apulaiskaupunginjohtajan esityksessä kuulimme niin siellä on lause, joka on siltä väliltä, mutta aivan kuten valtuutettu Ojala äsken todisteli niin tähän faktisesti ratkaisee tämän maankäytön. Ja

21.5.2008

toivoisinkin, että jatkokeskustelussa tätä kommentoitaisiin lähinnä tietysti puolesta puhujien toimesta, että mikä esti sen, että se olisi tehty aidosti ehdolliseksi, kunnes tätä kaavapuolta olisi sitten ratkaistu. Koska sehän meidän on kaikkien myönnettävä, että kyllä se tarkoitus silloin, kun päätettiin, että jotkut muutamat jätettiin selvitysalueiksi, oli nimenomaan, että se faktinen ratkaisu tehdään myös sitten kaavapäätöksen yhteydessä.

Tottakai nämä ponnet, joskus aikaisemmin jonkun kanssa keskustelun yhteydessä muistan, missä itsekkin olen esittänyt ponnin, taisi olla liittyen tähän kylpyläkokonaisuuteen niin saatiin kuulla, että tällaiset jälkiponnet ovat jossakin määrin kasvojenpesupyrkimyksiä. Tottakai kaikki ne, jotka nyt tähtäävät siihen, että faktisesti sitten myös tarkemmin päätetään jo tässä vaiheessa, vaikkei kaavaa ole vielä muutettu, miten Koivusaaren maankäyttöä pitäisi ratkaista niin kyllä vähän sellainen maku on.

Kiitoksia.

Valtuutettu Molander

[Puheenjohtajan välihuomautus.]

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Todellakin Länsimetron hankesuunnitelman hyväksyminen on historiallista täällä kaupunginvaltuustossa niin kuin jokainen tässä nyt on aikaisemminkin sanonut. Ja me helsinkiläisethän olemme ajaneet tätä hanketta jo pitkään. Onneksi nyt Espoon valtuusto hyväksyi Länsimetron maanantaina ja se oli meille jännitysnäytelmä. Tämä päivähän ei ole mikään jännitysnäytelmä, tiedämme, että tämä hankesuunnitelma tulee hyväksytyä täällä, sitä olemme kauan toivoneet.

Mutta pari asiaa tästä. Minusta kaupunkisuunnittelun kannalta hämmentävää on, että Koivusaaren rakentamisesta tehtäisiin nyt asiallisesti ottaen päätös metrohankkeen yhteydessä ennen lainmukaista kaavoitusprosessia. Jos valtuusto täällä on sitä mieltä, että Koivusaarta varten päätetään tehdä noin 50 miljoonaa maksava metroasema niin sehän tarkoittaa asiallisesti sitä, että Koivusaaren myös tullaan kaavoittamaan merentäyittä riittävästi, jotta asemalle on käyttöä ja jotta tonttimaata voidaan rahoittaa, että sillä voidaan

21.5.2008

rahoittaa asemaa ja muuta metro-osuutta Helsingin puolella.

Ei kaavoitusta tule suunnitella tällaisessa järjestyksessä. Valtuuston tulee edellyttää, että Koivusaaren asema voidaan toteuttaa tarkoituksenmukaisella tai sijainnilla vasta, jos Koivusaaren kaavoittamisesta myöhemmin päätetään. Eli tässä hankesuunnitelmassa oltaisiin siis päättämässä rakentaa asema Koivusaaren, vaikka alueen kaavoituksesta ei ole päätöstä eikä edes aseman tarkoituksenmukaisesta sijainnista voi siten olla tietoa. Eikö oikea järjestys olisi ensin päättää kaavoituksesta ja vasta sen yhteydessä aseman tarpeellisuudesta?

Toinen asia, joka on pikkuisen tässä mietityttänyt on, että tässä nyt tavallaan Espoo säästää omien asemiansa rakentamisessa tekemällä asemista lyhyempiä kuin nykyiset metroasemat ovat. Eli metron jatko länteen tehdään hankesuunnitelman mukaan erilaiseksi kuin nykyinen metrorata eli tehdään lyhyempiä asemia. Tässä on kysymys myöskin nyt sitten erilaisten suunniteltujen pelastusjärjestelyjen ja turvallisuudesta, pelastusjärjestelyjen noudattamisesta. Riittävätkö nämä lyhyemmät asemat nyt tällaisiin suunniteltuihin pelastusjärjestelyihin vai edellyttäisivätkö ne käytännössä pitkiä asemia?

Valtuutettu Sademies

Kiitoksia arvoisa puheenjohtaja, hyvät läsnäolijat.

Minua vähän ihmetyttää tämä, että täältä on paljon niin sanottuja vastuuntuntoisia edustajia poissa. Pelkäävätkö ne ottaa vastuuta Koivusaari-päätöksestä?

No ei siinä mitään, mutta onko se kasvojenpesuyritys vai vastuun paikoilu, jääköön jokaisen selvitettäväksi.

Pikkuisen ihmetyttää tämän homman rahoitus. Aikanaan luin tuolta Säästöpankin ikkunasta, että kesti 30 vuotta ennen kuin saatiin ensimmäinen mummon miljardi kasaan, 30 vuotta. Nyt sitten tässä, kun otetaan huomioon vielä vaunujen hankinnan aiheuttamat lisäkustannukset niin tässä ollaan tekemässä vanhan mummon miljardin luokan hanketta. Se on aika iso summa rahaa pistää menemään.

21.5.2008

Jotenkin tuntuu kummalliselta, että kun samanaikaisesti toteutetaan valtaisa asuntorakennusohjelma, että mistä tätä rahaa nyt sitten yks kaks kaupungille siunaantuu näin suunnattomia määriä. Elikkä velkaantuuko kaupunki voimakkaasti ja tulevat sukupolvet sitten maksavat, kun samalla nämä sukupolvet pienenevät ja muualta muuttavat ryhtyvät hoitamaan meitä vanhuksia? Minun mielestäni tämä yhtälö on pikkuisen epävarman tuntuinen.

Tämä metron automatisointi tuntuu pikkuisen kummalliselta myöskin, kun ajatellaan, että sillä rahalla voidaan maksaa 3 000 miestyövuotta ja se pannaan automatiikalle, joka on ulkomaista tuotantoa: Rahat menee sinne ulkomaille, samoin nämä mahdolliset huoltotoimenpiteet maksetaan sinne ulkomaille, rahaa pakenee kotimaasta, pakenee Helsingistä, pakenee veronmaksajilta. Tuntuu pikkuisen kummalliselta hommalta.

Paljon asuntoja ja toimistotilaa Koivusaareen, paikkakunnalla vastustetaan. Ainahan lauttasaarelaiset on vastustaneet sitä, jos sinne jotain suurempaa koitetaan rakentaa. Että siinä mielessä tämä tuntuu merkilliseltä, että kaupunkia ei voisi kehittää, että pitäisi ottaa tällainen paikkakuntalainen pikkuisen kylä -mentaliteetti huomioon, kun suunnitellaan suuria ja laajempia kokonaisuuksia. Sitä minä en oikein tahdo käsittää.

Joka tapauksessa, tähän infraan satsaaminen, se on järkevää ainakin tulevien sukupolvien kannalta, mutta se, että työnnetäänkö se maksettavaksi sitten näille tuleville sukupolviraukoille, jotka ovat pienenemään päin ja suurimmalta osalta ulkomaalaistaustaisiakin, mikäli nämä suunnitelmat ja kaavailut pitävät paikkansa. Pikkuisen käy sääli, mutta onneksi en ole silloin tätä asiaa katsomassa kuin pilven reunalta.

Kiitoksia.

Valtuutettu Helistö

Arvoisa puheenjohtaja.

Ensin pitää vähän ottaa kantaa valtuutettu Oker-Blomin puheenvuoroon. Virkistävä oli tämä huomio, jota hän oli googlatessaan löytänyt, miten poliitikot vastaavat kansalaisille, joita kiinnostaa valtuuston tulevat päätökset ja nyt olevat päätökset. Selvästikin on

21.5.2008

sellainen tendenssi joillain poliitikoilla, että toiselle yleisölle puhutaan toisella lailla kuin jollekin toiselle yleisölle. Se on tietenkin ikävää.

Esimerkiksi mainitsit Tuomas Rantasen kommentoinnin, että Koivusaaren rakentaminen ei ole Länsimetrolle välttämättömyys niin sehän on herra paratkoon totta, mutta olisi äärettömän typerää olla rakentamatta Koivusaarta, jos ja kun Länsimetro toteutuu.

Minä pitäisin vähän hurskasteluna sitä, että Koivusaari nyt alueena olisi erityisen tärkeä sellaisiin toimintoihin, mitä tällä hetkellä siellä on. Itse toivoisin itse asiassa Koivusaareen vieläkin enemmän asuntoja ja muita toimintoja, joita tällä hetkellä sinne ollaan suunnittelemassa. Mutta jonkinlaisiin kompromisseihin aina valtuustosalissa joutuu tyytymään. Näitäkin kompromisseja voi aina hioa ja parantaa. Senpä takia teenkin pari pontta Länsimetro-päätöksen yhteyteen. Nämä keskittyvät nimenomaan Koivusaareen.

Ensinnäkin on keskeistä, että Koivusaareen on aivan uskomattoman hyvät joukkoliikenneyhteydet, sen takia jatkosuunnittelussa kannattaisi ottaa tämä joukkoliikenne yhdeksi alueen keskeiseksi teemaksi.

Ensimmäinen ponteni on seuraavanlainen:

Poikkeuksellisen hyvien joukkoliikenneyhteyksien ansiosta Koivusaaren suunnittelun yhteydessä tutkitaan erilaisia vähäiseen henkilöautoiluun perustuvia ratkaisuja niin yleiskaava- kuin asemakaavatasolla.

Suomeksi, ikävä kyllä vain suomeksi. Ruotsin kieli ei taivu. Suomeksi tämä tarkoittaa sitä, että pitäisi tutkia Koivusaaren kokonaisuutta ensinnäkin normaalia vähäautoisempana alueena. Sen lisäksi tai jos katsotaan, että koko Koivusaarta ei voida katsoa vähäautoiseksi, pitäisi tutkia joidenkin keskeisten kortteleiden pitämistä hyvin vähäautoisina. Sillä lailla todennäköisesti myös luotaisiin mahdollisuuksia myös vuokra-asuntotuotannolle, koska autopaikkojen rakentaminen niin kuin ikävä kyllä kaikki hyvin tiedämme, maksaa nyky maailmassa pirun paljon.

No tämä tästä ensimmäisestä ponnesta ja suoraan seuraavaan. Toistaiseksi Länsiväylähän on meille helsinkiläisille ollut vain eräänlainen valtimo Espoosta Helsinkiin. Sieltä on virrannut joukkoliikennettä ja hirvittävä määrä henkilöautoja. Tämä Länsiväylä tulee muuttumaan luonteeltaan jo Espoon kehittymisen yhteydessä. Espoon kehittymisellä tarkoitan sitä, että Länsimetro lopulta saadaan

21.5.2008

aikaiseksi. Mutta kun Koivusaari myös rakennetaan asuin- ja toimitilakäyttöön, ainakin puolet Länsiväylästä muuttuu henkisesti Helsingin kaupungin sisällä olevaksi katuväyläksi. Tällä hetkellä se on hyvin moottoritienomainen hommeli.

Tielaitos on kuulemma aika ajoin esittänyt, että koko Länsiväylä siirtyisi Helsingin ylläpidettäväksi, Helsingin omaisuudeksi. Tällä hetkellä siis Länsiväylän suunnittelu pääasiassa on valtion käsissä, koska Tiehallinto näitä moottoritienmäisiä osuuksia hallitsee. Helsinki siis voisi neuvotteluteitse saada määräysvallan niin sanotusti Länsiväylään ja sen jälkeen meillä olisi taivaallisen hieno tilanne muuttaa Länsiväylä merelliseksi kaupunkibulevardiksi. Ei se sen kummallisempaa olisi kuin esimerkiksi minkäläistä suunnittelua on Mannerheimintien tai Hämeentien tai muiden isojen katuväylien äärellä. Keskeisin muutos olisi varmastikin ajonopeuksien hillitseminen. Se antaisi hyvät mahdollisuudet taistella melua vastaan ja jos Länsiväylän nopeudet hillittäisiin katumaisiksi, on hyvin todennäköistä, että nyt alustavissa suunnitelmissa Koivusaaren suunniteltavat liittymärampit voisi tehdä todellisuudessa huomattavasti toisenlaisiksi.

Keltainen valo syttyy, luinko minä sen kakkosponnen jo? Minä luen sen nyt:

Koivusaaren suunnittelun yhteydessä tutkitaan mahdollisuuksia muuttaa Länsiväylän moottoritie kaupunkimaiseksi, merelliseksi bulevardiksi.

Ja Elina Moision huiskutuksesta muistan myös kannattaa hänen erinomaista esteettömyysponttaan sekä Mari Puoskarin molempia ponsia.

Valtuutettu Koskinen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Pari varmistavaa kysymystä tähän pelastuslautakunnan lausuntoon tai sen perusteella.

Pelastuslautakunta esittää tunnelien poistumiskulkutien leveyden muuttamista 120:sta 160:een senttiin. Tähänhän Sauri jo vastasikin, että tämä on järjestyksessä, mutta se ei sieltä esittelytekstistä oikein selvinnyt.

21.5.2008

Pelastuslautakunta toteaa myös, ettei se nykyisten suunnitelmien perusteella tai niiden puutteellisuuden vuoksi voi ottaa kantaa liikenteen automatisoinnin vaikutukseen, henkilöturvallisuuteen ja poikkeustilanteiden hallitsemiseen. Kysyn, että milloin nämä suunnitelmat ovat siinä vaiheessa, että pelastuslautakunta voisi ottaa kantaa näihin turvallisuusasioihin?

Kiinteistölautakunnan kanssa olen samaa mieltä liittyen tähän Koivusaaren kysymykseen, että sinne kyllä tulee kaavoittaa merkittävästi tätä uutta ja toimistokerrosalaa ja sillä turvata Koivusaaren aseman käyttö ja kannattavuus. Tärkeänä pidän, että myös nämä tontit sitten myydään, jotta niillä rahoilla voidaan rahoittaa Helsingin osuutta Länsimetrosta. Tonttien vuokrausta en kannata, koska nykyiset vuokrausjärjestelmät ovat niin huonot, että kaupungin tuottohan niistä on alle 1 %:n tonttien arvosta.

Valtuutettu Walden-Paulig

Arvoisa puheenjohtaja.

Tämä Länsimetro-hankesuunnitelman hyväksyminen on erittäin kannatettavaa ja sen nopea toteutuminen tärkeää, kuten monissa puheenvuoroissa on jo tullutkin esiin.

Otan tässä esiin vain pienen yksityiskohdan nimittäin hämmästelen sitä, että miksi Keilaniemen asema on sijoitettu niin, että se palvelee oikeastaan vain Espoon työmatkaajia eikä ole pyritty tavoittamaan lähialueelta mahdollisimman laajaa käyttäjäkuntaa, siis myös Helsingin puolelta. Aseman tulisi sijaita lähempänä Lehtisaaren johtavaa siltaa, näin se voisi palvella myös Lehtisaaren ja Kuusisaaren eteläpään asukkaita.

Olen kysellyt perusteluja Keilaniemen aseman nykyiseen sijaintiin, mutta en ole saanut selkeitä vastauksia. En tee mitään toivomusponsia, koska tosiaan on tärkeätä, että tämä asia menee nopeasti ja hyvin eteenpäin, mutta toivon kuitenkin, että jatkosuunnittelun yhteydessä vielä tutkitaan tätä mainitsemaani vaihtoehtoa.

Kiitos.

21.5.2008

Valtuutettu Urho

Arvoisa puheenjohtaja.

Valmistelijoiden ja virkamiesten valmistelua ei aina tarvitse pureskelematta niellä. Valmistelua on voitava myös kyseenalaistaa etenkin, kun on päätettävänä niin tärkeä ja niin iso asia kuin Länsimetro on. Ja etenkin se on iso asia lauttasaarelaisille, joille se tuo tämänkin esityksen mukaan ainakin ostokeskuksen pysäkin.

Lauttasaarelaiset ovat odottaneet Länsimetroa enkä missään tapauksessa halua millään lailla häiritä Länsimetron etenemistä. Kuitenkin, kun päätettävänä on asia, jonka minä hyvin tunnen pitkältä, pitkältä ajalta, myös alue, Koivusaari, jonka myös tunnen, vaikka se ei ole minun näkökentässäni, ei minun kotini takapihalla, tässä en ? . Minun kotini on kaukana siitä Koivusaaresta, se on ostarin pysäkin lähellä.

Niille, jotka eivät nyt tiedä, mistä tässä puhutaan niin jotta mittakaavat näistä suurista suunnitelmista tulevat selväksi, Koivusaarihan on pieni saari Helsingin länsilaidalla. Länsiväylää Espooseen ajaessa sitä tuskin huomaa. Näkymät ovat saaren kohdalla merelle auki, venesatamat ovat Koivusaaren tunnusmerkki. Saari jäi Helsingin yleiskaava 2002:n mukaan selvitysalueeksi odottamaan Länsimetron rakentamisen päätöstä. Selvitysaluehan se on edelleenkin, sinne vasta suunnitellaan kaavaa.

Maankäyttö pitää mielestäni ratkaista ensin kaavoituksella, ei metropäätöksellä. Espoon valtuusto hyväksyi metron tulon, valtio myönsi rahoitusosuutensa, Lauttasaarella odotetaan metroa ja pysäkkiä, mutta lauttasaarelaiset eivät tietämäni mukaan eikä yleisötilaisuuksien perusteella halua toista metropysäkkiä länsilaidalleen Koivusaareen, koska siellä ei ole vielä niitä käyttäjiä, asukkaita. Saarihan on pieni ja asumaton. Sinne se pysäkki näyttää nyt tulevan, kun katsoo eri lautakuntien lausuntoja. Ihmettelen tätä vyörytystä.

Esittelytekstissä on, että Länsimetron tulo edellyttää Koivusaaren rakentamista ja sinne metroaseman. Minusta Länsimetro tuo mahdollisuuden suunnitella Koivusaaren kehittämistä. Koivusaaren metroasemasta tehdään nyt päätöstä ennen maankäytön päätöksiä ja minusta tämä on väärin.

21.5.2008

Koivusaaren kaavoitus on sitten haastava tehtävä. Se suunnittelualaue on 58 hehtaaria, josta 80 % vettä. Se on altis myrskytuulille, ilmastonmuutoksen tulvavaaralle. Saari on erittäin tärkeä maisema- ja luontokohde kaikille länsihelsinkiläisille, itäespoolaisille. Se on veneilykeskus. Tällä hetkellä tuosta 6 hehtaarin saaresta 3 hehtaaria on Länsiväylän alla autojen kuljettavana. Se on enimmäkseen sitten tuo toinen 3 hehtaaria entistä kaatopaikkaa ja veneilytoimintojen maankäytössä. Alueen keskikorkeus on alle 2 metriä merenpinnasta.

Kaupungin virkamiesvalmistelujen tavoitteet ovat tässä esityslistassa tarkoitushakuisia, osittain ristiriitaisia, lähtökohtana on metroasema ja tehorakentaminen. Vaihtoehtoja ei ole esitetty. Merellisyyys ja ilmastonmuutos on ymmärretty väärin. Kaupunki haluaa vain äkkiä rahat Koivusaaren rakentamisesta metron maksuun, ei näin ollut Kulosaaren metroasemasta päätettäessä Kivihaan rakentamispäätökset, siihen kytkettynä.

Koivusaari on nyt näkyvissä suunnitelmissa esityslistan mukaan 100 000 kerrosalaneliön mukainen melualueelle tiiviisti pakattu kaupunginosa tekosaarineen. Avoin merimaisema ja venekerhojen toiminta ainakin tuhoutuvat. Mitättömän Koivusaaren tehorakentaminen ei ratkaise Helsingin asuntopulaa. Sipoossahan meillä on nyt hyvää maata. Tiivistyvää asuntorakentamista suunnitellaan eri puolilla kaupunkia jo olevan asutuksen keskelle, näin Lauttasaarella tehdään Vattuniemessä kovaa vauhtia.

Minusta Koivusaaren selvitystyötä on jatkettava yhteistyössä asukkaiden kanssa. Jatkossa tarvitaan lisää ajantasaista tietoa, yleisötilaisuuksia, Koivusaarta pitää kehittää ilman suuria merentäyttöjä asumisen, veneilyn ja virkistyksen alueena. En minä sitä vastusta, että sitä kehitetään myös vähäiseen asumiseen, mutta ei 100 000 kerrosalaneliömetriä.

Kallista metroasemaa ja eritasoliittymää sinne ei etukäteen tarvita, sehän tuo valtavat eritasoliittymät ja liikenteen se asema. Länsiväylän kevyen liikenteen ? pitäisi sitten suunnitella aivan uudelleen ja Kimmo Helistöllä oli siihen jo uusia näkemyksiä.

Niinpä ehdotan, että Länsimetron suunnittelua ja hanketta jatketaan, mutta niin, että Koivusaaren asema jätetään Länsimetron hankesuunnitelmassa varaukseksi, siitä päätetään osayleiskaavan yhteydessä. Tämä sama vastaesitykseni on ollut kaupunginhallituksen listalla ja luettavissa esityslistan sivulta 40 sekä ruotsiksi että suomeksi.

21.5.2008

Tietysti samalla päätösesitykseen tehdään tämän vastaesityksen mukaiset korjaukset.

Toivon teiltä harkintaa, miettimistä, miksi juuri nyt asia pitää tehdä väärässä järjestyksessä.

Kiitos.

Valtuutettu Rautava (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Kokoomuksen valtuustoryhmässä käsiteltiin tätä metropäätöstä ja teimme yhteisen päätöksen siitä, että olemme tämän esityslistan ehdotuksen takana emmekä kannata valtuutettu Urhon tekemää vastaehdotusta. Toki ryhmän sääntöjen mukaan oli sitten joillakin mahdollisuus ottaa vapaat kädet, mutta ryhmä on tämän takana.

Valtuutettu Asko-Seljavaara (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Olen samaa mieltä valtuutettu Urhon kanssa, että Koivusaarta ei pidä tehorakentaa, joten tulen äänestämään hänen esittämänsä ponnin puolesta. Lisäksi lauttasaarelaiset haluavat, että tutkitaan tarkemmin sisäänkäynnit näihin metroasemiin, että se toinen sisäänkäynti on liian kaukana varsinaisesta pysäkistä. Vattuniemen pysäkkiä en missään tapauksessa kannata.

[Puheenjohtajan välihuomautus.]

Valtuutettu Hakola (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Aivan muutamalla sanalla vastaisin valtuutettu Koskisen esittämään yhteen osakysymykseen, johon luulen tietäväni jonkunnäköisen vastauksen.

21.5.2008

Lähinnä tuosta, kun valtuutettu Koskinen kysyi liikenteen automatisoinnin aiheuttamat toimenpiteet. Itsekin sitä asiaa jossain vaiheessa tiedustelin ja on tietenkin totta se, että kun meillä ei ole metroa muuta kuin täällä Helsingissä ja meillä ei ole Helsingin metro automatisoitu niin sitä ei aivan kokonaisuutena pystytä vielä arvioimaan, mitkä ne kaikki yksityiskohdat ovat.

Tässä aiemmin sanotaan lautakunnan lausunnossa, että hankesuunnitelmassa esitettyä suunnitelmaratkaisua on käsiteltävä kokonaisuutena. Metron henkilöturvallisuus muodostuu useasta osatekijästä ja sen tulee olla tasapainoinen kokonaisuus. Tässä viitataan juuri siihen eli nämä täsmentyvät nämä erilaiset poistumiset vaaratilanteessa ja muut vastaavat tämänkaltaiset sitä mukaa sitten, kun tuo järjestelmä otetaan käyttöön ja käsitykseni mukaan tämä viittaus on juuri siihen.

Ledamoten Björnberg-Enckell

Arvoisa rouva puheenjohtaja, ärade fru ordförande, arvoisat valtuutetut.

Det är en fin sak att Västmetron kommer, och att Esbo har fattat beslut till frågan. Det är vi i SFP helt eniga om. Men ledamoten Ulla-Maija Urho har helt rätt i sin kritik av projektplanen. Att man fattar beslut om att bygga en station innan detaljplanen är fastslagen. Det är inte god förvaltningskultur att göra såhär. Därför understöder jag också hennes motförslag att Björkholmens station i projektplanen lämnas som en reservering på samma sätt som man i Esbo gör vad gäller Ängskulla.

Om beslutet görs i rätt ordning tryggar man för det första att inte möjliga besvärsprocedurer försvåras eller förhålar metrons byggande. Ledamoten Molander påpekade helt riktigt om behovet av att göra besluten i rätt ordning.

Lauttasaarelaisten erittäin vahva vastustus ja ne 85 valitusta, jotka tässä esittelytekstissä eivät mitenkään tule mainituksi johtuvat siitä, että jo nyt tiiviisti rakennetun saaren länsiosa tulisi Koivusaaren täytön myötä huononemaan. Rankka rakennuttaminen ei paranna asumisen laatua Lauttasaarella.

Kuten Oker-Blom jo tässä aikaisemmin totesi, saari on jo tehokkaasti rakennettu ja täälläkin tänä iltana tullaan sitä Vattuniemen aluetta

21.5.2008

edelleen tiivistämään. Lauttasaarelaiset eivät ole vastustaneet Vattuniemen rakentamista eikä heillä ole mitään Koivusaaren kehittämistä vastaan, mutta tällainen rankka saaren rakennuttaminen tuhoaa luontoarvoja.

Ihmettelen, ettei vihreiden osalta ole tullut minkäänlaista mainintaa nimenomaan näistä luontoarvoista ja niiden pilaamisesta. Raskas maankäyttö tulee tuhoamaan läntisen Lauttasaaren merialueita. Kun täyttö, niin kuin tässä edellisessä puheenvuorossa kävi ilmi, kun täyttö on niin massiivista, täällä on puhuttu siitäkin, että sen pitäisi olla vielä isompaa, jotta saataisiin tarpeeksi paljon asutusta sinne, ei ole minkäänlaista mahdollisuutta, että niitä meri- ja maisema-arvoja, joita siellä nyt on, näistä pystyttäisiin kantamaan huolta.

Vi ska inte fatta beslut om Björkholmens byggande utan information, utan den slags information som en detalj plan ger oss. Den här diskussionen i kväll har ren gett, gett oss helt tydliga signaler på att beslutet görs i fel ordning.

Tack.

Kaupunginhallituksen varapuheenjohtaja Lehtipuu

Arvoisa puheenjohtaja.

Valtuutettu Björnberg-Enckell kyseli vihreiden kannanottojen perään ja olen hyvin iloinen siitä, että hän, tosin ehkä hieman epäsuorasti, mutta kuitenkin asettui tukemaan valtuutettu Puoskarin hyviä ponsia näistä luontokysymyksistä.

Apulaiskaupunginjohtaja Sauri (vastauspuheenvuoro)

Puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Ehkä tässä vaiheessa vastauksia joihinkin esitettyihin kysymyksiin.

Valtuutettu Hakanen, joka valitettavasti ei näytä olevan paikalla kysyi, että voidaanko automaattimetron tullen lyhentää vuorovälejä Itä-Helsingissä. Metron alustavassa liikennesuunnitelmassa todetaan seuraavasti: "Kun automaattiajoon siirrytään, vuorovälit voidaan jopa puolittaa nykyisestä 4:stä 2:een minuuttiin. Vuorovälit voidaan tässä

21.5.2008

vaiheessa mitoitaa nykykäytäntöä tarkemmin liikennöintijakson kysynnän mukaan, koska näin tiheillä vuoroväleillä aikataulujen muistettavuus ja vaihtotapahtumien odotusaikojen minimointi ei enää ole erityisen keskeinen liikennöintisuunnitelmia säätelevä periaate.” Joten lyhyesti vastaus on kyllä, automaattimetro antaa tähän tulevaisuudessa mahdollisuuden, mutta se sitten tarkentuu siinä vaiheessa, kun tarkempaa suunnittelua tehdään.

Metron jatkaminen Sipooseen, miten se vaikuttaa sitten vuoroväleihin? On varhaista sanoa, koska mitään hanketta metron jatkamiseksi Sipooseen ei toistaiseksi ole olemassa, mutta sama pätee varmasti Sipoon päähän metroa. Tottakai Sipoon jakso ei tule olemaan tiheimmän vuorovälin aluetta, koska varmasti se tulee edelleenkin olemaan Itäkeskuksen ja Tapiolan välillä. Joka tapauksessa on mahdollista päästä lyhyempiin vuoroväleihin myös Sipoon osuudella, mutta se on tulevaisuuden musiikkia.

Valtuutettu Hakanen kysyi myös sitä, että miten uuden joukkoliikenteen tilaajaorganisaation perustaminen tulee vaikuttamaan linjasuunnitteluun, henkilöstön asemaan ynnä muihin tekijöihin. Johtamani työryhmä, jonka tehtävänä oli laatia aikataulu ja työsuunnitelma tämän PKS Joukkoliikenne -organisaation toteuttamiseksi, jätti työsuunnitelmaehdotuksensa viime viikolla. Sen mukaan perustetaan koko joukko alaprojekteja, joissa selvitetään muun muassa näitä valtuutettu Hakasen kysymiä asioita. Tarkoituksena on, että uusi joukkoliikenneorganisaatio aloittaa toimintansa 1. tammikuuta 2010.

Valtuutettu Molander kysyi riittävätkö lyhyet asemat. Pelastusjärjestelyihin onnettomuustilanteissa kyllä, pelastusviranomaisen on tämän hankesuunnitelman hyväksynyt ja ollut sitä mieltä, että lyhyet asemat riittävät.

Valtuutettu Koskinen kysyi tästä 120/160 sentin pelastustieasiasta. Tästähän käytiin johdollani melkoista väantöä pelastusviranomaisten ja Länsimetro Osakeyhtiön välillä, mutta lopulta sitten päädyimme siihen tulokseen, että turvallisuudesta ei voida tinkiä, vaikka se lisääkin kustannuksia tämä leveämpi poistumistie.

Valtuutettu ja pelastuslautakunnan entinen puheenjohtaja Juha Hakola jo vastasikin osaltaan tähän valtuutettu Koskisen jälkimmäiseen kysymykseen.

Valtuutettu Wallden-Paulig tiedusteli Keilaniemen aseman sijoituksesta.

21.5.2008

Keilaniemen asema on määperäolosuhteiltaan koko Länsimetrolinjan kaikkein vaikein ja siinä jouduttiin eniten olemaan geopoliittisten faktojen armoilla, joten ne sanelivat tämän Keilaniemen aseman sijainnin. Jos nyt oltaisiin ilman näitä rajoitteita päästy toimimaan niin se sijainti oltaisiin ehkä vielä onnistuttu tekemään tätä vaihtoa optimaalisemmin.

Valtuutettu Kolbe

Rouva puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Ehkä tänään on eräs päivä, jolloin voimme huokaista, että "we have a dream" ja se dream on Helsingissä liittynyt aika johdonmukaisesti liikennekysymyksen kulloiseenkin järjestämiseen. Tässä taustalla on toki kunnias historia jo vuodesta 1880-luku, jolloin kaupunkia ryhdyttiin modernisoimaan raiteiden avulla.

Kaarihan on komea ja poikkeuksetta voidaan sanoa, että se on tavoitellut nykyaikaa. Tämä tilanne, jossa nyt olemme, liittyy lähes 60-vuotiseen liikenteen kehittämiseen. Olemme edelleenkin tässä metrokysymyksessä ikään kuin jälleenrakennusajan teemojen keskeisten kysymysten äärellä. Silloin liu'uttiin juuri liikennekurjuuden myötä metrosuunnitteluun.

Tiedämme, että suuret päätökset tehtiin 60-luvulla ja 80-luvulla päästiin metrolinjan avajaisiin. Tämä tarina pitää sisällään paljon huopaamista ja soutamista ja kunnallispoliittista kädenvääntöä, runsaasti intohimoja ja tunnetta on tämän kysymyksen eri aikoina noussut esiin.

Tänään siis tehdään historiaa. Saattaa olla, että juuri tämä päätös jättää meidän valtuustomme nyt todellakin historiankirjoille. Ryhmämme on ollut seuraamassa tätä suunnittelua vuosien ajan ja toki olemme liikennejärjestelyjen tarkoituksenmukaisen järjestämisen kannalla siten, että vihdoinkin saadaan nyt koko pääkaupungin kehittämiseen uusi vaihe. Eilen Espoossa tehtiin tämä päätös, kuten tiedämme.

Monia kysymyksiä tämän prosessin aikana on noussut esiin. Asioita on valmisteltu kaupungin tapaan sekä kunniallisesti että paikoin huolimattomasti ja kaikkiin lautakunnissa esitettyihin kysymyksiin ei aina ole saatu tarpeeksi suoria vastauksia ja arvelen, että tämä prosessi jatkuu edelleenkin.

21.5.2008

Haluan tässä myös jatkaa ryhmänjohtajamme Sole Molanderin avaamaa keskustelua asemien suunnittelusta, johon apulaiskaupunginjohtaja Sauri jo osittain vastasikin. Kysymys liittyy asemien pituuden ja turvallisuuden ja hyvän toimivuuden välisiin kysymyksiin. Ehkä pieni selonteko olisi paikallaan ja siksi esitänkin seuraavan ponnen, joka kuuluu seuraavasti:

Kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään miten asemat voidaan tarvittaessa myöhemmin muuttaa nykyisten asemien pituisiksi kohtuullisin kustannuksin ja järjestelyin.

Koivusaari on ollut nyt Helsingin kannalta tämän päätöksen kysymys, josta on keskusteltu. On kiinnostava nähdä tietysti kaupunkikehityksen kannalta, miten alue, joka on ollut rajaa ja periferiaa, Koivusaari, on nyt kertaheitolla muuttumassa eräänlaiseksi keskusalueeksi, liikenteen solmukohtaksi ja näin sille on povattu tiivistä kaupunkiasutusta. Ja voidaan sanoa, että jollakin tavalla kurvat on vedetty suoraksi nykyisten suunnitelmien myötä. 3 000 asukkaan määrä on todella raju tälle alueelle, joka on monella tavalla luonnon ja merellisyytensä takia arvokas.

Voin vain yhtyä täällä muun muassa valtuutettujen Moision, Oker-Blomin, Björnberg-Enckellin ja Urhon esittämiin näkemyksiin. Alueen paikkaa, roolia ja tilajärjestelyjä on mietittävä oikeassa järjestyksessä juuri sillä tavalla, että maankäyttö ratkaistaan osayleiskaavalla ja näin voidaan nähdä sitten tilanne kokonaisuudessaan. Mutta iloitkaamme tästä saranakohdasta ja katsokaamme tulevaisuuteen kirkkain, metron värisin silmin.

Valtuutettu Lipponen

Hyvä puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Länsimetro on todella hieno asia, se varmasti rajoittaa yksityisautoilua ja näin parantaa Helsingin ilmanlaatua, josta olen ollut erittäin huolestunut, sillä ilmanlaatu on luvattoman heikkoa täällä keskusta-alueella.

Olen kuitenkin huolissani uusien metrolaiturien lyhentämisestä, mutta apulaiskaupunginjohtaja Sauri totesi, että tämä ongelma on kyllä

21.5.2008

ymmärretty ja sen takia se pyritään ratkaisemaan tihentämällä vuorovälejä. Hyvä niin, jos näin tapahtuu, mutta jälkeensä näiden laiturialueiden pidentäminen on kyllä sitten mahdottoman kallista tai ihan ulottumattomissa.

Nyt on kuitenkin sitten tärkeää, että ryhdytään muokkaamaan asenteita Espoossa, jossa on totuttu aika paljon yksityisautoiluun ja sieltä lännestä tuleville, että he todella pysähtyvät, jättävät ne autot niille isoille parkkialueille, joita perustetaan ja tulevat Helsinkiin metrolla. Tämä on kyllä erittäin hyvä ja hieno asia Helsingille tämä Länsimetron toteutuminen ja toivottavasti nyt ryhdymme suunnittelemaan myös sinne Sipooseen päin metroa.

Kiitos.

Valtuutettu Rantanen

Puheenjohtaja, valtuustotoverit.

En vastusta Koivusaaren rakentamista, vaikka Jan Oker-Blom käyttikin erästä minun aikaisempaa sitaattiani, jossa sanoin silloin, että Koivusaaren rakentaminen ei ole metron edellytys ja olen edelleen sitä mieltä. Sitä ei tarvitsisi rakentaa ja silti metro olisi kannattava.

Ja arvioidaan tällä hetkellä kannattavuuksia näiden julkisten liikennehankkeiden kohdalla hiukan eri kriteerillä kuin autoteiden rakentamista. Autoteiden kohdalla lasketaan sentyyppisiä säästöjä, jotka koituvat yksityisautoilijoiden työmatkan pienestä lyhenemisestä ja sitten taas vastaavasti joukkoliikennekannattavuudessa ei mielestäni riittävästi huomioida sen kokonaisuhteiskunnallista etuutta ja näin ollen olen aivan vakuuttunut, että Länsimetro olisi kannattava pääkaupunkiseudulle, julkiselle taloudelle ja kansallisestikin, vaikka Koivusaarta ei rakennettaisi.

Mutta olen sitä mieltä, että Koivusaari silti kaupungin kannalta kannattaa rakentaa, koska se tiivistää sopivassa kohtaa järkevällä tavalla yhdyskuntarakennetta ja kun tiedetään, että Espoon puolella, ihan siinä vieressä on hyvin tiiviisti rakennettua liikerakentamista niin me voimme tuonne rakentaa pikkuisen erityyppinen Helsingin puoli, jossa on asuinrakentamista ja liikerakentamista sopivasti sekaisin. Toisin kuin esimerkiksi Kivinokka-tapauksessa, mihin vissiin Ulla-Maija Urho taisi viitata niin siinä taas ei pystytä rakentamaan oikeastaan juuri

21.5.2008

mitään ja silti menetetään arvokas ympäristökohde. Koivusaari ei ole siinä mielessä arvokas ympäristökohde. Sen keskeiset arvot liittyvät siihen venesataman virkistystoimintaan ja johonkin maisemavaikutukseen, joka sekin on rajallinen, koska Espoon puoli on niin tiukasti rakennettu.

Eli kannatan Koivusaaren rakentamista ja vieläpä aika tiiviistikin niillä edellytyksillä, jotka vihreiden ponsissa on hyvin tuotu esiin eli on tutkittava ja mietittävä kyllä todella se vaikutus, mikä saattaa olla veden rehevöityminen, jos täyttömaa tuottaa ongelmia ja sitä ei voi tehdä ilman kaavoitusratkaisua, sen kanssa pitää olla tarkkana. Mutta siltä osin, jos tämä ongelma pystytään ratkaisemaan ja siinä pitää muuten ottaa huomioon myös Espoon puolen maankäyttöratkaisut, koska silläkin puolella on tulossa jotakin täyttöä sinne rannalle ja ne kaikki saattavat vaikuttaa epäedullisesti sen alueen veden rehevöitymiseen. Eli jos nämä ympäristön reunaehdot hoidetaan hyvin niin silloin minun puolestani sinne voi rakentaa enemmänkin.

Mutta minä olen tehnyt kaksi ponsiesitystä. Toinen liittyy tähän Ulla-Maija Urhon mainitsemaan venekerhoasiaan nimittäin olen antanut itselleni kertoa, että vaikka nykyiset laituripaikkamäärät siellä säilyisivät niin se ei vaikuta tuon kaavan rakentamiseen vaikka tehokkaasti, koska laiturit voidaan rakentaa merelle päin tai minnepäin nyt rakennetaankaan Koivusaaresta siitä huolimatta, että se tulee rakennettua.

Ja sen takia, vahvistaakseni tätä viestiä, olen tehnyt tällaisen muotoilun:

Kaupunginvaltuusto edellyttää, että Koivusaaresta olevien veneiden laiturimäärää, venepaikkojen laiturin-, hetkinen, veneiden laiturimäärää, anteeksi, veneiden laituripaikkojen määrää ei vähennetä.

Menipäs nyt sekavaksi, siis laituripaikkoja ei vähennetä. Talvisäilytyspaikat tietenkin menevät, koska ei sillä alueella enää maankäytöllisesti ole järkevää käyttää talvisäilytykseen niitä venepaikkoja, mutta ne laiturit voidaan sijoittaa kyllä tietämäni mukaan, vaikka se lopullinen ratkaisu Koivusaaresta olisi mikä niin sillä ei ole ympäristöllisiä vaikutuksia eikä kaavallisia esteitä. Että jos valtuusto tämän kannan ottaa niin olkoon se sitten suunnittelussa hyvänä viittana.

Ja toinen ponsi, jonka teen, kuuluu näin:

21.5.2008

Kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään voisiko uusia metroasemia kehittää kansainvälisten esimerkkien mukaisesti taidemetroasemiksi.

Elikkä taidetta metroasemille, silloin niiden metroasemien yleinen ilme muuttuu kiinnostavammaksi ja monipuolisemmaksi ja poikkeavat toinen toisistaan. Tämän jättäisin sitten suunnittelijoiden jatkosuunnittelun ohjeeksi.

Kiitoksia.

Ledamoten Björnberg-Enckell (replik)

Tack ordförande.

Jos ei Koivusaarella ole koskaan käynyt niin silloin varmasti voi jäädä sellainen kuva, että tällainen rakentaminen on mahdollista ilman rankkaa maantäyttöä. Kun tässä aikaisemmassa puheenvuorossa valtuutettu Rantanen otti esille, että on huolehdittava tästä merialueen rehevöitymisestä ja siitä, että vedenlaatu ei saa huonontua niin en oikein ymmärrä, miten nämä kaksi asiaa, rankka maantäyttö ei vaikuttaisi nimenomaan siihen, että samalla pilataan sen koko alueen vedenlaatu.

Valtuutettu Anttila

Puheenjohtaja, arvoisa valtuusto.

On totta, että Länsimetron hankesuunnitelman hyväksyminen nyt myöskin Helsingin puolella on tietyllä tavalla pääkaupunkiseudun historiaa. Tietysti Espoon valtuuston päätös oli vielä historiallisempi, koska se oli heille ensimmäinen metropäätös. Ja on tärkeää, että tämän hankesuunnitelman jälkeen rakentaminen pääsee nopeasti alkuun ja metro valmistuu.

Helsingin kannalta Länsimetro tarkoittaa etenkin Lauttasaaren yhdistymistä kantakaupunkiin ja näin ollen Lauttasaari ja koko läntinen Helsingin kaupunginosat, Jätkäsaari, Ruoholahti mukaanlukien, sitä voidaan kehittää jatkossa myöskin yhteisenä kokonaisuutena. Ja siltä

21.5.2008

osin tämä on selkeä parannus myöskin Lauttasaaren asukkaille.

Täällä on moneen kertaan viitattu Koivusaaren käsittelyyn yleiskaava 2002:n yhteydessä ja siitä maankäyttötilanteesta. Ehkä muutama sana siitä niin jotkut ne puheet, jotka täällä ovat nousseet esille, sellaiset epäilyt voidaan hälventää tässä yhteydessä. Kun yleiskaavaa 2002 valmisteltiin niin siinä yhteydessä tehtiin, ensinnäkin täytyy muistaa, että yleiskaavassa on Länsimetron metrolinjaus hyväksytty, että siltä osin siellä on ilman muuta tämä olemassa, että ei tehdä yleiskaavan vastaista päätöstä tällä hetkellä niin kuin on tietysti valmistelussakin otettu jo huomioon.

Maankäytön osalta pohdittiin myöskin Koivusaaren maankäyttöä ja sitä varten on yleiskaavan yhteydessä tehty jo nämä täyttöselvitykset, joihin Tuomas Rantanen viittasi ja joku muukin, Marjo Björnberg-Enckell samoin viittasi niihin ja valtuutettu Urho myöskin, niin tehtiin alustavat maantäyttöselvitykset, virtausselvitykset, millä tavalla se vaikuttaa Seurasaaren selkään ja niin edelleen. Ja näiden alustavien selvitysten perusteella yleiskaavassa todettiin, keskustelussa todettiin, että Koivusaaren maankäyttö metroaseman rakentamisen yhteydessä on mahdollista. Mutta tottakai nyt osayleiskaavan valmistelussa näitä selvityksiä, ympäristövaikutusten selvityksiä tullaan vielä tarkentamaan ja tekemään useampia niin, että nämä huolet voivat poistua. Mutta alustavat selvitykset on tehty ja siltä pohjalta, kun tätä maankäyttöä on nyt lähdetty tekemään, alustavia suunnitelmia niin tietyllä tavalla pohjat on olemassa, mitenkään ei lähdetä puhtaalta pöydältä.

Toinen asia, joka koski sitten, että missä järjestyksessä tehdään ratkaisut niin sehän riippuu kyllä asioista. Helsingissä on tehty ratkaisuja myöskin niin, että liikenneratkaisut on tehty ja maankäytöstä on vasta sen jälkeen päätetty. Kun nyt esimerkiksi jos mietitään Sipoota niin kyllähän tällä hetkellä jo täälläkin valtuustossa on todettu, että Sipooseen pitää saada ensin metro, jotta siellä on joukkoliikenneyhteys valmiina ja sen jälkeen tulevat vasta asukkaat. Samalla tavalla tehtiin Kööpenhaminassa, joka on osoittautunut erittäin hyväksi ratkaisuksi, että kun teollisuusalueita ruvettiin rakentamaan ja suunnittelemaan niin ensimmäiseksi päätettiin metrosta ja sen jälkeen maankäytöstä. Että tämä ei ole millään tavalla poikkeuksellista, että tällä tavalla Länsimetro suunnitellaan, varataan kaksi metroasemaa Helsingin puolelle ja sitten pohditaan alustavien selvitysten pohjalta tarkemmin Koivusaaren maankäyttöä. Sentyypinen käytäntö ei mitenkään ole epätavallista yleensäkin valmistelussa.

Sitten olisin tehnyt ponnin, joka liittyy näiden metroasemien

21.5.2008

rakentamiseen, koska nyt myöskin tässä Länsimetron hankesuunnitelmassa on selvästi nähtävissä, että metroasemat pyritään rakentamaan mahdollisimman korkeatasoisiksi ja nyt on tietysti vaarana se, että Helsingin puolella olevat metroasemat poikkeavat ja sillä tavalla on selvä ero, että Espoossa on hienoja metroasemia ja Helsingissä on sitten jotenkin tällaisia rupusakkimetroasemia. Ja se ero on niin selvä, niin ehdotan näin:

Kaupunginvaltuusto hyväksyessään Länsimetron hankesuunnitelman edellyttää, että kun Helsingissä ruvetaan peruskorjaamaan metroasemia, ne tehdään samalla tavalla korkeatasoisiksi kuin Länsimetron uudessa linjassa.

Ja koska Tuomas Rantanen viittasi tähän samaan asiaan taidometroasemien kohdalla, että tämä korkeatasoisuus myöskin minusta merkitsee, että se voi olla taidometroasemia niin kannatan sitä, oikein lämpimästi tätä Tuomaksen pontta.

Sitten kaksi pientä huomautusta Mari Puoskarin ja Kimmo Helistön ponsiin niin toteaisin ensinnäkin, että Mari Puoskarin ensimmäinen ponsi, jossa todetaan Koivusaaren toimitilan maantäyttö ja rantaniityn säilyminen, nämä molemmat asiat ovat jo olemassa suunnittelussa ja siltä osin aivan juuri näin on ajateltu. Se on suojeltu se rantaniitty jo tällä hetkellä.

Toinen asia, joka liittyy sitten, että millä tavalla toteutetaan asuntojen hallintamuodot niin me olemme juuri täällä valtuustossa päättäneet MA-ohjelmassa, jossa todettiin, että kaikkia hallintamuotoja pitää toteuttaa kaikilla alueilla. Ja minä nyt toivon, että valtuutetut uskovat myöskin omiin tekemiinsä päätöksiin eivätkä aina lisää ponsilla tätä samaa asiaa. Minusta se tarkoittaa sitä, että emme luota itseemme, että valvomme myöskin omia tekemiemme päätösten toteutumista, koska näin se on.

Ja vielä Kimmo Helistön Länsiväylä moottoritiebulevardiksi, se on valtion hanke, se ei ole kaupunginhallituksen päätettävissä ja minusta olisi ainakin, Kimmo esitti sitä kaupunkisuunnittelulautakunnassa, mutta se ei mennyt läpi, koska se olisi monella tavalla ongelmallinen ja kaiken lisäksi en ainakaan itse olisi valmis ottamaan Länsiväylän bulevardiksi tekemistä PLJ-hankkeena ykköskoriin Helsingissä. Meillä on paljon muita, tärkeämpiä hankkeita.

21.5.2008

Valtuutettu Puoskari (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Kommentoin muutamiin valtuutettu Anttilan esiin nostamiin asioihin. Valtuutettu Anttila sanoi, että on turha tehdä ponsia asioista, joita jo käsitellään. On kuitenkin ollut paljon keskustelua eri ryhmien välillä siitä, että kun on erittäin kallista näiden maantäyttöjen kautta rakentaa Koivusaareen, että voitaisiinko sinne tehdä vain kovan rahan asuntoja. Ei tätä kysymystä ole vielä missään ratkaistu.

Minun mielestäni valtuusto voi tässä osoittaa suuntaa kaupunkisuunnitteluvirastossa tehtävälle valmistelulle ja tehdä oman tahdonilmaisunsa. Jos aina vain odotetaan mitä sieltä virasto valmistelee niin ei kai meillä ole mitään roolia tämän kaupungin ohjaamisessa siinä mielessä.

Ja tähän Länsiväylän muuttaminen rantabulevardiksi -ajatukseen niin kyllähän Helsingin kaupunki voi ehdottaa valtiolle, että lähdetäisiin tällaista hanketta viemään eteenpäin, vaikka se onkin valtion tie. Kysyn vain, että eikö valtuutettu Anttila ole miettinyt sitä, että siellä voi olla oikeasti todella meluisaa ja ikävää asua, jos nykyiset liikennerajoitukset ovat voimassa sittenkin, kun Koivusaareessa asuu ihmisiä?

Valtuutettu Ojala

Kiitos arvoisa puheenjohtaja.

Valitettavasti täytyy todeta valtuutettu Anttilalle, että kyllä näyttää olevan tarpeen aika ajoin muistuttaa tekemistämme päätöksistä. Totean vain, että kun hyväksyimme aikoinaan nyt voimassaolevan asuntopoliittisen ohjelman ja katsomme mitä tämän valtuustokauden aikana on tapahtunut niin kovastipa näyttää olevan, että asuntomuotojen osalta ei ole toteutunut varsinkaan vuokra-asuntotuotanto. Ja sen takia tästä asiasta on hyvä muistuttaa varmaan kerta toisensa jälkeen.

Valtuutettu Anttila (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

21.5.2008

Nyt tämä valtuusto on nimenomaan päättänyt siitä, että ensinnäkään osayleiskaavassa eikä asemakaavoissa päätetä minkälaisia tontteja tulee minkäkin asumismuotoon. Sen päättää kaupunginhallitus. Me olemme tehneet juuri tässä valtuustossa sellaisen päätöksen, että kiinteistölautakunta, joka jakaa tontit vahvistettujen kaavojen jälkeen niin nimenomaan se tontin jako on kaupunginhallituksen käsissä. Että siinä mielessä tämä, millä tavalla huolehditaan MA-ohjelman toteutumisesta, on kaupunginhallituksen käsissä. Sikäli sekä valtuusto että kaupunginhallitus pitääköön tiukasti ohjaket käsissään.

Sitten Länsiväylän moottoritien bulevardiksi tekemisestä totesin nimenomaan, että tottakai voimme tehdä valtiolle erilaisia ehdotuksia, mutta joka tapauksessa pitää pohtia, että mikä on järkevää. Länsiväylän varteen tullaan joka tapauksessa rakentamaan melusuojaaksi toimistotilarakentamista, koska se turvaa myöskin sitä asuinalueita, asuinalueiden viihtyisyyttä.

Valtuutettu Peltokorpi

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Usea valtuutettu on jo omissa puheenvuoroissaan todennut, että olemme tekemässä tässä historiallista päätöstä. Olen omalta osaltani ilman muuta kannattamassa tätä päätöstä ja mielestäni on erittäin tärkeää, että joukkoliikenteen kehittämisessä vihdoinkin olemme tänään tässä tilanteessa, että raideratkaisu on etenemässä myös Espoon suuntaan.

On kuitenkin hyvä muistuttaa siitä, että vaikka metro muutaman vuoden päästä tulee kulkemaan pitkälle Espooseen niin meidän ei ole syytä tuudittautua siihen uskoon, että metro yksinään tekee espoolaisista joukkoliikenteen suurkäyttäjiä. Sen tueksi tarvitaan paljon muitakin hyviä joukkoliikennepäätöksiä niin Espoon kuin Helsinginkin puolella.

Erityisen tärkeää on se, että liityntäliikenne toimii sujuvasti, joustavasti, eri suuntiin ja molempien kaupunkien puolella. Koska on selvä, että metro palvelee eniten niitä, jotka asuvat metroaseman lähistöllä tai nimenomaan heidän halukkuutensa käyttää metroa on suurin, jotka asuvat metroaseman välittömässä läheisyydessä ja liikkuvat sellaiseen suuntaan, johon metro kulkee. Heitä metro palvelee eniten, mutta hyvällä liityntäliikenteellä metroasemille saamme varmasti metron

21.5.2008

käyttäjiksi myös niitä, joilla liikkumisaika on kohtuullinen verrattuna siihen, että he hyppäävät oman auton rattiin.

Ja nimenomaan ajasta puhutaan varsin usein, varsin harvoin valitettavasti kustannuksista, mitä se liikkuminen aiheuttaa yksittäisille kansalaisille. Sen olemme voineet viime aikoina todeta varsin selvästi, kun olemme nähneet, kuinka paljon bensen ja dieselin hinta on noussut ja kuinka vähän se on kuitenkin vaikuttanut autoiluun. Siksi liityntäliikenteen merkitys tulevaisuudessa tulee olemaan myös erittäin suuri ja siihen on Helsingin puolellakin panostettava huomattavasti. On turha kuvitella, että voisimme siltä puolelta saada aikaan säästöjä, joilla rahoitamme metron.

Arvoisa puheenjohtaja.

Yksityisautoilun vähentäminen ja erityisesti se, että teemme joukkoliikenteestä houkuttelevan, on tänä iltanakin tärkeä kysymys. Toinen tärkeä kysymys, joka tässä päätöksessä nousee esille on se, että miten jatkossa suunnittelun ja rakentamisen edetessä kustannukset saadaan pysymään kurissa.

On erittäin hyvä asia, että valtio on voimakkaasti sitoutunut tähän hankkeeseen, ei vain ajatustasolla vaan tekemällä päätöksiä myös rahoituksesta ja niin, että ne on myös sidottu rakennuskustannusindeksiin. Ja toivon, että tulevaisuudessa muissakin pääkaupunkiseudun liikennehankkeissa saamme nähdä samaa vihreää valoa ja positiivisia rahoituspäätöksiä. Tällä seudulla asuu valtaosa suomalaisista ja myös muualla Suomessa asuvat hyötyvät siitä, että tällä seudulla erityisesti joukkoliikenne on toimivaa.

Arvoisa puheenjohtaja.

Tässä keskustelussa on puhuttu monissa puheenvuoroissa Koivusaaren aseman rakentamisesta. Osa puhujista on eriyttänyt mielestäni puheenvuoroissaan asuntorakentamisen ja metroasemapäätöksen kahdeksi täysin eri asiaksi. Mielestäni näin ei voida tehdä eikä myöskään sitä tee listatekstimme. Listatekstissähan selkeästi todetaan, että Koivusaaren aseman rakentaminen vaatii sen alueen maankäytön suunnittelua aivan toisella tavalla kuin miten se on tällä hetkellä käytössä. Ja se vaatii sitä, että Koivusaari tullaan rakentamaan tiiviisti.

Täällä on käytetty puheenvuoroja, joissa on kritisoitu tätä menettelyjärjestystä ja itse kaupunginhallituksessa olin myös

21.5.2008

tukemassa vastaesitystä ja tänään tulen myös äänestämään sen puolesta. En voi ymmärtää sitä, että miksi Koivusaaren asemaa ei voitaisi päättää tänään varauksena, kuten Niittykummun asemasta Espoo päätti. Koska selkeä tosiasia on varmasti se, että mikäli Koivusaaren osayleiskaava ei tulisi hyväksytyä niin ei ole mitään järkeä rakentaa Koivusaaren asemaa.

Apulaiskaupunginjohtaja Sauri kävi esittelyssään läpi useita kysymyksiä, samoja kysymyksiä, joita meillä useilla valtuutetuilla on ollut tämän prosessin aikana mielessä. Yhteen näistä haluan vielä puuttua.

Osittain esittelylistatekstistäkin käy ilmi, että kaikin osin kustannusten jaosta Espoon kanssa ei ole lopullista, sitovaa sopimusta. Näihin neuvotteluihin vaaditaankin Helsingiltä vahvoja hartioita ja sellaista panosta, että emme joudu maksamaan kohtuuttomasti Espoon maksettavaksi kuuluvia kustannuksia. Vaikka toisaalta on todettava ääneen se, että metron jatkaminen Espooseen on selkeästi Helsingin, helsinkiläisten kuin koko pääkaupunkiseudun niin asukkaiden, yritysten kuin muidenkin toimijoiden, mutta erityisesti ympäristön etu.

Valtuutettu Brax

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Tänä historiallisena päivänä on tässä hyvä olla ja myös erittäin hyvä jotenkin tunnustaa rakkautensa tätä kotikaupunkia, mutta myös helsinkiläisten poliittisten puolueitten laajaa kenttää kohtaan siitä, että silloin kun on näin kaupunkilaisille tärkeästä asiasta ja ympäristön pelastamisasiasta niin meillä tällaiset asiat ovat niin laajalla joukolla eteenpäin vietävissä. Tämä on hieno kaupunki.

Valtioneuvoston liikennepoliittisessa ministerityöryhmässä olin ainoa Helsingin valtuutettu, joka siellä loppuun asti istui ja yrittäen olla mahdollisimman nöyrä ja vaatimaton totean kuitenkin, että oli hyvin tärkeää juuri tehdyn Espoon historiallisen päätöksen kannalta, että valtioneuvostossa saimme aikaiseksi sen päätöksen, minkä saimme metron rahoittamisesta ja sen osuudesta myös valtion puolelta. Helsingin osalta poliittinen tahto, niin kuin sanoin, on ollut jo pitkään kasassa, mutta valtioneuvoston sisällä asiat eivät olleet läpihuutojuttuja, mutta lopulta sitten onnistuimme asian saamaan ja näin muidoihin tämä historiallinen päätös on, paitsi historiallinen siksi,

21.5.2008

että Espoo viimeinkin teki selvästi ratkaisun niin myös jo sitä ennen, että valtioneuvoston puolelta asiat on saatu hoidettua.

Kiitos vielä Helsingin kaikille neuvottelutahoille ja yhteistyötahoille niistä neuvotteluista, joita valtioneuvoston puolella, kun työ oli kesken, kävimme ja varsinkin avusta niissä neuvotteluissa.

Arvoisa puheenjohtaja.

Koivusaaresta täällä on puhuttu paljon viisaita sanoja ja valtuutettu Björnberg-Enckellille jo vastattiinkin, että jos on aidosti kiinnostunut Koivusaaren ympäristönsuojelusta ja myös näistä sinänsä erittäin tärkeistä, vasta viime kädessä ympäristövaikutusten arviointien jälkeen lopullisesti arvioiduista vesiliikkeistä, niin silloin kannattaa kannattaa Mari Puoskarin aloitteita.

Kun veneilijät ovat laajasti olleet huolissaan Koivusaaren tilanteesta niin, arvoisa puheenjohtaja, kannatan valtuutettu Rantasen pontta näistä laituripaikoista. Lauttasaari on yksi Helsingin purjehduksen ja veneilyn keskuksia ja on todella tärkeää jo tässä vaiheessa tehdä selväksi, että tarkoitus ei ole vähentää tätä kulttuurimuotoa, tätä harrastusmuotoa ja sen harrastamismahdollisuuksia Helsingissä. Ja tämä on sen vuoksi erittäin tärkeä päätös.

Arvoisa puheenjohtaja.

Tämä ei jää vielä tähän, metroa täytyy laajentaa, sen reittiä pidentää ja aivan niin kuin edellä kuulimme, meidän täytyy miettiä näitä liityntäpysäköintiasioita. Valtioneuvoston liikennepoliittisessa ministerityöryhmässä liityntäpysäköintiasia jäi vielä tämän vaalikauden jatkotyöskentelyn varaan. Me pystyimme erilaisiin hankkeisiin osoittamaan tietyn määrän euroja, mutta se tarve on tosiasiallisesti vielä suurempi ja jää kyllä jossain määrin valtiontalouden kehityksestä riippumaan onnistummeko tällä vaalikaudella jo myös tukemaan sitten pääkaupunkiseudun ja varsinkin näiden kehyskuntien tarpeita tässä liityntäpysäköintiasiallisesti. On todella tärkeää, että kun valtio ja kunnat panostavat joukkoliikenteeseen niin silloin me onnistumme kehyskunnista tuleva yksityisautoilu pysäyttämään joukkoliikenteen varrelle, muuten osa niistä hyödyistä, mitä nyt ollaan saamassa, jää saavuttamatta.

Kiitoksia.

21.5.2008

Valtuutettu Donner (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Useat valtuutetut ovat tässä puhuneet historiallisesta päivästä. Tietysti voidaan näin sanoa, että tämä päivä on historiallinen, mutta minusta ensimmäinen tähän liittyvä historiallinen päivä oli se päivä, jolloin valtuusto, muistaakseni vuonna 1969 hyväksyi, teki ensimmäisen metropäätöksensä. Silloin minä olin mukana päättämässä, mutta useimmat teistä ei oltu vielä tehty.

Tämä ensimmäinen päätöshän merkitsi sitä, että aloitettiin joukkoliikenteen rakentaminen toivotulla tavalla. Nyt sanoisin vain sen, että toivon, että tulossa on se päivä, se toinen historiallinen päivä, nyt olemme Espoon kanssa tekemässä metroa, se historiallinen päivä on silloin, kun Helsingistä muodostuu suur-Helsinki eli Helsinki ja Espoo yhdistyvät tai sitten Helsinki ja Vantaa, toivottavasti kaikki nämä kunnat, uudeksi suur-Helsingiksi. Jos tämä on askel siihen suuntaan tämä metropäätös niin tehdään hyvä päätös tänä iltana.

Kiitoksia.

Valtuutettu Brax (vastauspuheenvuoro)

Rouva puheenjohtaja.

Valtuutettu Donner on aivan oikeassa. Kun sanoin, että tämä ei jää tähän niin olisi tietysti oikein ollut sanoa myös, että tämä ei ole tästä alkanut ja on ollut merkittäviä, historiallisia hetkiä jo jopa niihin aikoihin, kun vasta mittailin Kallion katua siellä synnyinseudullani taikka Oulunkylän leikkipuistoja.

Tämä jatko sitten, että saamme jatkossakin vielä lähialueet yhteen niin minä luulen, että sekin päivä vielä koittaa. Ei ihan vielä, mutta kyllä varmastikin toivottavasti joku päivä saan pitää samanlaisen puheen kuin valtuutettu Donner ja kertoa sitten nuorille valtuutetuille, että ”hyvät valtuutetut, tämä ei ollut historiallinen päivä, se kaikki alkoi jo silloin joskus 1900-luvun lopulla, 2000-luvun alussa”.

Valtuutettu Kantola

21.5.2008

Arvoisa puheenjohtaja.

On todella miellyttävää olla tekemässä tänään tätä päätöstä ja kuten täällä nyt on moneen kertaan jo todettu niin metron jatkaminen Espooseen on Helsingille erittäin tärkeä asia. Mehän olemme olleet tässä vähän Espoon panttivankeja pitkän aikaa.

Kuten tästä hankesuunnitelmasta ja koko tämän asian päättämiseen liittyvistä asiakirjoista näkee niin nämä metro ja muutkin suuret liikenneratkaisut ovat niin pitkäjänteisiä, että nyt meidän täytyisi tätä päätöstä tehtäessä pitää koko ajan mielessämme se, että miten saamme pidettyä tämän nyt hyvän vauhdin vireillä ja metron jatkosuunnittelun vauhdissa niin, että metroa sitten todella jatketaan nopeasti sekä sinne Sipoon suuntaan että sitten näitä muita linjoja. Ja sen takia olen tyytyväinen, että tässä hankesuunnitelmassa on eri osissa otettu huomioon eri suuntien liikennemäärät ja jonkin verran arvioitu sitä, että mitä ne tälle nyt päätettävälle linjalle merkitsevät.

On myöskin tärkeää, että metro on viihtyisä ja että sitä halutaan käyttää ja haluan kannattaa ja kannatan valtuutettu Anttilan tekemää ponsiesitystä siitä, että myöskin nämä nykyiset metroasemat pyritään pitämään, sitten kun niitä joka tapauksessa tarvitsee remontoida niin pitämään ne hyvässä kunnossa. Ja myöskin valtuutettu Rantasen taidemetrosesitys on erittäin kannatettava ja kannatan myös sitä.

Valtuutettu Ranki

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Hyvä, että Länsimetro-hanke menee tänään eteenpäin. Puutun kahteen yksityiskohtaan.

Ensinnäkin hankkeen rahoitus. Helsingin rahoitusosuus on tarkoitus osittain järjestää Länsimetro Oy:lle annettavalla lainalla. Tarkoittaako se, että Länsimetro Oy maksaa sen lainan joskus takaisin? Tämä kohta on esityslistalla epäselvästi selostettu.

Toiseksi, ymmärrän hyvin valtuutettu Urhon ja usean muun valtuutetun arvostelun metrosuunnittelun ja yleiskaavan etenemisen epäsuhteesta. Emme tiedä, mikä aikanaan on Koivusaaren suunnittelun lopputulos. Pidän valtuutettu Urhon vastaehdotusta perusteltuna ja myös minä

21.5.2008

kannatan sitä.

Ledamoten Åhman

Kiitos puheenjohtaja, arvoisa valtuusto.

Kannatan sellaisenaan Länsimetron rakentamista yhtä kohtaa lukuunottamatta ja voitte arvata minkä eli Koivusaaren.

Minä käyttäisin tässä aika rajua sanaa, kun sanoisin, että olemme tekemässä hölmöyden, jos nyt päätämme Koivusaaren aseman kohtalosta. Siihen ei ole mitään tarpeita tällä hetkellä ja me emme tiedä milloin on. Silloin olisi parempi jättää se asia tulevien päättäjien päätettäväksi.

Kysyisin muun muassa, että miten olemme huomioineet sen automäärän, jonka pitäisi sinne mahtua? Me olemme täällä valtuustossa peräänkuuluttaneet monta kertaa sitä, että autoja jätettäisiin metro- ja vastaavien asemien luokse ja tultaisiin sitten metrolla, raitiovaunulla ja niin pois päin keskustaan. Se ratkaisu tarvitsee tilaa. Sellaista tilaa ei edes ole tällä hetkellä kaikilla nykyisillä asemilla, ajattelen vain omaa asuinpaikkakuntaani Kulosaarta, jonne ei mahdu mitään ja se täyttää kaikki kadut, jotta asukkaille ei jäisi mitään paikkoja.

Tämä kaikki vaatii kunnon suunnittelua ja se ei synny ilman toimenpiteitä. Sen takia edellytän, että me teemme päätöksen vasta sitten, kun on olemassa kunnon suunnitelma, jossa nämä ja muut mahdolliset näkökohdat otetaan huomioon.

En kyllä pidä myöskään siitä, että veisaamme viis laajaan kansalaismielipiteeseen, joka vallitsee Lauttasaarella. Koivusaarestahan ei voi puhua, kun siellä ei kovin montaa protestoijaa edes asu.

Minä kannatan lämpimästi muun muassa valtuutettu Urhon, Oker-Blomin, oliko Peltokorven ja joidenkin muiden näkemyksiä siitä, miten tässä pitäisi edetä. Muu ei ole kunnon etenemistapa eikä kunnon suunnitelma. Meillä ei ole mitään, toistan vielä, mitään tarvetta hosua juuri tämän aseman kanssa, vaikka me pidämme kiirettä muun kanssa.

Kiitos.

21.5.2008

Apulaiskaupunginjohtaja Sauri

Puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Valtuutettu Ranki kysyi metron rahoitusjärjestelystä. Kysymyksessähän on keskinäinen kiinteistöyhtiö Espoon ja Helsingin kesken ja osakkaat suorittavat kumpikin omat osuutensa ja järjestävät rahoituksen sitten kumpikin omalla tavallaan.

Valtuutettu Ebeling

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät kaupunginvaltuutetut.

Harkinnan jälkeen olen päätenyt kannattamaan Länsimetron hankesuunnitelman hyväksymistä myös Koivusaaren aseman osalta.

Ymmärrän Koivusaaren aseman vastustuksen. Monien ihmisten asuinalue ja sen näkymät tulevat muuttumaan. Uuden rakentaminen johtaa siihen, että jotain vanhaa menetetään. Nähdäkseni metron tarjoamat mahdollisuudet joukkoliikenneystävällisen kaupungin rakentamiseksi tulee kuitenkin hyödyntää tehokkaasti.

Koivusaaren ongelma on samankaltainen kuin Espoon ongelma Länsimetron rakentamisen suhteen. Moni espoolainen vastusti Länsimettoa, koska he eivät halunneet niin voimakasta rakentamista kuin mitä metro edellyttää. Halussa olla rakentamatta Koivusaaren asemaa on siis jotain samaa. Kun olemme pitkään pitäneet Länsimetron rakentamista tärkeänä hankkeena ja tähän sisältyy Etelä-Espoon kaupunkirakenteen merkittävä tiivistyminen niin olisi tiettyssä mielessä ristiriitaista, jos emme itse kantaisi omaa osuuttamme tästä tiivistämisestä.

Kiitos.

Valtuutettu Urho

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

21.5.2008

Vuosien varrella Länsimetro ja Koivusaari ovat tulleet minulle kovin tutuiksi. Minä unohdin sanoa ensimmäisessä puheenvuorossani, miten kiitollinen olen siitä, että kaupunkisuunnitteluvirasto oli palkannut tällaisen asukaskuulemismiehen. Vihdoin ja viimein viime kesän erittäin huonojen asukaskuulemisten jälkeen kaupunkisuunnittelulautakunta aivan erinomaiset kuulemistilaisuudet Lauttasaaren yhteiskoululla. 300 henkeä per kerta, kaksi tilaisuutta ja siellä olivat vastaukset valmiina ja kuulijoita arvostettiin. Heidän kysymyksiinsä vastattiin, mutta ei siellä silti oltu yksimielisiä siitä, ei ollenkaan, että ne kuvat, joita esitettiin massiivisina palikoina, olisivat olleet se, mitä me ajattelemme länsihelsinkiläisestä merimaisemasta ja Koivusaaresta.

Minä edelleen toistan sen toivomuksen, että Koivusaaren kaavasuunnitelmia jatkettaessa Koivusaaren osalta esitettäisiin sellaisia suunnitelmia, jotka voisivat toteutua ilman suuria merentäyttöjä asumisen, veneilyn ja virkistyksen alueena. Se on kallis alue meille, jotka asumme siellä lähellä, mutta se on kallis alue koko sille Laajalahden alueelle. Haluamme edelleen tiedotustilaisuuksia ja vuoropuhelua ja toivon, että tämä asukasiamiehen tehtävä saa jatkoa.

No sitten minun on pakko vastata muutamiin täällä esitettyihin puheenvuoroihin. Minä olen ihan samaa mieltä kuin valtuutettu Rantala, joka totesi, että ei Länsimetron rakentaminen edellytä Koivusaaren aseman rakentamista. Miksi me sitten olemme päättämässä sitä rakentamista emmekä tekisi vain varausta sille?

Haluan kannattaa Mari Puoskarin ensimmäistä pontta. En minä ole varma säilyykö se Koivusaaren eteläkärjen rantaniitty ja ne luontoarvot, jos ei sitä erikseen täällä valtuustossa todeta. Kaupunkisuunnittelulautakunnan papereissa voi olla paljon erilaisia selvityksiä.

Haluan kannattaa Laura Kolben pontta. Sen sijaan ihmettelen valtuutettu Lipposen ajatusta siitä, että metro ilman muuta vähentäisi yksityisautoilua Länsiväylällä. Eihän se toki niin tee. Jos espoolaiset rakentavat tiiviimmin Länsiväylän ja tie 51:n varrelle asuma-alueensa, sieltä tulee joka talouteen vähintään yksi henkilöauto. Ei Koivusaaren mitään liityntärakentamista mahdu, ei liityntäpysäköinti ole mikään sellainen vaihtoehto, joka olisi automaattisesti valmiina siellä Espoossa. Espoolaiset tulevat täyttämään Länsiväylän ja Ruoholahden vähintään niin kuin tähänkin asti.

Sitten Maija Anttilan kanssa olen ihan samaa mieltä, hänhän totesi

21.5.2008

ilokseni Sipoon rakentamiseen viitaten, että sinne varataan asemille paikat. Varataan siis paikka Koivusaareen, mutta ei tehdä siitä päätöstä tämän Länsimetro-hankkeen yhteydessä. Haluan Länsimetron etenevän.

Valtuutettu Malinen (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Minulle on jäänyt vähän epäselväksi, miksi lauttasaarelaiset vastustavat tai yleisvastustus, että se on niin tärkeää, että ensin pitäisi päästä vastustamaan kaavaa ja sitten hanketta. Eikö se olisi sama, kun vastustavat kuitenkin, että nyt saa vastustaa ensin hanketta ja sitten kaavaa?

Ja tähän valtuutettu Urhon äskeiseen puheenvuoroon, kyllä minä luulen, että kun se järkevästi katsotaan tämä ruuhkamaksu aikanaan, kun raideliikenne valmistuu ja liityntäpysäköinti niin uskoisin, että se tulee vähentämään myös espoolaisten intoa ajaa Helsingin keskustaan, mutta se täytyy se tuotto sitten saada joukkoliikenteelle.

Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Valtuutettu Urho totesi Koivusaaren olevan kallis sielläpäin asuville. Koivusaaren rakentaminen voi tulla sanan raadollisemmassa mielessä kalliiksi myöskin Helsingin kaupungille. Siellähän on täyttömaata, jonka alla on epämääräinen määrä epämääräistä myrkyä, josta kukaan ei taida tarkkaan tietää, mitä kaikkea löytyy.

Tästä syystä minusta ei voi mitenkään lähteä siitä, että valtuusto metropäätöksen yhteydessä ottaa kannan siihen, että rakennetaanko Koivusaareen ja mitä rakennetaan. Se asia on käsiteltävä asianmukaisessa järjestyksessä erikseen. Toisaalta meillä on muista metropoleista niin kuin Helsinkiä tavataan nykyään suureellisesti kutsua, paljon esimerkkejä myös metroasemista, joiden päälle ja ympärille ei rakenneta suuria asunto- tai toimistomassoja vaan jotka palvelevat jopa virkistysalueita pelkästään.

21.5.2008

Minusta tämä metroasemarakentaminen ja Koivusaaren rakentaminen eivät ole sama asia ja toistan vielä, että itse en ota tässä yhteydessä kantaa Koivusaaren rakentamiseen.

Valtuutettu Ojala (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

On ihan pakko valtuutettu Urholle todeta se, että rinnastus Koivusaaren metroaseman kohtaloon nyt tämän hankesuunnitelman osalta on kyllä aika ontuva, kun puhutaan Sipoosta. Sipoo on tulevaisuuden mahdollisuus ja sen suunnittelu toki täytyy käynnistää, mutta nämä kaksi asiaa ovat aivan eri mitallisia.

Ledamoten Oker-Blom (replik)

Arvoisa puheenjohtaja.

Malisen kommentista tuli mieleen, miksi on sitten meille niin tärkeää päättää nyt tästä hankkeesta ensin ja kaavasta sitten varsinkin, kun meidän omissa säännöissämme ja ohjeissamme on, että pitäisi tehdä toisinpäin. Ja ironista tietenkin on myös, että täällä jopa oikeusministeri on niin tyytyväinen, että pääsee nyt tekemään tällaista päätöstä, joka on itse asiassa vastoin näitä sääntöjä, mitä olemme itse laatineet, mutta sehän taitaa olla nykyään muotia.

Valtuutettu Molander

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Vaikka tämä uusien metrovaunujen hankesuunnitelma on vasta seuraava päätösasia tässä valtuustossa niin teemme itse asiassa Länsimetro-hankesuunnitelman ja niiden lyhyiden asemien päätöksen yhteydessä myöskin itse asiassa päätöksen tästä automaattimetrosta ja tavallaan aika mielenkiintoista, että miksi tätä automaattimetroa ja kuljettajatonta ajoa ei käsitellä samalla kertaa, koska... Okei, siitä tullaan kyllä päättämään myöskin sitten seuraavassa kohdassa.

21.5.2008

Automaatti- ja tämä ilman kuljettajaa kulkevan metron kustannukset, nehan ovat nousseet aika paljon ja nähdäkseni automaattimetrolikenteen hoidon säästöt eivät kata niitä investointikustannuksia, mitkä esityksen mukaan ovat 70:stä 115:aan miljoonaan euroon. Ja suurin kustannushyötyhän kohdistuu tietysti Espoolle tästä automaattimetrosta ja eniten se maksaa Helsingille.

Minua kiinnostaisikin se, että onko selvitetty, mitä kustannuksia tulee näiden vanhojen metrotunneleiden ja metroasemien kustannuksia, kun siirrymme tähän automaattimetroon eli metroon ilman kuljettajaa.

Toinen asia, mikä tietysti huolestuttaa, on se, että vielä tämä turvallisuuskysymys, että saako samassa tunnelissa olla kaksi junaa ilman kuljettajaa.

Ja sitten palaisin vielä ihan lyhyesti tähän Koivusaari-asiaan. Vaikka olen ehdottomasti sitä mieltä, että Koivusaaren asema tulee jättää vain varaukseksi, teen tässä yhteydessä ponsiesityksen:

Hyväksyessään Länsimetron hankesuunnitelman kaupunginvaltuusto edellyttää, että Koivusaaren kaavasuunnittelussa selvitetään myös mahdollisuudet alueen kehittämiseen ilman suuria merentäyttöjä asumisen, veneilyn ja virkistyksen alueena.

Valtuutettu Luukkainen

Arvoisa puheenjohtaja.

Länsimetro nostaa selvästi joukkoliikenteen laatutasoa ja palvelutasoa ja ne molemmathan ovat ratkaisevia tekijöitä sille, kun ihmiset tekevät päätöksiä kulkumuodon valinnasta. Eli tässä nyt on hyvät edellytykset sille, että saadaan nostettua joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta tällä seudulla. Eli seudun asukkaiden kannalta tämä päätös on äärettömän tärkeä.

Ja metrohan on tehokkuudeltaan ylivoimainen kaupunkiliikenteen muoto. Itse asiassa niin hyvä, että valtion pitäisi rahoittaa sitä ihan yhtä suurella rahoitusosuudella kuin se rahoittaa moottoriteitä tai rautateitä ja tässä pallo sitten heitetään kaikille niille valtioneuvoston jäsenille, jotka ovat myös valtuutettuja. Että ei kannata hirveästi kulkea rinta rottingilla siitä, että valtio osallistuu tähän hankkeeseen, kun se valtio

21.5.2008

osallistuu siihen kuitenkin vain huomattavan pienellä osuudella verrattuna siihen, että jos jonnekin rakennetaan moottoritie tai vedetään rautateitä niin silloin ne prosenttiosuudet ovat huomattavasti suurempia.

Kannatan lämpimästi tämän asian hyväksymistä ja pikaista toteuttamista ja jotta loputkin esteet poistuisivat siltä, että espoolaiset siirtyisivät metron käyttäjiksi niin liityntäliikenne on se, johon kannattaa todella jatkossa paneutua ja kiinnittää huomiota. Ja sen lisäksi se, että asemien parkkialueet olisivat tarpeeksi isoja. Kun tiedetään, että Espoo on tällainen amerikkalaistyyppinen autokaupunki niin silloin täytyy tarjota mahdollisuuksia siihen, että sillä autolla myös pääsee metroasemille. Mutta sen lisäksi laajennustarvetta kyllä on kaikilla nykyisilläkin, siis parkkialueiden laajennustarvetta on kaikilla nykyisilläkin metroasemien alueilla niin kuin täällä esimerkiksi Åhman omassa puheenvuorossaan toi esille. Se on kyllä yksi sellainen seikka, mikä varmasti jarruttaa joukkoliikenteen käyttöön siirtymistä, että jos tulee vähänkään sivummasta niin ei sitten saa sitä autoa metroaseman lähelle parkkiin.

Ja lopuksi kannatan lämpimästi valtuutettu Anttilan pontta. Se on äärettömän tärkeää, että Helsingin vanhat metroasemat saadaan, niiden laatutaso saadaan nostetuksi.

Kiitos.

Valtuutettu Lohi

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Olen nyt kuunnellut tätä keskustelua jonkin aikaa tai aika pitkänkin aikaa ja haluaisin mielelläni kommentoida muutamia asioita.

Ensinnäkin esteettömyyttähän me kaikki kannatamme. Valtuutettu Moisio täällä teki ponnen, että kaikki metroasemien sisäänkäynnit tulisi olla esteettämiä. Luulisin, että se nostaa yli miljoonalla eurolla per asema kustannuksia ja olisinkin kysynyt apulaiskaupunginjohtaja Saurilta, että pitääkö nyt tämän päätösehdotuksen summat paikkansa, jos tällainen ponsi hyväksytään, että Helsingin osuus on 144 300 000 euroa?

No sitten minua hieman häiritsee se, että tämän suunnitelman mukaan

21.5.2008

välillä Lauttasaari-Tapiola on parempi palvelutaso ja tiheämpi vuoroväli kuin se ennustettu liikenteen määrä edellyttäisi. Siellä asiakirjoissa sanotaan, että tämä parempi palvelutaso pannaan Espoon maksettavaksi, mutta kuinkahan se onnistuu? Olisin vähän epäileväinen.

No sitten entisenä lauttasaarelaisena minulla on tietysti suuri asiantuntemus puhua Koivusaaresta ja olen sitä mieltä, että siitä tulee aivan erinomainen, merellinen asuntoalue, johon voidaan rakentaa myöskin työpaikkoja. Koivusaarihan on vain osittain luonnonsaarta, sitä on jo joissain aikaisemmissa vaiheissa täytetty. Sen olen oppinut tässä varsinkin kaupunkisuunnittelulautakunnassa, että nykyhelsingiläisethän vastustavat merentäyttöjä. Ennen oli aivan luonnollista, että näitä kaikenlaisia lahdelmia tässä varsinkin kantakaupungin kupeessa täytettiin. Täyttömaalla ovat esimerkiksi Ateneum ja rautatieasema.

No sitten tästä automaattimetrosta. Jo siinä vaiheessa, kun siitä todella on päätetty, lausuin tällaisen huomautuksen, että "On aika ikävää, että me olemme tehneet kalliita nämä pitkät asemat Helsingissä. Ne ovat erittäin kalliita aikanaan olleet ja nyt ne ovat sitten osoittautumassa hukkainvestoinniksi." Mutta näin ilmeisesti kuitenkin sitten joudutaan tekemään.

Sitten jos vähän vielä kevennän tätä puheenvuoroa niin, kun Helsingin Sanomat kertoi, että joukkoliikennelautakuntako sen nyt oli päättänyt, että jokaiselle metroasemalle tulevat laituriovet ja niiden korkeus on 170 senttiä niin olisin kysynyt, että miten minä mahdun kulkemaan tällaisesta ovesta

Kaupunginhallituksen varapuheenjohtaja Lehtipuu

Arvoisa puheenjohtaja, hyvä valtuusto.

Tulin tavoistani poiketen tähän oikeanpuolimmaiseen puhujapönttöön, koska ajattelin, että tällä kertaa valtuuston oikea siipi tarvitsee hieman lisävahvistusta uskollen tähän hankkeeseen. Sosiaalidemokraattien ja Vasemmistoliiton riveissä tottakai tulee sen verran hyvää tukea, että he pärjäävät nyt hieman vähemmällä.

Arvoisa puheenjohtaja.

Aloitin poliittisen urani 15 vuotta sitten Helsingin vihreissä ja silloin

21.5.2008

ensimmäisenä ajatuksena oli, että olisipa hienoa, jos metroa jatkettaisiin länteen kohti silloista opiskelupaikkaani Otaniemeä ja Tapiolaa ja nyt vihdoinkin olemme siinä pisteessä. Hieno ilta.

Ihan alkuun haluaisin vastata valtuutettu Molanderin puheenvuoroon täältä pöntöstä käsin. Ensinnäkin tämä päätös automaattimetrosta tai niin sanotusta automaattimetrosta, sehän näkyy esityslistaltakin, että tehtiin aika tasan kaksi vuotta sitten ja ilmeisesti tulemme saamaan valtuustoon vain tämän suunnitelman tarkistamisen lähiaikoina, koska tosiaan sen kustannusarvio on päässyt nousemaan.

Ja toisaalta valtuutettu Molanderin ponsiesitys Koivusaaren suunnittelusta on suhteellisen lähellä vastaesitystä, kun katsotaan, mitä listalla lukee Koivusaaren suunnitteluperiaatteista. Sinällään on mielestäni kyllä ihan hyvää poliittista kulttuuria, että kerrankin tehdään niin, että valtuusto antaa ikään kuin suunnitteluohjelman tai suunnitteluohjeen, tekee sen periaatepäätöksen tässä tapauksessa Koivusaaren rakentamisesta ja sitten sitä lähdetään toteuttamaan tottakai maankäyttö- ja rakennuslain henkeä ja kieltä noudattaen. Yleensä Helsingin ? hankkeet menevät sillä tavalla, että ne tulevat poliittiseen pöytään vasta, kun ne on valmiiksi mietitty, valmiiksi suunniteltu ja siinä vaiheessa tällaisten isojen periaatepäätösten tekeminen on usein myöhäistä.

Länsimetro on erittäin suuri mahdollisuus Helsingille. Se on siis seudulle erinomaisen tärkeä hanke, mutta myös Helsingille itsessään. Haluaisin huomauttaa tähän kritiikkiin Lauttasaaren ja Tapiolan tiheästä vuorovälistä, että se jos mikä on Helsingin etu, koska se varmistaa sen, että esimerkiksi Tapiolan ja Otaniemen suunnalta on paremmat yhteydet Helsingin keskusta kuin esimerkiksi Matinkylän suuntaan. Jos ajatellaan, että mihin luultavasti ostosliikenne tai vapaa-ajanliikenne tulee suuntautumaan niin tänne sieltä tullaan, koska tänne on paremmat yhteydet. Ja täytyy muistaa, että en minä suinkaan ollut ainoa helsinkiläinen, jolla oli asiaa Otaniemeen, kyllä niitä on muitakin. Edelleen, on erittäin hyvä, että sinne turvataan hyvä palvelutaso heti alusta pitäen.

Myös Koivusaaren rakentaminen on suuri mahdollisuus Helsingille. Siitä on tänään puhuttu paljon ja parhaita puheenvuoroja ovat käyttäneet kyllä valtuutetut Puoskari ja Helistö, jälleen kerran. Ja erityisesti ajatus siitä, että Koivusaarella tehdään jotain erinomaisen spesiaalia, uudenlaista, se on kannatettava ajatus ja samoin se, että kun kaupunkirakenne jatkuu Lauttasaaren yli länteen niin täytyy myös kaupunginomaisen liikenteen jatkua sinnepäin. Tämä ajatus, jonka

21.5.2008

Helistö toi täällä esiin, että Länsiväylästä tehtäisiin katumainen, tämä on erinomaisen kannatettava ajatus.

Arvoisa puheenjohtaja.

Kannatan molempia valtuutettu Helistön ponsiesityksiä.

Valtuutettu Molander (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Kuten valtuutettu Lehtipuu niin minäkin tulen käyttämään hyvin paljon metroa Otaniemeen. Tosi iloinen asia, että sen sinne saamme.

Tämä toivomusponteni sisältää juuri sen, että koska kaavaa ei ole suunniteltu ennen kuin suunnitellaan metroasema niin on vain kohtuullista, että kaavasunnittelussa sitten selvitetään erilaisia mahdollisuuksia alueen kehittämiseen.

Valtuutettu Taipale (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Kun Otto Lehtipuu totesi, että 15 vuotta sitten hän oli Otaniemessä ja riemuitsee niin muistutan, että täällä on kaksi aikanaan, 39 vuotta sitten, kolme henkilöä, kaksi kansandemokraattia ja yksi sosiaalidemokraatti, joista istuu tällä hetkellä kaksi sosiaalidemokraattia ja yksi vasemmistoliittolainen eli valtuutetut Saarnio, Donner ja Taipale olivat silloin tekemässä päätöstä varsinaisesta metrosta. Toivoin, että jotain tapahtuisi, mutta muistettakoon Vietnamin sodan voittaneen kenraali Giapin lause ”pitkällinen kansansota on vietävä voittoa loppuun asti”. Vietnamin sota kesti huomattavasti vähemmän aikaa kuin tämän metron aikaansaanti.

Sanoisin myös yhden asian, että avioliittoon sopii myös Giapin lause.

Valtuutettu Rauhamäki (vastauspuheenvuoro)

21.5.2008

Kiitos puheenjohtaja, hyvä valtuusto.

Kiitetään tässä vaiheessa valtuutettu Lehtipuuta siitä tuesta, kun hän tuli tänne vahvistamaan uskoamme. Pitää tästä eteenpäin varmaan tarkastella, että mille puolelle pöntöistä valtuutettu Lehtipuu asettuu niin tietää, ketä hän yrittää puolelleen saada.

Mutta ehkä vähän tarkemmin vielä niin eiköhän nyt tälläkin puolella salia ole tämän asian puolesta oltu, että metro saadaan länteen jo ennen kuin Vihreää puoluetta edes oli olemassa.

Valtuutettu Bryggare

Arvoisa puheenjohtaja.

Täällä ilmeisimmin on vähän erilainen meininki kuin tuolla Espoossa oli, kun puhuttiin metrosta ja ehkä se todistaa sitä, että Helsingissä nähdään vähän laajemmin joka suuntaan.

Metropäätös tänään, vaikka se ei poista yksityisautoja Länsiväylältä, valitettavasti varmaan valmistumisen jälkeen vähän aikaa on niitä lisää niin pitkällä jännteellä sen suurin merkitys on tietysti alueellinen. Se yhdistää nyt selkeästi kolme suurta, alueellista yksikköä, joiden pitäisi olla jo nyt ilman muuta samaa kaupunkia ja hallinnollista rakennetta, mutta jotka on vielä joillakin perusteiden onnistuttu sopimaan, että ei tässä mitään selvityksiä tarvita, että olemme itsenäisiä kaupunkeja Vantaa, Espoo ja Helsinki ja tietysti Kauniainen.

Mutta tämän ratkaisun kautta syntyy ja väitän, uskallan sanoa, että olen oikeassa, syntyy kehitys, jossa ei tarvitse kansanäänestyksiä siitä, että pitääkö tehdä selvitys siitä, että mikä on tulevan metropolin rakenne. Minun mielestäni tämä on erityisen iso askel kohti sellaista kuntarakennetta, joka on tälle seudulle ainut toimiva ratkaisu ja sen takia tämä on erittäin iso ratkaisu. Raideliikenne tulee yhdistämään tätä aluetta entistä tiiviimmäksi, kilpailukykyisemmäksi ja varmasti viihtyisämmäksi alueeksi asua.

Valtuutettu Urho

Arvoisa puheenjohtaja.

21.5.2008

Haluan kannattaa Sole Molanderin tekemää pontta.

[Puheenjohtajan välihuomautus.]

Valtuutettu Taipale (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Aivan lyhyt kommentti valtuutettu Bryggaren hyvään näkökulmaan on se, että Vantaa oli aivan pieni maalaiskunta, anteeksi Espoo, ja sen teki suureksi kaupungiksi asiallisesti moottoritie eli Jorvaksentien valmistuminen ja se hajotti koko Espoon myös samalla. Ja nyt tämä raideliikenne yhdistää ja luo sinne kaupunkirakenteen. Eli suuri moottoritie kontra joukkoliikenne, tässä nähdään symbolisesti, kummasta Espoo hyötyy enemmän.

Valtuutettu Pajamäki

Arvoisa puheenjohtaja.

Tämän hienon keskustelun päätteeksi pieni huomio. Herätti huolta se, että Maija Anttilan sinänsä varmaan hyvää tarkoittavaa pontta, jossa haluttiin, että Helsingin nykyiset metroasemat peruskorjataan samalla tavalla, siis huom. samalla tavalla korkeatasoisiksi kuin Länsimetron uudessa linjassa. Moni puheenvuoron käyttäjä tuki tätä ja haluan vain muistuttaa, että Helsingin nykyinen metro sellaisenaan kuin se on, erityisesti sen vanhat osat ovat taideteollisesti ja rakennustaidehistoriallisesti ehkä ehjin projekti, mitä Suomessa on koskaan tehty sekä junat että asemat että opasteet että valomerkit että itse asema.

Eli jos peruskorjataan niin peruskorjataan tätä kunnioittaen niin kuin Lontoossa, että eri aikakausilla on eri kerrostumansa. Mutta ei laituriovia tai muita vastaavuuksia, mitä nyt uudessa linjassa on vaan tämän linjan täytyy olla juuri sen näköinen vanhoilta asemiltaan kuin aikaisemminkin. Kysykää vaikka Taideteollisen korkeakoulun vararehtorilta, joka pitää tätä ehkä Suomen merkittävimpanä hankkeena, voitti muuten Euroopan design-palkinnot siihen aikaan.

21.5.2008

136 §

Esityslistan asia nro 8

**ASUKASPUISTO ILOMÄEN UUDISRAKENNUKSEN HANKESUUNNITELMAN
ENIMMÄISHINNAN KOROTTAMINEN**

Valtuutettu Puura

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Kannatan kaupunginhallituksen esitystä asiassa, mutta haluan tuoda joitakin näkökohtia tämän prosessin etenemisestä ja merkityksestä laajasalolaisille esille täällä kaupunginvaltuuston kokouksessa. Olen tehnyt asiasta talousarviolaloitteen, koska tämän Ilomäen leikkipuiston ja päiväkodin suunnittelu- ja kilpailuttamisprosessi on ollut poikkeuksellisen vaikea, hidas ja tempoleva samalla, kun vuosien mittaan kustannukset ovat nousseet.

Niin kuin täältä esittelytekstistä voimme lukea, hankesuunnitelma on hyväksytty kaupunginhallituksessa yli neljä vuotta sitten eikä rakentaminen ole vielä alkanut. Herääkin kysymys, kun tätä hanketta ja prosessia tarkastelee, että mikä mättää Helsingin julkisten tilojen suunnittelussa ja rakentamisessa. Tällaiset prosessit tulevat meille veronmaksajille hyvin kalliiksi ja olisikin järkevää tehdä tästä hankkeesta erillinen arviointi ja oppiraportti. Tästä olisi aika paljon opittavaa.

Toinen asia on se, että mitä tämä vuosien viivästyminen rakentamisessa on käytännössä merkinnyt laajasalolaisille perheille ja lapsille. Laajasalon kaikkein keskeisin, avoin leikkipuisto on ollut suljettuna jo vuosia. Lapset, jotka ovat käyneet iltapäivähoidossa, eivät ole voineet käyttää puistoa. Vanhemmat, jotka ovat hoitaneet lapsiaan kotona eivätkä ole voineet käyttää puistoa vaan joutuneet muille alueille siirtymään. Ja samalla on käynyt niin, että iltapäivätoiminta on siirretty nuorisotaloon, jossa on myös ollut sisäilmaongelmia.

Ja vielä se, että tällä samalla alueella on Laajasalon ala-aste, jossa

21.5.2008

myöskin on hometta löytynyt ja usein on kysymys myös samoista perheistä. Että siinä mielessä ei voi muuta kuin todeta, että surullinen case, mutta tärkeää, että vihdoinkin nämä rahat saadaan ja rakentaminen alkaa.

Kiitos.

Valtuutettu Kantola

Arvoisa puheenjohtaja.

Haluan kiinnittää samaan asiaan huomiota, mistä valtuutettu Puura täällä puhui. Siellä Laajasalossa käydessä ja varsinkin, kun nyt tämän homekouluasian takia opetuslautakuntakin on siellä useamman kerran vierailut niin on ollut todella selvästi nähtävissä se, että sekä sen koulun ongelmat että tätä Ilomäentien hanketta ei olla saatu viereille, vaikka suunnitelmia on ollut vuosien varrella niin on aiheuttanut sen, että ihmiset ovat siellä hyvin pettyneitä kaupunkiin ja on ollut vähän sellainen tunnelma, että mikään ei oikein etene.

Juuri kuten Heli Puura totesi niin samat perheet ovat pyörineet siinä ja ihmetelleet, että miksi kaupungin näin lasten kannalta keskeiset palvelut eivät toteudu ja että miksei aika yksinkertaisiakin asioita näissä ? saada eteenpäin. Tarinat, mitä siellä on kerrottu, ovat olleet aika karmaisevia. Nyt täytyy pitää hyvänä sitä, että tämä hanke lopultakin on menossa eteenpäin, mutta että nyt on myöskin valvottava sitä, että tämä nyt todella sitten toteutuu niin kuin se tässä on esitetty.

138 §

Esityslistan asia nro 10

LAUTTASAAREN KORTTELIN 31139 JA TONTTIEN 31126/2 - 6 SEKÄ 16 - 20 YM.

ALUEIDEN (VATTUNIEMEN PUISTOTIEN ALUE) ASEMAKAAVAN MUUTTAMINEN (NRO

21.5.2008

11635)

Valtuutettu Taipale

Arvoisa puheenjohtaja.

Aivan lyhyt asia. Kannatan tätä, mutta huomautan, että tässä asiassa, kun koskee Lauttasaarta, esittelyn pituus on 28 sivua eli viidesosa koko esityslistasta. Mikäli samantapainen rakentaminen 80 henkilölle tehtäisiin jossain muussa kaupunginosassa, en usko, että näin paljon käytettäisiin paperia siihen. Tämä osoittaa eräällä tavalla, että huomioimme Lauttasaaren erityisen hyvin tässäkin yhteydessä.

139 §

Esityslistan asia nro 11

KUNNALLISALOITE, JOKA KOSKEE LUOPUMISTA KESKUSTATUNNELIN

RAKENTAMISESTA

Ledamoten Björnberg-Enckell

Arvoisa rouva puheenjohtaja, bästa fullmäktige.

Det är med en viss besvikelse man får konstatera att nu är det valår. Ett invånarinitiativ som många helsingforsare har skrivit på, får till och med stridbara socialdemokrater att darra och ändra åsikt i jämför innerstadens boendemiljö livsviktig fråga. Det finns ingen orsak att skynda på byggandet av en centrumtunnel. Det är både ekonomiskt fel tider och det finns ingenting som säger att den här, att det här tunnelbygget skulle vara aktuellt nu när vi har så många andra projekt på gång.

21.5.2008

Men reserveringen för det här byggandet bör finnas kvar för framtida beslut och framtida behov. Det är ansvarslöst att inte beakta de här behoven med tanke på att centrum behöver bebyggas och bebos betydligt tätare än idag.

Ketkä Keskustatunnelia eniten tarvitsevat? Tietenkin stadilaiset. Siis sellaiset kummajaiset, jotka valitsevat tai ovat valinneet keskustan asuinpaikakseen. Riippumatta siitä, että ilmanlaatu katupölyn ja liikenteen takia useasti ylittää raja-arvot ja siedettävyyden rajat muutenkin. Ei se, ettei tunnelia rakenneta, tule hillitsemään sitä läpiajoliikennettä, jonka keskellä keskustassa eletään.

Kaupunkiekologisesti oikeata asumista on nimenomaan keskustan mahdollisimman tiivis uudelleen asuttaminen. Valtuustoseminaarissa kävikin muutama viikko sitten ilmi, että ydinkeskusta on hyvin harvasti asuttua. Miksi näin, kun Kampin uudet asunnot menevät kuin kuumille kiville? Täällä haikaillaan pienistä tuvista ja puutarhoista siellä sun täällä, jopa kaukana Sipoon korvessa, kuitenkin vaikka keskusta-asuminen ei kaikille esimerkiksi lapsiperheille sovi niin se sopisi huomattavasti paremmin, mikäli läpiajoliikenne saataisiin maan alle. Keskustan ja eteläisen Helsingin asukkaat eivät pitkälläkään tähtäyksellä pääse eroon siitä läpiajoliikenteestä, jonka erityisesti Uudenmaankadun, Bulevardin ja Esplanadin liikenneväylät muodostavat, ellei tunnelia tulevaisuudessa voida rakentaa, Sörnäisten rantatien asukkaista nyt puhumattakaan. Hakaniemen ja uuden kalasataman alueen asukkaiden etu olisi, että liikenne saadaan joskus tulevaisuudessa maan alle ja vaikka vielä suodattimen avulla puhdistettua.

Bästa fullmäktige.

Ur demokratis synvinkel är gruppbeslut praxisen som vi just såg ett exempel på här i det här föregående beslutet som togs – svårförståelig. Här är det alldeles ok att bakbinda de folkvaldas händer och i ett beslut med långvariga konsekvenser för framtiden dessutom. Är vi verkligen som en så viljelös skara att man gång på gång snällt fogar sig till gruppbeslut? Är det demokrati? Och vilka möjligheter har egentligen en ledamot i en stor grupp att på riktigt få sin röst hörd då när gruppen är av annan åsikt?

Nå, på hundraårsfesten i Tehtaankadun ala-aste igår berättade jag för mina kolleger i utbildningsnämnden att invånarna i södra Helsingfors förutom i SFP är ganska svagt representerade i fullmäktige. Och att det

21.5.2008

går bra för ledamöter från annat håll att göra valarbete där.

Näin kunnallisvaalien alla RKP:n kannattaisikin perustaa suomenkielinen paikallisyhdistys ajamaan stadilaisten etua, kun sitä niin harvasti muissa puolueissa ajetaan. Ja tässä ajattelen nimenomaan tätä Keskustatunnelin asiaa, joka keskustan ja Etelä-Helsingin asukkaiden asumisviihtyvyyden parantamiseksi on tärkeä asia.

Kiitos.

Valtuutettu Hakanen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät kuulijat.

Tästä päätösehdotuksesta on meidän syytä onnitella ennen muuta Kenkää Keskustatunnelille -kansalaisliikettä. Se on osoittanut muutenkin muissakin asioissa esimerkillään sen, että asukkaat voivat vaikuttaa kunnalliseen päätöksentekoon, vaikka tämä välillä tuntuukin niin vaikealta. Toivonkin, että tätä kuntalain tarjoamaa mahdollisuutta aloitteisiin käytetään jatkossa entistä laajemmin.

Tämän päätösesityksen perustelut kuvaavat sitä, miten ristiriitainen valmistelu on ollut. Perusteluissa vähätellään vaikutuksia, joita tunnelin toteuttamisella olisi autoilun ja hiilidioksidipäästöjen lisääntymiseen. Toisaalta perusteluissa torjutaan kansalaisliikkeen esittämät vaihtoehtoiset investoinnit joukkoliikenteeseen, joilla voitaisiin vähentää keskustan autoliikennettä ja päästöjä. Lisäksi perusteluissa henkii muualla maailmassa jo moneen kertaan vääräksi todistettu kuvitelma siitä, että keskustan elinvoimaisuus riippuu yksityisautoilun suosimisesta tai että ruuhkat vähenevät rakentamalla lisää ajoväyliä.

Onneksi kaupunginhallitus on omassa päätösehdotuksessaan nojannut toisenlaisiin perusteluihin eli todennut selvästi sen, että Keskustatunnelin suunnittelusta luovutaan sekä ilmastopoliittisten että taloudellisten perusteluiden nojalla. Asukkaiden aloiteoikeutta kohtaan olisi tosin osoittanut mielestäni suurempaa arvostusta se, että päätösesityksessä olisi otettu selvemmin ja myönteisemmin kantaa myös itse aloitteeseen suoraan eikä vain näiden kaupunginhallituksen perustelujen kautta kiertäen.

Vastatuuleen joutunutta Keskustatunnelia on yritetty ajaa läpi

21.5.2008

puhumalla siitä, että asemakaava ei tarkoita vielä rakentamispäätöstä. Tosiasia on kuitenkin se, että kaavan valmistelussa pitää tietenkin ottaa kantaa erilaisiin vaihtoehtoihin. Asemakaavaan tehtävää tilavarausta tunnelille ei tarvita, jos valitaan joukkoliikenteeseen nojaava keskustan kehittämisen linja. Tilavarauksen tekeminen olisi vain omiaan vaikeuttamaan keskustan toimintojen ja kiinteistöjen muuta kehittämistä.

Keskustatunnelin rakentaminen olisi tullut tolkkottoman kalliiksi. Tunnelin suunnittelusta luopuminen antaa nyt mahdollisuuden arvioida uudelleen myös tuleville vuosille tehtyjä liikenteen investointiohjelmiä. Nykyisissä investointiohjelmissä on varauduttu Keskustatunneliin. Nämä varaukset voidaan nyt siirtää joukkoliikenteen kehittämiseen ja myös kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen.

Kannattaa muistaa, että nykyisissä investointiohjelmissä on henkilöautoliikennettä palveleviin hankkeisiin varattu vuosille 2007–2012 yhteensä yli 900 miljoonaa euroa. Sen sijaan joukkoliikenteeseen, kävelykeskustan ja kevyen liikenteen hankkeisiin on tuossa ohjelmassa varattu yhteensä vain 365 miljoonaa. Kysymys on siis aika suuresta mahdollisuudesta panostaa tulevina vuosina lisää joukkoliikenteeseen.

Siksi ehdotankin, että valtuusto hyväksyy seuraavan pöytäkirjan:

Valtuusto kehottaa kaupunginhallitusta valmistelemaan seuraavan taloussuunnitelman yhteyteen esityksen siitä, miten liikenteen investointiohjelman painopistettä siirretään joukkoliikenteen edistämiseen.

Kiitos.

Valtuutettu Soininvaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Tämä keskustan kehäväylä on erilaisilla nimillä kummitellut Helsingin kaupunkisuunnittelussa ainakin 40 vuotta. Kannatan ehdottomasti tätä päätöksentekoa, mutta näin hautajaispuheessa ei tietenkään voi vainajasta puhua pelkästään pahaa ja sen takia ajattelin vähän analysoida tätä kysymystä.

On nimittäin tietysti sillä tavalla, että jos autoliikennettä on kaupungin

21.5.2008

keskustassa pakko olla niin tietysti se mieluummin olisi sitten maan alla kuin maan päällä ja se täytyy tästä vainajasta sanoa, että tämä tarkoitus tässä on tietysti ollut hyvä ja uskon, että moni niistä liikennesuunnittelijoista, jotka ovat tätä ajaneet, ovat olleet aivan vilpittömällä mielellä. Tähän tunneliin liittyy kuitenkin kaksi ongelmaa, joista molemmat yksinään riittävät kaatamaan sen.

Toinen on hinta. Hinta ei itse asiassa ole kohtuuton, mutta sillä on väärät maksajat. Nyt jos kuvitellaan, että jokainen helsinkiläinen panee kuukauden palkkansa tähän niin on aivan selvää, että mikään kansanäänestys ei kestäisi sitä, että maksatko kuukauden palkan, että keskustan kiinteistöt voivat paremmin. Ja jos tämä hanke toteutettaisiin, se pitäisi olla siten, että siitä hyötyjät eli lähinnä keskustan kiinteistöt maksaisivat sen. Tällaisia ajatuksia oli olemassa noin 12 vuotta sitten, mutta on valitettavaa, että apulaiskaupunginjohtaja Korpinen aikanaan ei sitten ryhtynyt neuvottelemaan tältä pohjalta tätä asiaa. Minusta on aivan selvää, että tällaista laskua, mikä tähän sisältyy, ei voi helsinkiläisille veronmaksajille laittaa ja kaikille niille, jotka sanovat, että voimmehan me myydä tontteja ja rahoittaa se sillä niin se on ihan samaa helsinkiläisten veronmaksajien rahankäyttöä, koska voisihan niitä tontteja myydä ja jakaa sen rahan kaupunkilaisille vaikka veronalennuksena.

Toinen seikka liittyy siihen, että tämä hanke olisi hyvä ellei se sattumalta toisi lisää liikennettä. Se, että me ikään kuin soveliaampia väyliä teemme autoilijoille, ei poista sitä liikennettä maan päällä, jos me emme päätä sitä samanaikaisesti poistaa. Ja viimeistään Kauppakamari murhasi tämän koko hankkeen ilmoittamalla, että neliometriäkään ei autoilta voi maan päältä jalankulkijoille samassa yhteydessä siirtää vaan pikemminkin pitää vallata lisää tilaa autoille. Tällaisilla ehdoilla tällainen hanke on täysin järjetön.

Tietysti voisi ajatella, että joskus tulevaisuudessa molemmat ehdot poistuisivat. Löytyisi sopu hankkeen rahoituksesta ja löytyisi keinot säädellä autoliikenteen määrää esimerkiksi tietulleilla tai muilla sellaisilla, jolloin sitten lisää teitä ei toisi lisää liikennettä vaan poistaisi liikenteen haittoja. Mutta sellaisessa tilanteessa me emme nyt ollenkaan ole ja sen takia tämä vainaja kannattaa haudata, koska liikennesuunnittelijat eivät näköjään osaa suunnitella liikennettä ilman tätä hanketta ollenkaan. Ei ikään kuin suostuta etsimään niitä keinoja, joilla saataisiin liikenteen haittoja vähennetyksi sellaisessa maailmassa, jossa tunnelia ei ole vaan liikennesuunnittelijoiden ajatuksissa aina se tunneli on mukana. Sen takia se on poistettava kaavoista.

21.5.2008

Samalla olen sitä mieltä, että sellaista lopullista päätöstä, että seuraavat sukupolvet eivät saa mitään tällaista koskaan ajatellakaan, sellaista ei pitäisi tehdä ja sen takia joku varaus. En tiedä, meillä ei ole oikein sellaista tapaa tehdä varausta, koska jos me laitamme sen yleiskaavaan nimenomaan tunnelina, liikennetunnelina niin samat liikennesuunnittelijat alkavat taas suunnitella maailmaa sillä tavalla, että tunneli tulee. Mutta sen sijaan joku sellainen suojeluvaraus tälle, että tähän yhteyteen ei saa koskea niin sitä olisin kannattamassa, jos joku vain rakennuslaista keksii sellaisen tavan, jolla sen voi tehdä.

Kiitos.

Valtuutettu Ojala (vastauspuheenvuoro)

Kiitoksia puheenjohtaja.

Valtuutettu Osmo Soininvaara on hyvin optimistinen, kun hän puhuu, että nyt tässä Keskustatunnelin kohdalla on kyse vainajasta ja voimme puhua jo hautajaispuhettakin. En tiedä, mielelläni olisin yhtä optimistinen, mutta en oikein tohdi, koska haluan muistuttaa Osmo Soininvaaralle sitä, että yleiskaavassa meillä on edelleen, siis lainvoimaisessa voimassaolevassa yleiskaavassa edelleen Keskustatunnelille olemassa varaus.

Ja tietysti toivon, ettei näin tule käymään, mutta pelkään vähän ja olen vähän huolissani siitä, että meillä vuoden kuluttua tässä salissa istuu aivan, taikka en tiedä istuuko aivan toisenlainen valtuusto, mutta ainakin uusi valtuusto istuu. Ja en nyt rupea kenenkään motiiveja epäilemään, mutta toivon kyllä, että tämä, että se nyt ilmastonmuutoksen perusteella ja myöskin näiden kustannusvaikutusten osalta pistetään ainakin hautaan tai jäihin, sanoisin vielä, pakastetaan ruumis, jos tällaista ilmaisua voi käyttää. Mutta kyllä niitä on ennenkin yritetty pakasteita herättää eloon.

Valtuutettu Anttila (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Ihan tällainen puheeseen liittyvä käsite niin mieluummin kyllä varaisin

21.5.2008

nämä ruumiit ja vainajat kyllä ihmisten asioita käsiteltävään asiayhteyteen. Jonkinlaista kunnioitusta kuitenkin tunnen sekä vainajaa että ruumista kohtaan, että siinä mielessä en käyttäisi tätä, mutta kukin valitsee oman terminologiansa.

Sen sijaan toteaisin Soininvaaralle, kun hän peräänkuuluttaa, että jos joku sellainen suojavaraus voitaisiin tehdä niin sitä kyllä kannattaisin. No sitähan on nimenomaan kaupunkisuunnittelulautakunta tekemässä kaupunginhallituksen päätöksen perusteella eli asemakaavahan on sellainen, joka varaa sen tilan ja kaikki muu on valtuuston päätettävissä. Siinä mielessä kyllä nämä, tässä asiassa jos missään niin kannattaisi kyllä pitää käsitteet kunnossa ja erillään.

Sitten rahoituksestahaan täällä ei ole koskaan edes kunnollista selvitystä tehty, että silloin, kun Keskustatunnelia noin 40 vuotta, mitä on käsitelty, niin siinä ovat olleet aina keskustan kiinteistöt mukana. Siinä on, Soininvaara muistaa oikein, Pekka Korpisen rooli ja tällä hetkellä kaupunkisuunnittelulautakuntahan hyväksyi yksimielisesti sen kehotuksen, että kaupunginhallitus olisi tehnyt selvitykset erilaisista rahoitusmallien vaihtoehtoista. Kukaan ei ole koskaan, ainakaan minä en ole koskaan ehdottanut, että kaupunkilaiset maksaisivat tämän Keskustatunnelin. Tämäntyyppiset autotunnelit Euroopassa on rahoitettu monilla tavoin, yksityisrahoituksella, tunnelin käyttömaksuilla ja niin edelleen ja ne ovat toimineet oikein hyvin.

Valtuutettu Malinen (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Kaupunginhallitus otti tähän enemmistöllä kannan tähän ? valmisteluun. Katsotaan miten tässä nyt käy niin varmaan kaupunginhallitus sitten etenee sen mukaan.

Kaupunginhallituksen varapuheenjohtaja Lehtipuu

Arvoisa puheenjohtaja, hyvä valtuusto.

Nimenomaisesta valtuutettu Rauhamäen toivomuksesta tulin tälle puolelle pitämään puheenvuoroani.

21.5.2008

Kaupunginhallitus todellakin äänesti tästä esityksestä ja ajattelin lyhyesti kertoa, miksi kaupunginhallituksen enemmistö halusi muuttaa tätä päätösesitystä. Asian ydin on siinä, että asemakaavaluonnoksen mukaista autotunnelia emme halua Helsinkiin. Emme tällä hinnalla emmekä niillä suunnitelmilla, jotka ovat nyt viittä vaille valmiit.

Autoilun huonot puolet tulivat hyvin tiivistettyä tuossa valtuutettu Soininvaaran puheenvuorossa. Se tulisi lisäämään henkilöautoja keskustassa ja mitä tulee kysymykseen siitä, että asemakaava tarvittaisiin sen tilan varmistamiseksi ja tulevaisuuden vaihtoehtojen turvaamiseksi niin sehän on liioittelua, kyllä tämä yleiskaavan varaus, joka on olemassa, riittää siihen aivan hyvin. Kun yleiskaavaa emme nyt ole avaamassa, emme tältä kohdilta emmekä muutenkaan vaan sitten seuraavalla yleiskaavakierroksella, joka mitä ilmeisemmin tehdään koko pääkaupunkiseutua koskevana, siinä sitten harkitaan uudestaan, tarvitaanko tällainen liikennevaraus tai tunnelivaraus tai ylipäänsä tilavaraus tuolla kohtaa vai ei.

Nyt käsittelemme sitä, että haluammeko viimeistellä nämä keskeneräiset suunnitelmat ja haluammeko jatkaa hanketta siihen suuntaan, että tunneli toteutuisi. Minun vastaukseni on, että emme halua ja sen takia kaupunginhallitus hieman ehkä byrokraattisen koukeroisesti, mutta kuitenkin aika selkeästi ilmoittaa, että mikäli valtuusto ei tänään vastusta niin maanantaina tulemme keskeyttämään tämän asemakaavan valmistelun.

Tunnelia on perusteltu keskustan saavutettavuudella, mutta mitä saavutettavuutta se on, että helpotetaan keskustan ohi ajamista? Meillä on nyt jo varsin suuri määrä pysäköintilaitoksia ja hyvät yhteydet niihin. Tämä tunneli ei toisi siihen mitään lisää. Toinen peruste on ollut se, että kävelykeskustan toteuttaminen vaatisi tätä tunnelia. Sekin on mielestäni täysin väärä argumentti. Kävelykeskustaa voitaisiin hyvin nopeasti laajentaa useammallakin kadulla, jos vain poliittista tahtoa olisi.

Kävelykeskustan ehtona on kaksi asiaa. Tarvitaan hieman vähemmän autoja kantakaupunkiin, ei siis lisää vaan nimenomaan vähemmän ja tarvitaan tehokas, hyvä pysäköinnin valvonta ja tähänhän valtuusto on monessa keskustelussa puuttunut, että nekin vähä kävelykadut, joita meillä tällä hetkellä on, eivät oikein toimi. Tätä keskustan ympäristöä nimenomaan kävelijöitten ja pyöräilijöitten kannalta pitäisi kehittää. Vain sillä tavalla keskustan elinvoimaisuus turvataan.

Kolmas argumentti, joka on keskustassa usein toistunut on se, että kun

21.5.2008

kerran on suunnittelemaan ryhdytty niin tottakai se pitää viedä päätökseen asti. No, jos joku aloittaa hölmöilyn niin pitääkö sitä hölmöilyä jatkaa sitten niin pitkään kuin mahdollista? Hieman pelottaa, että jos koko Kokoomus-puolueen asenne on tämänkaltainen niin hieman pelottaa se tosiasia, että puolustusministeri on Kokoomuksesta. Jos kerran sotaan varaudutaan jatkuvasti niin kai sellainen sota pitäisi joskus päästä käymäänkin, eikö vain?

Mutta todellakin, parempi keskeyttää suunnittelu tässä vaiheessa, kun sitä ei saatu aikaisemmin keskeytettyä. Haluan muistuttaa, että kun kaupunginhallitus antoi esityslistatekstissä mainitun kehotuksen tämän asemakaavan laatimisesta maaliskuussa 2006 niin silloin jo siitä äänestettiin. Silloin tunnelin vastustajat jäivät vielä vähemmistöön, mutta kuten valtiomiehet kirjoittavat niin järki voittaa. Ja nyt järki voittaa tänä iltana tässä salissa, jos tämä kaupunginhallituksen enemmistön kanta jää voimaan.

Valtuutettu Vikstedt

Kiitos arvoisa puheenjohtaja.

Minä kiitän kuntalaisaloitteen tekijöitä, se on oikein hyvä, jos tänä iltana saadaan lopetettua Keskustatunnelin suunnittelu. Se on tullut maksamaan todella paljon ja aivan kuten Soininvaara sanoi niin se on vienyt työvuosia ja niistä on maksettu konsulteille ja omille palkollisille tosi pitkän aikaa ja paljon, tästä suunnittelusta.

Keskustan läpiajoliikennettä pitää vähentää kaikilla muilla keinoilla, paitsi ei tunnelilla eli tekemällä lisää tilaa yksityisautoilulle. Keskustatunnelin toteuttaminen sinänsä olisi jo lisännyt liikennettä niin kuin on tullut ilmi ja se olisi ollut paitsi kallis niin se olisi ollut myös äärimmäisen vaikea tehtävä ja erityisen vaikea rautatieaseman alapuolella, ratapihan alapuolella.

Se olisi vienyt tilaa rautatien ja metron kehittämiseltä, se ei olisi tuonut merkittävästi lisää tilaa jalankulkukeskustalle. Ilmansaasteiden kerääminen tunnelin ilmanvaihtoaukkojen kohdalla ei ole olemassa vielä tekniikkaa eikä tämän hankkeen takia toivottavasti tarvitse kehitelläkään. Tunnelin työaikaisien maansiirtojen takia olisi ollut pakko joko puhkaista Kruunuvuoren kallio tai sijoittaa tunnelin suu Varsanpuistoon tai Kaisaniemen puiston vaiheille. Näitä syitä, miksi tämä suunnittelu pitää lopettaa, on runsaasti ja tässä niitä vain

21.5.2008

muutamia.

Kiitos.

Ledamoten Johansson

Puheenjohtaja.

Ei vältty kyllä tunteella, että tänään on vähän häränpyllyjen ilta. Jos suhteuttaa tätä keskustelua Koivusaarta koskevaan keskusteluun niin siellä oli vähän niin, että annettiin ymmärtää, ettei tehty faktisesti päätöstä maankäytöstä, vaikka tehtiin. Täällä taas annetaan ymmärtää, että tehdään lopullinen päätös. On puhuttu vainajista ja niin poispäin. Vaikka kuten kuulimme valtuutettu Ojalan puheenvuorosta niin näinhän ei faktisesti tietenkään voi olla. Tämä tekee sen nyt vähän ongelmalliseksi, jos haluaa ajatella loogisesti ja toimia rehellisesti, että vaikka kuinka tekisi niin huomenna lehdessä lukee, ketkä olivat tunnelia vastaan ja ketkä olivat sen puolesta.

Jos tänään faktisesti tehtäisiin hankepäätös tai päätös rahoituksesta niin äänestäisin sitä vastaan, mutta en pidä sitä rehellisenä, että ikään kuin annetaan ymmärtää, että tämä on lopullinen päätös. Tämä on todella vaikea asetelma ja näin vaikeassa, isossa asiassa ei saisi kyllä äänestää keltaista, mutta koen, että se on melkein ainut mahdollisuus tässä.

Valtuutettu Rautava

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Tämäkin keskustelu nyt jo osoittaa sen, että tässä sotketaan näitä asioita. Ensinnäkin kansalaisaloitehan toteaa, että kaupunginvaltuusto päättää luopua Keskustatunnelin rakentamisesta. Nyt kuitenkin se, mitä kaupunginhallitus esimerkiksi on antanut ohjeita kaupunkisuunnittelulautakunnalle niin kyse on nimenomaan Keskustatunnelin asemakaavan valmistelusta. Ne ovat kaksi aivan eri asiaa.

Valtuutettu Soininvaaralle voi todeta, että on todellakin vaikea haudata hankevainaja, kun ei sitä hankettakaan ole olemassa eikä käsittääkseni

21.5.2008

sitä tällä hetkellä kukaan ole myöskään ajamassa. Sen sijaan kyse on juuri siitä, mihin Soininvaarakin viittasi, että jos jotkut tulevat päättäjäsukupolvet haluavat sen rakentaa niin se mahdollisuus pitää säilyttää. Se oli mukava kuulla myös vihreitten suusta, saman asianhan on aikoinaan myös Lehtipuu todennut Helsingin Sanomissa, mutta sitten tietysti pitää pohtia, miten se tehdään.

Tähän koko asiaan on monta sellaista lähestymiskulmaa, mitä voidaan tarkastella. Tietysti yksi sellainen herkullinen lähestymiskulma on poliittinen näkökulma, ketkä ovat tämän Kenkää Keskustatunnelille - liikkeen takana, että ihan keskeisenä henkilönä siellä näyttää ainakin nettisivujen perusteella olevan muun muassa SKP:n Maunulan osaston puheenjohtaja. Ja samoin sitten erilaisia järjestöjä, kuten Maan ystävät, jotka me tunnemme monista muistakin paikoista.

Sitten, jos otetaan näkökulmaksi liikenteelliset perusteet niin ei ole totta, Otto Lehtipuu, kuten väititte, että tämä helpottaa keskustan läpi ajamista. Kysehän on siitä, että tämä parantaa ennen kaikkea pääsyä keskustan pysäköintilaitoksiin ja tämä mahdollisuus on nimenomaan sillä pintatunnelivaihtoehdolla, syvätunnelissa tätä mahdollisuutta ei ole. Ja pintavaihtoehtohan on juuri nyt suunniteltu. On jopa tutkittu, että vain hyvin pieni osa siitä ajoneuvomäärästä menisi läpi lännestä itään vaan suurin osa nimenomaan näistä ajoneuvoista menisi näihin pysäköintilaitoksiin.

Samoin me emme vielä tällä hetkellä tiedä, kun Jätkäsaarta ei ole rakennettu, ei myöskään Kalasataman aluetta, minkälaisia liikennemääriä se tuo tulevaisuudessa. Tällä hetkellä, jos ajatellaan pohjoiseen menoa Ruoholahden Jätkäsaaren alueelta niin siellä on yksi väylä Mechelininkadun kautta. Voi olla ja on hyvin todennäköistäkin, että siinä vaiheessa, kun sinne tulee lisää liikennettä, siellä tarvitaan lisää väyliä ulos.

Keskustatunneli vähentää yhdessä kävelykeskustan toimenpiteiden kanssa ydinkeskustan katujen poikittaisliikennettä ennen kaikkea Kaivokadulla ja Espalla. Keskusta-alueen liikenneturvallisuus paranee, keskustan jalankulkuliikenne paranee, keskustan alueen joukkoliikenne, raitio- ja bussiliikenne nopeutuu eli Keskustatunneli on myös joukkoliikennehanke mitä suurimmassa määrin, sitten kun se joskus hankkeeksi tulee. Tällä hetkellä se ei sitä ole. Ja samoin tuolla Helsinginkadun reitin osalla on samankaltaisia vaikutuksia. Samoin Töölönlahden, jota me olemme nyt kehittämässä vetovoimaiseksi alueeksi tässä kaupungissa niin sen saavuttavuus paranee merkittäväksi, jos Keskustatunneli joskus toteutuu.

21.5.2008

Sitten me voimme ottaa ympäristöpoliittiset perusteet. Eli kun kaupunginhallituksen enemmistön päätöksessä lukee, että ilmastopoliittisista syistä tämä on fiksu ratkaisu niin voisi sanoa, siis kun sitä ei toteuteta niin se on fiksu ratkaisu, se oikeastaan on päinvastoin. Koska kun saadaan autoja tuonne maan alle, sieltä pakokaasut pystytään ohjaamaan kävelijöiden ja asukkaiden yläpuolelle, samoin liikenne sujuvoituu niin ilman muuta se vaikuttaa myös ilmastoon. On myös totta tai kaikki asiantuntija-arviot todistavat, että noin 10 vuoden kuluttua ajamme huomattavasti päästöttömillä autoilla, samantyyppisillä kuin nykyään joku Toyota Prius on ja tämäntyyppiset. Sähköautot ovat tulossa ihan varmasti tänne. Silloin katupölyn merkitys tietysti on se iso merkitys. Jos me saamme katupölyn pois täältä maan päältä niin se ilman muuta parantaa ihmisten elämisen laatua. Ja tätä kautta koko ydinkeskustan viihtyvyys paranee.

Sitten taloudelliset perusteet. Helsingin keskusta kilpailee Kehien varrella olevien liikkeiden, kauppakeskusten kanssa ja näin ollen Keskustatunneli on myös elinkeinoelämän näkemysten mukaan sellainen, joka varmasti parantaa kilpailukykyä Helsingin keskustan alueella. Rahoitustahan ei ole. Soininvaara otti esille, että jokainen helsinkiläinen laittaisi kuukauden palkkansa tähän, mutta koska ei ole mitään hanketta olemassa eikä lähiaikoina tulossa niin silloin myöskään ei tätä rahoitusmallia ole käsitelty. Siihen on muitakin malleja kuin kaupungin oma malli. Me voisimme, kun Keskustatunneli tuo myös ihmisiä tänne kulttuurin piiriin niin nimetä Keskustatunneli myös Kulttuuritunneliksi.

Ja sitten suunnittelupoliittisista perusteista vielä lopuksi tähän niin tämä tunnelin tilavarauksen säilyttäminen on jo otettu huomioon aikaisemmin toteutetuissa asemakaavoissa. Esimerkiksi HKR:n Kampin varikossa, Eduskunnan lisärakennuksessa ja yliopiston uudisrakentamisessa Siltavuoren rannassa.

Ja ihan lopuksi tähän vielä, arvoisa puheenjohtaja, emme siis ole ottamassa kantaa tässä vaiheessa Keskustatunneli-hankeeseen vaan olemme ottamassa ainoastaan tähän aluevaraukseen ja se on tärkeä Helsingin elinvoimaisuuden kannalta.

Valtuutettu Hellström (vastauspuheenvuoro)

?

21.5.2008

Valtuutettu Saarnio (vastauspuheenvuoro)

Puheenjohtaja.

Viitaten valtuutettu Rautavan puheenvuoroon hänen puhuessaan Kulttuuritunnelista ja keskustan liike-elämän kannalta tärkeästä ratkaisusta niin haluaisin kyllä huomauttaa, että käytännön kokeneena idässä asujana ja paljon lännessä vierailemaan joutuneena toteaisin, että tunneli merkitsisi niin sanottua nollakehää, todellista nollakehää eli kilpailijaa Kehä 1:lle, joka aamuisin on ruuhkainen. Tässä mielessä se olisi liikenteellisesti myös erittäin huono ratkaisu eikä todellakaan palvelisi keskustan elävöittämistä niin kuin äskeinen metropäätös muun muassa tekee.

Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro)

Valtuutettu Rautava kertoi täällä kovinkin vakavaan sävyyn siitä, että joka SKP:n Maunulan Pakilan osaston puheenjohtaja on taustahahmoja tässä kansalaisaloitteessa. Haluaisin valtuutettu Rautavalle todeta, että ei hän ole mikään taustahahmo. Hän on eräs niistä sadoista aktiivisista ihmisistä, jotka ovat keränneet tätä kansalaisaloitetta ja osallistuneet tällä tavalla Helsingin kehittämiseen. Pidän aika erikoisena sitä, että tällaisella perustelulla yritetään jotenkin mitätöidä helsinkiläisten laajaa mielipidettä ja sitä kansalaisaloiteoikeutta, jota tässä käytetään.

Valtuutettu Rautavalle olisi tehnyt hyvää perehtyä vähän sen kansalaisliikkeen argumentteihin, ettei olisi täällä toistanut niitä perusteluja, jotka ovat erittäin seikkaperäisesti Kenkää Keskustatunnelille -kansalaisliikkeen toimesta moneen, moneen kertaan osoitettu perättömiksi tai vähintäänkin yksipuolisiksi.

Kaupunginhallituksen varapuheenjohtaja Lehtipuu (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Minulle jäi tuosta Rautavan puheenvuorosta vain yksi ainoa kysymys.

21.5.2008

Miten Rautava toteuttaa kaikki nämä puheenvuorossaan mainitsemansa mainiot asiat hankkeella, jota hänen mukaansa ei ole edes olemassa?

Kyllä tässä täytyy varmaan katsoa vaihtoehtoja ja ne vaihtoehdot ja niiden suunnittelu saadaan käyntiin nimenomaan sillä, että nyt annetaan selkeä kehotus kaupunkisuunnitteluvirastolle hakea sellaisia vaihtoehtoja keskustan elävöittämiselle, kävelykeskustan laajentamiselle ja joukkoliikenteen edistämiseksi, joita poliittinen enemmistö haluaa. Sinänsä tämä on oikein miellyttäväkin keskustelu, koska tämä jälleen kerran alleviivaa sitä, että on olemassa aitoja arvovalintoja ja aitoja syitä, minkä takia toimimme kukin eri puolueessa ja eri valtuustoryhmässä ja jokainen hakee omaa arvovalintaansa tukevaa joukkoa ympärilleen.

Valtuutettu Kalima

Ärade ordförande.

Först jag skulle konstatera till fullmäktige Björnberg-Enckell att SDP-gruppen har inte gjort några bindande beslut som skulle binda fullmäktige Anttila i några andra, att det, man måste veta när man talar sådana saker som du har talat här.

Och sen, sosiaalidemokraattinen ryhmä on pohtinut tätä asiaa monipuolisesti, meidän ryhmässämme on käyty laaja keskustelu, meillä on asiantuntijoita tässä asiassa, kuten listalta näkyy. Ja kuten totesin äsken niin meillä ei ole sellaista sitovaa ryhmäpäätöstä, joka estäisi valtuutettu Anttilaa tai jotain muuta meidän ryhmämme valtuutettua äänestämään vakaumuksensa mukaan. Heillä on siihen tietenkin täysi oikeus eli valtuutettu Björnberg-Enckell on ymmärtänyt aika lailla väärin meidän ryhmämme lähtökohdat.

Tämän vuoden alussa kaupunginjohtaja Pajunen esitti julkisuudessa, että Helsingin keskustaan pitää saada lisää henkilöautoja ja yleensä autoja, jotta liike-elämän edellytykset paranisivat. Tämä oli se ponnin, joka sai sosiaalidemokraatit ottamaan kantaa tähän kysymykseen. Me jouduimme pohtimaan sitä onko tämä linja se, mitä me haluamme. Ja tässä vaiheessa tuli sitten esiin myöskin se, että espoolaisilla on suuri intressi tähän tunneliin. Me huomasimme ja havaitsimme, että espoolaiset, jotka yhden miehen voimin, yhden keski-ikäisen miehen voimin tulevat yksityisautolla Helsingin keskustaan, tulisivat käyttämään

21.5.2008

sitten tätä tunnelia, joka enemmän tai vähemmän, kyllä siinä on valtuutettu Soininvaara aivan oikeassa, tulisi Helsingin veronmaksajien maksettavaksi. Ei näitä rahoja mistään muualta löydy.

Kysymys on summasta, joka voi olla enemmänkin kuin 700 miljoonaa euroa, enemmänkin. Ja se on niin valtava summa, että meillä ei yksinkertaisesti ole siihen varaa. Vielä korostaen sitäkin, että maarakentaminen Suomessa on niin vähän kilpailtu ala, meillä ei ole kuin yksi kaksi kolme suurta yritystä, joilla on tilauskirjat täynnä vuosiksi, että on luultavaa, että tämäkään rahamäärä ei olisi riittävä. Me olemme tehneet ihan selkeän valinnan, joka on investoinnit raidejoukkoliikenteeseen ja me haluamme tällöin korostaa paitsi sitä, että tällaisia tunneleita ei tarvita, myöskin sitä, että raidejoukkoliikenteen asemille pitää järjestää liityntäpysäköintiä, joka on järkevää ja silloin ei tarvitse autolla ajaa keskustaan.

Meiltä on ratkaisematta se kysymys, kuka maksaa liityntäpysäköinnin kustannukset. Se on huono asia, me emme ole kyenneet sitä ratkaisemaan ja se heijastuu meidän päätöksentekoomme koko ajan. Se aiheuttaa ongelmia ja meidän tulisi mitä pikemmin ratkaista. Me olemme nähneet, että ei ole oikein, että HKL joutuu maksamaan nämä kustannukset, koska ne heijastuvat lipun hintoihin. Ja tämä on eräs sellainen seikka, joka meillä on edessämme.

Pitää muistaa myöskin se, että meillä on tekeillä koko ajan kaavatyötä, jota täytyy suunnata. Ja se ratkaisu, jonka me nyt täällä teemme, on se, että valtuusto faktisesti päättää keskeyttää Keskustatunnelia koskevan asemakaavavalmistelun. Siitä on kysymys ja sen me haluamme tehdä. Minä uskon, että tämä on oikea päätös. Itse, jos jatkossa vielä voin ottaa kantaa tähän, haluaisin tehdä muitakin päätöksiä, jotka varmistavat sen, että tätä tunnelia ei koskaan rakenneta.

Valtuutettu Rautava (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Kokoomuksen kanta tai Helsingin Kokoomuksen valtuustoryhmän kanta on sama, mikä on kaupunginhallituksen vähemmistön kanta eli meidän mielestämme tämä mahdollisuus pitää säilyttää myös tulevaisuudessa. Sitä ei saa sulkea pois nyt tässä tilanteessa tämän päivän tiedoilla, koska varmasti tämä maailma muuttuu myös

21.5.2008

seuraavien vuosien aikana.

Samoin täällä on tullut esille, että tämä suunnittelu pitää keskeyttää, sillä saadaan merkittäviä taloudellisia säästöjä ja tehdään turhaa työtä, jos sitä jatketaan. Asia on kuitenkin niin, että asemakaava on käytännössä valmis kaupunkisuunnitteluvirastossa jossain pöytälaatikossa tällä hetkellä, ilmeisesti siitä puuttuu muutama lausunto. Se on tähän asti maksanut konsulttipalkkioina 630 000 euroa plus varmasti useita henkilötyövuosia kaupunkisuunnitteluvirastossa ja muissa virastoissa. Tässä voidaan vain sitten kysyä, että mikä sitä säästöä oikeastaan tuo.

Kaupunginhallituksen varapuheenjohtaja Lehtipuu (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Nämä Rautavan mainitsemat suunnittelukustannukset ovat niin sanottuja uponneita kustannuksia. Ne ovat menneet, ei niitä enää saa takaisin, mutta ei se ole myöskään mikään syy jatkaa sitä suunnittelua. Ja se taloudellinen säästö, mistä ainakin meidän ryhmämme on koko ajan puhunut, tulee tietysti siitä, että itse investointi jää toteutumatta.

Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro)

Puheenjohtaja.

Valtuutettu Rautava tässä vetoaa toistuvasti siihen, että emme voi tietää, mitä kaikkea edessä on. No emme tietenkään, mutta nyt onkin kysymys siitä, millä tavalla me pyrimme vaikuttamaan siihen kehitykseen, joka tulee joukkoliikenteen tai yksityisautoilun suosimisen seurauksena olemaan erilainen.

On kysymys siitä, kumpi linja valitaan ja kaupunginhallituksen esitys on tältä osin hyvä. Siinä suositaan ratkaisuja, jotka auttavat meitä vähentämään päästöjä ja myöskin tekemään keskustasta viihtyisämmän.

Valtuutettu Rautava (vastauspuheenvuoro)

21.5.2008

Arvoisa puheenjohtaja.

Keskustatunneli vähentäisi päästöjä keskustassa, parantaisi ilmanlaatua ja helpottaisi ihmisten liikkumista ja toisi lisää elämisen laatua keskustan alueen ihmisille. Ja sitten mehän olemme valtuutettu Lehtipuun kanssa samaa mieltä asioista. Kummallakaan meillä ei ole hanketta tällä hetkellä tässä tähtäimessä ja molemmat olemme sitä mieltä, että pitää turvata tulevaisuudessa tämä mahdollisuus.

Valtuutettu Karhuvaara

Kiitos rouva puheenjohtaja ja hyvät valtuutetut.

Otan kantaa nyt hieman keskustan asukkaan kannalta tästä Keskustatunnelista. Eli asukkaille tämä todella merkitsee keskustan elävöittämistä ja se on lähes terveystodellista katsottuna suorastaan elämän ehto. Helsingissä ja sen itä- ja länsiosien, mutta varsinkin itäosien kasvaessa ja työpaikkojen noustessa Helsingin länsi- ja itäpuolelle, myöskin satama-alueella, on keskustan läpi kulkeva liikenne ja sen aiheuttama valoissa seisovien autojen ilmastohäiriköinti siis todella jatkossa muuttumassa nykytilannettakin järkyttävämmäksi.

Yritysten huoltoliikenteen, ratikka- ja bussiliikenteen sekä taksiliikenteen sujuvuus on jo nyt vaikeuksissa täällä keskustan autoruuhkissa. Nykyinen liikennesuunnittelu ja valo-ohjaus seisottavat autoja liikennevaloissa myös öisin. Siis täysin järjetön juttu. On täysin käsittämätöntä, että täälläkin valtuustossa puhutaan pienhiukkaspäästöistä ja ilmansuojelusta ja samalla pakotetaan keskustan asukkaat ja puistojen lapset nielemään pakokaasuja ja haitataan yritysten toimintaa ja asiakkaiden pääsyä niihin.

Keskustatunneli ohjaisi liikenteen sujuvammin täältä keskustasta pois ja lisäksi mahdollistaisi parkkihalleihin ajamisen nykyistä paremmin. Tämä valoliikenne tulisi varmasti kaikkien kannalta helpommaksi keskustassa, mikäli tämä joskus maailmassa toteutettaisiin.

Kiitos.

Valtuutettu Ojala (vastauspuheenvuoro)

21.5.2008

Puheenjohtaja.

Nyt on kyllä pakko provosoitua, nimittäin hyvin provosoivaa oli kyllä valtuutettu Karhuvaaran puheenvuoro. Mukamas ne, jotka ovat sitä mieltä, että Keskustatunnelia ei tarvita niin ne pakottavat sitten asukkaat nielemään pölyä ja päästöjä, sehän on aivan höpöhöpöä. Tehän kannatatte autoilun lisäämistä ja sitä kautta ne saasteet tänne lisääntyvät. Ne, jotka Keskustatunneliin suhtautuvat varauksellisesti, nimenomaan haluavat vähentää autoilua ja vähentää päästöjä.

Valtuutettu Malinen (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Kyllä minustakin kuulosti varsin kummalliselta tuo valtuutettu Karhuvaaran puhe, että autoilijat ovat ne, joita täällä sorjetaan. Kyllä kaupunkisuunnittelu ja ilmastopolitiikka ja muu pitää lähteä vähän toisesta suunnasta.

Valtuutettu Helistö

Arvoisa puheenjohtaja.

Kieltämättä kuulostaa karmealta kuunnella kokoomuslaisia perusteita. Vähemmän pienihiukkasia lisäämällä henkilöautoliikennettä. Uskomatonta roskaa.

Rautava puhui, että suuri osa Keskustatunnelin liikenteestä on sitä liikennettä, joka tulee asioimaan keskustaan, löytää sitä tietä reittinsä parkkivuolastoon. Meillä on jo syntymässä keskustan huoltotunneli, jonka kautta nämä ongelmat kyllä voidaan ratkaista ja muistaakseni ollaan jo ratkaistukin.

Kaliman huomio yleisesti liityntäpysäköinnin rahoitusongelmasta oli hyvä, itse en ole sitä tullut edes ajatelleeksi tällaisena epäkohtana, jota henkilöautoliikenne meille helsinkiläisille aiheuttaa. Kaikkein eniten tässä keskustelussa minua kiusaa, raivostuttaa se, että kokoomuslaiset ja ilmeisesti ruotsalaisetkin puhuvat, että tämä hanke on jätettävä tulevaisuuden päättäjien käsiin, että jotain arvokasta muka

21.5.2008

menetetään, jos tämä nyt hyljätään. Eli annetaan mielikuva, että Keskustatunneli toteutettaisiin joskus hamassa tulevaisuudessa.

Samaan aikaan Risto Rautava kuitenkin perustelee hanketta monilla sellaisilla asioilla, joiden pitäisi parantaa tämän päivän elämää ja oloa keskustassa. Esimerkiksi keskeisin raivostuttava asia tässä kokonaisuudessa on kävelykeskustan ja Keskustatunnelin yhteenkoplaus. Raivostuttavaa politikointia ollut jo alunperin se, että oletetaan, että kävelykeskustaa ei voida toteuttaa ennen kuin tällainen tunneli on valmis. Tämä siis tarkoittaa suomeksi sanottuna sitä, että porvaripuolueet, miten se Keskusta nyt tässä tuleekaan käyttäytymään, niin porvaripuolueet joka tapauksessa eivät ole kiinnostuneita kävelykeskustasta, jos he sanovat, että Keskustatunneli tulee joskus tulevaisuudessa. Samassa lauseessa te sanotte, että kävelykeskustaakaan ei siis tule.

Minä en rupea tässä nyt... Ei siinä laajuudessa, no ei todellakaan kokoomuslaisten näkemysten mukaan siinä laajuudessa, kun sitä todella tarvittaisiin.

Minä kannatan Yrjö Hakasen pontta, sen takia minä itse asiassa tämän puheenvuoron otin, mutta kun ärsyttivät.

Valtuutettu Näre (vastauspuheenvuoro)

Kiitos puheenjohtaja.

Hieman myöhästyin tuosta edellisestä repliikkisessiosta eli olisin halunnut vain lisätä valtuutettu Karhuvaaralle, että keskusta-asujan näkökulmasta näiden edellisten repliikkien lisäksi tulisi ottaa huomioon, että keskustassa on rakennettu aivan tarpeeksi viimeisen 10 vuoden aikana. Se on ollut yhtä rakennustyömaata koko keskusta ja sen takia Keskustatunneli toisi taas yhden rakennustyömaan ja jo siitäkin syystä on hyvä rauhoittaa tätä rakentamista.

Kiitos.

Valtuutettu Karhuvaara (vastauspuheenvuoro)

Eli tämänhetkinen tilanne estää kyllä kaiken järjellisyuden ajatellenkin

21.5.2008

kävelykeskustaa, mikäli tämä automäärä, joka täällä nyt valoissa seisoo, edelleen kulkee tästä keskustan läpi päästäkseen länsiosista itäosiin. Sen takia minä olen tämän tunnelin, ainakin mahdollistamisen kannalta jatkoa ajatellen.

Emme me voi elää sellaisessa pussissa, että me kuvittelemme, että yhteiskunta ja sen kasvaminen pysähtyy näihin muutamiin vuosiin. Tulee mieleen Espoon metrokeskustelut kymmeniä vuosia sitten.

Ledamoten Björnberg-Enckell (replik)

Tack ordförande.

Valtuutettu Helistölle niin tietysti porvaripuolueet ajavat äänestäjensä asiaa, täällä keskustassa asuvien ihmisten asiaa. Ja elämänlaatu täällä ei kyllä mitenkään parane, koska on aivan selvää, että silloin kun joku on matkalla tuolta lännestä, vaikkapa Lauttasaarelta tai jostain, on matkalla itään niin kyllä se matka suuntautuu keskustan kautta. Eihän sitä tietenkään... No metrossa tottakai, mutta yksityisautoilu ei ole vähentynyt vielä.

Kyllä meidän pitää tulevaisuus rakentaa sillä lailla, että ollaan hieman realistisia myös. Voimme me jotain unelmakaupunkeja ilman autoja rakennella sinne ja tänne, mutta pitää nyt kuitenkin pysyä siinä, että tämän päivän ihmisillehän tässä nyt kaupunkia rakennetaan ja niitä hiukkaspäästöjä, joiden kanssa täällä eletään niin ne eivät vähene kyllä tällaisilla poppakonsteilla.

Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Muistuttaisin edellistä puhujaa siitä, että tässä nyt on kysymys kaavasta, jonka toteuttaminen siten, että rakennettaisiin se tunneli, tarkoittaa vähintäänkin sitä 700 miljoonaa, kenties lähemmäs miljardia euroa. Ei ole kysymys poppakonstista, jos pohditaan, mitä voi lähes miljardilla eurolla tehdä edistääkseen joukkoliikennettä, jolla pääsee muun muassa keskustaan.

21.5.2008

Valtuutettu Mäki (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Olisin vastannut Björnberg-Enckellille, että matkustan työmatkani päivittäin, kaksi kertaa päivässä Itä-Helsingistä Länsi-Helsinkiin ja käytän siihen jokeria eli bussi 550 ja matka on todella sujuva.

Ledamoten Björnberg-Enckell (replik)

Jo tack ordförande.

När man använder det andra språket så det blir inte alltid så klart poppakonsteilla med det ordet hänvisar jag till tanken om att det finns, att vi har en bilfri stad där ingen kör genom och där vi alla cyklar. Jag använder också kollektivtrafiken, jag bor i centrum och det snabbaste sättet att komma till olika platser är just genom att använda kollektivtrafik. Men det finns situationer där man kuskar en gammal farmor någonstans, där man kör med ungarna från ett ställe till ett annat och för att komma till landet redan så behöver vi alla bil. Det är därför vi har så många bilar i den här staden. Alla kör till Peräseinäjoki för att de har sina stugor där. Förbjud stugorna så blir det ingen biltrafik heller.

Med poppakonsti menar jag det att man bygger en idé om att vi har en stad utan några som helst bilar. När vi säger att biltrafiken ökar, vi ska inte öka biltrafiken, men vi ska se till att den inte förstör innerstadens luftkvalitet.

Tack.

Kaupunginhallituksen puheenjohtaja Rihetniemi

Kiitoksia arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Pidän todella valitettavana kaupunginhallituksen enemmistön kantaa siitä, että Keskustatunnelia koskeva asemakaavavalmistelu tulee keskeyttää. Ja viittaa tässä Kokoomuksen valtuustoryhmän puheenjohtaja Risto Rautavan erittäin hyvään puheenvuoroon, jossa oli näitä perusteluja siitä, minkä takia me tarvitsemme Keskustatunnelin

21.5.2008

asemakaavan.

Itse tätä rakentamishankettahan ei, niin kuin tästä listatekstistä käy selkeästi ilmi niin sitä ei ole tällä hetkellä olemassa. Mutta asemakaavalla me varautuisimme tulevaisuuteen ja myös siihen mahdollisuuteen, että saamme autot maan alle ja voimme varmistaa kävelykeskustan toteutumisen ja myöskin Töölönlahden alueen toteutumisen niin, että Töölönlahden asemakaavoituksen yhteydessä tiedetään, että mitä tälle maan tasolle voidaan rakentaa ja kuinka syvälle kellareita siinä.

Eli on erittäin valitettavaa, että tämä nyt tällä hetkellä keskeytyy, mutta olen iloinen, että näissä puheenvuoroissa, joita täällä on ollut, on todettu se varsinkin vihreiden taholta meidän porvariryhmien lisäksi, että tulevaisuuteen pitää kuitenkin varautua eikä sulkea pois sitä mahdollisuutta, että Keskustatunneli voidaan joskus toteuttaa.

Valtuutettu Kalima (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Toteaisin valtuutettu Rihtniemelle, että lisäksi on olemassa sellaisia seikkoja, kuten tekniikan puuttuminen, joka koskee tunnelien ilmastointia ja ne suuret riskit, jotka koskevat kolareita ja niistä seuraavia tulipaloja. Tämä hanke kaiken kaikkiaan on erittäin ongelmallinen.

Valtuutettu Anttila

Puheenjohtaja, arvoisat valtuutetut.

Mielenkiintoista kuunnella, miten suuria tunteita tunnelihanke ja yksityisautoilu herättää ja kun valtuuston kokous päättyy niin uskon, että aika moni valtuutettu myöskin meidän ryhmästämmme menee tuonne autotalliin ja ottaa sieltä oman autonsa ja ajaa kotiin. Siinä mielessä kyllä joskus teot ja puheet ovat aikamoisessa ristiriidassa. Ja vihreät pyytävät myöskin kyytiin, senkin olen huomannut, että voisiko joku demari ottaa kyytiin ja siinäkin on... Minä en ole koskaan sitä sanonutkaan, että minä en ole mikään autovihaaja enkä ole koskaan omistanut autoa vaan päinvastoin olen ehdottomasti joukkoliikenteen

21.5.2008

kehittämisen kannalta niin kuin koko demariryhmä on.

Muistan silloin noin kaksi vuotta sitten, kun olin ryhmän puheenjohtaja ja kävimme talousarvioneuvotteluita niin nimenomaan sosiaalidemokraattisen ryhmän esityksestä väänsimme budjettineuvotteluissa 10 miljoonaa euroa joukkoliikenteen kehittämiseen ja saimme sen päätöksen aikaan myöskin, että 50 + 50 joukkoliikenteen tukeen. Vihreät olisivat siinä yhteydessä tyytyneet vähempään, joten ei tässä ole kysymys joukkoliikenteen kehittäminen vastaan Keskustatunneli vaan Keskustatunnelin merkitystä koko kaupungin kehittämisessä yhtenä liikenneväylänä pitää arvioida aivan rauhallisesti ja hyvinkin pragmaattisesti.

Ihan muutama sana, kun huomaan, että ihmisiä yritetään myöskin täällä valtuustossa puheilla viedä harhaan ja sitä kyllä päättäjänä ehdottomasti aina vastustan. Minä olen sellainen päättjä, joka haluan perustaa päätökseni tosiasioihin enkä pelkästään mutu-tuntuun.

Toisin kuin täällä väitetään, että valtaosa liikenteestä menisi itä-länsisuuntaan, tämä ei pidä paikkaansa. Valtaosa autoista jää keskustaankin sekä lännestä että idästä tultaessa ja näin ollen tämä ei ole mikään väylä espoolaisille.

Se, että onko keskustan tunnelilla merkitystä sitten kaupunkilaisille niin ilman muuta on. Jos ajatellaan, että tämänhetkisten arvioiden mukaan noin 60 000 autoa voitaisiin siirtää maan alle ja vapauttaa se katutila ihmisten käyttöön, se on tämänhetkisen arvioiden mukaan, mitä voisi olla vuoteen 2020 mennessä Helsingin autoliikenne. Se, että jos tulee kova lama niin ilman muuta on selvää, että autojen määrä vähenee, mutta jos hyvä talouskehitys jatkuu niin kaikki tutkimukset osoittavat, että autojen määrä kasvaa. Ja sen takia en voi kyllä päättäjänä millään tavalla sellaisiin unelmiin enkä ideologioihin perustaa päätöstäni, jotka mahdollisesti eivät pidä paikkaansa.

Sörnäisten rantatien kohdalla tällä hetkellä menee 47 000 autoa vuorokaudessa. Valtaosa siitä automäärästä voitaisiin painaa maan alle ja se olisi todella iso asia Kallion asukkaille, Hakaniemen torialueen, Pitkänsillan alue rauhoittuisi ihan selvästi, Kaivokatu voitaisiin vapauttaa pelkästään julkiselle liikenteelle ja niin edelleen. Nämä ovat ihan tämänhetkisten suunnitelmien ja valmistelujen pohjalta tosiasioita.

Se, mitä kaupunkilaiset valittavat hiukkaspäästöistä, joka on suurin astman aiheuttaja niin nimenomaan hiilidioksidipäästöt varmaan

21.5.2008

poistuvat, kun autojen polttoainetta kehitetään ja muutenkin autoja kehitetään, mutta hiukkaspäästöistä ei päästä eroon. Se merkitsee sillä tavalla, että aina autot aiheuttavat kadulla kulkiessa hiukkaspäästöjä, mutta se voidaan todella poistaa, kun autot ovat maan alla, että siinä mielessä sillä on selkeä ympäristövaikutus.

Turvallisuus on myöskin ihan tosiasia, että kun on arvioitu, monien vuosien tutkimusten perusteella Helsingissä on selvästi kartoitettu vaarallisimmat risteysalueet ja kuinka paljon siellä tapahtuu onnettomuuksia. Keskustatunnelin myötä on arvioitu ihan tilastollisesti, että noin 20–30 vakavaa liikenneonnettomuutta voidaan poistaa, mikäli katutila vapautetaan yksityisautoilta maan alle.

Ja kolmanneksi, ilman muuta on selvää, että jos näinkin suuri määrä autoja voidaan painaa maan alle niin silloin ilman muuta julkiselle liikenteelle on paremmat tilat ja voidaan selvästi kehittää sitä vapautuvaa katutilaa myöskin kävelykeskustaa varten. Kyllä tosiasia on myöskin, jonka toivon, että jää valtuutetuille mieleen, että kun itään Sompasaaren kalasataman alueelle tulee 15 000–20 000 asukasta lisää, yli 10 000 työpaikkaa, länteen tulee 15 000 uutta asukasta ja saman verran työpaikkoja niin sillä tulee olemaan merkitystä myöskin katutilan käytössä ja autoilun järjestämisessä.

Sillä tavalla toivon, että asioihin voidaan suhtautua kohtuullisen pragmaattisesti eikä pelkästään tunteella.

Valtuutettu Ebeling (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Valtuutettu Anttila sai puhua loppupuheenvuoronsa ihan rauhassa, mutta ilta on jo pitkällä ja esimerkiksi aloitteet on vielä käsittelemättä. Toivon, että asiattomuudet jätetään sikseen ja annetaan kunkin puhua rauhassa.

Valtuutettu Sademies

Kiitoksia arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Täällä valtuutettu Anttila puhui melkoisia lukuja henkilöautoliikenteestä,

21.5.2008

60 000, 40 000. Kyllä se on minun mielestä joukkoliikennettä jo, jos mikä. Jos tämä määrä ihmisiä yks kaks päättää olla ajamatta näillä autoillaan tänne keskusta niin ei mikään joukkoliikennekapasiteetti riitä tätä asiaa hoitamaan. Asia menee, kerta kaikkiaan kaupunki pysähtyy. Se on täysin älytöntä.

Joukkoliikennettä voidaan suosia, mutta ei sen pidä lähteä siitä, että siinä vaiheessa otetaan, kuten minä sanoisin elimistöön verraten, että tukitaanko imusuonet vai verisuonet. Se on sama kummat tukitaan, jos toista suositaan niin huonosti käy. Kyllä se pitää ottaa ja antaa ihmisten liikkua maassa vapaasti.

Toisaalta, kun otetaan huomioon se, että työkaverini asui Lauttasaarella ja tuli Malmille töihin joukkoliikennettä käyttäen aamulla, työmatkaan olisi mennyt tunnista tuntiin 53 minuuttiin, siis jopa 2 tuntia sivu pahimmoillaan, joukkoliikenteellä. Kyllä varmasti hänen kannatti mennä joukkoliikenteen kanssa, ei missään nimessä. Hän muutti työaikoja joustavammiksi.

En minä mitään höpötä, Lauttasaaresta pitää tulla ensin bussilla kaupunkiin. Älä höpötä itse.

Ja hyvin monella ihmisellä, jotka käyttävät näitä yksityisautoja, heillä on perhettä, lapsia vietävä hoitoon, haettava hoidosta, vietävä lapsia harrastuksiin ja on tiukka aikataulu. Ei joukkoliikenne välttämättä palvele tätä aikataulua, menee liikaa aikaa, jää harrastukset vähiin. Pitää huomioida, mitä ne ihmiset haluavat. Eivät ne sitä autoa kiusallaan käytä, ne käyttävät sitä tarpeeseen, se on ihan varma. Mutta se, että ruvetaan kiusaamaan autoilijoita, joka liikennevaloissa otetaan 100 metrin välein seis ja tuotetaan hiukkaspäästöjä, tuotetaan hiilidioksidipäästöjä, ei siinä ole mitään järkeä. Sen pitäisi olla joustavaa sen liikenteen ja sen pitäisi kulkea ja vetää.

Yksi älytön esimerkki löytyy Näyttelijäntieltä Haagasta, siellä Näyttelijäntie 15:n kieppeillä. Sieltä kun joukkoliikenneväline tulee ja pysähtyy pysäkille niin se pysäyttää perässä 20 autoa tuottamaan hiilidioksidipäästöjä ihan turhan takia, kun sinne on nerokkaasti suunniteltu sellaiset korokkeet, jotka estävät sen bussin sivuutuksen. Tämä on täysin järjetöntä suunnittelua. Ja hiilidioksidipäästöjä pitäisi vähentää, minun mielestäni tällä tavalla niitä lisätään. Lisätään myös sitä matka-aikaa, mikä menee siihen matkaan. Ei tässä ole mitään järkeä.

Mannerheimintiellä on yhteensä 6 kaistaa, joista 2 kaistaa on

21.5.2008

tehokäytössä ja 4 kaistaa on joukkoliikenteellä, jossa on muutama hassu bussi ja jokunen raitiovaunu, tyhjää tilaa suurin osa. Sekin tila voitaisiin ottaa nerokkaasti käyttöön, jolloin saataisiin liikenne sujuvammaksi, kun poistettaisiin turhat pullonkaulat, järjettömät liikennevalot.

Minä en näe mitään järkeä, että puolilta öin autoja seisotetaan tyhjillä kaupungin kaduilla liikennevaloissa. Se tuottaa päästöjä ja sen lisäksi hiukkaspäästöjä ja kiihdyttävät autot melusaastetta, mutta tämä on vihreiden ajamaa politiikkaa, että kuristetaan sitä henkilöautoliikennettä mahdollisimman paljon. Kuitenkin se henkilöautoliikenne on se, mistä ne rahat otetaan, joilla kadut ja liikenneväylät pidetään kunnossa ja joista tuetaan myös joukkoliikennettä hyvin suurelta osin.

Kiitoksia.

Valtuutettu Saarnio (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Kun olen siellä suunnalla töissä, missä Malmille menee junia niin kuin Kannelmäkeenkin ja kuljen hyvin hankalan matkan, tunnin kestää Kontulasta Kannelmäkeen niin kyllä se vähän nopeammin Lauttasaaresta Malmille sujuu matka, että tämä tästä Sademiehen puheenvuoron tästä osuudesta.

Tämä oli aika mielenkiintoinen puheenvuoro siinä mielessä, että tottakai yksityisautoilullakin voi hyötykäyttöä olla ja sitä varmaan käytetäänkin osin hyödyksi, mutta minä jäin pohtimaan sitä, että jos ne 67 000 autoilijaa toisivat kaikki puolen kilon painoisen kiven tuohon Rautatientorille, minkähänlainen kasa siitä tulisi.

Valtuutettu Helistö (vastauspuheenvuoro)

Iso kasa tulisi kiviä.

Minua kiusaa nyt tämä joukkoliikenteen ja henkilöautoliikenteen vastakkainasettelu. Juuri niin kuin kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja, arvoisa valtuutettu Maija Anttilakin kertoi, myös vihreät voivat hypätä henkilöauton kyytiin sinne takapenkille aina silloin tällöin.

21.5.2008

Kysymys on siitä, että työmatka ja säännönmukainen liikenne, sehän meidän pitäisi saada joukkoliikenteellä hoidettavaksi ja sitten tällainen improvisointiliikenne silloin, kun lapsia viedään harrastuksiin ja isoäitejä viedään jonnekin muualle niin sehän hyvin hoituu henkilöautoilla. Ja vielä paremmin se hoituu henkilöautoilla, kun suurin osa niistä henkilöautoista ollaan saatu pysymään kotona.

Tiedän, ettei tällaisia kommentti- tai repliikkipuheenvuoroja pitäisi ottaa, kun ärsytetään turhilla vastakkainasetteluilla, mutta tulimpa nyt ottaneeksi.

Kaupunginvaltuuston varapuheenjohtaja Krohn

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

On ollut hirveän mielenkiintoista seurata tätä keskustelua ja oikein suuri ilo. 12 vuotta sitten, tai 11,5 vuotta sitten, kun aloitin valtuustossa, täällä oli autopuolue enemmistönä ja nyt on käynyt niin, että autopuolue on joutunut vähemmistöön ja olen iloinen tästä muutoksesta. Se ei tarkoita, niin kuin valtuutettu Anttila luulee, että haluaisimme kuristaa autoilua ja kaikki autolla matkustaminen olisi meidän vihreiden mielestä esimerkiksi täysin kiellettyä, mutta kyllä turhan autoliikenteen vastustaminen on ihan hyvä teko kaupungissa.

On toisaalta kyse myöskin sellaisista visioista ja arvoista, mitä kaupungissa haluaa edistää. Ja kaupungissa autoilu aiheuttaa paitsi näitä ilmastonmuutosongelmia, jotka ovat herättäneet ehkä autoilun kritisoimiseen muussakin niin se aiheuttaa meluhaittoja, hiukkashaittoja ja autot vievät tilan muilta ihmisiltä. Se, että haluaako lisätä autoilua niin sehän on arvovalinta. Kokemusten ja tutkimusten mukaan, jos on lisää tietä niin on lisää autoja eli uusi väylä ei suinkaan ole niin, että vanhat autot siirtyisivät sinne ja uusia ei tulisi liikenteeseen vaan nimenomaan, mitä enemmän on tietä sitä enemmän on autoja.

Minä en halua valtuutettuna olla tekemässä sellaista arvovalintaa, että haluaisin lisätä autoilua Helsingin keskustassa, jossa autoilu jo nyt aiheuttaa ongelmia. Eli tämä on minulle ihan selkeä arvovalinta. Toisaalta se, että tuleeko autoilu lisääntymään, täällä on pidetty väistämättömänä faktana, että näin käy. Minä itse uskon, että ilmastonmuutoksen pysäyttäminen tai edes hidastaminen tulee aiheuttamaan sellaisia muutoksia meidän toiminnassamme, että suurin

21.5.2008

osa täällä ei osaa niitä edes vielä kuvitella.

Suomessa on hirveän myönteisiä ympäristöasenteita, mutta omaa toimintaa ei olla valmiita muuttamaan ja se näkyy myöskin ajatuksena siinä, että autoilu automaattisesti lisääntyy. Liikkumisen tarve pitää jatkossa pystyä hoitamaan yhä enenevässä määrin joukkoliikenteellä, me emme pysty hoitamaan sitä autoilulla. Ei sen takia, että ei ole tilaa eikä sen takia, että meidän ilmastomme ei sitä kestä.

Sitten toisaalta täällä nyt vähemmistössä oleva autopuolue, joka olisi halunnut, että tätä kaavan tekemistä olisi jatkettu, on perustellut sitä kuitenkin niillä hankkeen hyvillä puolilla muun muassa keskustan melun ja hiukkasten vähentämisenä tai toisaalta kävelykeskustan tekemisenä. Jos ei ole hanketta niin näitä teidän esittämiänne etuja ei tämä Keskustatunneli tuo.

Ja taas, jos me olemme kaikki selvästi sitä mieltä, että keskustassa on liikaa autoja, niistä tulee meluhaittoja, niistä tulee hiukkashaittoja ja kävelykeskustaa pitää tehdä, niin nämä pitää tehdä myös tämän päätöksen jälkeen eli ei tule Keskustatunnelia, tulee kävelykeskusta ja minun mielestäni se on erittäin hyvä päätös.

Kiitos.

Valtuutettu Rautava (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Kokoomus on joukkoliikennepuolue, joka on tänäänkin täällä näytetty myöskin metropäätösten yhteydessä.

Kuten jo omassa, täällä vähän tuntuu siltä, että täällä kyllä keskustelussa muistetaan puhumispuoli, mutta kuuntelupuolta ei noteerata, mikä tuli myös valtuuston varapuheenjohtaja Krohnin puheenvuorossa esille. Ensinnäkin Keskustatunnelihan on myös joukkoliikennehanke joskus mahdollisesti kenties ehkäpä tulevaisuudessa, koska se vapauttaa maan päältä tilaa joukkoliikenteelle. Samoin, kun totesitte, että puhutaan koko ajan hankkeesta niin korostan sitä, että tämä on mahdollisuus tulevaisuudessa, joka pitää säilyttää ja on varmaan tulevaisuudessa tarpeita silloin, kun Jätkäsaari alkaa rakentua ja Kalasatama rakentua, tarvitaanko tällaista väylää keskustassa vai ei. Ja uskon taikka tiedän,

21.5.2008

me tiedämme kaikki, että tässä vaiheessa meillä ei ole vielä perusteita tätä arviota tehdä.

Eli kyse on siitä, että säilytetään tämä mahdollisuus ja sitä ei pidä sulkea nyt pois. Ja vielä kerran, olen tyytyväinen, että vihreiden suunnalta ja samoin joiltakin sosiaalidemokraateilta on tullut samankaltaisia ajatuksia, että kuitenkin tämä mahdollisuus on tulevaisuutta varten säilytettävä.

Kiitos.

140 §

Esityslistan asia nro 12

MYLLYPURON 15 ASUINPIENTALOTONTIN, 41 ERILLISPIENTALOTONTIN JA KAHDEN YHTEISKÄYTTÖTONTIN VUOKRAUSPERUSTEET

Valtuutettu Mäki

Arvoisa puheenjohtaja.

Myllypurolaisena olen erittäin tyytyväinen siitä, että asia on edennyt nyt jo näin pitkälle ja toivon, että Myllypuron puukaupunkialueen rakentaminen aloitetaan mahdollisimman pian.

Kiitos.

141 §

Esityslistan asia nro 13

LUETTELO VUONNA 2007 TEHDYISTÄ KIINTEISTÖKAUPOISTA

21.5.2008

Valtuutettu Hakanen

Arvoisa puheenjohtaja.

Tästä kiinteistöjen myyntiä koskevasta selvityksestä käy ilmi, että myynnistä on saatu yli 112 miljoonaa viime vuonna. Kiinteistöjen hankintaan ja tonttien rakentamiskelpoiseksi saattamiseen on käytetty huomattavasti vähemmän, alle 80 miljoonaa ja talousarviossa oli kiinteistöjen myyntitulo merkitty vain 49 miljoonaa. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että kaupunki on itse asiassa itse mukana kiihdyttämässä tonttimaan arvonnousua, hintojen nousua, voimistamassa asumiskustannusten nousua ja myöskin yksityistämässä helsinkiläisten yhteistä omaisuutta sellaisella tavalla, joka voi vaikeuttaa tulevien sukupolvien mahdollisuuksia ohjata kehitystä.

Tämä epäsuhta budjettitavoitteiden ja toteutuneen kehityksen välillä on silmiinpistävä. Toinen erikoisuus on oikeastaan se, että meillä ei ole kunnollisia selvityksiä ollut valtuustossa käytössä siitä, millä tavalla tämä kaupungin oma tonttikauppa, tonttien myynti vaikuttaa muun muassa asumiskustannuksiin.

Ehdotankin, että valtuusto hyväksyy seuraavan ponnen:

Valtuusto kehottaa kaupunginhallitusta teettämään selvityksen kaupungin tonttimaan myynnin vaikutuksista maan arvonnousuun ja asumisen hintaan Helsingissä.

Valtuutettu Saarnio

Arvoisa puheenjohtaja.

Otin puheenvuoron kannattaakseni valtuutettu Hakasen tekemää ponsiehdotusta.

On nimittäin niin, että Helsingissä maan arvo alkaa vaikuttaa jo aika paljon siihen, miten ja millä hinnalla me Helsingissä pystymme asumaan. Mutta sen lisäksi myös tällä arvonnousulla on varmasti

21.5.2008

haitallinen vaikutus liike-elämään siinä mielessä, että huomattavasti vähemmin vuokra- ja muin toimistokustannuksin alkaa selvitä Helsingin lievealueilla, hyvän tietotekniikan avulla hoitaa myös asiat sieltä ja tässä mielessä näen, että tämä kohtuuton maan hinnan nousu vaikuttaa myös liike-elämän olemiseen Helsingissä haitallisesti.

Ja tässä mielessä olisi todella perusteellisesti selvitettävä, mistä johtuu tämä maan arvonnousu aivan arvaamattomiin lukuihin. Ja tässä mielessä, jos kaupunginhallitus teettäisi kaupungin tonttimaan osalta selvityksen myynnin vaikutuksista maan arvonnousuun niin sillä saattaisi olla avartava vaikutus myös koko Helsingin kaupungin tonttipolitiikkaan.

144 §

Esityslistan asia nro 16

VALTUUTETTUIJEN TEKEMIEN ERÄIDEN ALOITTEIDEN KÄSITTELEMINEN

Aloite 2

Valtuutettu Näre

Arvoisa puheenjohtaja, hyvä valtuustoväki.

Aloitteeni liittyy viime vuosina nousseeseen tarpeeseen purkaa sota-ajan jättämää henkistä kuormaa. Suomi johtaa esimerkiksi väkivaltaluviissa asukasluvuun suhteutettuna ja yksi syy tähän on varmastikin purkamaton sotatrauma.

7 tutkijan hankkeessamme, joka koski sota-ajan lapsuutta ja nuorutta, tuli esiin kaikkien sota-ajan lapsiryhmien kohtaama hiljaisuuden muuri. Lasten ja nuorten kärsimyksistä vaikeneminen on kestänyt vuosikymmeniä ja kokemusten jakamiselle alkaa vasta nyt olla tilaa. Miksi lasten ja nuorten sotakokemuksista vaikeneminen on ollut sitten niin syvää? Ehkä erityisen kipeältä tuntuu tiedostaa se rakenteellinen

21.5.2008

sukupuoliväkivalta, jota sota väistämättä merkitsee eli sodassa vanhemmat sukupolvet lähettävät nuoremmat sukupolvet kuolemanvaaraan. Ja sota-aikanahan äänioikeus saatiin vasta 24-vuotiaana ja täysi-ikäisyys 21-vuotiaana, joten suuri osa rintamalla taistelleistakin oli poliittisesti alaikäisiä. Oma lukunsa olivat ne lapsisotilaat, jotka lähtivät sotaan vapaaehtoisesti.

Suojeluskuntatyössä militarisoinnin kohteena olleet sotilaspojat ja pikkulotat saatettiin sodan jälkeen leimata niin sanotusti vapaaehtoisina sotahulluiksi ja tämän on täytynyt tuntua kohtuuttomalta monien uhrausten jälkeen esimerkiksi ilmatorjunnassa ja kaatuneiden evakuointikeskuksissa, joissa esimurrosikäisetkin joutuivat käsittelemään ruumiita. Ja veteraanitunnuskin on edellyttänyt näiden kekkien sijaintia sotarintamalla, joten moni ruumiita käsitellyt nuori on jäänyt ilman tunnusta.

Kevään 1944 suurpommitusten aikana rekrytoitiin 1 600 sotilaspoikaa ilmatorjuntaan ja 400 heistä oli pelastamassa Helsinkiä suurтуholta uutta ilmatorjuntajärjestelmää soveltaen. Kun tein haastatteluja sota-ajan nuorista, minua jotenkin järkytti se uhrautumisen vaade, jota heiltä edellytettiin ilman, että heidän nuorta ikäänsä olisi huomioitu suojattavana asiana, pikemminkin päinvastoin. Tämä koski nuoria niin poliittisesti oikealla kuin vasemmallakin. Poliittiseksi vangiksi joutuminenkaan ei katsonut ikää.

Sotilaspoikien osalta tuntuu pahalta, että heihin suhtauduttiin sodan jälkeen usein kuin sotahulluihin, koska he olivat olleet vapaaehtoisia. Nykytulkinnan mukaan monet heistä olisivat lapsisotilaita, jotka nähdään pikemminkin uhreina. Jopa 10-vuotiaita pikkupoikia lähetettiin kuolemanvaaraan ruumiita korjaamaan, kuten pahimmissa pommituksissa Dianapuiston luona.

Olisikin aika jotenkin hyvittää vielä elossa oleville se häpeä, jota he ovat sodan jälkeen joutuneet kantamaan, vaikka he kuitenkin osallistuivat velvollisuudentuntoisina maansa puolustamiseen.

Esitänkin seuraavan ponnen:

Selvitetään mahdollisuus antaa sota-aikana ilmatorjunnassa toimineiden vapaaehtoisnuorten työlle tunnustus sopivassa yhteydessä.

Huomaatte ehkä, että olen korjannut käsin aiempaa ponsiversiota, näin tuli säästettyä muille aiheutettua turhaa työtä sekä paperia.

21.5.2008

Ilmatorjunnassa olleita sotilaspoikia voi olla elossa vielä sen verran, että he mahtuisivat esimerkiksi kaupungintalon juhlasaliin ja ehkä tätäkään taloa ei olisi, jos nämä pojat eivät olisi vuonna 1944 toimineet vapaaehtoisina ilmatorjunnassa. Eli Helsinki varmasti näyttäisi hyvin erilaiselta, paljon rumemmalta.

Kiitos.

Valtuutettu Haavisto

Arvoisa puheenjohtaja.

Minusta valtuutettu Näre sinänsä puuttui tärkeään asiaan, että on ihmisryhmä, jolle ei ehkä tässä yhteydessä ole kaupungin puolelta annettu niin paljon tunnustusta ja huomiota. Kannatan tässä mielessä valtuutettu Näreen pontta.

Valtuutettu Taina

Arvoisa puheenjohtaja.

Yhdyn samoin Näreen hyvään ponteen. Meillähän on veteraanien joukossa tällainen ryhmä, jotka vapaaehtoisesti lähtivät auttamaan Helsingin puolustuksessa ja heitä ei ole huomioitu niin kuin täällä aloitteen tekijäkin mainitsee tekstissä sivulla 5, päinvastoin, heille on sitten käynyt paljon ikävämmin.

Että nyt, kun muut veteraanit on huomioitu tässä jo 15 vuoden aikana ja he ovat saaneet tavallaan arvonalautuksen niin kyllä tämäkin ryhmä täytyy ottaa huomioon eli kannatan siis tätä pontta.

Valtuutettu Taipale

Arvoisa puheenjohtaja.

En vastusta tätäkään asiaa, mutta kiinnitän huomiota, että on erittäin paljon muita ryhmiä, joita ei ole hyväksytty, tunnustettu tai muistettu.

21.5.2008

Sotaorvot, sotalesket, sotakoirat ja sotahevokset ovat muistettuja, mutta rintamamiehistä kaatui tai venäläiset tapettiin, suomalaiset kaatuivat, 16 %, mutta mielisairaaloissa kuoli nälkään 20 % potilaista, Nikkilän sairaalassa noin 200 eikä heitä ole millään tavoin huomioitu.

Voin jatkaa tällaista porukkaa kuinka paljon tahansa. Nyt onneksi olemme saaneet edes Nikkilän sairaalan hautausmaan johonkin kuntoon ilman, että siellä on 700 sinne haudatun potilaan nimet, Signe Brander on yksi heistä, tosin hänet siirrettiin vanhuksena Kivelästä Nikkilän sairaalaan ja hän kuoli vanhuuteen, mahdollisesti nälkään myöskin.

Minä näkisin, että tässä on aika paljon laajemmasta kysymys, mutta tuetaan nyt tällä kertaa näitä poikia, jotka ovat kärsineet. Tosin tässä vähän liioiteltiin aloitteessa kärsimystä. Silloin, kun kaikki kärsivät niin yleensä kärsimys on aika vähäistä ja 10-vuotiaat ovat olleet kova sakkii siihen aikaan, eivät ne mitään kuolemaa ole pelänneet nekään.

Valtuutettu Suvio-Samulin (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Ilkka Taipale toi esille monta hyvää asiaa ja olin omasta puolestani ajatellut sanoa sotaorpojen puolesta, jotka joutuivat köyhyysloukkuun ja monet sotaorvot jäivät jo suunniteltua koulutusta vaille ja heidän lukumääräänsä ei enää edes tiedetä. Arvioidaan sen olevan 50 000, mutta todellisuudessa se on ehkä 60 000. Siis siinä on joukko, joka on antanut suurimman uhrin isänmaalle, antanut oman isänsä ja joutunut tukemaan surevaa leskeä ja ottamaan aina huomioon myös sen, että äidille ei voi tuottaa surua, koska hänellä on niin vaikeaa.

Tämä on iso asia tämä sotaorvot, jonka haluaisin, että jos heidät edes luetteloitaisiin, että kuinka paljon heitä on.

Valtuutettu Näre

Kiitos puheenjohtaja.

On totta, että on lukuisia muitakin ryhmiä ja lapsiryhmiä, sotaorpojen lisäksi esimerkiksi vaikka siviilivangit ja partisaanien uhrin. Samaten

21.5.2008

poliittisten vankien lapset, jotka joutuivat kantamaan todella rankkaa vastuuta, kun vanhemmat olivat vankilassa. Että näitä on kyllä todella monta näitä ryhmiä ja täällä on aikaisemminkin käsitelty sotaorpoja, mutta että täällä oli sitten nihkeyttä heidän asiansa eteenpäin viemiseen. Toivottavasti voi sotaorpojen tilanteeseen palata myöhemmin.

Siis itse asiassa juuri se köyhyysloukku, jota sotaorpous merkitsi niin sen taustalla oli se, että tämä lesken saama tuki oli sidottu kaatuneen huoltajan sotilasarvoon. Minullakin oli tällainen haastateltava, jolta tuki oli aluksi evätty, koska kaatunut oli kuollut liian aikaisin eikä ehtinyt tappaa yhtään ryssää eli se ei ollut välttämättä itsestäänselvää, että tukea edes sai ennen kuin sitten joutui sen eteen taistelemaan. Eli varsinkin sotaorpojen tilanne on ollut todella rankka.

Mutta toivon nyt, että tämä kysymys ymmärretään ja pystytään jotenkin näkemään tämä asia yli poliittisten rajojen, että tämä on ihan yhteinen juttu.

Aloite 4

Valtuutettu Ojala

Niin arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Ilta on jo pitkällä, mutta kyllä tekisi mieli eräänlainen itkuvirsi veisata Jugend-salin kohtalon vuoksi.

Olen todella pahoillani siitä menettelytavasta, jota Leijona-yhtiön hallitus tämän asian käsittelyn osalta teki. Alunperinkin olin hyvin skeptinen koko tämän Leijona-yhtiön perustamiseen siltä osin, että siellä on vain kolme poliittista ryhmää edustettuna ja näyttää siltä, että kaupunginhallituksella kokonaisuutena ainakaan ei ole juurikaan minkäänlaista omistajaohjausmahdollisuutta tähän toimintaan. Nimittäin tässä asiassa kävi niin, että asia oli kaupunginhallituksessa esillä ja jäi pöydälle, me saimme informaation tästä hankkeesta, miten tätä oli kilpailutettu tai haettavaksi julistettu Jugend-salin kahvilan tuleva toiminta.

Leijona-yhtiön hallituksella oli kyllä hyvin tiedossa se, että asia jäi pöydälle kaupunginhallituksessa, mutta siitä huolimatta, kun me

21.5.2008

seuraavana maanantaina asiaa käsitteimme niin kuulimmekin sitten, että Leijona-yhtiön hallitus oli jo tehnyt oman päätöksensä eli päättänyt ja valinnut vuokralaisen siihen.

Itkuvirsi on paikallaan sen takia, että tulemme menettämään todella upean näyttelytilan ja tosiaankin, vaikka kahvilatilaan pääsevät kaikki halukkaat ja kaupungintalon aula avataan näyttelylle, niin eivät ne korvaa kyllä Jugend-salin upeaa näyttelytilaa.

Valtuutettu Helistö (vastauspuheenvuoro)

Kiitos arvoisa puheenjohtaja.

Vaikka olenkin valtuutettu Outi Ojalan kanssa hyvin paljon samaa mieltä, en kuitenkaan peräänkuuluttaisi itkuvirren veisaamista, koska tuolla tulevassa Cafe Jugendissa niitä virsiä tullaan veisaamaan ihan riittävästi.

Valtuutettu Puura (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Olen yksi näistä Helsingin Leijona Oy:n hallituksen parjatuista jäsenistä ja täytyy sanoa, että kaupunginhallitushan perusti tämän Helsingin Leijona Oy:n ja antoi sille tietyt reunaehdot, kuinka pitää kaupungin keskustakortteleiden elävöittämisessä toimia. Myös valtuustossa on käyty tästä asiasta paljon keskustelua ja meillä on aika monenlaisia reunaehtoja muun muassa sen suhteen, että siellä pitää olla kulttuuria, aukioloajat pitää olla pitkiä, Museoviraston kantoja on tietenkin syytä noudattaa ja kaiken kaikkiaan sinne halutaan mukavaa, vetovoimaista toimintaa.

Ja siihen pyrittiin ja meillä oli hyvinkin perusteellinen haku tässä asiassa ja tulos oli valitettavasti se, että tarjouksia ei tullut kovinkaan montaa ja ne vaihtoehdot olivat sentyyppisiä, että mielestäni tämä ratkaisu, mihin nyt on päädytty, oli niistä vaihtoehdoista kyllä paras. Uskon, että nyt kun olemme nähneet että tämä Cafe Jugend ja omistajatahot ovat alkaneet toimia tässä kysymyksessä aktiivisesti ja näin poispäin, heille on teroitettu myös vuokrasopimuksen solmimisen yhteydessä sitä, että minkätyyppistä kaikille avointa ja vetovoimaista

21.5.2008

toimintaa sinne halutaan. Ja uskon, että se on bisneksen kannalta myös tärkeää, että siellä käy erilaisia ihmisiä niin en näkisi tätä Cafe Jugendin tulevaisuutta kovin heikkona.

Valtuutettu Hakanen

Arvoisa puheenjohtaja.

Minun mielestäni kaupunginjohtaja kantaa tässä erityisen vastuun. Jo aikoinaan se keskustelu, joka käytiin täällä valtuustossa, oli aivan selvä viesti kaupunginjohtaja Pajuselle ja muille tästä asiasta vastuussa oleville siitä, että luottamusmiesten enemmistö haluaa aivan toisenlaista ratkaisua kuin mitä tässä on nyt väkisin ajettu läpi.

Tästä pitäisi ottaa opiksi niin, että valtuusto ei lähde tälle yhtiöittämisen tielle sellaisissa ratkaisuissa, joissa valtuusto todella haluaa ohjata itse kehitystä, ei ainakaan niin epämääräisillä eväillä kuin tässä lähdettiin, joissa tosiasiaassa kaupunginjohtaja Pajunen ja eräät muut virkamiehet saivat junailtua sellaisen hankkeen läpi, jota ei olisi koskaan täällä valtuustossa muuten hyväksytty.

Valtuutettu Rantanen

Puheenjohtaja, valtuustotoverit.

Kun itsekkin olen tämän Leijona-yhtiön hallituksen jäsen niin haluaisin muistuttaa koko tämän yhtiön historiasta. Sehän perustettiin nimenomaan tilanteessa, missä kaupunki oli myymässä kaikki Senaatintorin ympäristön kiinteistöt ja näin Leijonaan liitetyt kiinteistöt, myymässä ne kokonaan ulos ja tämä keksittiin siihen ikään kuin kompromissiratkaisuksi, jotta kaupungille löytyisi työkalu edelleen näiden kiinteistöjen omistamiseen. En ole edelleenkään sitä mieltä, että se on välttämättä paras mahdollinen ratkaisu, mutta se on kuitenkin ratkaisu, joka on ehdottoman hyvä verrattuna siihen, että kiinteistöt olisi myyty.

Ja Leijona-kiinteistöt ei ollut ehtinyt kunnolla aloittaa vielä toimintaansa, kun sille kaatui Jugend-sali ja Rahatoimiston sali, jotka kaatuivat nimenomaan sen takia, koska kaupungin puolelta vuokralaisina irtisanottiin nämä vuokrasopimukset. Helsinki-tiedotuksen

21.5.2008

vuokrasopimus irtisanottiin ja sen jälkeen kiinteistövirasto siirsi tämän kiinteistön uuden vuokralaisen etsimisen Leijonalle, joka ei ollut missään muotoa ehtinyt valmistaa kortteleiden kokonaissuunnitelmaa tai edes valmistautua tähän.

Ja tämän aikataulun ja taloudellisen paineen puitteissa tehtiin kilpailutusjärjestely. Koska aikataulu oli niin kireä niin hirveän paljon vaihtoehtoja ei syntynyt, jossain toisenlaisissa olosuhteissa vaihtoehtoja olisi voinut olla enemmän. Tämä valittu vaihtoehto täytti kaikki ne ehdot, jotka sisällöllisesti annettiin ja sen poissulkeminen siinä vaiheessa jollakin sellaisella perusteella, jotka liittyivät vuokralaisten aatteelliseen taustaan, olisi ollut hyvin ongelmallista suoraan sanoen.

Aika näyttää, kuinka hyvin tämä onnistuu. Se, miten Leijona onnistuu myöhemmin niin se riippuu aika paljon siitä, miten omistaja, minkälaisen tilan ja mahdollisuuden se antaa oikeasti tämän kiinteistöyhtiön valita niitä vuokralaisia. Jos taloudelliset rajat, joissa yhtiö joutuu toimimaan, ovat niin tiukat, että ei voida valita kuin erityisen voimakkaasti tai paljon maksavia vuokralaisia niin lopputulos jatkuvasti saattaa olla ongelmallisempi kuin mikä on kaupungin toimeksianto. Mutta seurataa yhtiön menoa, omistaja päättää.

Valtuutettu Saarnio (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Minusta tuossa Rantasen puheenvuorossa oli melko paljon selityksen makua. Minä olen nimittäin yrittänyt istua aika tiiviisti valtuustossa, ollut vain muutamista istunnoista osan poissa niin en ole koskaan päättänyt siitä, että Leijona-kortteli olisi ollut myynnissä. Missäs vaiheessa sellainen ratkaisu on tehty? Olisi hyvin mielenkiintoista tietää, koska minä ainakin olen lähtenyt siitä, että valtuusto tekee tämän tason päätökset. En tiedä sitten olenko niin väärässä tai ymmärtänyt väärin, että on livahtanut ohi jotenkin.

Valtuutettu Näre

Kiitos puheenjohtaja.

Haluaisin kysyä asiasta vastaavalta kaupunginjohtajalta sisältyykö

21.5.2008

tähän esitettyyn suunnitelmaan mahdollisuus, että siellä voisi järjestää välillä myös nykyisentyypistä näyttelytoimintaa. Tämä esitetty konseptihan ei tunnu olevan kauhean kaukana Jugend-salissa tehdystä toiminnasta.

Naiivi kysymys eli voisiko osa nykytoiminnasta jopa jäädä Jugend-saliin?

Ledamoten Oker-Blom

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Sinänsä minua ei häiritse vuokraaja ja tuleva toiminta ollenkaan ja sinänsä tämä päätös kuuluukin yhtiön hallitukselle, joka sen nyt teki. Mutta se täytyy sanoa, että tämä päätösprosessi oli uskomaton ja sellaista, miten sen sanoo, että niin vähissä määrin kunnioittaa kaupunginhallituksen ja täällä olevien ns. omistajien tahtoa ja mielipidettä, oli kyllä hyvin kummallista.

Se, mitä ihmettelen, että pakkohan Helsingin Leijona Oy:n hallituksen jäsenten oli olla tietoisia siitä, että tämä asia on nyt pöydällä kaupunginhallituksessa. Ja ihmettelen kyllä sitä, että siellä kehtasivat, sanotaanko näin, tehdä sen päätöksen samana päivänä aamupäivällä. Siitä tuli kyllä monta tyylipestemiinusta, mutta muilta osin kyllä uskon, että siitä loppujen lopuksi hyvä tulee.

Kaupunginjohtaja Pajunen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Valtuutettu Näre kysyi kaupungin näyttelytoiminnasta. Jugend-salissahan on Helsinki-tiedotus pitänyt näyttelyjä ja neuvontatoimintaa ja tämä kyseinen toiminta siirretään tapahtumaan kaupungintalon ala-aulaan, kun se avataan yleisölle pitkillä aukioloajoilla, myöskin viikonloppuisin. Tämän suunnitelman mukaan kaupungintalon ala-aula, siellä on tämän lisäksi tarkoituksena olla myös muuta toimintaa, mutta tämä uusi tila niin se tarjoaa merkittävästi paremmat puitteet tälle Helsinki-tiedotuksen toiminnalle niin näyttelyjen kuin tiedotustoiminnan suhteenkin.

21.5.2008

Se ainakin omasta mielestäni on hyvinkin kaupunkiin tätä toimintaa enemmän liittävä ja kaupungin ja Helsinki-tiedotuksen yhteisyyttä symboloiva asia. Minä itse uskon hyvin voimakkaasti kaupungintalon avaamiseen ja siihen, että tämä todella on se paikka, jossa kansalainen tapaa ei pelkästään kaupungin virkakoneistoa, mutta myös jatkossa luottamushenkilöt ja demokratian.

Valtuutettu Rantanen

Puheenjohtaja.

Jatkan vielä ihan sellaisesta näkökulmasta, tulee esiin useissa kiinteistövuokrautilanteissa silloin, kun meillä on esimerkiksi toiveita, että siellä järjestetään kaikille avointa, mahdollisimman korkeatasoista näyttelytoimintaa niin ajatus, että se löytyy yksityiseltä sektorilta on hirvittävän toiveikas, sanokaamme näin. Koska kaikki yksityiset toimijat lähtökohtaisesti tarvitsevat sen oman katteen sille omalle toiminnalle. Jos me haluaisimme ikään kuin kilpailuttamalla löytää tämän tyyppistä toimintapohjaa niin silloin meidän on etsittävä monimutkaisempia public-private-yhteistyöjuttuja niin, että jollakin tavalla sitä ikään kuin maksutonta, kaikille avointa, korkeatasoista kulttuuritoimintaa joko yhteiskunta tavalla tai toisella tukee tai on yhteistyökumppanina tuottamassa jonkun yksityisen tahon kanssa.

Nyt tässä esimerkissä minun mielestäni kävi hyvin ilmi se, että jos halutaan monimutkaisempia yhtälöitä sisällöllisesti niin silloin pitää varata siihen enemmän aikaa ja pitää varata siihen myös jonkinlaista tuottajuusvastuuta. Se ei onnistu ihan tällä lailla, minun mielestäni tässä menttiin pikkuisen väärässä järjestyksessä juuri sen takia, että Helsinki-tiedotuksen vuokrasopimus irtisanottiin niin nopeasti. Tämä asia oli täällä valtuustossakin esillä ja kaupunginhallituksessa, siihen olisi voinut vielä siinä vaiheessa puuttua ja ainakin lykätä sitä vuokrasopimuksen irtisanomista, jolloin meillä olisi ollut enemmän aikaa sovittaa näitä erilaisia asioita yhteen tässä kohdassa.

Valtuutettu Hakanen

Arvoisa puheenjohtaja.

21.5.2008

Tämä asia oli todellakin esillä täällä valtuustossa ja silloin valtuuston ei annettu tehdä päätöstä tästä asiasta, mutta täällä käytiin keskustelu, jossa kävi päivänselväksi, että valtuuston suuri enemmistö halusi säilyttää Jugend-salin kaupungin omassa toiminnassa, mahdollisesti kehittää sitä näyttely- ja muuta toimintaa siellä eikä vuokrata sitä ulkopuolisille kaupallisiin tarkoituksiin.

Ja kaupunginjohtaja Pajunen kantaa vastuun siitä, että tämä valtuuston keskustelussa päivänselväksi tullut tahto sivuutettiin.

Aloite 6

Ledamoten Johansson

Kiitos puheenjohtaja.

Aivan lyhyesti vain haluaisin kiittää kaupunginhallitusta myötämielisestä suhtautumisesta siihen, että kehitämme omia työtapojamme ja rutiinejamme. Samalla pyydän anteeksi sitä, että siinä taisi mennä vähän valtuutettujen aloitteiden ja kansalaisten aloitteiden teko sekaisin. Meidän aloiteoikeuttammehan ei mainita kunnallislaissa, mutta se oikaistiin siinä vastauksessa.

Mutta pointtihan tässä oli nimenomaan se, että jatkossa sitten paremmin aloitteiden vastauksista käy ilmi a) onko faktisesti samansisältöinen aloite jätetty aikaisemmin kauden aikana tai b) onko faktisesti tehty jo päätös aloitteen sisältämästä ongelmasta. Ja haluan korostaa täältäkin vielä, että tämä ei ole kannanotto siihen, että olisiko valtuutetun pitänyt tietää tästä vai ei vaan se on puhtaasti sitä, että tällä lailla lisätään sitä informaatioarvoa, että tämä nostetaan ihan otsikkotasolle tämä tieto nyt. Se saattaa joskus piiloutua tekstiin, mutta että se olisi näkyvällä tavalla esillä ja sitten kukin vetää omat johtopäätöksensä.

Valtuutettu Wallden-Paulig

Arvoisa puheenjohtaja.

Jatkoa tähän edelliseen niin haluaisin mainita, että hyvänä aloitteiden

21.5.2008

tekemisen periaatteena olisi myös valtuutetun pidättäytyminen tekemästä aloitetta oman lautakuntansa piiriin kuuluvista asioista. Nykyään on hyvin usein tilanteita, joissa kysyjä itse lautakunnan jäsenenä vastaa omaan tekemäänsä aloitteeseen. Tämä on mielestäni nurinkurista ja tarpeetonta.

Jokaisen valtuutetun on järkevää ja helppo hoitaa asioita aloitteen sijasta suoraan oman virastonsa virkamiesten kanssa tai ottaa asia esiin lautakunnassansa. Näin toimien asia hoituu todennäköisesti paljon nopeamminkin ja halvemmalla.

Kiitos.

Valtuutettu Luukkainen

Arvoisa puheenjohtaja.

Tämä ratkaisumalli, mitä tähän aloitteeseen nyt tarjotaan niin tähän on oikeasti ollut käytössä jo vuodesta 2000 lähtien. Silloin olin itse valtuuston puheenjohtajistossa mukana ja silloinhan uusittiin valtuuston työjärjestystä. Ja silloin työjärjestyksen uusimisen yhteydessä tuli sellainen muutos, että sellaiset aloitteet, jotka ovat jo joko tekeillä tai siis valmistelussa, tai joihin on vastikään juuri samanlaisiin vastattu niin niihin voisi suoraan kaupunginhallitus vastata, että ne ovat tekeillä tai niihin on juuri vastattu ja antaa sen edellisen vastauksen siihen.

Mutta valitettavasti tätä työkalua ei ole tässä 8 vuoden aikana liiemmästi käytetty vaan todellakin nämä samat aloitteet tuntuvat vyöryvän täällä muutaman kerran vuodessa tai ainakin vuosi toisensa jälkeen samojen tekijöiden nimissä.

Aloite 7

Valtuutettu Malinen

Arvoisa puheenjohtaja.

Harmittelen hieman, että vastaus on jäänyt näin nuivaksi. Ymmärrän, että paljon asioita siirtyy sähköiselle puolelle, mutta kyllä tuolla

21.5.2008

lähiöissä olisi käyttöä näille asukasyhdistyksille ja kunnollisille ilmoitustauluille. Eikä niiden välttämättä tarvitse olla metroasemalla vaan sen välittömässä läheisyydessä, mistä ihmiset kulkevat, niin olisi jonkinlaista ikään kuin toiminnan mainostilaa asukasjärjestöille. Mutta en lähde nyt palautusesitystä tästä tekemään.

Valtuutettu Helistö

Arvoisa puheenjohtaja.

Valtuutettu Jouko Malisen aloite metroasemille sijoitettavista asukkaiden ilmoitustauluista on yksi näitä käsittämättömyyksiä, mitä en ymmärrä. Tarkoitan siis sitä, että tätä asiaa on niin kauan kuin minä olen valtuustossa ollut käsitelty. Valtuutetut ja asukkaat haluaisivat ilmoitustauluja kaupungin ylläpitämiin paikkoihin.

Olen itse tehnyt asiasta ainakin yhden aloitteen, josta rakennusvirasto omassa vastauksessaan sanoi, että metroasemat olisivat erittäin hyvä, keskeinen paikka, jossa tavoitettaisiin vielä ihmisiä. Siinä vaiheessa liikennelaitos myös varmaan pesi kätensä asiasta juuri samoilla perusteilla kuin nytkin, että siihen ei ole varaa. Täällä siis todellakin sanotaan näin, että ”Ilmoitustaulujen asiallinen ylläpito edellyttäisi, että metroasemista vastaava liikennelaitos ottaisi sen vastuulleen. Se vaatisi taloudellista panostusta, johon liikennelaitoksella ei ole mahdollisuutta.” Hevonkukkaa, sanon minä.

Voi olla, että liikennelaitoksessa ei ole osaamista siihen ja sen takia kannattaisi nyt eräällä lailla pakottaa liikennelaitos, Nuorisoasiainkeskus ja Kulttuuriasiainkeskus ratkaisemaan tämä ongelma.

Jouko ei ottanut asiasta ihan lopullista otetta, joten teen palautusesityksen: Aloite palautetaan uudelleen valmisteltavaksi siten, että HKL, Kulttuuriasiainkeskus ja nuorisotoimi yhdessä suunnittelevat ja toteuttavat järjestelmän, jossa metroasemilla on kyseisten tahojen ylläpitämät asukkaiden ilmoitustaulut.

[Puheenjohtajan välihuomautus.]

Valtuutettu Malinen (vastauspuheenvuoro)

21.5.2008

Arvoisa puheenjohtaja.

On oikein mukavaa, kun valtuutettu Helistö sen teki niin toivottavasti nyt joku ehtii sitä kannattaa niin olen minä sitten mukana.

[Puheenjohtajan välikysymys.]

Valtuutettu Hellström

? kannatan siis valtuutettu Helistön tekemää palautusesitystä. Olen itsekin tehnyt samasta aiheesta aloitteen niin kuin moni muukin. En voi ymmärtää, ettei näin pieni ja yksinkertainen asia vain ota onnistuakseen ? .

Valtuutettu Rantanen

Hellström ehtikin ensin, minäkin kannatan sitä.

Tuo vastaus on tosi kökkö tuohon ajatukseen.

Valtuutettu Vikstedt

[Puheenjohtajan välihuomautus.]

Joo palautukseen, ihan asiaa palauttaa vielä kerran. Tästä on tehty hirveän monia aloitteita ja minä olen itse myöskin varmasti jonkun kerran allekirjoittanut tällaisen aloitteen. Ja se, että ei ole varaa niin tosi asiassa mehän kaupungin varoilla puhdistamme ilmoituksia sähkökaapeista ynnä muuta, että siihen käytetään oikeasti rahaa nytkin. Se voidaan järjestää toisella tavalla, sillä tavalla, kun ihmiset tarvitsevat näitä ilmoituspaikkoja.

Aloite 10

21.5.2008

Valtuutettu Hakanen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Tämä aloite koskee kaupungin suhtautumista taidealan korkeakouluopetuksen siirtämiseen osittain perusteilla olevaan innovaatioyliopistoon.

Helsingin on yliopistokaupunki ja tämä innovaatioyliopistohanke uhkaa nyt siirtää ainakin osan taidealan korkeakouluopetuksesta pois Helsingistä, mahdollisesti myös muuta korkeakouluopetusta. Tällä on taidealan oppilaitosten piirissä käydyn keskustelun perusteella nähty olevan paljon kielteisiä vaikutuksia taidealan oppilaitosten yhteistyöhön. Itse näen sillä kielteisiä vaikutuksia myöskin Helsingin kaupungin kulttuurisen kehityksen kannalta. Lisäksi hanke on selvästikin ristiriidassa niiden tavoitteiden kanssa, joita kaupungilla on ollut Arabianrannan alueen kehittämistä merkittävänä taiteen ja taideteollisen koulutuksen ja osaamisen keskuksena.

Tästä aloitevastauksesta käy ilmi, että kaupunki on ottanut kannan innovaatioyliopiston perustamisen puolesta. Valtuusto ei ole sellaista kantaa tietääkseni missään vaiheessa käsitellyt. Pidän aika erikoisena sitä menettelytapaa, että kaupunginhallitus tällaisessa asiassa, josta varmasti kaupunginhallituksessa tiedetään, että valtuuston piirissä on erilaisia mielipiteitä, mutta tuskin voidaan tietää tarkkaan, mikä on valtuuston enemmistön kanta tässä asiassa niin menee antamaan kaupungin puolesta kannanottoja.

Lisäksi ihmettelen tätä vielä sillä tavalla, että tähän kannanottoon on sotkettu jopa innovaatioyliopiston hallintomalli, joka aivan varmasti on erittäin kiistanalainen kysymys, koska siinä moni meistä näkee avauksen yliopistolaitoksen yksityistämisen suuntaan, yksityisoikeudellisten säätiöiden perustamisen mallin. Eli minusta tässä aloitevastauksessa pitäisi olla kyllä jonkunlainen kohtuus. Sellaisissa asioissa, joista tiedetään, että kaupungilla ei ole selvää kantaa niin ei mestaroitaisi sitten virkamiestyönä myöskään sellaisia kannanottoja, joita valtuusto ei voi kohtuudella pitää ominaan.

Innovaatioyliopistoasia on minun mielestäni Helsingille kaupungin tavoitteiden kannalta niin ison luokan asia, että sinänsä se olisi kyllä ollut hyvä joskus käsitelläkin täällä etukäteen eikä näin jälkikäteen. Ehdotan, että valtuusto päättää palauttaa vastauksen uudelleen valmisteltavaksi niin, että kaupunki ei ota myönteistä kantaa kiistanalaiseen innovaatioyliopiston perustamiseen.

21.5.2008

Valtuutettu Kajos

Arvoisa puheenjohtaja ja valtuutetut.

Kannatan tehtyä palautusesitystä.

Tosiaan tuossa vastauksessa todetaan, että kaupunki tukee innovaatioyliopistoa. Ilmeisesti tällainen linjaus on kuitenkin aika turhan pienen piirin tekemä siihen nähden, kuinka isosta asiasta on kyse. Aika puhtaasti liike-elämän ehdoilla etenevä hanke on tieteenkin kannalta aika hankalasti perusteltavissa eikä pelkästään taiteen, niin kuin edellisessä puheenvuorossa tuli esiin. Ja toivoisin, että tästä käytäisiin laajempaa periaatteellista keskustelua täällä..

Kiitos.

[Puheenjohtajan välihuomautus.]

Valtuutettu Anttila

Puheenjohtaja, arvoisa valtuusto.

Tästä itse asiasta olen Yrjö Hakasen kanssa samaa mieltä, että Helsingin kannalta innovaatioyliopisto on erittäin tärkeä hanke ja olisin toivonut myöskin, että tässä vastauksessa olisi kaupunginhallitus linjannut selkeän kannan, että millä tavalla Helsinki haluaa myöskin pitää investoinnit kaupungin sisällä niin, että me emme ole hajottamassa tätä innovaatioyliopistoa pääkaupunkiseudulle riittämättömästi.

Nyt Espoossa on Teknillinen korkeakoulu ja kuitenkin liikenneyhteyksiä suunnitellaan, nyt metroa ja myöskin Tiedelinja, joka yhdistää nämä kampukset eli Teknillisen korkeakoulun Arabianrannan, Taideteollisen alueen että ainoastaan sitten kauppakorkeakoulu jää siihen pikkuisen syrjään, mutta ei sekään ole mikään mahdoton asia.

Mutta kun tämä kaupunginhallituksen vastaus on minusta sillä tavalla, voisiko sanoa mitäänsanomaton suurin piirtein, siinä ei ole mitään linjaa, niin minä en nyt tässä yhteydessä kannata Yrjö Hakasen

21.5.2008

palautusehdotusta. Mutta pidän kyllä välttämättömänä, että kaupunginhallitus pohtii tämän innovaatioyliopistostrategian. Koska ei se ole pelkästään tämä 500 miljoonaa vaan siinä samanaikaisesti opetusministeriö on linjannut ja tämä nykyisessä hallitusohjelmassa on myöskin seuraavien vuosien varrelle, pitkälle, myöskin tulevaisuuteen, 10 vuoden varalle on pohdittu, millä tavalla innovaatioyliopistoa tuetaan valtion varoista.

Että se on todelle merkittävä asia Helsingin kannalta ja minusta on kyllä kohtuutonta, että näin lepsu vastaus valtuustolle annetaan ja tällaista tärkeää asiaa ei ole pohdittu kaupungin sisällä tarkemmin. Minusta tässä asiassa pitäisi ottaa selkeä näkemys siitä, että millä tavalla Helsinki haluaa säilyttää yliopisto-opetuksen omalla alueellaan myöskin niin, että yliopistojen välistä yhteistyötä voidaan kehittää eikä sirotella näitä keskeisiä yksiköjä eri puolille kaupunkia.

Meillähän on ihan mahdollisuuksia, jos tarvitaan jotain uusia investointeja niin kaikki tehdään metron varrelle.

Kaupunginjohtaja Pajunen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Tässä on puheenvuoroissa tätä tekstiä, mainittu, että se ei olisi selkeää ja pahoittelen sitä kieliasua. Mutta kyllä tämän vastauksen selkeä sisältö on se, että kun täällä esitetään tässä valtuustoaloitteessa, että Helsingin kaupunki vastustaisi sitä, että Taideteollisen korkeakoulun toiminta siirrettäisiin pois Arabianrannasta niin kyllä se tässä on yritetty selkeästi sanoa.

Siis tätä nyt ei ole sanottu tekstissä, mutta meidän Arabianrannan konseptimme on rakentunut tälle kokonaisuudelle, mikä siellä on ja kyllä Helsingin kaupungin selkeä intressi on toimia sen puolesta, että tämä työ, mikä on tehty niin sitä voitaisiin edelleen kehittää, se jatkuisi ja näin ollen tähän nyt on mainittu se.

Se, että tällä hetkellä itse ymmärrän, että innovaatioyliopiston tilanne niin kuin täällä mainitaan, on, että he eivät ole tilastrategiaansa tehneet vaan näitä puitteita rakentavat. Kyllä Helsingin kaupunki valmisteleekin tietenkin niitä kriteereitä, jonka perusteella sitten pystymme perustelemaan, että tämä on myös sekä kaupungin intressi että myös innovaatioyliopiston intressi, että voidaan toimia monella kampuksella.

21.5.2008

Jos on epäilyksiä siitä, että tämä olisi jotenkin epämääräinen niin haluan vahvistaa sitä, että kyllä tällä vastauksella yritetään selkeästi sanoa se, että Taideteollinen korkeakoulu on osa Arabianrannan lähtövisiota, minkä pohjalta sitä on rakennettu.

[Puheenjohtajan välihuomautus.]

Valtuutettu Lipponen

Hyvä puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

En kannata palautusta ja näen, että tämä kauppakorkeakoulun, Taideteollisen korkeakoulun ja Teknillisen korkeakoulun yhdistäminen ja voimakas resurssien lisääminen tuovat varmasti lisäarvoa. Sitä en osaa kyllä todellakaan sanoa, että tuottaako kyseinen innovaatioyliopisto yhtään innovaatiota, mutta joka tapauksessa voidaan olettaa, että lisäarvoa se varmasti tuottaa.

Toivoisin, että Helsingin kaupunki paneutuisi myös Helsingin yliopiston aseman parantamiseen ja mahdolliseen tukemiseen, sillä se on kuitenkin Suomen ainut kansainvälisesti mitattu huippuyliopisto ja on todella tärkeää Helsingille, että se on tässä kaupunkikuvassa.

Kiitos.

Kaupunginjohtaja Pajunen

Arvoisa puheenjohtaja.

Anteeksi, kun häiritsen iltaa. Mutta täällä oli hyvä kysymys, tähän ei koske tätä tai ei ole valtuustoaloitteen sisältö. Mutta näen itse, että on erittäin oleellista se, että kun me tarkastelemme korkeakouluja ja yliopistokenttää Helsingissä ja Helsingin seudulla niin se, että Helsingin yliopiston kanssa tehdään hyvää yhteistyötä. Ja meillä tällä viikolla oli Helsingin kaupungin ja Helsingin yliopiston neuvottelukunnan kokous, jossa yhteen ääneen totesimme, että olemme, sehän vietti 20-vuotisjuhliansa äskettäin, että se on erittäin hyvin kehittynyt ja tiivistynyt se yhteistyö.

21.5.2008

Ja kyllä jatkossa, kun rakennamme tätä kokonaisuutta niin on erittäin oleellista, että myös Helsingin yliopisto on siinä pohdinnassa mukana, vaikkakaan se ei nyt tässä aloitteessa ole sisällä.

Valtuutettu Hellström

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Tulin tänne pönttöön, kun se oma mikki ei toimi. Toivottavasti saadaan kuntoon seuraavaa kokousta varten.

En kannata asian palauttamista, vaikka haluan korostaa, mikä täällä on tullut esiinkin, sitä, että Taideteollinen korkeakoulu on säilytettävä Arabianrannassa. Meillä on rakennettu kokonainen kaupunginosa sen varaan ja se on oleellinen osa sen kaupunginosan fiilistä. Esimerkiksi itse en varmasti siellä edes asuisi ilman Taideteollista korkeakoulua, kyllä se niin paljon vaikuttaa sen alueen henkeen ja tunnelmaan. Joten siinä mielessä hyvä, jos olemme yhdessä sen sijaintia täällä puolustamassa ja kyllä minä sen tästä vastauksestakin niin luin.

Toki tietysti yliopistolaisena ihmettelen noin ylipäänsä, että yhdelle innovaatioyliopistolle laitetaan niin paljon rahaa ja vähemmän sitten valmiiksi huipuille, mutta ehkä se ei ole tämän salin päätettävissä.

Valtuutettu Rantanen

Puheenjohtaja.

Täällä on käyty useampi puheenvuoro siitä, kuinka tärkeää on, että Taideteollinen korkeakoulu säilyy nimenomaan Arabianrannassa. Ja meille on kerrottu, että tämän lausunnon keskeinen sanoma on nimenomaan juuri se.

Mutta jos katsoo tarkkaan niin oleellinen lause löytyy viimeisestä kappaleesta. Siellä lukee "Säätiömuotoinen innovaatioyliopisto tulee perustamisensa jälkeen itse ottamaan kantaa toimintojensa sijaintikysymykseen." Ja nimenomaan siitä on kyse ja kuka oikeasti kuvittelee, että innovaatioyliopiston perustamisen jälkeen se olisi jossain muualla kuin Espoossa? Me lähdemme tukemaan kaupunkina tätä hanketta siinä muodossa kuin sitä nyt ajetaan emmekä esitä ensin

21.5.2008

vahvoja varaumia, että tuemme, jos asiat toteutetaan tietyllä tavalla.

Minun mielestäni me olemme ajautumassa tässä innovaatioyliopistossa sentyyppiselle linjalla, että me tulemme havaitsemaan sen toteutumisen jälkeen, että meillä ei ole siellä enää Taideteollista korkeakoulua. Minusta se ei ole korkeakoulupoliittisesti hyvä suunnitelma se pohja, jolla sitä on nyt ajettu ja minä olen sen takia ollut siihen kriittinen, mutta nyt Helsingin edun kannalta minun mielestäni meidän ei pitäisi antaa niin avointa valtakorttia tälle hankkeelle kuin ollaan tehty. Tämä liittyy nimenomaan juuri tähän tarpeeseen säilyttää Taideteollinen korkeakoulu Arabianrannassa.

Valtuutettu Ojala

Arvoisa puheenjohtaja.

Minäkin kannatan tämän asian palautusta ja olen muutamaankin otteeseen, kun asia on ollut pääkaupunkiseudun neuvottelukunnassa tai kaupunginhallituksessa, todennut, että en ole vakuuttunut tämän innovaatioyliopiston erinomaisuudesta.

Ylipäätänsä olisi ehkä hyvä miettiä, mitä me tarkoitamme ja onko meillä edes yhteinen näkemys siitä, kun puhumme innovaatiosta. Jotkuthan mieluummin haluaisivat käyttää sanaa 'huippuyliopisto', mutta jostakin häveliäisyssyystä ilmeisesti tästä on luovuttu.

Nimittäin innovaatio, innovaatiohan on ainakin aika monen asiantuntijan mukaan joko tutkimustuloksen tai keksinnön tai idean saattaminen kaupalliseksi tuotteeksi. Sitä on innovaatio, se ei ole mikään keksintö tai tutkimustulos sinänsä vaan nimenomaan se, että siitä saadaan kaupallinen tuote, jota voidaan myydä. Tässä mielessä, kun ajatellaan nyt tätä niin sanottua innovaatioyliopistoa tulevaisuudessa niin ainakin itse kannan erittäin suurta huolta, mikä tulee olemaan esimerkiksi perustutkimuksen rooli siinä.

Ja kyllä minustakin palautuksen jo ansaitsee pelkästään se, että minusta tämä kirjaus siitä, että on toivottavaa, että säilyisi Taideteollisen opetus Arabianrannassa niin on kyllä niin löysä, että jo pelkästään senkin takia tämä kannattaa palauttaa. Kyllä minusta Helsingin pitää nyt huolehtia siitä, että Arabianrannan keskeiset elementit eli juuri tämä Taideteollinen korkeakoulu ja nämä säilyvät siellä.

21.5.2008

Valtuutettu Anttila

Puheenjohtaja.

Kaupunginjohtaja Pajunen totesi, että Helsinki vastustaa tätä Arabianrannan Taideteollisen korkeakoulun siirtämistä pois Helsingistä tai Arabianrannasta. Tämä oli tietysti erittäin hyvä kannanotto ja toivottavasti myös kaupunki pitää siitä sitten kiinni. Sikäli se oli hyvä kuulla tässä valtuustossa näin selkeästi sanottuna.

Mutta kun tätä asiaa nyt kaupunginhallituksessa varmaan vielä valmistellaan niin toivoisin, että kaupunginhallitus nyt sillä tavalla pohtisi tämän, että on selkeä käsitys, miten Helsinki haluaa innovaatioyliopiston perustamisen yhteydessä turvata omat näkemyksensä ja kantansa. Koska selkeästi, kun lukee lehdistä, niin Espoo on tehnyt selvät linjaukset, miten se haluaa kehittää nimenomaan innovaatioyliopistoa Espoon alueella, luoda sinne omat kampukset, joka silloin ilman muuta tulee tarkoittamaan, että investoinnit suuntautuvat Espoon puolelle ja jotakin silloin häviää myöskin Helsingistä.

Liian sinisilmäinen tässä asiassa ei voi olla ja kun Helsinki on kuitenkin merkittävä neuvottelija toivon mukaan myöskin valtiovaltaan ja opetusministeriöön päin, opetusministerikin on helsinkiläinen niin toivottavasti tällä asialla on myös painoarvoa siihen suuntaan, mitä kaupunginjohtaja Pajunen äsken totesi.

Valtuutettu Vehviläinen

Arvoisa puheenjohtaja.

Minäkään en kannata asian palauttamista. Voimme listatekstistä lukea, että Matti Vanhasen hallituksen valtuuttamana opetusministeriö on johtanut innovaatioyliopiston perustamisen valmisteluja. Ja kun valtuutettu Rantanen puuttui tähän, että säätiömuotoinen innovaatioyliopisto tulee perustamisen jälkeen itse ottamaan kantaa toimintonsa sijaintikysymyksiin niin varmasti pitää paikkansa tuo aiemmin lukemani kanssa.

21.5.2008

Mutta se, mikä tässä on tärkeää, tämä loppuosa kappaleesta. Me saamme tästä vaikka minkälaisia muotoiluja, jos otamme yhden lauseen tai yhden sanan ? . On tärkeää, että Helsinki painokkaasti on mukana tässä neuvottelussa ja hoitaa oman osuutensa ja puolustaa Arabianrannan säilymistä sellaisena kokonaisuutena kuin se tähänkin asti on ollut niin, että siellä myös Taideteollinen korkeakoulu jatkaa.

Valtuutettu Hakanen

Arvoisa puheenjohtaja.

Jos halutaan todella säilyttää Taideteollinen korkeakoulu Helsingissä niin silloin se olisi pitänyt sanoa tässä vastauksessa. Jokainen, joka tämän vastauksen lukee, huomaa, että Tuomas Rantasen mainitseman lauseen jälkeen Helsinki toivoo, että säilyisi joitakin toimintoja. Täällä ei puhuta lainkaan siitä, että se korkeakoulu ja se kokonaisuus säilyisi vaan tämä on aivan avoin valtakirja sille, että kunhan siellä on joku huoneisto, jossa lukee jotain sinnepäin, vaikka pääosa toiminnasta olisi ihan muualla niin tämä kaupunginhallituksen linjaus on hyväksytty.

Miten voi olla tällainen linjaus? Väittäisin, että se liittyy kyllä valitettavasti asian valmistelutapaan. Tätä on valmistellut merkintöjen mukaan elinkeinotoimen johto. Sitä on tämä yliopisto-Helsinki. Elinkeinotoimen johto valmistelelee meidän kantaamme yliopistokysymyksiin kaupunginjohtajan alaisuudessa. Tästä puuttuu kokonaan kulttuurin, sivistyksen näkökulma tämän asian valmistelusta. Se on hyvin valitettavaa.

Valtuutettu Puhakka

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Kannatan palauttamista, vaikkakin olen skeptinen myös sen suhteen, että mitä ylipäänsä Helsinki tähän innovaatioyliopiston toimintaan voi vaikuttaa ja voiko vaikuttaa mitenkään siihen, että mitä siellä Arabianrannassa tulevaisuudessa on.

Minun käsitykseni mukaan juuri ne satsaukset, mitä ollaan tekemässä innovaatioyliopistoon, tarkoittavat sitä, että sitä katsotaan kokonaisuutena, jolloin erityisesti Taideteollisen korkeakoulun puoli on

21.5.2008

ollut uhattuna nykyisessä muodossaan ja erityisesti sen osat, jotka eivät ole muutettavissa kaupallisiksi innovaatioiksi tai bisnekseksi. Eli kyllä siinä ihan selkeät uhat on olemassa. Mutta joka tapauksessa tästä kokonaisuudesta voi sanoa, että kun täällä on paljon puhuttu Helsingin suhteesta yliopistoon ja tässä kaupunginjohtaja Pajunenkin vakuutteli, että suhteet ovat hyvät niin täytyy sanoa, että kyllä varmasti Helsingin täytyisi nostaa tätä omaa rooliaan ja suhdettaan suhteessa yliopistoon ja luoda kaupunkia yliopistokaupunkina myös muutoin.

Kyllä tämä taitaa olla menetetty jo tämä Taideteollinen korkeakoulu Arabianrannassa tulevina vuosina.

Valtuutettu Rauhamäki

Kiitos puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Ilta on aika myöhäinen, mutta täällä kun siteerattiin nykyisen hallituksen ohjelmaa niin käsittääkseni tämä hanke aika hyvin laitettiin vauhtiin edeltävän hallituksen aikana ja ilmeisesti nykyisen apulaiskaupunginjohtajanamme toimineen Tuula Haataisen opetusministerinä toimiessa.

Sinänsä hankkeessa ei ole mitään pahaa, minun mielestäni se on erittäin hyvä hanke. Kokonaisuudesta ja asiasta sinänsä olen näiden puhujien, jotka täällä on puheenvuoroja käyttäneet, sitä samaa mieltä, että TaiKin tulisi säilyä Arabianrannassa.

Mutta ehkä pieni tällainen viite siihen, että me aika useasti tahdomme katsoa länteen ja Espooseen ja tuossa metrokeskustelussakin muutama sellainen puheenvuoro tuli käytettyä tässäkin salissa, että espoolaiset tehtoo vetää kotiin päin aika kovasti ja suojella sitä omaansa. Kyllä meilläkin näitä piirteitä näyttää olevan, osittain varmasti ihan syystäkin, mutta ei tämä nyt ihan pääkaupunkiseudun yhteistyöhengessä tunnu tämä keskustelu ainakaan tänä iltana enää tässä vaiheessa menevän.

HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTO



21.5.2008

Rakel Hiltunen
puheenjohtaja

Pertti Vanne
kansliapäällikkö

Pöytäkirja tarkastettu ja hyväksytty:

Matti Taina Mari Puoskari
kaupunginvaltuutettu

kaupunginvaltuutettu