



6.10.2010



HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTO

Keskustelupöytäkirja

16 – 2010

Kokousaika: 6.10.2010 klo 18.00 – 19.04

Kokouspaikka: Vanha Raatihuone, Aleksanterinkatu 20

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



HELSINGFORS STADSFULLMÄKTIGE

Diskussionsprotokoll

16 – 2010

Mötestid: 6.10.2010 kl 18.00 – 19.04

Mötesplats: Gamla Rådhuset, Alexandersgatan 20

I diskussionsprotokollet har antecknats bara de ärenden på stadsfullmäktiges föredragningslista i vilka någon har yttrat sig.



6.10.2010

219 §	4
Esityslistan asia nro 3	4
KEHÄ II VÄLILLÄ TURUNVÄYLÄ - HÄMEENLINNANVÄYLÄ, ESPOO, HELSINKI JA VANTAA YLEISSUUNNITELMAN MAANTIELAIN MUKAINEN KÄSITTELY	4
Valtuutettu Hakanen	4
Valtuutettu Peltola	5
Kaupunginhallituksen puheenjohtaja Rautava (vastauspuheenvuoro)	6
Valtuutettu Autti	6
Valtuutettu Peltola (vastauspuheenvuoro)	6
Valtuutettu Hakanen	7
Valtuutettu Anttila	7
Kaupunginvaltuuston varapuheenjohtaja Bogomoloff	8
Valtuutettu Rauhamäki	8
Valtuutettu Soininvaara	8
220 §	9
Esityslistan asia nro 4	9
HELSINGIN, VANTAAN JA SIPOON KUNTIEN YHTEISEN ÖSTERSUNDOMIN YLEISKAAVATYÖN KÄYNNISTÄMINEN	9
Apulaiskaupunginjohtaja Penttilä	9
Valtuutettu Hakanen	13
Valtuutettu Kolbe	15
Valtuutettu Puura	16
Valtuutettu Holopainen	17
Valtuutettu Soininvaara	17
Valtuutettu Koskinen	18
Valtuutettu Rantanen	19
Valtuutettu Rauhamäki	20
Valtuutettu Karu	21
Valtuutettu Hakanen	22
221 §	22
Esityslistan asia nro 5	22
KRUUNUHAAN TONTIN 8/9 ASEMAKAAVAN MUUTTAMINEN (NRO 11949)	23
Valtuutettu Koulumies	23



6.10.2010

219 §

Esityslistan asia nro 3

KEHÄ II VÄLILLÄ TURUNVÄYLÄ - HÄMEENLINNANVÄYLÄ, ESPOO, HELSINKI JA VANTAA.
YLEISSUUNNITELMAN MAANTIELAIN MUKAINEN KÄSITTELY

Valtuutettu Hakanen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Tässä ehdotuksessa lausunnoksi Kehä II:n jatkamisesta suhtaudutaan hankkeeseen kriittisesti. Muotoilut jättävät kuitenkin aika paljon auki. Tässä sanotaan melko nätisti, että hanke ei tue parhaalla tavalla maankäytön kehittämistä ja eheän kaupunkirakenteen syntymistä. Aukkaiden ja myös useiden lautakuntien lausuntojen perusteella voisi todeta suoraan, että Kehä II on ristiriidassa joukkoliikenteen osuuden lisäämiseen tähtäävien liikenne- ja ympäristötavoitteiden kanssa. Esim. ympäristökeskuksen lausunnossa todetaan, että tätä voidaan pitää ensisijaisesti henkilöautoliikennettä lisäävänä hankkeena.

Lausunnossa esitetään tutkittavaksi kevyempää vaihtoehtoa. Toisaalta todetaan, että jos päätetään pitäytyä nyt käsillä olevassa yleissuunnitelmassa, Kehä II tulee toteuttaa pääasiassa valtion rahoituksella. Siis yhtäältä olisi hyvä, että olisi kevyempi, toisaalta, jos kuitenkin toteutetaan tämän yleissuunnitelman pohjalta, olisi hyvä, että valtio maksaisi pääosin. Tällä tavalla jätetään auki mahdollisuus Kehä II:n toteuttamiselle ja jopa sen toteuttamiselle tämän yleissuunnitelman pohjalta. Liikenteen ongelmia ei vähennetä lisäämällä ensisijassa yksityisautoilun tarpeisiin rakennettuja väyliä, sen me kokemuksesta tiedämme. Niillä korkeintaan siirretään ongelmia paikasta toiseen samalla kun autoilu lisääntyy.

Kehä II:n yhteiskuntataloudellinen hyöty on arvioitu tässä suunnitelmassa ja sen tausta-aineistoissa yksipuolisesti autoliikenteen näkökulmasta. Tälläkin tavalla arvioituna hanke maksaisi reippaasti yli 600 miljoonaa ja olisi kannattamaton. Kannattavuus olisi tietysti vielä kyseenalaisempi, jos väylähankkeen vaikutukset ihmisten elinympäristöön, maankäyttöön, viheralueille ja väylien lähialueille olisi arvioitu kokonaisvaltaisemmin.

Kehä II:n pitäminen mukana Helsingin seudun liikennejärjestelmän suunnitelmassa haittaa mm. Hämeenlinnanväylän lähellä asuvia, koska pientaloalueen tulevaisuus on jatkuvasti vaakalaudalla. Se haittaa myös useiden alueiden kaavoitusta ja kehittämistä, ja tässä suhteessa ns. kevyempi vaihtoehto ei juurikaan helpota tilannetta, koska se pitää



6.10.2010

sen pitkän aikaa joka tapauksessa epäselvänä ja avoimena.

Käytännössä Kehä II kilpailee valtion ja kuntien rahoituksessa mm. Raide-Jokerin kaltaisten hankkeiden kanssa. Helsinkiä ja poikittaista joukkoliikennettä ajatellen valinta pitäisi mielestäni olla selvä: hylätään Kehä II ja vauhditetaan raideliikenteen hankkeita. Ehdotankin, että valtuusto päättää muuttaa esitetyn lausunnon tiivistelmän 3. kappaleen sivulla 3 ja vastaavasti sivun 7 ensimmäisen kappaleen kuulumaan seuraavasti: "Kaupunginvaltuusto katsoo, että Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tulisi käynnistää kaupunkien ja muiden sidosryhmien kanssa tarkastelu, jossa selvitetään yhteistyössä vaihtoehdot Kehä II -väylälle niin, että ensisijaisena lähtökohtana on joukkoliikenteen edistäminen".

Valtuutettu Peltola

Kannatan valtuutettu Hakasen tekemää ehdotusta.

Kun en ole pitkään aikaan kauheasti perehtynyt Helsingin seudun liikenneväyliin muuta kuin hyvin yleisluontoisella tasolla, niin nyt kun olen näitä ruvennut tutkimaan, minusta on kyllä aika merkillistä se, että kun joskus vuosikymmeniä sitten saatiin Helsingissä kaadettua tämä Polvisen ja kumppaneiden hirveä moottoritieverkosto, niin nyt sitten edelleen suhtaudutaan melkein vakavasti tällaisiin Kehä II:n toteuttamissuunnitelmiin, jotka ilman muuta pitäisi poistaa kokonaan suunnittelusta. Sen sijaan täytyisi ryhtyä suunnittelemaan sitä, miten Kehä I:tä ja Kehä III:a käytetään hyväksi joukkoliikenteen nopeiden ratkaisujen tekemiseen.

Itse haaveilen sitä, että Kehä I:tä ja Kehä III:a kulkisi jatkuvasti edestakaisin tiheä bussiliikenne, jolla olisi omat kaistat ja tietenkin erittäin hyvät yhteydet kaikkiin keskustaan päin tuleviin joukkoliikenteen yhteyksiin. Sillä tavalla pystyttäisiin todella tehokkaasti vähentämään sitä yksityisautoliikenteen painetta, joka tällä hetkellä turmelee sekä täällä meillä Helsingissä että varsinkin Vantaalla ja Espoossa ihmisten elämää. On pakko kulkea omalla autolla, koska joukkoliikenne on niin paljon hitaampi. On pakko sietää jatkuvasti kasvavia ruuhkia ja jatkuvasti lisääntyvää meteliä.

Tällaiset pakkoajattelut ovat tosi suuressa ristiriidassa niiden strategioiden kanssa, joita Helsingin kaupunki mm. on hyväksynyt ja jotka tähtäävät siihen, että me rakentaisimme ihmisille miellyttävää ja joukkoliikenteen varassa toimivaa kaupunkialuetta. Myös ne ovat



6.10.2010

erittäin suuressa ristiriidassa tietenkin meidän ilmastotavoitteidemme ja muiden ympäristötavoitteidemme kanssa. Toivon todellakin, että kaikissa ryhmissä jatkossa nostetaan kissa pöydälle ja sanotaan, että tällaiset uusien moottoriteiden rakentamishankkeet, niistä pitää luopua tykkänään.

Kaupunginhallituksen puheenjohtaja Rautava (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa herra puheenjohtaja.

Haluan todeta tässä, että kaupunginhallitus oli yksimielisesti sen lausunnon takana, joka on siellä listoilla jaettu.

Valtuutettu Autti

Kiitos, puheenjohtaja.

Itse kun luin tätä niin ihmettelin ihan samaa asiaa kuin tässä Kati Peltola ja Yrjö Hakanen aiemmissa puheenvuoroissaan, että mihin on unohtunut tämä joukkoliikenteen kehittäminen ja varsinkin raideliikenteen kehittäminen niin, että se otetaan ensisijaisesti ykkösvaihtoehdoksi silloin, kun lähdetään puhumaan siitä, että meidän täytyy saada joustava liikenne pääkaupunkiseudulle.

Toiseksi, itse olen sitä mieltä, että kun täällä puhutaan eheästä seuturakenteesta, niin silloin meidän pitää ottaa huomioon se, että meillä on tarjottavissa täällä kohtuuhintaisia asuntoja, ettei tule tällaisia pitkiä työmatkoja. Ja kolmanneksi sitten ihan samaa mieltä, että mihin ovat unohtuneet ympäristöarvot? Sen takia kyllä kannatan Hakasen esittämää ehdotusta.

Valtuutettu Peltola (vastauspuheenvuoro)

Raideliikenteen kehittäminen on tietenkin tärkeä asia, mutta se on myös hidas asia. Sen takia olisi hurjan tärkeää, että myös bussivaihtoehtoja otettaisiin nopeasti käyttöön, koska ne ovat mahdollisia ja niiden avulla pystytään nopeasti saamaan parannusta aikaan sinä aikana, jolloin suunnitellaan ja yhteen sovitetaan eri raideliikenneratkaisuja.



6.10.2010

Valtuutettu Hakanen

Arvoisa puheenjohtaja.

Toivon, että valtuutetut tähän asiaan suhtautuvat sillä vakavuudella, että tämä hanke on ollut esillä pitkän aikaa, sitä on määrätietoisesti erityisesti Espoon suunnasta ajettu. Ja edellisen kerran kun se oli vahvasti esillä, Helsingin kaupunginvaltuuston muistaakseni kutakuinkin kaikki ryhmät – elleivät peräti kaikki ryhmät – torjuivat ajatuksen siitä, että Kehä II:ta jatkettaisiin tänne Helsingin puolelle ja eteenpäin itään. Nyt se hanke kuitenkin taas kummittelee.

Niin kuin tuossa aikaisemmin pyrin tuomaan esille, niin tämä lausunto, vaikka se onkin kriittinen ja vaikka se ei tässä vaiheessa ratkaise tätä asiaa, niin se on suoraan sanottuna lausunto, jolla annetaan melko vapaat kädet neuvotella ja sopia asioista siten, että Kehä II voi toteutua tämän esitetyn suunnitelman pohjalta. Jos se tapahtuisi jossain vaiheessa, mikäli siihen rahaa löytyy, ne rahat olisivat kyllä pois niistä hankkeista, kuten Raide-Jokeri, jotka ovat helsinkiläisten kannalta ja, väitän myös, espoolaisten kannalta tärkeämpiä. Kaiken lisäksi synnyttäisiin liikennepoliittinen seuraava keskustelu, mihin se sitten siitä Hämeenlinnanväylältä jatkuu, kun siihen mammuttimainen liikennesumppu koottaisiin.

Valtuutettu Anttila

Arvoisa puheenjohtaja.

Valtuutettu Hakanen totesi, että aikoinaan oltiin samaa mieltä, eri valtuustoryhmät. Pitää paikkansa. Kehä II oli erittäin keskeinen asia, kun valmisteltiin Yleiskaava 2002:ta. Hanke on lähtöisin Espoosta: koko se pieni pätkä oli Espoon hanke ja tuli silloisen Kokoomuksen liikenneministerin hankkeena esille. Se ei suinkaan ollut Helsingin tahtotila. Yleiskaavassa 2002 kaikki poliittiset ryhmät valmisteluprosessissa lautakunnassa ja myös valtuustossa päätyivät siihen, että meille on tärkeää turvata Helsingin puolelta Honkasuon maankäyttö ja Kuninkaantammen maankäyttö. Näin ollen se ratkaisu, että Honkasuon alle tehtiin tunneliratkaisu, oli siinä yhteydessä järkevä.

Sillä tavalla, nyt kun olen tutustunut tähän kaupunginhallituksen yksimieliseen lausuntoon ja myös tiedustellut asiaa apulaiskaupunginjohtaja, minusta tämä lausunto, joka on aika sovitteleva tässä tilanteessa, minusta olisi järkevää, että se



6.10.2010

hyväksytään nyt tällaisenaan, koska joka tapauksessa se tulee siellä myös HSL:ssä esille ja myös pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Minun ymmärtääkseni tämä koko hanke Kehä II:n jatkosta ja sen uudelleen suunnittelusta tulee olemaan aika myöhäisinä vuosina, joten se voi muuttua millä tavalla tahansa.

Se ei millään tavalla tue Helsingin tavoitteita, kyllä siinä mielessä valtuutettu Hakanen, niin kuin me kaikki muutkin, olemme olleet samaa mieltä, että se on enemmän Espoo-lähtöinen hanke. Mutta kun se nyt siellä joka tapauksessa maakuntakaavassakin on olemassa ja nyt tällä hankkeella joka tapauksessa torjutaan ne Tielaitoksen suurimmat tippaleipähankkeet, joita sinne maankäytön ja liikennejärjestelmän kohdalta on kaavailtu vuosien varrella, niin itse olen ainakin tämän kaupunginhallituksen esityksen kannalla.

Kaupunginvaltuuston varapuheenjohtaja Bogomoloff

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Minustakin tämä on kohtuullisen hyvä hanke ja tarpeellinen. Olen samaa mieltä niiden kanssa, jotka tätä hanketta tukevat.

Valtuutettu Rauhamäki

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Ehkä tähän lähinnä valtuutettu Anttilan tueksi sanoisin myös, että nyt kun valmistelemme kumminkin HSL:n suunnalla tulevaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja meillä tarvetta yhteistyöhön ja yhteisymmärryksen löytämiseen myös Espoon ja Vantaan ja muiden Helsingin seudun kuntien kanssa on siinä prosessin aikana, niin se, että me täysin tyrmäisimme Kehä II:n toteuttamismahdollisuudet tästä tulevaisuuteen, ei varmasti helpota niiden hankkeiden, mitkä Helsingille ovat tärkeitä, etenemistä HLJ:ssä.

Valtuutettu Soininvaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Olen ollut hyväksymässä tätä lausuntoa kaupunkisuunnittelulautakunnassa. Tarkoituksena oli kirjoittaa tähän



6.10.2010

lausuntoon tai ehdottaa kaiken maailman piruilua tätä hanketta vastaan, mutta sitten huomasi, että esittelijän tekstissä ne kaikki olivat, joten en sitten pystynyt enää mitään siihen lisäämään. Minusta on erittäin ikävää, että valtuutettu Hakanen järjestää täällä nyt äänestyksen, joka tullaan julkistamaan sillä tavalla, että Helsingin kaupunginvaltuusto ryhtyy puolustamaan tätä hanketta, vaikka tosi asiassahan tämä lausunto on erittäin kielteinen.

220 §

Esityslistan asia nro 4

HELSINGIN, VANTAAN JA SIPOON KUNTIEN YHTEISEN ÖSTERSUNDOMIN

YLEISKAAVATYÖN KÄYNNISTÄMINEN

Apulaiskaupunginjohtaja Penttilä

Arvoisa puheenjohtaja, hyvä valtuusto.

Ehkä tässä asiassa on muutama sana paikallaan ennen asian päätöksentekoa tämän asian luonteesta ja siitä, minkä kysymyksen edessä valtuusto tänään on. Kyseessä on tosiaan käynnistyspäätös kaavoitukselle, ei kaavaluonnoksen puhumattakaan kaavan hyväksyminen, ja ns. yhteisen yleiskaavan käynnistämisestä. Se on maankäyttö- ja rakennuslaissa annettu mahdollisuus. Sitä on Suomessa tähän mennessä käytetty noin puolisen tusinaa kertaa, viitisen ihan tarkkaan sanottuna, ja siinä mielessä se ei ole mikään normaali menettelytapa. Se sijoittuu maakuntakaavan ja yleiskaavan väliin ja siinä mielessä on kaavahierarkiassa siellä yleisellä puolella.

Kunnat voivat tosiaan yhdessä antaa yhteisen yleiskaavan laatimisen erityyppisille organisaatioille. Keskeistä on se, että se on joku kuntayhtymä tai vastaava tai kuntien erikseen siihen nimeämä toimielin. Miksi tämä menettely? Miksi ei eri kuntien valtuustojen päätös riittäisi? Johtuu siitä, että tämä prosessi periaatteessa noudattaa normaalia kaavaprosessia, jossa jossain vaiheessa pitää olla yksi päätös, josta esim. muodolliset valitukset voidaan kohdistaa siihen yhteen päätökseen. Tästä johtuen tämänkin hankkeen yhteydessä on etsitty yhteistä toimielintä, joka saattaa olla joillekin tietyllä tapaa ehkä



6.10.2010

hieman vieras elementti, mutta se tarvitaan. Sen jälkeen tämä kaava menee, kun loppujen lopuksi kaava on hyväksytty, ympäristöministeriön vahvistettavaksi, eli siinä mielessä prosessi on samantyyppinen kuin maakuntakaavan osalta.

Mikä on sitten maakuntakaavan ja tämän yhteisen yleiskaavan suhde, niin tämän tarinan toinen keskeinen kysymys on se, että kuten tuossa 2. momentissa todetaan, se voidaan perustellusta syystä laatia sisällöltään sellaiseksi, että se ei noudata niitä maakuntakaavoja, jotka ovat tällä hetkellä voimassa kyseisellä alueella. Eli tarvitaan luonnollisesti perustelut, mutta se voi poiketa tuosta maakuntakaavojen ohjauksesta, ja se sitten aikanaan astuttuaan voimaan tietenkin ohjaa tarkempaa kaavoitusta, kuten asemakaavoitusta. Tosiaan sitten aikanaan voimaan astuttuaan tätä kaavamuotoa koskevat ne säädökset, jota koskevat yleiskaavan säädökset.

Tämä oli tämä lainsäädännön lyhyt oppimäärä yhteisestä yleiskaavasta, ja nyt sitten itse tähän kysymykseen. Eli tunnetusti Helsinkiin liitettiin Östersundomin kaupunginosa muutamia vuosia sitten, ja kyseisen alueen suunnittelu on tietenkin heti sen päätöksen jälkeen ollut moneen kertaan pohdittavana. Sen lisäksi voidaan todeta, että Vantaalla on samantyyppinen, kohtuullisen vanhentuneisiin kaavamuotoihin ja kaava-ajatuksiin liittyvä itäinen osa, jonka maankäytön tehostaminen on syytä pohtia. Sipoon kunnassa alkujaan Granön saari, jonka pääosin Helsingin kaupunki omistaa, luontevalla tavalla liittyy tähän meidän liitosalueeseemme. Sehän jäi aikanaan liitoskaavailuissa ulkopuolelle, kun lähdettiin siitä periaatteesta, että saaria ei liitetä Helsinkiin vaan ainoastaan manneraluetta. Olisi ollut hyvin luontevaa, että Granö olisi siinä liitospäätöksessä tullut Helsingin alueeksi, mutta näin ei ollut.

Eli Sipoon kanssa alkujaan keskustelut lähtivät siitä, että Sipoo tulisi kolmanneksi partneriksi tähän yhteiseen yleiskaavaan lähinnä tuon Granön saaren osalta, mutta heidän omasta aloitteestaan myöhemmin lisättiin nuo olennaisesti ja hyvin läheisesti Helsingin tulevaan kaupunkirakenteeseen liittyvät alueet heidän puoleltaan myös tähän yhteiseen yleiskaavatarkasteluun. Tämä on se alueellinen lähtökohta, jota on tarkasteltu, ja tälle alueelle nyt, mikäli kaikkien kolmen kunnan valtuustot niin hyväksyvät, laaditaan yhteinen yleiskaava. Se ongelma nykyisten maakuntakaavojen osalta näkyy ehkä jossain määrin tästä kuvasta, mutta ennen kaikkea siitä hallinnollisesta tilanteesta on syytä muistaa, että tuo Helsingin kaupungin liitosalue, sehän kuului Itä-Uudenmaan maakuntaliittoon, koska se oli Sipoota, ja viimeinen voimassa oleva maakuntakaava on 90-luvulta. Siinä mielessä voidaan sanoa, että tuo alue ei enää... Tai 2002 tarkkaan sanottuna, ei 90-



6.10.2010

luvulta. Sen alueen maankäytön suunnitelmat eivät vastaa niitä ajatuksia, joita Helsingin kaupungilla on ja myös valtioneuvostolla, silloin kun tuo Östersundomin alue liitettiin Helsinkiin.

Eli kysymys, miten tuo maakuntakaava muutetaan, sitä on pohdittu tässä muutaman vuoden ajan. Johtopäätöksenä oli se, että tietenkin toinen reitti on se, että maakuntakaavaa muutetaan. Alkutilanteessa oltiin vielä kahden eri liiton alueella: Itä-Uudenmaan Sipoon osalta ja Uudenmaan. Nyt vuoden alusta nämä liitot, Luojan kiitos, yhdistyvät, mutta siitä huolimatta arvioitiin, että hitaampi tie on maakuntakaavojen kautta. Toisaalta tämä alue, joka on voimakkaasti paikallinen, erityisesti Helsingin kysymys, jossain määrin Sipoon ja Vantaan kysymys, sen päätöksentekofoorumi kuitenkin on luontevampaa pitää lähellä kunnallista päätöksentekoa. Siinä mielessä etsittiin tätä yhteisen yleiskaavan foorumia ja menettelytapaa näiden kolmen kunnan välille, ei niin, että asia ratkaistaisiin koko Uudenmaan kattavassa Uudenmaan maakuntaliitossa.

Tämä on tosiaan se peruste, miksi nyt tämä asia on tuotu valtuustoon. Eli halutaan edetä nopeasti ja voimakkaammin Helsingin kaupungin ohjauksessa tuon alueen suunnittelukysymyksissä. Tällä alueella yleisestikin on, perinteisestikin voidaan sanoa, että Helsingin tavallaan kaupunkirakenne, niin länteen, pohjoiseen kuin itään, niin se on eniten viime vuosikymmeninä ollut ongelmassa tuon itäisen suunnan osalta. Siinä mielessä on etsitty erityyppisillä suunnittelumuodoilla ja yhteisillä hankkeilla sitä kaupunkirakennetta, joka lähtisi Helsingistä itään. Helsinki, Sipoo ja Porvoo muodostava toivottavasti tulevaisuudessa yhteisen kaupunkirakenteen tavalla tai toisella, ja tämän avaamiseksi myös tämä yhteinen yleiskaava tullaan laatimaan. Porvoohan ei tässä vaiheessa ole mukana, mutta niin kuin sanottu, tämä avaa tietenkin näkymät sinne Porvoon suuntaan.

Tässä työssä on tähän mennessä tehty paljon sormiharjoitusta erityyppisistä rakennemallitarkasteluista, jotka varsinaisesti tulevat olemaan tuossa yleiskaavassa vasta pohdittavana. Mutta kaiken kaikkiaan, kyllähän kysymys on selkeästi siitä, että miten ne tavoitteet, joita Östersundomin alue liitettäessä Helsinkiin voidaan toteuttaa parhaalla mahdollisella tavalla, niin sentyyppistä parasta rakennetta tässä kaavassa tullaan etsimään.

Toinen keskeinen kysymys, joka on puhuttanut paljon, on sitten tämän alueen luonto- ja ympäristöarvot, erityisesti viime viikkoina Sipoonkorpi-kysymys, jossa usein huomio kiinnittyy pohjoisiin alueisiin, joissa on jo valtion luonnonsuojelualue perustettu pääosin Helsingin vaihtamille



6.10.2010

maille. Niin kuin julkisuudessa ja tässäkin salissa on todettu pariin kertaan, Helsingillä on myös valmius vaihtaa lisää maita, mikäli valtioneuvosto sitten tekee toivottavasti vielä tämän hallituksen aikana päätöksen Sipoonkorven kansallispuiston perustamisesta.

Sen lisäksi tällä alueella on eteläisillä, lähinnä Lintulahti-tyyppisillä alueilla Natura-alueajauksia, jotka omalla tavallaan tekevät tämän kaavoituksen haasteelliseksi. On luonnollista, että tässä yksityiskohtaisessa kaavoituksessa myös nämä asiat tulee tarkastella. Voi sanoa, että kun Helsingin kaupunki pyrkii kohtuullisen nopeaan ja selkeään lopputulokseen, tällä Natura-asialla ei kannata leikitellä, vaikkakin tosiaan yksityiskohtainen suunnittelu on syytä tehdä myös niiden lähialueilla. Mutta tässä vaiheessa päätöksenteko tarkemmin, voi sanoa karkeasti, moottoritien eteläpuoleisista alueista olisi liian aikaista.

Se, miten tämä asia sitten prosesseina menee, niin lähtökohta on se, että se menee kaikissa kolmessa kunnassa samalla tapaa kuin normaalit kaavat, normaalit yleiskaavat, eli valmistellaan meidän virkamiesten toimesta, kyseinen asianomainen lautakunta asiaa käsittelee ja sitten kaupunginhallitus aikanaan tekee esityksen. Ennen kuin näitä asioita kolmeen eri kuntaan yhdenmukaisina voidaan tuottaa, luonnollisesti yhteiset työryhmät valmistelevat näitä, ja näin lautakunta- ja kaupunginhallituskäsittely etenee. Eli tässä ei ole sinänsä mitään poikkeavaa nykymenteltävasta.

Samoin, jos valtuustot päätyisivät erityyppiseen ratkaisuun ja erityisesti, kun on todettu, että kunkin kunnan osalta tämän loppupäätöksen tulee noudattaa kyseisen valtuuston päätöstä, niin luonnollisesti voi olla mahdollista, että joudumme sitten vielä takaisinkelaukseen myös valtuustojen päätöksistä. Lopputilanteessa niiden pitää olla sama päätös käytännössä. Sen jälkeen tapahtuu se, jota jotkut ovat epädemokraattisena kuvanneet, mutta mielestäni loppujen lopuksi tällä saavutettiin se, että tässä salissa säilyy päätösvalta Helsingin kaupungin maankäytöstä Helsingin rajojen sisällä, niin tuo muodollinen yhteinen toimielin sitten yhdistää nämä kolme valtuuston päätöstä valituskelpoiseksi päätökseksi ja alistaa sen tehdyn kaavan sitten ympäristöministeriölle.

Tähän kokonaisuuteen sisältyy monia riskejä, se on aivan selvä asia, ja hallinnossa voi tapahtua monia takaisinkelauksia, mutta toivon, että hyvässä yhteistyössä saadaan tämän alueen maankäyttö näin ripeästi ja tehokkaasti toteutettua ja päästäisiin vihdoin siihen, mitä täällä on jo vuosia sitten toivottu, että Helsinki voisi avautua itään. Se mittakaava,



6.10.2010

mistä tässä on kyse, pääosin on kyse Helsingin kaupungin hallinnollisten rajojen sisällä olevan alueen maankäytön suunnittelusta. Kaikissa kunnissa on kohtuullisen vähän väestöä tällä alueella tänä päivänä, ja ne kasvuennusteet tietenkin pitkällä tähtäimellä ovat kohtuullisen mittavia eli kymmenkertaisia nykyisiin väestömääriin nähden. Alueella on merkittäviä luontoarvoja, myös luontoarvoista johtuvia rajoituksia, kuten mainitsin Natura-kysymykset. Ja alueen rungoksi tulee muodostumaan sitten joukkoliikenneverkosto, raideliikenneverkosto, joka tukee tässäkin valtuustossa todettuja liikennepoliittisia päämääriä.

Tämä tosiaan tässä vaiheessa luonnoksena, mutta näihin kaikkiin kysymyksiin sitten kaavoituksessa tullaan ottamaan tarkemmin kantaa ja myös eri vaihtoehtoja tullaan selvittämään.

Kiitos.

Valtuutettu Hakanen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Kun Östersundomin alue liitettiin Helsinkiin, asukkaat sivuutettiin päätöksenteossa. Nyt, kun alueen yleiskaavaa aletaan valmistella, on tärkeää pitää huolta siitä, että tällä kertaa asukkaita kuullaan aidosti eikä vain muodollisesti. Kaupunginvaltuuston strategiaohjelmassa asukkaiden vaikutusmahdollisuuksien lisääminen on ykkösasiana. Se olisi saanut näkyä mielestäni selvästi myös tässä päätösehdotuksessa. Myös osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on rajattu osallisiksi vain alueen asukkaat, muut alueen toimijat ja lähialueen asukkaat. Tämä on hyvin iso, laajakantoinen hanke, joka koskee monella tavalla laajasti helsinkiläisiä, muitakin kuin tuolla alueella asuvia. Ehdotankin seuraavaa pontta:

Kaupunginvaltuusto edellyttää, että Östersundomin yhteisen yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa täsmennetään niin, että osallisia ovat kaikki kuntien jäsenet.

Tähän osayleiskaavan valmisteluun liittyen professori Yrjö Haila ja kumppanit ovat tehneet mielenkiintoisen kaupunkiekologisen ohjelman. Siinä korostetaan, että rakentamisen ja luonnonsuojelun tavoitteita ei voi sovittaa tuollakaan alueella yhteen vain sillä, että rajataan joitain alueita rakentamisen ulkopuolelle. Tarvitaan paljon moninaisempia tapoja, ja niitä ei voida löytää pelkästään asiantuntijavalmistelulla. Eli



6.10.2010

jos me haluamme kehittää ekologisempaa rakentamista ja aluetta, on myös syytä kehittää asukkaiden osallistumisen mahdollisuuksia. Tästäkin näkökulmasta tuo ponsi on mielestäni tarpeen.

Tässä meille jaetussa aineistossa on suunnittelun lähtökohdaksi päätöksen liitteissä esitetty se, että alueelle tulee – kuten äsken apulaiskaupunginjohtajakin esitteli – 50 000–80 000 asukasta. Voi kysyä, mistä tämä luku on otettu. Rakennettavan osan tai alueen rajaukset ovat vielä auki, sama koskee Sipoonkorven kansallispuistoa ja montaa muuta asiaa. Eli minkä takia, kenen intressissä on noin suuri rakentamistavoite?

Helsinkiin on muutenkin tulossa jo muille alueille asuntoja kymmenille tuhansille uusille asukkaille kaavoituksen perusteella. Onko vaara, että suuret rakentamistavoitteet vaikuttavat ja vaikeuttavat asukkaiden palvelujen rahoitukseen? Ja onko asukasmäärän näin voimakas kasvattaminen koko Suomen tasapainoista kehitystä ajatellen toivottavaa?

Kaavoituksen myötä Östersundomin alueelle tulee paljon arvokasta tonttimaata. Olin jo aiemmin kysynyt täällä valtuustossa sitä, aikooko kaupunki ottaa itselleen kaavoituksen tuoman arvonnousun. Kokoomuksen suunnasta tähän vastattiin, että alueen maanomistajille on luvattu, että kaupunki ei käytä lunastusoikeuttaan. Kysynkin kaupunginjohtajalta tai hänen poissa ollessaan muilta, jotka asiasta tietävät, että kuka on luvannut ja kenen valtuuksin ratkaisun, jolla ilmeisesti kaupunki menettää kymmeniä miljoonia euroja?

Arvoisa puheenjohtaja.

Tässä valtuustolle esitetyssä päätöksessä todetaan, että ”kaavoitus käynnistetään, jos myös Vantaa ja Sipoo tekevät vastaavat päätökset esitetyn menettelytavan mukaisesti ja esitetyn osallistumissuunnitelman luonnoksen pohjalta”. Osallistumissuunnitelman luonnokseen sisältyy edellä mainittu tavoite 50 000–80 000 asukkaan alueesta. Siksi esitän lopuksi toisen ponnin:

Kaupunginvaltuusto toteaa, että osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetty arvio suunnittelualueen asukasmäärästä ei ole luonteeltaan suunnittelua sitova.

Kiitos.



6.10.2010

Valtuutettu Kolbe

Kiitos, puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Apulaiskaupunginjohtaja Penttilä nosti esiin todellakin sen tärkeän asian, että nyt ollaan tekemässä tietyllä tavalla historiaa. Se, että me saamme yhteisen yleiskaavan metropolialueelle, joka kasvaa, kehittyy ja tuottaa identiteettiä sekä koko Uudellemaalle että Suomelle on tavattoman tärkeä, ja se, että olemme tässä tilanteessa, jossa nyt ikään kuin voidaan toimintaa ohjata uudella tavalla, luoda uutta toimintakulttuuria ja uutta yhteistyötä yli kuntarajojen, tekee tämän haasteen poikkeuksellisen kiinnostavaksi ja poikkeuksellisen tärkeäksi myös seurata sekä prosessina että prosessin lopputulosta.

Yhdyn tässä suhteessa valtuutettu Hakasen huoleen ensinnäkin siitä, että tässä kohtaa 3 kunnan aika erilainenkin toimintakulttuuri. Helsinki tietysti ylivoimaisena kaavoittajana ja alueen keskipisteenä on tuottanut vahvaa kaupunkisuunnittelun osaamista, Vantaa samoin, mutta Sipoo tässä suhteessa nojautuu vähän toisenlaiseen perinteeseen, ympäristöön ja kaupunkisuunnittelun traditioon. Toivon, että helsinkiläinen osuus tässä yhteistyöelimessä on sensitiivinen ja vuorovaikutteinen kahden muun osapuolen suhteen, ettei tästä tule meille ominaista, virkamiesvetoisuudessaan ehkä ylivoimaisestikin jyräävää hanketta.

Ryhmämme kantaa myös huolta kysymyksestä asukkaiden kuulemisesta. On helppo juoksuttaa näitä asioita virkamies- ja maakuntaliittojen korridoreja ja byrokratiaa pitkin ja unohtaa se, että tällä alueella ja tämä kysymys on koskettanut monia helsinkiläisiä, vantaalaisia ja sipoolaisia. Olisi tavattoman tärkeää, että informaatiokaavat pysyvät avoinna, että yhteistyöryhmä miettii informaation luomista, omien kotisivujen avaamista tai vastaavaa. Emme tee tästä asiasta nyt ponsikysymystä, mutta toivon, että palaute ja vuorovaikutus ja avoimuuden kulttuuri näkyisi todella sillä tavalla, että tämä yhteistyöhanke tekisi historiaa näinkin.

Lisäksi kannatamme todellakin sitä ja ajamme, että tämä raideliikennetarkaisu pidetään varsin avoimesti ja avoimena. Se tulee vaikuttamaan alueen rakentamistarkaisuihin. Pikaraitiotie tässä tapauksessa on hyvin joustava ja sensitiivinen ratkaisu ja kytkee luontevasti tulevaisuuden avaamisen Porvooseen saakka. Eli tässä toivomme, että tämä prosessi etenee juuri liikennetarkaisujen osalta hyvin avoimesti. Mutta todellakin, tämä asukaskuulemisen tärkeys, sitä ei voi liikaa tässä yhteydessä korostaa.



6.10.2010

Kiitos.

Valtuutettu Puura

Arvoisa puheenjohtaja, hyvä valtuusto.

Kiitokset apulaiskaupunginjohtajalle ensinnäkin asian hyvästä esittelystä. Tämä Östersundomin yhteinen yleiskaava-asia on hyvin pitkälle tulevaisuuteen suuntaava ja poikkeuksellisen merkityksellinen hanke Helsingin ja koko pääkaupunkiseudun kannalta. Mielestäni esitetyt menettelytavat ovat tässä perusteltuja, ja toivonkin, että Helsingin, Vantaan ja Sipoon valtuustot voivat kaikki hyväksyä nämä periaatteet.

Kuntien yhteistyötä kaavoituksessa, maankäytössä ja asuntopoliitikassa on todella tarpeen Helsingin seudulla selvästi lisätä. Jos tämä esitys menee kaikissa kolmessa valtuustossa läpi, pääsemme yhteistyössä aivan uudelle tasolle ja mahdollisuutemme kehittää Helsinki-Porvoon välistä rannikkoseutua paranevat.

Energia- ja ilmastopoliittiset syyt puoltavat kaupunkirakenteen tiivistämistä ja joukkoliikenteen – erityisesti raideliikenteen – edistämistä Östersundomin alueella. Tarvitsemme lisää kohtuuhintaisia asuntoja ja viihtyisää kaupunkimaista ympäristöä viheralueineen ja palveluineen. Myös Sipoonkorven kansallispuisto on tärkeä luonnonsuojelun ja virkistyskäytön kannalta.

Yleisen osayleiskaavan valmistelussa on lain mutta myös hyvien kaupunkisuunnitteluperiaatteiden mukaisesti kuunneltava ja otettava huomioon asukkaiden mielipiteitä. Esitys lähtee siitä, että yleiskaavaluonnos on käsiteltävä vähintään kaupunginhallitustasolla ja että yleiskaavaehdotuksesta tulee olla kaikkien valtuustojen puoltava kanta ennen Östersundomin toimikunnan ratkaisua. On tärkeää, että yhteisen yleiskaavan valmistelussa turvataan kuntademokraattinen käsittely ja luottamushenkilöiden vaikutusmahdollisuudet kaikissa kolmessa kunnassa.

Haluankin kiittää valmistelijoita eri kunnissa. Östersundomin yhteinen yleiskaava on askel oikeaan suuntaan ehyemmän ja tasapainoisemman Helsingin seudun rakentamiseksi.



6.10.2010

Valtuutettu Holopainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Olen samaa mieltä edellisen puhujan kanssa siitä, että kokonaisnäkemyistä todella tarvitaan tämänkaltaisen alueen suunnittelussa, ja sen takia tämä esitetty eteneminen on hyvä ja toimiva ja varmasti paras mahdollinen tässä tilanteessa. Kuten apulaiskaupunginjohtaja sanoikin, tällaisia yhteisiä yleiskaavoja kuntien välillä on tehty hyvin vähän. Joissain tapauksissa valmistelussa on mukana myös poliittinen edustus. Tässä meidän tapauksessamme valmistelussa on mukana virkamiehiä ja kaupunginjohtoa, eli poliittista edustusta siinä vaiheessa ei ole.

Haaste on se, millä tavoin riittävä kuntademokratia ja asiakasdemokratia tässä toteutuvat. Jos haluamme vaikuttaa kaavaan, se täytyy tapahtua mahdollisimman aikaisessa vaiheessa eli käytännössä jo siinä vaiheessa, kun kaava tulee kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyyn. Olen iloinen siitä, että kaava tulee nopealla aikataululla, jolloin meillä on myös mahdollisuus siihen vaikuttaa, ja viivästävä prosessia suuresti pystymme kaavan palauttamaan, ja jos näin haluamme, siinä vaiheessa on vielä aikaa, ja suunnitelmia ei kannata tehdä hätiköiden.

Tämänkaltaisen alueen suunnittelussa myöskään hyviä kansainvälisiä esimerkkejä maailmalta ei kannata olla huomioimatta. Toivon, että suunnitteluprosessi on mahdollisimman avoin, hyviä ratkaisuja uskalletaan ottaa mukaan, ja kaikkia niitä tapoja, joita viime vuosina kaupunkisuunnitteluvirasto on hyödyntänyt asukkaiden kuulemisessa, tässä kaavassa, jos jossain, hyödynnetään.

Valtuutettu Soininvaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Haluan aluksi sanoa, että kannatan ehdottomasti tätä esitystä ikään kuin parhaana mahdollisena. Sanon tämän sen takia, että sen jälkeen kritisoin tätä asiantilaa, että me joudumme tekemään tällaisia päätöksiä. Tällainen kuntien välinen yhteistyö kaavoituksessa on aina hirvittävän hankalaa, ja se on väkisin jonkin verran epädemokraattista, koska ei ole mitään sellaista demokraattista elintä, joka voi ratkaista sen kokonaisuuden. Silloin jossakin vaiheessa kaupunkisuunnittelulautakunnalle tulee ”ota tai jätä” -tilanne, jossa



6.10.2010

virkamiehet ovat keskenään päätyneet tähän ratkaisuun ja sitten tätä ei voi muuttaa, koska tästä on sopimus kaikkien kolmen kunnan kesken. Meillä on kuitenkin kaupunkisuunnittelulautakunnassa aika hyvä henki virkamiesten kanssa, että ehkä se ei ihan näin mene, mutta valtuustoparkaa tässä käy sääliksi, koska eihän sille jää tässä mitään muuta kuin kumileimasimen osa. Samanlaisia tilanteitahan meillä on ollut näissä kuntien yhteisissä päätöksissä aikaisemminkin.

On sinänsä perusteltua, että tässä tehdään yhteistä yleiskaavaa eikä kierretä tätä maakuntakaavan kautta. Vaikka nyt itse olen maakuntaliiton hallintoelimissä, niin kovin kimurantiksi tämä tilanne menisi, jos siitä vielä pitäisi Espoon kanssa neuvotella, että saako tällaisen rakentaa ja mitä myönnytyksiä Espoolle pitää tehdä, että tänne saa rakentaa tällaisen jne. Tällä rajauksella on myös suuri merkitys siihen, miten tätä asiaa tullaan käsittelemään, rajauksella lähinnä sillä tavalla, että siinä ei ole Sipoosta kuin pieni osa eikä tässä ole mukana Porvoota. Kun nyt kuitenkin suunnitellaan tällaista isoa käytävää Porvooseen päin, jonka on tarkoitus rakentua raideliikenteen varaan, niin se, mikä on se optimaalinen raideliikenneratkaistu, riippuu siitä, kuinka pitkälle se raide menee ja kuinka nopeasti.

Nyt kun me suunnittelemme tällaisen kuitenkin kohtalaisen lyhyen pätkän, se että tässä on Sipoo mukana, puoltaa selvästi jo metroa ratikkaan verrattuna, koska metro on nopeampi. Jos tässä olisi mukana Porvoo, sitten ehkä keskustelisimme vielä nopeammista vaihtoehdoista. Mutta nyt kun Porvoo ei ole mukana, vielä nopeammat vaihtoehdot putoavat pois ja sitten käy sillä tavalla, että Porvoolla niitä vaihtoehtoja sen jälkeen ei enää ole. Näillä rajauksilla on suurta merkitystä, mutta kuten sanottu, arvoisa puheenjohtaja, olisi paljon parempi, jos meillä olisi kuntaliitoksia tämän kuntien välisen yhteistyön sijasta, jolloin voisimme päättää asiasta demokraattisesti eikä sillä tavalla, että päätösvalta tosiasiallisesti siirtyy valtuustojen ulottumattomiin.

Valtuutettu Koskinen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut.

Yhteen asiaan haluan kiinnittää huomiota ja esittää toivomuksen, että Östersundomin alueelle yleiskaavaa laadittaessa otetaan riittävästi huomioon myös elinkeinoelämän ja yrittäjien tarpeet. Minusta sinne sopisi vähän tällainen suurempikin yritysalue. Työpaikkojen osalta siellä pitäisi olla mahdollisimman omavarainen eikä suunnitella sinne mitään nukkumalähiötä. Työpaikkaomavaraisuus helpottaisi myös



6.10.2010

liikenneyhteyksien järjestelyä Helsingin keskustaan, ja ehkä silloin tämä pikaraitiotie hyvin riittäisi.

Valtuutettu Rantanen

Puheenjohtaja, valtuustotoverit.

Tämä liittyy isoon kokonaisuuteen, josta kaikki olemme kiinnostuneita ja innostuneita, ja tässä on tietysti omat ongelmansa yhdistää tavoitteitamme tähän demokraattiseen prosessiin, kun on niin monta operaattoria. Mutta kuten sanottu, esitys on hyvä ja meidän kannaltamme oikeastaan en keksi, miten tämä asia muuten voisi tulla ratkaistuksi.

Kun mietitään koko alueen yleiskaavaan, niin tällaisia asioita meidän pitää puntaroida jatkopöydissä ja käsittelyn edetessä: Asukasmäärien osalta meidän kannattaa miettiä tavoitteitamme. Meillä on ollut aika korkeat asukasmäärätavoitteet, jotka omalta osaltaan ohjaavat sitä maankäyttöä. Asukasmäärien ohella meidän pitäisi miettiä myös, minkä tyyppistä asumista ja miten jäseneltyä asumista me oikeasti haluamme. Mitä tällä alueella, mitä tämä rakentaminen kaikkiaan palvelee, joka on nykyistä Helsinkiä laajempi, mitkä ne puutteet, minkä tyyppisestä rakentamisesta ja asumisesta meillä erityisesti on? Tämä on minusta erittäin tärkeä kysymys, ja tietenkin tämä liikennekysymys liittyy myös siihen.

Tämä on todettu eri sanoin eri yhteyksissä aikaisemminkin, mutta alueesta ei pidä tehdä espoolaista autokaupunkia, mutta mielestäni siitä ei pidä tehdä myöskään liian kaupunkimaisesti rakennettua aluetta, vaan sen pitäisi nimenomaan hyödyntää sitä ympäristön erityisyyttä, luonnonläheisyyttä ja hakea mallia siitä, että nämä joukkoliikennetkaisu eri pysäkit muodostuisivat jonkunlaisiksi aluekeskuksiksi tai kylämäisiksi kokonaisuuksiksi, jotka toteutettaisiin erityyppisellä rakentamisen tavalla kuin meillä on totuttu ajattelemaan kaupunginosia tänä päivänä. Me emme voi tehdä sinne Vuosaarta – tai voimme, mutta se ei ole minusta ehkä mielekäs. Pikemminkin hakisin sentyyppisiä aluerakentamisen kokonaisuuksia, joita meillä esimerkiksi 50-luvun lähiöiden yhteydessä on toteutettu aika hyvin, jotka nivoutuvat ja hyödyntävät sitä ympäröivää luontoa erittäin hyvin. Juuri sellaisiin meillä on mahdollisuuksia yhdistämällä tällaista tehokasta matalaa ja sitten pienkerrostalorakentamista ja muita tämäntyyppisiä rakentamismuotoja, joista tällä alueella on oikeasti asumiseen pulaa ja jotka houkuttelevat ihmisiä nyt muuttamaan kehyskuntiin ja kauemmas



6.10.2010

kuin mistä on kyse.

Mutta tämä kaikki vaikuttaa myös asukasmääriin, ja se tulee olemaan sellainen seikka, joka meidän on pakko ottaa esiin. Haluammeko me nimenomaan vain asukkaita sinne, vai haluammeko me ratkaista niitä asuntopulan ja rakentamisen ja asumisympäristön puutteita, joita meillä nyt on alueella?

Minulla on ponsiesitys, joka ei nyt ehkä pohjaudu ihan tuohon alustukseeni, mutta sanonpa erikseen, kun joukkoliikenne on tässä kovin tärkeä seikka ja me tiedämme, että meillä on vireillä metro Pasilasta Viikkiin tai joku muu raideliikenneratkaistu, niin jos tämä etenee siihen suuntaan, että valittu joukkoliikenneratkaistu olisi pikaraitiotie... Minä en ole itse edes varma, kumpi on parempi, metro vai pikaraitiotie, mutta jätetään se tässä auki, me saamme siitä lisäselvityksiä näin. Mutta jos se päättyisi pikaraitiotiehen, niin minua huolestuttaa se, että sitä linkkiä pikaraitiotiestä tähän Pasilan ja Viikin väliseen metroon ei ehkä oteta riittävän aikaisin huomioon. Niin silloin olen muotoillut tällaisen ponnin, joka kuuluu näin:

Valtuusto edellyttää, että Östersundomin raideliikennevaihtoehtoja arvioitaessa selvitetään myös mahdollinen pikaraitiotien liittäminen poikittaisliikenteen raideratkaisuihin.

Kiitoksia.

Valtuutettu Rauhamäki

Kiitos, puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Muutama sana ehkä tästä, kyse on kumminkin erinomaisen tärkeästä ja Helsingin kannalta erittäin suuresta asiasta. On myös kyse seutuyhteistyön kannalta ja ehkä erityisesti vielä maankäytön suunnittelun kannalta varmasti enemmän kuin merkittävästä asiasta pitkälle tulevaisuuteen. Kyse on myös siitä, että on löydetty varmaan myös paras mahdollinen ratkaistu, kun mietitään tätä prosessia, jos ei mennä sitten niihin kuntaliitoksiin, joihin valtuutettu Soininvaara viittasi, ja ne ehkä tulevat tämän alueen kannalta turhan myöhään. Onnistuessaanhan tämä prosessi varmaan poistaneekin turhia epäluuloja, joita mahdollisiin kuntaliitoksiin voi liittyä joissain tilanteissa.

Tämän keskustelun aikana on jossain mittakaavassa – mutta ei erityisesti ehkä aikaisemmin – noussut esiin jonkin verran tämä



6.10.2010

demokratiavajekeskustelu. Kun tähän asiaan tutustuu tarkemmin, varmasti jokainen huomaa hyvin, mitä kaj:kin totesi, että sellaista tässä ei varsinaisesti ole suhteessa siihen, miten MRA mahdollistaa yhteisen yleiskaavan tekemisen. Tämä valittu malli lienee kumminkin mahdollisimman demokraattinen tapa toteuttaa tämä asia huomioiden, että toimikunnan virkamiesjäsenet kumminkin toimivat virkamiesvastuulla, ja jos toimikunnan jäsenet olisivat olleet luottamushenkilöitä, heillä ei samanlaista velvoitetta noudattaa valtuustojen tahtoja ehkä olisi ollut.

Näistä väestötavoitteista on hieman aikaista varmaan puhua. Ja niin kuin tuollakin todetaan, osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa, niin tämä on tämän hetken arvion mukaan ja siinä mielessä ehkä vie vähän pohjaa tuolta valtuutettu Hakasen ponnelta. Mutta on selvää mielestäni, että Östersundomin alueelle tulee merkittävä asukasmäärä. Se tulee jo pelkästään siitäkin ajatuksesta väistämättä, että jos me haluamme sinne koko seudun kannalta merkittäväkin mutta myös ennen kaikkea sellainen joukkoliikenneratkaistu, joka palvelee sitä seutua ja se tulisi olla raideratkaistu, niin se vaatii väistämättä jonkun verran asukkaitakin sille alueelle. Muutoin siitä ei kyllä kannattavaa saada.

Mielestäni asukasmäärä, tällä hetkellä siitä keskusteleminen on ehkä turhan aikaista. Annetaan prosessin ja suunnitteluprosessin mennä eteenpäin. Mutta se, että me vetoaisimme täällä siihen, että satamalta vapautuvat alueet ja muut vastaavat täyttäisivät niitä tarpeita, mitä mahdollisesti Helsingillä tulevaisuudessa on, niin niiltä mielestäni jo vie valtuuston hyväksymä MA-ohjelman pohjan, niiltä väitteiltä. Kyllä meillä väistämättä tulee olemaan paineita väestönkasvun osalta.

Kiitoksia.

Valtuutettu Karu

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.

Kukaan meistä ei varmaan haluaisi, mutta niin tutkimusten mukaan on, että ihmisten työmatkat pitenevät sekä ajallisesti että kilometrimääräisesti. Näin varmaan väistämättä tulee tapahtumaan myös Östersundomin asukkaille. Haluaisin, että tekisimme kaikkemme, että heidän ei tarvitsisi työmatkaliikennettä varten tulla tänne Helsinginniemielle enää tähän verkkoon, tulivat he sitten joukkoliikenteellä tai sitten joutuvat kulkemaan omilla autoillaan. Tässä pienoinen perustelu tähän Rantasen tekemään ponteen, jota siis



6.10.2010

kannatan. Pidän hyvin tärkeänä, että tämä pikaraitiotie myös mahdollisimman aikaisessa vaiheessa tutkitaan, tämä vaihtoehto, vaikka se saattaa jostain tuntua itsestään selvältä, että tällaiset vaihtoehdot tutkitaan. Mutta käytännössä tiedämme, että monet isot joukkoliikennehankkeet etenevät omaa elämäänsä ja niiden välinen rajapinta on joskus ohut. Haluaisin todellakin, että siitä pidettäisiin hyvää huolta tällä kertaa.

Valtuutettu Hakanen

Arvoisa puheenjohtaja.

Valtuutettu Rauhamäki vähätteli täällä näihin osallistumis- ja arvio- ja työsuunnitelmiin kirjattuja asukasmäärätavoitteita. Selvää on, että ne eivät yksityiskohtaisesti voikaan olla täsmällisiä, mutta meillä on aika paljon kokemusta siitä, että tällä hetkellä kaupunkisuunnittelua mitä suurimmassa määrin ovat ohjanneet huomattavan suuret määrälliset asukasmäärää, rakentamista koskevat tavoitteet. Ja tämä vaara mielestäni on myös tämän Östersundomin alueen kohdalla syytä ottaa vakavasti.

Sen takia pidän tärkeänä, että valtuusto selvästi toteaa, että se ei tässä yhteydessä, näillä lähtökohdilla ota kantaa siihen, minkälainen asukasmäärätavoite tulisi olla, jotta me emme joudu myöhemmin siihen tilanteeseen, johon nyt valtuutettu Rauhamäkikin tavallaan viittasi itse MA-ohjelmaan viitatessaan, että meille sitten sanotaan, että tämä tavoitehan on jo kirjattu sinne osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan, ja sen takia pitää nyt rakentaa Östersundomiin enemmän kuin mitä kenties joistakin muista syistä – joko asuntokannan luonteen tai ympäristö- tai suojelutavoitteiden kannalta – olisi tarkoituksenmukaista ja toivottavaa.

Minusta oli hyvä, että valtuutettu Rantanen avasi täällä keskustelua lisää näistä sisältöasioista. Esim. Sipoonkorven rajausta ja sen kansallispuistoalueen toteuttaminen laajempaan kuin mitä kaupunkisuunnitteluvirasto on esittänyt on mitä toivottavin.

221 §

Esityslistan asia nro 5



6.10.2010

KRUUNUHAAN TONTIN 8/9 ASEMAKAAVAN MUUTTAMINEN (NRO 11949)

Valtuutettu Koulumies

Puheenjohtaja.

Haluan sanoa tässä yhteydessä ihan yleisesti, että toivon, että kun näitä historiallisia rakennuksia suojellaan, jatkossa otetaan huomioon se, että niihin voidaan rakentaa jälkeinpäin hissi. Ymmärtääkseni tällainen asia on tulossa käsittelyyn. Toivon, että kaupunginhallitus huomioi sen silloin kun se tulee ajankohtaiseksi.

Kiitos.

HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTO
HELSINGFORS STADSFULLMÄKTIGE

Otto Lehtipuu
puheenjohtaja
ordförande chef beslutsberedningsenheten

Tiina Teppo
päättövalmisteluyksikön päällikkö

Pöytäkirja tarkastettu ja hyväksytty:
Protokollet justerat och godkänt:

Nina Huru Kimmo Helistö
kaupunginvaltuutettu
stadsfullmäktigeledamot

kaupunginvaltuutettu
stadsfullmäktigeledamot