



27.4.2016



HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTO

Keskustelupöytäkirja

8 – 2016

Kokousaika: 27.4.2016 klo 18.00 – 23.10

Kokouspaikka: Vanha Raatihuone, Aleksanterinkatu 20

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



HELSINGFORS STADSFULLMÄKTIGE

Diskussionsprotokoll

8 – 2016

Mötestid: 27.4.2016 kl 18.00 – 23.10

Mötesplats: Gamla Rådhuset, Alexandersgatan 20

I diskussionsprotokollet har antecknats bara de ärenden på stadsfullmäktiges föredragnings-
lista i vilka någon har yttrat sig.



27.4.2016

106 §.....	7
Esityslistan asia nro 3	7
NUORTEN ALOITTEET VUODELTA 2015	7
Kaupunginjohtaja Pajunen	7
Ledamoten Månsson	8
Valtuutettu Sydänmaa	9
Valtuutettu Ebeling.....	10
Valtuutettu Hakanen	11
Valtuutettu Ikävalko (vastauspuheenvuoro)	12
Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro).....	13
Valtuutettu Vuorjoki (vastauspuheenvuoro)	13
Valtuutettu Muttilainen	13
Valtuutettu Vesikansa	14
Valtuutettu Kolbe	15
Valtuutettu Rissanen.....	16
Valtuutettu Ingervo.....	17
Valtuutettu Hursti	18
Valtuutettu Vuorjoki.....	18
Valtuutettu Karhuvaara (vastauspuheenvuoro)	19
Valtuutettu Ingervo (vastauspuheenvuoro)	19
Valtuutettu Anttila.....	20
Valtuutettu Hursti (vastauspuheenvuoro).....	21
Valtuutettu Hetemaj	21
Valtuutettu Urho.....	22
Valtuutettu Sevander	22
Valtuutettu Pakarinen	23
Valtuutettu Ikävalko	23
Ledamoten Månsson	24
Valtuutettu Razmyr	24
Valtuutettu Kantola	25
Valtuutettu Peltokorpi.....	26
Valtuutettu Ingervo (vastauspuheenvuoro)	26
Valtuutettu Kantola	27
107 §.....	27
Esityslistan asia nro 4	27
LÄNSIMETRON HANKESUUNNITELMAN RAKENTAMISKUSTANNUSTEN ENIMMÄISHINNAN JA KAUPUNGIN LÄNSIMETRO OY:N LAINOILLE MYÖNTÄMÄN TAKAUKSEN KOROTTAMINEN HELSINGIN OSALTA	27



27.4.2016

Apulaiskaupunginjohtaja Sauri	27
Valtuutettu Hakanen	28
Valtuutettu Rautava	29
Valtuutettu Karhuvaara (vastauspuheenvuoro)	30
Ledamoten Rantala	30
Valtuutettu Jalovaara	31
Valtuutettu Oskala	32
Ledamoten Wallgren.....	32
Valtuutettu Soininvaara.....	33
Valtuutettu Koskinen.....	34
Valtuutettu Arhinmäki.....	34
Valtuutettu Rissanen.....	36
Valtuutettu Kolbe	36
Ledamoten Wallgren (replik).....	38
Valtuutettu Bogomoloff	38
Ledamoten Månsson	39
Valtuutettu Saarnio	39
Valtuutettu Rantanen	40
Valtuutettu Lovén.....	41
Valtuutettu Lehtipuu.....	42
Valtuutettu Ikävalko (vastauspuheenvuoro).....	43
Valtuutettu Rauhamäki	44
Ledamoten Wallgren.....	45
Valtuutettu Lehtipuu (vastauspuheenvuoro)	46
Ledamoten Wallgren (replik).....	46
Valtuutettu Ikävalko (vastauspuheenvuoro).....	46
Ledamoten Wallgren (replik).....	47
Valtuutettu Asko-Seljavaara (vastauspuheenvuoro).....	47
Valtuutettu Ikävalko (vastauspuheenvuoro).....	47
Ledamoten Wallgren (vastauspuheenvuoro).....	48
Valtuutettu Laaninen.....	48
Valtuutettu Arhinmäki.....	48
Valtuutettu Hakanen	49
Valtuutettu Arhinmäki (vastauspuheenvuoro).....	50
Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro).....	51
Valtuutettu Ikävalko (vastauspuheenvuoro).....	51
Valtuutettu Koivulaakso	52
Valtuutettu Jalovaara	52
Valtuutettu Enroth	53
Ledamoten Wallgren.....	53
Valtuutettu Arhinmäki (vastauspuheenvuoro).....	54
Ledamoten Wallgren (replik).....	54



27.4.2016

Valtuutettu Rantanen	54
Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro).....	56
Valtuutettu Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)	57
Valtuutettu Muttilainen (vastauspuheenvuoro).....	57
Valtuutettu Ingervo.....	57
Apulaiskaupunginjohtaja Sauri	58
110 §.....	59
Esityslistan asia nro 7	59
HÄMEENTIEN, HAAPANIEMENKADUN JA VIIDENNEN LINJAN LIIKENNESUUNNITELMAN HYVÄKSYMINEN.....	59
Apulaiskaupunginjohtaja Sinnemäki	59
Valtuutettu Muurinen.....	62
Valtuutettu Arhinmäki.....	63
Valtuutettu Niiranen (vastauspuheenvuoro).....	64
Valtuutettu Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)	65
Valtuutettu Kari	65
Valtuutettu Ingervo (vastauspuheenvuoro)	66
Valtuutettu Kivekäs	67
Valtuutettu Niiranen (vastauspuheenvuoro).....	68
Valtuutettu Kivekäs (vastauspuheenvuoro)	69
Valtuutettu Oskala (vastauspuheenvuoro)	69
Valtuutettu Rautava	69
Valtuutettu Landén.....	71
Valtuutettu Vuorjoki (vastauspuheenvuoro)	71
Valtuutettu Landén (vastauspuheenvuoro)	72
Valtuutettu Hursti (vastauspuheenvuoro).....	72
Valtuutettu Moisio	72
Valtuutettu Rautava (vastauspuheenvuoro).....	73
Valtuutettu Pajamäki.....	73
Valtuutettu Hursti (vastauspuheenvuoro).....	74
Valtuutettu Anttila.....	75
Valtuutettu Ikävalko (vastauspuheenvuoro).....	76
Valtuutettu Kaarin Taipale	76
Valtuutettu Ilkka Taipale	77
Valtuutettu Kivekäs (vastauspuheenvuoro)	78
Valtuutettu Niiranen (vastauspuheenvuoro).....	78
Valtuutettu Perälä	79
Valtuutettu Karhuvaara (vastauspuheenvuoro)	80
Valtuutettu Anttila (vastauspuheenvuoro)	81
Valtuutettu Perälä (vastauspuheenvuoro).....	81



27.4.2016

Valtuutettu Valokainen.....	81
Valtuutettu Hakanen	83
Valtuutettu Holopainen	84
Valtuutettu Oskala	84
Valtuutettu Muttilainen	85
Valtuutettu Paavolainen.....	85
Valtuutettu Razmyar	86
Valtuutettu Stranius	87
Apulaiskaupunginjohtaja Sinnemäki	87
Valtuutettu Soininvaara.....	88
Valtuutettu Pakarinen	89
Valtuutettu Kolbe	90
Valtuutettu Ingervo.....	91
Valtuutettu Relander	91
Valtuutettu Koivulaakso	92
Valtuutettu Vuorjoki.....	92
Valtuutettu Rydman	93
Valtuutettu Vesikansa	94
Valtuutettu Kivekäs	95
Valtuutettu Raatikainen.....	95
Valtuutettu Kantola	96
Valtuutettu Rautava	96
Valtuutettu Hyttinen	97
Valtuutettu Luukkainen	98
Valtuutettu Sevander	98
Valtuutettu Asko-Seljavaara	99
Valtuutettu Rautava	99
Apulaiskaupunginjohtaja Sinnemäki	100
Valtuutettu Muttilainen	101
Valtuutettu Hursti	101
Valtuutettu Kanerva	101
Valtuutettu Huru.....	102
Valtuutettu Rautava	102
Valtuutettu Kousa	102
Valtuutettu Lovén.....	103
Valtuutettu Raittinen	104
Ledamoten Månsson	104
Valtuutettu Muttilainen	105
Valtuutettu Hursti	106
Valtuutettu Nieminen (vastauspuheenvuoro).....	106
Valtuutettu Kaarin Taipale	106
Valtuutettu Lovén.....	107



27.4.2016

Valtuutettu Huru.....	107
Valtuutettu Raatikainen.....	108



27.4.2016

106 §

Esityslistan asia nro 3

NUORTEN ALOITTEET VUODELTA 2015

Kaupunginjohtaja Pajunen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Olemme toisellakin tapaa historiallisessa kokouksessa tänään, eli meillä on ensimmäistä kertaa käsittelyssä kaupunginvaltuuston työjärjestykseen 25. päivä maaliskuuta viime vuonna lisätty nuorten aloitejärjestelmä ja sen ensimmäinen valtuustokäsittely tässä uuden aloitejärjestelmän muodossa. Se on siis todellakin uusi osa kaupungin nuorten Ruuti- osallistumis- ja vaikuttamisjärjestelmää. Järjestelmä on tarkoitettu 13–17-vuotiaille helsinkiläisnuorille, joilla on aloiteoikeus, ja aloitteen voi tehdä Ruuti.net-verkkosivujen kautta. Kaikki aloitteet ja niiden johdosta suoritettavat toimenpiteet sekä Ruuti-ydinryhmän lausunto tulee kaupunginvaltuuston tietoon kerran vuodessa, ja nyt siis on ensimmäisen kerran, kun tämä tietoon tuleminen tapahtuu. Ensimmäisellä kerralla näitä aloitteita tehtiin yhteensä 39 kappaletta.

Tuossa tällaisen prosessikaavion mukaisesti, miten aloitteita käsitellään. En käy nyt kokonaisuudessaan tuota läpi, mutta lähtökohtana tietenkin kukin nuori, joka jättää aloitteen, ja sitten siihen aloitteeseen tulee vastaus niin, että keskeisenä toimijana nuorisosiainkeskus ja myös kaupungin kanslia ja muut virastot tarvittaessa. On myös nuorella mahdollisuus päivittää tai täydentää aloitettaan prosessin aikana. Varsinainen vastaus lähtee kaupunginjohtajan tai apulaiskaupunginjohtajan toimesta vastaavalla tavalla kuin kunnan asukkaiden aloitteissa on normaali tapa. Ruuti-ydinryhmä antaa lausunnon, ja sitten tuossa viimeisenä kuvassa onkin kaupunginvaltuuston käsittely, jossa tilaisuudessa siis olemme.

Tuossa vielä otteena valtuuston työjärjestyksen 25a § nuorten aloitteita koskien, eli kerran vuodessa valtuuston, 13–17-vuotiaille nuorille, Ruuti-ydinryhmän lausunto, ja sitten valtuustokäsittelyssä perinteisen tavan mukaan sallitaan keskustelu, mutta päätöksentekoa yksittäisten nuorten aloitteiden osalta ei toivomusponsia lukuun ottamatta sallita.



27.4.2016

Miten sitten tämä ensimmäinen kierros meni, niin voi todeta, niin kuin ydinryhmä lausunnossaan toteaa, joka siellä liitteenä 2 on materiaalisissa, niin myös me, jotka olemme olleet valmistelussa mukana, olemme sitä mieltä, että kehitettävää paljon on. Selkeästi huomaa, että ensimmäisestä kierroksesta on kysymys. Mitä kehittämiskohteita voin todeta, niin on esimerkiksi, että nyt ensivaiheessa vastauksen valmistelijat eivät aina ole ymmärtäneet sitä, että tässä on todellakin nuorten aloitteesta kysymys. Joissain tapauksissa on tapahtunut niin, että on ajateltu tämä ikään kuin normaalina nettipalautteena ja nettiin tulleena kysymyksenä. Sitten nuorten toimesta tuli myös selkeästi se, että kaivataan selkeitä vastauksia. Ei sinänsä myönteisyyttä, vaan että sanotaan selkeästi se, että jos jotain voidaan tehdä tai sitten ei voida tehdä. Vielä toteaisin sen, että jatkossa nuorisoasiainkeskus on luvannut antaa koulutusta meidän vastauksen valmistelijoillemme ja virastoille siitä, miten tämä järjestelmä toimii.

Tuossa taululla on toimenpiteiden lisäksi muita toimenpiteitä, mitä on tarkoitus tehdä, eli kirjaamistapoja kehitetään ja seuraamme aloitteisiin vastaamista. Eroa palautejärjestelmään selvennetään edelleen. Lisätään aloitejärjestelmän tunnettuutta ja koulutusta virastoille. Menettelytapoja kehitetään yhteistyössä Ruuti-ydinryhmän kanssa, eli hyvin oleellista on se, että käymme jatkuvaa vuoropuhelua Ruuti-ydinryhmän kanssa, joita, niin kuin kaikki havaitsite, on lukuisia ydinryhmän jäseniä tuolla valtuustosalin aulassa teille kertomassa omia kokemuksiaan tästä järjestelmästä. Tämän lisäksi tämä arviointi, joka nuorten aloitejärjestelmän suhteen tehdään, nämä kehittämistoimenpiteet, arvioidaan osana koko Ruuti-järjestelmän arviointia tämän vuoden loppuun mennessä.

Tuossa vielä lopuksi kuva tuolta nettisivulta, että miltä aloitteiden käsittely näyttää. Kun menette sinne nettisivulle, niin tämä on järjestelmä, joka koko ajan toimii avoimena, reaaliaikaisena, ja kunkin aloitteen käsittelyn tilanteen näkee sieltä nettisivulta suoraan. Vastaus kun on tullut, niin se tulee sinne heti. Sinänsä järjestelmässä on paljon, paljon hyvää, sitä kannattaa kehittää, mutta on tunnustettava, että ensimmäisellä kierroksella on myös paljon opittavaa.

Kiitän tässä vaiheessa ennen kaikkea kaikkia nuoria, ydinryhmää ja niitä nuoria, jotka ovat tehneet aloitteen. Nyt ensimmäistä kertaa ne ovat Helsingin kaupunginvaltuuston käsittelyssä.

Ledamoten Månsson

Tack, ordförande.



27.4.2016

Ungdomar ska tas på allvar. Vi får inte göra misstaget att göra tvärtom. Eli nuoret on otettava vakavasti. He ovat olleet ihan hyvillä ja vakavilla asioilla liikkeellä. Minua kiehtoo moni näistä aloitteista, esimerkiksi se, että ilmoittaudutaan vapaaehtoisesti osallistumaan siivoustalkoisiin. Ei ole kysymys vain siitä, että nuoret vaativat sitä ja tätä tai toivoisivat, vaan myös itse ovat valmiita tekemään jotain.

Tässä, kuten on todettu, me emme tee muita päätöksiä kuin mahdollisesti ponsimuodossa esitämme, mihin aloitteisiin me erityisesti haluamme yhtyä ja viedä eteenpäin. Itse olen valinnut, koska kävi niin, että meitä oli muutama valtuutettu, oliko se nyt 2 viikkoa sitten vai viime viikolla, Ruutin päättäjämilitissä eli tapaamisessa Happi-talolla Sörnäisissä, ja siellä osuimme Mika Ebelingin kanssa samaan liikennepoliittiseen työryhmään, jossa sitten käsitelimme liikenteeseen liittyviä asioita. Ja kun olen HSL:n hallituksen jäsenenkin, niin minä tartuin tähän yhteen liikennettä koskevaan aloitteeseen ja tein siitä järjestelmään ponsiesityksen. Eli koskien sitä, että nuoret kaipaavat, paitsi uusissa Flirt-junissahan on jo sähköpistokkeet, mutta myös muihin kulkuneuvoihin ja ainakin terminaaleihin ellei nyt sitten ihan pysäkeille asti. Olen muotoillut tämän niin, että:

Edellytetään, että selvitetään mahdollisuuksia sijoittaa matkustajille tarkoitettuja sähköpistokkeita julkisen liikenteen terminaaleihin ja suurimmille pysäkeille sekä uusiin hankittaviin kulkuvälineisiin.

On varmaan epärealistista ajatella, että ihan vanhoihin ratikoihin tai busseihin voisi tällaista järjestelmää luoda, mutta HSL voi kriteereissä edellyttää, että tulevissa hankinnoissa otetaan huomioon tämä palvelumuoto. Toivon, että tämä ponsi saa laajaa kannatusta. Pikkaisen häpeän kyllä sitä, kuten näette järjestelmästä, että tämä aloite on lähetetty HSL:n palautetoimintoon vastattavaksi, eikä HSL ollut vastannut. Nyt minä HSL:n hallituksen jäsenenä yritän korjata tämän nolon tilanteen, ja toivon mukaan valtuusto voi nyt vastata HSL:nkin puolesta.

Kiitoksia.

Valtuutettu Sydänmaa

Kiitos, arvon puheenjohtaja. Arvon valtuutetut ja lehterille myös terveisiä.



27.4.2016

Kiitos vielä nuorille monista hyvistä aloitteista. Haluan itse kiinnittää huomion tärkeään aloitteeseen numero 5, jossa käsitellään koskettelu-kiellon lisäämistä koulun järjestyssääntöihin. Seksuaalinen häirintä on ei-toivottua yksipuolista seksuaaliviritteistä käyttäytymistä tai sukupuoleen perustuvaa syrjintää. Seksuaalinen häirintä voi olla fyysistä tai psyykkistä, se voi olla verbaalista kuten seksuaalista vihjailua, nimittelyä, huutelua tai nonverbaalista kuten ilmeitä tai eleitä tai viheltelyä. Fyysinen häirintä tarkoittaa koskettelua, puristelua, pahimmillaan seksuaaliseen toimintaan pakottamista.

Helsingin kouluissa tulee olla ehdoton nollatoleranssi seksuaalisen häirinnän suhteen. Nuoren on joskus vaikea tiedostaa, millainen käytös häiritsee koulukaveria seksuaalisesti. Siksi olisi tärkeää läpikäydä heti kouluvuoden alkaessa, kun koulun järjestyssääntöjä käydään läpi, myös tämä seksuaalisen häirinnän tärkeä pointti. Ei riitä, että asia opetetaan terveystiedon tunnilla, koska se saattaa tulla kesken lukuvuoden, eikä sitä ole tiedostettu heti koulun alkaessa. Siksi teenkin tämän asian edistämiseksi ponnin, joka kuuluu seuraavasti:

Kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään mahdollisuutta lisätä perus- ja toisen asteen koulujen järjestyssääntöihin kiello seksuaalisesta häirinnästä.

Kiitos.

Valtuutettu Ebeling

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät kaupunginvaltuutetut.

Minulla oli ilo Björn Månssonin ja Vesa Korkkulan kanssa osallistua päättäjämilitin kokoontumiseen, jossa keskusteltiin julkisesta liikenteestä. Nuoret tekivät monia hyviä ehdotuksia, ja olen ylpeä heistä. Tässä yhteydessä haluan puuttua erityisesti aloitteeseen, joka koskee pistokkeiden saamista linja-autoihin. Esityslistan liitteessä kerrotaan nuorten saaneen tähän vastauksen: "tiedotettu asian siirtämisestä HSL:n palautejärjestelmään". Ja kohdassa muuta todetaan: "ohjattu HSL:n palautejärjestelmään 24. helmikuuta, ei vastausta".

Minä en hyväksy tätä. Ei tämä näin saa mennä, että nuorten aloite vain työnnetään palautejärjestelmään. Mielestäni olisi asiallista, että tämänkaltaisista asioista kaupunginvaltuusto päättäisi, asettuuko se nuorten toiveiden tueksi vai ei. Jos valtuusto pitää nuorten esitystä hyvänä, nuorten pitäisi saada toiveensa tueksi Helsingin kaupunginvaltuuston



27.4.2016

tuki. Silloin kaikille olisi selvää, että tämä toive on syytä käsitellä nopeasti.

Björn Månsson on päättäjämiihin puheenjohtajan Juha Kiviniemen hahmotelman pohjalta laatinut toivomusponnen, jota lämpimästi kannatan. Kannatan lämpimästi myös Johanna Sydänmaan ponsiehdotusta. Kaiken kaikkiaan haluan todeta, että nuoret ovat tehneet paljon hyviä aloitteita.

Kiitos.

Valtuutettu Hakanen

Kiitos, puheenjohtaja.

Kiitos nuoret aloitteista. Kiitos myös kaupunginhallitukselle siitä, että se vastaa positiivisesti nuorten Ruudin ydinryhmän ehdotuksiin aloitejärjestelmän kehittämisestä.

Nuorten osallistumisen ja vaikutusmahdollisuuksien parantamisessa on kuitenkin vielä hyvin paljon tehtävää. Minäkin osallistuin viime viikolla nuorten Ruudin vaikuttamisjärjestelmään kuuluvaan päättäjämiihin. Siinä teemaryhmässä, jossa minä olin, oli suoraan sanoen hävettävää istua. Olin ainoa luottamushenkilö, valtuutettu tai lautakuntien jäsen, jota kiinnosti yksi tuon tapaamisen pääteemoista.

Nuorten aloitteiden osalta on minusta syytä pohtia, miten niihin vastataan silloin, kun viraston budjetissa ei ole valmiina määrärahoja ehdotuksen toteuttamiseen. Riittääkö vastaukseksi ilmoitus, että ei ole rahaa vai pitäisikö aloite välittää lautakunnalle osaksi seuraavan budjetin valmisteluja? Ehkä muutenkin kannattaa pohtia sitä, milloin aloitteeseen riittää virkamiehen vastaus ja missä tapauksessa aloite on syytä viedä lautakunnan käsittelyyn.

Parantamista on myös siinä, miten eri virastot ja lautakunnat kuulevat nuoria heitä koskevassa päätöksenteossa jo ennen mahdollisten aloitteiden tekoa. Nuorisolakihan velvoittaa tähän, mutta käytännössä nuorten kuuleminen näyttää olevan Helsingissä pikemminkin poikkeus kuin sääntö. Asiasta on puhuttu monta kertaa esimerkiksi nuorten RuutiExpossa, ja siihen on luvattu korjausta. Kysynkin kaupunginjohtaja Pajuselta, onko virastoille annettu ohjeet nuorten kuulemisesta, kun virasto valmistele nuoria koskevia päätöksiä ja millä tavalla näitä ohjeita mahdollisesti on täsmennetty.



27.4.2016

Osallistuva budjetointi on eräs tapa, jolla nuoret voivat vaikuttaa. Nuorisotoimen lisäksi osallistuvaa budjetointia on alettu kehittää muun muassa Maunulatalon toiminnan suunnittelussa. Tässä yhteydessä olen huomannut, että esille on noussut ehkä yleisemminkin kiinnostavia kysymyksiä siitä, koskeeko osallistuva budjetointi ja siinä tarjoutuva mahdollisuus tehdä ehdotuksia ja aloitteita vain sitä osaa toiminnasta, joka tulee selvästi jonkun viraston toimialaan tai sitten vain sitä osaa toiminnasta, joka tulee kaikkien virastojen yhteiseen toimialaan, kuten on ollut taipumus joillakin ajatella Maunulatalon kohdalla, että siellä osallistuvalla budjetoinnilla käsitellään vain sitä pientä osaa talon budjetista, joka on näille kolmelle hallintokunnalle, kirjastolle, nuorisotoimelle ja työväenopistolle yhteinen. Mielestäni on tärkeää ylittää hallintokuntien rajoja ja avata tällaisissa tapauksissa budjettia niin, että osallistuvalla budjetoinnilla voidaan tehdä ehdotuksia ja vaikuttaa koko siihen toimintaan, josta kulloinkin on kysymys – tietysti ottaen huomioon ne tehtävät ja vastuut, joita eri hallintokunnilla on.

Mielestäni tässä aloitejärjestelmässä on paljon kysymys myös siitä, olisiko Helsingissä valmiita todellisen päätösvalan jakamiseen ja yhteiseen päättämiseen nuorten ja muiden asukkaiden kanssa vai jätetäänkö virkamiehille eräänlainen veto-oikeus siihen, mitkä esitykset otetaan käsittelyyn. Itse pidän keskeisenä sitä, että osallistuminen muidenkin kuin tämän aloitejärjestelmän kautta tuo todellista päätösvaltaa ja resursseja, niiden myötä myös osallisuutta ja vastuuta. Näin voidaan kehittää asukaskeskeistä, itsehallinnollista ja yhteisöllistä Helsinkiä.

Valtuutettu Ikävalko (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Oikeastaan otin tämän repliikin sen takia vain, kun valtuutettu äsken aloitti puheenvuoronsa sillä, että hän oli ainoa jossain työryhmässä näissä Ruuti-tapaamisissa. Täytyy vain nyt tässä harmikseni todeta, että nämä Ruuti-päätäjätapaamiset ovat muistaakseni kaikki nämä vuodet olleet keskellä työpäivää, joka tarkoittaa siis sitä, että sellainen valtuutettu, joka on päivätöissä, on ollut aika vaikeaa jollei mahdotonta irtaantua näihin tapaamisiin. Se ei suinkaan tarkoita sitä, ettei olisi kiinnostunut lasten ja nuorten asioista. Tämä esimerkiksi koskee itseäni. Oma tyttäreni on ollut mukana Ruudin ydinryhmätöiminnassa kuin myös kaikissa muissakin nuorisosiainkeskuksen ja muiden kaupungin ? erittäin hyvissä aloitteissa ja aktiviteeteissa – myös niissä, joita on tehty yhteistyössä esimerkiksi Demos Helsingin kanssa kuten Safari yhteiskunnalliseen vaikuttamiseen, joka on minusta erinomainen aloite. Tässä vain selvennykseksi, että mikä on kiinnostusta ja mikä ei.



27.4.2016

Kiitos.

Valtuutetu Hakanen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

En tässä halunnut syyllistää ketään valtuutettua. Kutsuthan ovat tulleet valtuustoryhmille ja koskeneet luottamushenkilöitä. Uskon, että jokaisesta valtuustoryhmästä löytyy joku, jos ei valtuutettu, niin jonkun lautakunnan jäsen, joka voi osallistua tällaisiin tapaamisiin.

Valtuutettu Vuorjoki (vastauspuheenvuoro)

Kiitos.

Minusta kuitenkin tämä asia, jonka tässä Susan Ikävalko nosti esille näistä päättäjämiihtien ajankohdista, oli tärkeä huomio. Itse olen myös harmitellut sitä, että vaikka tämä olisi erittäin kiinnostavaa osallistua näihin, niin normaalia säännöllistä työtä tekeväälle se on aika vaikeata. Sen takia ajattelen, että tämä on hyvä tässä myös ihan vinkkinä Ruudille ottaa esille. Toivon, että tämä on sellainen asia, josta jatkossa myös oltaisiin tietoisia, kun näitä järjestetään, että monille valtuutetuille voi olla helpompaa osallistua esimerkiksi ilta- tai viikonloppuaikaan kuin keskellä päivää.

Valtuutettu Muttilainen

Kiitoksia, puheenjohtaja.

Tähän otan heti nyt kantaa, että toki niitä nuoria voi kuunnella muuallakin kuin päättäjämiihtissä ja onkin syytä kuunnella. ? tämä Piparia ja poliitikkoja -tapahtuma ollut tuolla Kondekan nutalla, ja myös toisaalta ihan torin laidalla arkipäiväisissä asioissa.

Kiitoksia vain kaikille nuorille loistavista aloitteista. Ikävä kyllä aika moni vastaus oli "palaute on lisätty järjestelmään" -osastolla, mutta toivottavasti olette tyytyväisiä osapuolin jotenkin näihin vastauksiin. Kannustan tekemään aloitteita jatkossakin ja ottamaan yhteyttä valtuutettuihin sähköpostilla tai henkilökohtaisesti tai puhelinnumeroteitse. Jatkaa samaan malliin.



27.4.2016

Kiitoksia.

Valtuutettu Vesikansa

Kiitos, puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut ja hyvä lehteri myös siellä ylhäällä.

Puhutaan sitten valtuutetuille vain. Eli kiitos hyvistä puheenvuoroista, mitä tästä aloitejärjestelmästä on käytetty. Tämä on sen arvoinen asia, että on hyvä, että meillä on myös ne kaikki aloitteisiin tulleet vastaukset siellä nähtävillä. Se tekee varmasti myös selväksi sen, millä tasolla nyt näissä vastauksissa mennään.

Kiitos myös kaupunginhallituksen muille jäsenille, jotka kannattivat tätä esitystäni, että konkretisoidaan sitä, mitä todella tässä aloitejärjestelmässä halutaan parantaa. Ehdotin, että aloitejärjestelmän tunnettavuutta ja vastausten laatua lisätään tiedotuksella ja koulutuksella ja että myös näihin ulkopuolelle lähetetyille tahoille, eli HSL:ään ja VR:ään, valvotaan, että se vastaus toisin sanoen tulee. Tämä meni tosiaan yksimielisesti läpi ja osoittaa mielestäni sitä tahtoa, että tätä järjestelmää todella halutaan jatkossa parantaa. Nämä eivät olleet mitenkään omia ajatuksiani. Ne vihreissä valtuustoryhmässä ja kaupunginhallitusryhmässä, nämä ehdotukset tulivat suoraan sieltä Ruudin ydinryhmältä, eli kiitos Ruudin ydinryhmälle erinomaisesta lausunnosta, joka tähän asiaan tuli.

On olennaista nuorille vastatessa myös konkretisoida se, mitä tapahtuu, ja tämä on myös tätä osallistumisen oppimista ja demokratiaa meille kaikille. Mitä kaupunginjohtaja toi myös esille, on myös tärkeätä huolehtia siitä, että jos vastaus on negatiivinen tai todetaan, että asialle ei voi tehdä mitään, niin senkin voisi vastata. Tässä varmasti on paljon vielä kehittämistä, ja sen tämä valtuustokäsittely varmasti tuo näkyväksi.

Haluaisin ottaa vielä esille yhden asian. Se, mikä on lapsille ja nuorille hyvä, on yleensä myös kaikille hyvä. Tässä tapauksessa voidaan myös miettiä, että miten voidaan parantaa yleensä kaupungin saaman palautteen ja aloitteiden vastaamista. Eli miten kaikille kaupunkilaisille vastataan ja miten heidän ehdotuksiaan viedään eteenpäin, niin varmasti tämä laittaa meidät valtuustossa myös miettimään sitä.

Täällä on tuotu jo esille, mutta itsekin kannatan, että jatkossa mietitään, miten kaikissa nuoria koskevissa asioissa pyydetään näitä lausuntoja esimerkiksi Ruudin ydinryhmältä tai esimerkiksi miten Ruudin ydinryh-



27.4.2016

mää otetaan mukaan valtuustoryhmien tai kaupunginhallitusryhmien asioita taustoittaviin käsittelyihin. Tässä lausuntoehdotuksessa oli todella paljon konkretiaa, joka suoraan siis pystyttiin lisäämään sinne päätösehdotukseen. Jatkossa myös monissa muissa, esimerkiksi nyt vaikka liikuntaa tai kouluopetusta tai muissa nuoria kiinnostavissa asioissa ja nuorille tärkeissä asioissa, näitä lausuntoja voitaisiin lisätä Ruudin ydinryhmältä ja sitä kuulemista sitä kautta.

Lisäksi haluan kannattaa myös Johanna Sydänmaan ja Björn Månssonin erinomaisia ponsia, jotka vievät varmasti konkreettisesti näitä eteenpäin. Tietysti toivon, että kun seuraavan kerran täällä käsitellään, ja näin myös uskon, meillä on huomattavasti paremmat vastaukset ja myös asiat, jotka ovat menneet eteenpäin tässä vuoden aikana. Mutta vuosi on nuorille pitkä aika, joten kiitos kaikille, jotka tähän asti ovat niitä aloitteita tehneet.

Kiitos.

Valtuutettu Kolbe

Puheenjohtaja. Valtuutetut.

Vanha 1970-lukulainen tässä suorastaan elähtyy ja innostuu pohtimaan sitä, miten yhteiskunnallinen vaikuttaminen tapahtuu tänään, ja aika paljon vettä on virrannut Vantaasta sen jälkeen, kun teinikunnat marsivat kadulla ja oppilaskunnan vaaleista käytiin kovaa poliittista vään-töä. Nyt ollaan siirrytty ehkä onneksemme ja iloksemme siihen, että nuoret voivat tehdä suoraan aloitteita kaupungintalolle. Tämä on ollut hieno tämä Ruuti-hanke, kiitos kaikille asianosaisille ja kiitos tietysti nuorille itselleen aktiivisuudesta ja meille kaikille, jotka oman työmme puitteissa teemme parhaamme, jotta voimme osallistua näihin tapahtumiin ja tilaisuuksiin, jotka ennen kaikkea ovat aina täynnä intoa ja toivoa ja energiaa, kun eri tahot kohtaavat saman pöydän ääressä. Siis eivät vain poliitikot ja virkamiehet vaan myös nuoret ja heidän taustaryhmänsä.

Mutta tämä kysymys, kuka vastaa yhteiskunnallisesta vaikuttamisesta, pitääkö sitä opettaa erikseen, onko vastuu koululla, onko vastuu kaupungintalolla, onko vastuu puolueilla, onko vastuu medialla tai kuka kantaa vastuun siitä, että asiat etenevät. Tässä aloitekuviossa mielestäni Ruudin ydinryhmä antoi erittäin hyvän vastineet, eli ollaan alussa kehittämässä järjestelmää, josta toivon mukaan saadaan puristettua ulos tavanomaista valtuustoaloitekäsittelyä notkeampi tapa toimia, jossa reagointi on välitöntä. Niin kuin huomasimme näistä vastauksista,



27.4.2016

jotkut virkamiehet ottivat ne vakavasti, menivät paikalle tapaamaan nuoria ja toiset olivat alttiimpia käyttämään perinteistä virkamiesslangia vastatessaan kysymyksiin.

Itse iloitsin kovasti siitä, että kysymykset, joita nuoret olivat jättäneet, olivat kuitenkin aika ilahduttavia. Ne liittyivät paikallisympäristön parantamiseen, ne liittyivät oman tilan ja arjen ja arkisen elämän parantamiseen ja ennen kaikkea ne liittyivät myös siihen, kuten valtuutettu Sydänmaan ponsikin osoittaa, että miten me kohtelemme toinen toisiamme ihmisinä ja kanssaihmisinä, eli tällaisen kohteliaisuuden ja hyvän käytöksen teemat nousivat esiin. Asia, jota meidän sopisi pohtia enemmänkin. Koululla on iso merkitys ja nuorten keskinäisellä toiminnalla siitä, millaiseen aikuisuuteen, millaiseen ihmisyyteen me kasvamme.

Valtuutettu Månsson nosti esiin erittäin aiheellisen kysymyksen. On helppo vaatia toisilta ja toivoa ja pyytää, että asiat muuttuvat. On vaikeampi osallistua ja olla valmis tekemään, suorastaan jopa uhrautua yhteisen hyvän eteen. Näin ollen onkin syytä ehkä tulevaisuudessa pohtia, miten saataisiin, esimerkiksi jollakin pienellä rahallisella resursilla tai harjoituttamalla kaupunkisuunnittelulla, nuoret ihmiset osallistumaan yhdessä aikuisten, poliitikkojen, virkamiesten kanssa oman arkensa parantamiseen. Tässä on varmasti paljon kehitettävää.

Itse jäin miettimään myös sitä, miten kaupungin valtava hallintokoneisto – meillä on siis, niin kuin tiedämme, kymmeniä tuhansia työntekijöitä ja monia kiinnostaviakin työpaikkoja – miten kaupunki saataisiin, ei vain kaupungintalo mutta kaupungin monet työpaikat, -pisteet avattua nuorille tutuiksi esimerkiksi luokkaretkien tai muiden muodossa. Ei vain siis teatteria, museoita ja kulttuuria vaan myös muutenkin kaupunki tutuksi. Kehittämistä riittää ja hieno alku tälle hankkeelle.

Kiitos.

Valtuutettu Rissanen

Kiitos, puheenjohtaja. Kiitos, nuoret. Hyvät valtuutetut.

Tässä edelliset puhujat ovat käyttäneet hyviä puheenvuoroja. Täällä on puhuttu paljon asiaa, joten yritän olla toistamatta ihan kaikkea jo sanottua. Tässä prosessissa meillä on todella paljon opittavaa, ja haluan minäkin kiittää Ruudin ydinryhmää hyvästä lausunnosta ja siinä esiin nostetuista kehittämis ehdotuksista. Me kävimme näistä kaupunginhallituksessa hyvän keskustelun ja totesimme, että meillä tosiaan on paljon



27.4.2016

parannettavaa siinä, miten me vastaamme näihin aloitteisiin. Kaupunginjohtaja Pajunen tuossa toi hyvin esiin jo sen, että tarkoitus on, että nuorisosiainkeskus yhdessä käymme ja virkamiesten kanssa läpi sitä, mikä on fiksu tapa vastata näihin aloitteisiin. Toisaalta myös se, että koska nämä aloitteet eivät välttämättä kaikki ole ihan kaupungin päätöksenteon suorassa piirissä niin kuin esimerkiksi tämä valtuutettu Månssonin esiin nostama kysymys, että näihinkin sitten jatkossa saadaan kunnolliset vastaukset. Näin meidän on toimittava.

Me Helsingissä olemme päätyneet siihen, että nuorisovaltuuston sijaan meillä on tämä meidän oma Ruuti-järjestelmämme, ja minusta on hienoa, että me olemme pitäneet siitä kiinni ja olemme rakentaneet sitä yhdessä nuorten kanssa. Tässä on paljon vielä yhteistyötä tehtävä, että saadaan nuorten ehdotukset hyvin käyttöön ja löydetään uusia yhteisiä yhteistyömalleja.

Haluan minäkin nostaa esiin Ruudin päättäjämiittien ajankohdan. Työssä käyvälle ihmiselle ne ovat olleet aika vaikeita ajankohtia olla päivätöistä pois. Todella mielellään itse niihin osallistuisin, koska aina paljon paremmin saa asiasta kiinni, kun pääsee ihan kasvotusten keskustelemaan kuin näiden paperinmakuisten aloitteiden kautta.

Kiitos.

Valtuutettu Ingervo

Kiitos, puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Kiitos nuorten ydinryhmälle aloitteellisuudesta ja mahdollisuudesta osallistua lukuisiin pyöreän pöydän keskusteluihin. Ne ovat jääneet hyvin mieleeni. Nuorten aloitteiden käsittely valtuustossa on edistysaskel, mutta se on vasta alku. Nuorten kuuleminen heitä koskevien asioiden valmistelussa aikaisessa vaiheessa on ratkaisevan tärkeää. Ruudin ydinryhmän edustajia kannattaisi kutsua jo paljon nykyistä aikaisemmassa vaiheessa systemaattisesti mukaan lapsia ja nuoria koskevissa asioissa. Osallistava budjetointi on toiminut erittäin hyvin, ja se on tullut nimenomaan Ruudin ydinryhmän kautta.

Lapsivaikutusten arvioinnin tulisi itsestäänselvänä liittyä alle 18-vuotiaiden asioihin vaikuttavissa päätöksissä, ja näissä arvioinneissa voitaisiin hyödyntää myös nuorten ydinryhmää. Olen huolissani, kun viimeinen nuorisolautakunta on tällä kaudella Helsingissä, kun jatkossa tulee näitä jättilautakuntia, että miten käy nuorten vaikuttamismahdollisuuden näiden jättilautakuntien asiakokonaisuuksissa. Pidän tärkeänä,



27.4.2016

että varmistetaan jatkossa nämä nuorten vaikuttamismahdollisuudet jo valmisteluvaiheessa, vaikka tulee näitä jättilautakuntia, joihin nuorisotoimen nykyiset asiat helposti hukkuvat, vaikka toivonkin, että näin ei kävisi. Kannatan esitettyjä ponsia.

Valtuutettu Hursti

Kiitos, puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Me olemme kaikki tässä salissa varmaan sitä mieltä, että haluamme jättää tuleville sukupolville paremman yhteiskunnan, kuin se on tällä hetkellä, paremman Helsingin. Kuinka me saamme siitä paremman, on se, että me kuuntelemme nuoria. Oikein paljon kiitoksia näistä 39 aloitteesta ja kaikista hyvistä puheenvuoroista. Näkee selvästi, että kaikki oikeasti haluamme sitä ja olemme perehtyneet näihin aloitteisiin. Ensinnäkin sanon, että valtuutettu Månsson ja Sydänmaa, lämpimästi kannatan teidän ponsianne.

Minä keskityin kohtaan 17, jossa puhutaan hygieniapassista. Henkilökohtaisesti minulla on hygieniapassi, samoin on myös puolisolllani. Olen ollut elintarvikepuolella duunissa, olen ollut yrittäjänä, olen ollut myös hoitoalalla, ja tiedän, että nykyisin suurimmat työllistäjät, jotka meillä tällä hetkellä on, vaativat hygieniapassin, että voi työllistyä. Näin ollen myös kannatan ehdottomasti sitä, että kaikilla olisi mahdollisuus hankkia hygieniapassi. Siksi olenkin tehnyt ponnin, joka kuuluu näin:

Kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään mahdollisuuksia järjestää ilmaisia hygieniapassikoulutus- ja testitilaisuuksia yhdessä Helsingin kaupungin ja Eviran valtuuttamien osaamistestaajien järjestämänä. Hygieniapassi auttaa työllistämistä aloille, joissa hygieniapassi on pakollinen. Maksuttomana kaikki voisivat osallistua varallisuudesta riippumatta näille kursseille. Näin tapahtuu myös sosiaalinen oikeudenmukaisuus.

Kiitos.

Valtuutettu Vuorjoki

Kiitos, puheenjohtaja.

Haluaisin ensinnäkin kiittää kaikkia nuoria aloitteentekijöitä. Minusta tässä oli selkeitä, hyviä, konkreettisia ja hyvin perusteltuja aloitteita, ja



27.4.2016

siellä joukossa oli monta sellaista ideaa toimenpiteistä, jotka palvelisivat ihan meitä kaikkia kaupunkilaisia, mutta joita ehkä kukaan meistä täällä valtuustosalissa ei ole vain tullut ajatelleeksi. Esimerkiksi nyt tämä sähköpostikkeitten sijoittaminen julkisen liikenteen välineisiin ja terminaaleihin.

Kiinnitin myös huomiota siihen, mikä minua ilahdutti, että erityisesti nuorisoasiainkeskuksen virkamiehen vastaukset monet olivat erittäin hyviä, ja siellä oli hyvää selkeä ja lähestymistapaa yhteistyöhön aloitteentekijöitten kanssa. Oli sovittu tapaamisista, missä mietitään yhdessä, miten asiaa voi viedä eteenpäin. Oli annettu selkeitä konkreettisia ohjeita, millä tavalla ja kenen kanssa selvittämällä nuoret voisivat jatkaa näitten asioitten ajamista. Olen samaa mieltä, mitä täällä on monessa yhteydessä sanottu, että nämä vastaukset olivat vaihtelevan tasoisia, mutta huomaan kuitenkin sen, että nimenomaan esimerkiksi nuorisoasiainkeskuksessa tällaisesta hyvästä vuorovaikutuksesta selvästi löytyy osaamista ja taitoa.

Sanna Vesikansa puhui mielestäni hyvin siitä, että tässä ei ole kysymys pelkästään siitä, miten me tuemme nuoria, vaan ihan ylipäättänsä sellaisesta hallintokulttuurista, jossa pystytään tukemaan kansalaisvaikuttamista ylipäättänsä. Ajattelen, että meidän ihan kaiken päätöksenteomme, niin kuntalaisaloitteitten kuin valtuustoaloitteitten, kehittäminen sellaiseen suuntaan, mitä tässä on puhuttu nuorten aloitteista ja mitä Ruudin ydinryhmä on kannanotossaan ottanut kantaa, olisi hyvin tervetullutta.

Valtuutettu Karhuvaara (vastauspuheenvuoro)

Haluaisin ainoastaan kannattaa tätä Hurstin ajatusta siitä hygieniapassin suorittamisesta. Samanlaisia kansalaistaitoihin liittyviä asioita voitaisiin ottaa mukaan kyllä koulujen, yläasteen ohjelmiin joko kerhomuotoisena ulkopuolisten toimijoiden vetäminä taikka sitten osana eräänlaista kansalaiskasvatusta. Toinen vastaava kurssi olisi ensiapukurssi.

Valtuutettu Ingervo (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Muistan, kun muutama vuosi sitten Arabian peruskoulussa oli ainakin valinnaiskurssina hygieniapassi. Se maksu, joka siihen liittyy, liittyy siihen testiin. Muutenhan sitä voi opiskella itsenäisesti. Onko tässä ponnassa kyse nimenomaan sen testin maksusta vai jostain muusta?



27.4.2016

Valtuutettu Anttila

Arvoisa puheenjohtaja.

Osallistuin viime vuonna tähän Ruuti-päätäjämiihtiin, ja menin sinne oikeastaan aika uteliaana sen takia, että muistelin omaa nuoruuttani, jolloin teinikunnan puheenjohtajana, jolloin tämä aikuisten ja nuorten välinen raja-aika oli huomattavasti jäykempi ja byrokraattisempi. Kouluissa ei voinut vaikuttaa oikeastaan paljon mihinkään, ja teinikunnan tehtävätkin olivat erittäin rajalliset. Toisaalta sitten kun muistelen, miten monta kertaa täällä valtuustossa on keskusteltu siitä, miten oikeastaan nuorten ääntä pitäisi kuulla paremmin kaupungin päätöksenteossa ja yleensäkin kaupungin hallinnossa, ja on ehdotettu nuorisovaltuustoa ja niin edelleen. Itse en ole oikeastaan koskaan sillä tavalla lämmennyt tälle nuorisovaltuustoajattelulle, koska se saattaisi viedä nimenomaan sen nuorten energian ja sen motivaation ja innon juuri väärille urille, semmoiseen byrokraattiseen pyörittelyyn, joka olisi tavallaan energian tuhlausta.

Näin ollen kun katselin siellä viime vuoden päätäjämiihtissä, osallistuin yhteen pidempään workshopiin ja toiseen pikkuisen lyhyempään, niin katselin sitä, millä tavalla nuoret kykenivät esimerkiksi perustelevaan asioita, miten he olivat valmistelleet niitä asioita ja millä tavalla he olivat työstäneet niitä päätösehdotuksia. Täytyy kyllä sanoa, että olin äärimmäisen hämmästynyt, miten kypsää, hienoa ajattelua siellä oli, miten hyvin oli asioita valmisteltu ja miten myös vuorovaikutus siinä tilanteessa kulki meidän kaikkien kesken. Ajattelin, että kyllä tämä kaupungin kehittämä Ruuti-ajattelu on kuitenkin varmaan se paras tapa yrittää aktivoida meidän nuoremme tähän osallisuuteen. Nuorisovaltuusto ei kuitenkaan ole ehkä se paras mahdollinen tapa.

Suuren kiitoksen kyllä annan nuorisoasiainkeskukselle ja nuorisotoimen johtajalle Tommi Laitiolle, joka oli myös siellä paikalla, ja minusta kyllä hän ihan omalla aktiivisella esimerkillään selvästi myös innostaa osallistumista. Näin olleen kun ajattelen sitä, että koska olen samaa mieltä kuin Sanna Vesikansa täällä, että meille on oikeastaan elämän ja kuoleman kysymys, miten me saamme meidän nuoremme kiinnostumaan yhteiskunnallisista asioista, kun monella tavalla nyt nuorten aikaakin syövät niin monet muutkin asiat. Näin ollen nuorisoasiainkeskuksen toiminta ja nuorisotoimen, koko sen virkamieskoneiston merkitys on erittäin suuri. Ainakin nyt näen, että Ruuti-toiminta on oikein hyvällä mallilla, ja toivon, että se kehittyy edelleen. Kyllä tästä päätäjämiihtistä sai aika paljon energiaa myös omaan työhön.



27.4.2016

Kiitoksia.

Valtuutettu Hursti (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.

Kysyttiin ponnestani, mikä siinä oli idea. Idea oli se, että silloin kun kävin suorittamassa hygieniapassin, niin siihen kuului pakollisena 2 vuotokautta à 8 tuntia per vuorokausi, ja sinne tentteihin ei päässyt, jollei ollut näillä luennoilla mukana. Sillä hetkellä luennot tentteineen maksoivat 100 euroa, johon sisältyi myös kortti. Tämä varallisuuskysymys tässä on se suurin, että kaikilla ei mahdollisuutta ole tällaiseen summaan. Jonkun mielestä se tuntuu pieneltä, jollekin se on todella paljon, ja työllistyäkseen olisi tämmöinen hygieniapassikoulutus erittäin hyvä. Se vaaditaan nykyään joka alalle.

Kiitos.

Valtuutettu Hetemaj

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut sekä viranhaltijat ja muut läsnäolijat.

Nuorisobarometrin 2015 mukaan nuorten usko Suomen hyvään tulevaisuuteen on romahtanut 6 vuodessa 15 prosenttiyksikköä. Tämä ei lupaa kovin hyvää tulevaisuudelle, jossa enää puolet nuorista ajattelee, että olemme menossa parempaa kohti. Siksi nuorten aloitejärjestelmä on mielestäni kannatettava juttu, ja uskon tämän toimivan myös vaikuttamiseen ja osallisuuteen innostavana asiana.

Sellaisia terveisiä vielä, että Ruudin ydinryhmä toivoo jatkossa sitä, että opetusvirasto osallistuisi riittävämmiin Ruudin toimintaan ja että nuorten kuulemisia tarvitaan enemmän. Itse uskon siihen, että nuoren itsensä on oltava aina se kaikkein keskeisin toimija oman elämänsä rakentamisessa, ja siksi on hyvä, että Helsinki tukee, nuoret toteuttavat.

Sitten ihan ohi asian, mutta toivon lisää yhteistyötä ja empatiaa ja dialogia sekä moniäänisyyttä. Vähän niin kuin mutkat suoriksi sanoisin, että yhdessä eteenpäin paremman Helsingin puolesta.

Vielä lopuksi, ihanaa huhtikuuta kaikille ja tulevaa vappua.



27.4.2016

Valtuutettu Urho

Hyvä puheenjohtaja ja valtuutetut.

Olen ollut vuosi sitten silloin, kun on kouluruokailua tai kouluaikaista ruokailua käsitelty tässä samaisessa yhteistapaamisessa Ruudin jäsenten kanssa. Täällä on nyt 4 kysymystä, jotka koskevat tätä koulun päivän ruokailua. Ne ovat erinomaisen käytännöllisiä ja ne ovat konkreettisia, ne voidaan toteuttaa. Vastaukset ovat hyvät, useimmissa on niin, että näin toimitaan eräissä kouluissa, eli siis käytäntöjä voidaan levittää. Yksi on kouluruokailussa auttaminen, siivoaminen, joka kuuluu tähän työelämäntutustumiskoulutukseen jo osassa kouluja. Toinen on tämä työharjoittelu lukioihin kouluruokalassa tai kouluun liittyvässä ruokailussa siivouksessa. Kolmas oli tämä René Hurstin hygieniapassi ja neljäs pop up -kahvila välitunneille. Minusta nämä olivat hauskoja, hyviä esityksiä, niitä kannatetaan, ja toivon, että ne tulevat opetusviraston ja virastojen lupaamien käytäntöjen mukaan levitykseen. Koulut, jotka haluavat, ottavat ne käyttöön, ja sitten tulee joku seuranta, että paljonko kahden lukuvuoden päästä on näitä aloitteita toteutettu.

Valtuutettu Sevander

Kiitos, puheenjohtaja.

Ruudin ydinryhmästä Okko Karvonen on tehnyt varsin hyvän aloitteen, johon valtuutettu Sydänmaa on tehnyt ponnin koskien seksuaalisen häirinnän kieltämistä koulun järjestyssäännöissä. Se on usein näin, että seksuaalisen häirinnän ja rikoslaissa jo sanktioidun seksuaalisen ahdistelun rajapinta voi olla joskus hyvin häilyvä ja vaikea. Siinäkin mielessä tällaisen asian nostaminen kouluissa esimerkiksi järjestyssäännöissä saattaisi olla varsin hyvä asia. Ylipäätään lähtökohtaisesti seksuaalisessa merkityksessä tehdyt koskettelut esimerkiksi vaatteiden päältä saattavat hyvin jo olla rikoslaissa sanktioitua seksuaalista ahdistelua. Se on aina parempi, että varhaisessa iässä koulussa – koulut ovat kuitenkin paikka, jossa paljon opitaan ja saadaan tietoa – käydään erilaisia laillisuuskasvatukseen liittyviä kysymyksiä läpi, jotta tiedetään, missä menee hyvän käyttäytymisen ja selkeästi jo rikoslain tai häirinnän puolella olevan käyttäytymisen rajapinta.

Tietysti se on valitettavaa, että poliisin resurssitkin ovat vähän pienentyneet ja meillä nuorisopoliisi on jo vuosia sitten lakkautettu, joka kiertelee ihan päätoimisesti kouluissa antamassa laillisuuskasvatusta. Mutta mikään ei tietysti estä sitä, että koulut itsessään ovat hyvin aktiivisia ja ottavat poliisiin yhteyttä ja pyytävät esimerkiksi poliisia pitämään lailli-



27.4.2016

suuskasvatusta ja puhumattakaan pyytävät poliisia paikalle silloin, kun koulussa alkavat esimerkiksi jonkinlaiset ongelmat kasaantua.

Kannatan Sydänmaan pontta asiassa.

Valtuutettu Pakarinen

Kiitos, puheenjohtaja.

Minulla on myös tausta kouluneuvostosta aikanaan, 1970-luvulla oli tällainenkin nykyään historiallinen jäännös. Yhdyn tässä samaan, mitä sanoit, valtuutettu Anttila, siitä, että todella hienoa, että nykyään on huomattavasti enemmän mahdollisuuksia oikeasti vaikuttaa asioihin kuin silloin.

Tässähän oli erittäin hyviä aloitteita, ja niin kuin valtuutettu Sydänmaa, itsekin oikeastaan vähän hätkähdin tätä aloitetta, joka koski koskettelu kieltä koulun järjestyssääntöihin. Niin kuin siinä itsessäänkin sanotaan, että olisi oltava sanomattakin selvää, että toisen kehoon tai vaatteisiin koskettelu ilman lupaa on kiellettyä. Olen aivan samaa mieltä. Jos ja selvästikin kun tällainen Eimeidänkoulussa.fi-kampanjakin asian suhteen on aktivoitunut, niin ehdottomasti kannatan valtuutettu Sydänmaan pontta tässä asiassa.

Kiitoksia.

Valtuutettu Ikävalko

Kiitos, puheenjohtaja.

Jotta me pääsisimme eteenpäin tämän työskentelyn uudistamisessa, niin toivoisin, että kaupungissa vaikka mietittäisiin sitä vaihtoehtoa, että nämä Ruudin työpajat tuotaisiin vaikka valtuuston kokouksen aikana pidettäviksi, mutta siten, että niissä olisi fasilitoitu menetelmä takana niin kuin esimerkiksi tässä Safarissa yhteiskunnalliseen vaikuttamiseen Demoksen johdolla on ollut. Silloin päästäisiin tiettyihin konkreettisiin kokonaisuuksiin pureutumaan meidän päättäjien kanssa yhteistyössä.

Vähän samantapaisesti aikoinaan kun olin terveyslautakunnan puheenjohtaja, niin istuimme Hesän Nuorten Äänen toimituksen nuorten omien asiantuntijoiden ja kouluterveydenhuollon johdon kanssa alas miettimään, miten kouluterveydenhuoltoa ja psykologi- ja kuraattoritilannetta pitäisi parantaa. Se keskustelu oli paljon hyödyllisempi kuin mikään



27.4.2016

muu oikeastaan aikaisemmin kokemani vastaava tilaisuus, jossa päästiin ihan konkreettisiin ehdotuksiin ja itse asiassa niistä osa lähdettiin toteuttamaan. Esimerkiksi Helsingin kouluterveydenhuoltoa resursoitiin paremmin sen jälkeen ja ymmärrettiin, mitkä olivat nuorten omat toivomukset ja sitä, mikä on vaikuttavaa palvelua kouluterveydenhuollossa.

Toivon, että tämä tulee osaksi meidän kaupunginvaltuuston työskentelyä eikä sellaiseksi toiminnaksi, johon ehkä mennään, jos ehditään kaiken muun työn ohella.

Kiitos.

Ledamoten Månsson

Ordförande. Puheenjohtaja.

Meille kaikille tiedoksi ja sinne lehterille, vaikkei sinne saanut puhua: minä olen nyt ehtinyt katsoa vähän tämän päivän sähköposteja, ja voin tehdä vähän tarkennuksia siitä, missä on ja missä ei ole sähköpistokkeita. Siis tällä hetkellä jo vähän vanhemmissa Flirt-junissa on vain osittain. Kaikkiin uusiin, joita on tilattu 40, on kauttaaltaan. Busseja tulee syksystä lähtien liikenteeseen, joissa on. Ei ole vielä yhtään visiini. Suurimpana ongelmana oikeastaan nyt ovat ratikat, eli uusimpiinkin Artic-ratikoihin ei ole ajateltu alusta lähtien, mutta nyt on HSL:n virkamiehen lupaus siitä, että sekin otetaan agendalle. Eli nyt kun niitä tulee sarjatuotantona enemmän niitä uusimpia, niin niihin laitetaan. Mutta edelleen tämä ponsi on paikallaan, eli siinä puhutaan myös terminaaleista, ehkä suurista pysäkeistä ja ennen kaikkea kaikista ajoneuvoista siinä vauhdissa, kun niitä uusitaan.

Valtuutettu Razmyar

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.

Kiitos erinomaisesta keskustelusta ja hyvin tärkeästä ja merkittävästä asiasta, joka on tuotu myös meille valtuutetuille tiedoksi. On erittäin tärkeää, että näiden nuorten aloitteita myös tulee meidän tietoomme, ja tietenkin ilman muuta niiden pitää myös johtaa konkretiaan, koska sitä kautta myös nuoret pystyvät ja uskovat siihen, että asiat johtavat myös oikeisiin tekoihin. Tämä on erittäin merkittävä ja tärkeä askel kohti kannustavaa ja ennen kaikkea osallistumiseen rohkaisevaa ilmapiiriä, ja sitä ilman muuta tarvitaan yhä enemmän.



27.4.2016

Itse ainakin näen nuoret ennen kaikkea oman elämänsä asiantuntijoina, ja se, mitkä asiat esimerkiksi nuorten elämässä tällä hetkellä vaikuttavat heidän ympäristössään, on erittäin arvokasta tietoa myös meille valtuutetuille. Esimerkiksi kiusaamisen osalta kyllä se paras asiantuntemus on tällä hetkellä niillä nuorilla itsellään, koska päivittäin he valittavasti tämän hyvinkin traagisen ja vaikean asian kanssa joutuvan tekemisiin.

Tämä on myös erittäin merkittävä tapa opettaa nuoria vaikuttamaan. Kuten tuossa aikaisemmin sanoin, niin on hirveän tärkeitä, että myös nuorten ääni johtaa oikeisiin ja konkreettisiin tekoihin. Nythän on valtakunnallisesti tulossa myös uusi nuorisolaki, ja tietenkin siihen olisi todella merkittävää, että nuorten ääni ja nuorten vaikuttamismahdollisuudet tulisivat merkittävästi myös valtakunnallisesti esiin. Mutta Helsingissä tämä on esimerkillistä ja oikein hyvää toimintaa. Tästä saa olla ylpeä myös näin valtuutettujenkin osalta.

Valtuutettu Kantola

Kiitos, puheenjohtaja.

Tässä nuorisolautakunnan jäsenenä olen saanut olla mukana tekemässä paljon hyviä päätöksiä ja nuorten kanssa myös viimeksi tässä päättäjämääräyksessä, joka oli viime keskiviikkona. Se, mitä ajatuksia ovat herättäneet nyt nämä ajat lautakunnan jäsenenä ja nuorten kanssa mukana olleena valtuutettuna, on se, että tämän aloite- ja päätöksenteon pitäisi olla, mitä nämä nuoret ovat. Eli sen pitää olla dynaamista ja matalan kynnyksen toimintaa, että se saa nuoret tulemaan mukaan tähän ja onnistua myös tavalla, että nuoret huomaavat, että se, mitä he toivovat ja mitä ehdotuksia heillä on, niin ne menevät läpi. Heillä on tosiaan ne vaikuttamismahdollisuudet. Edelleenkin tämä päättäjämääräys, joka oli, oli todella hyvä, se oli todella tehokas yhteinen tapaaminen päättäjien ja nuorten kesken, ja siellä vietiin kyllä todella tehokkaasti nuorten johdolla asioita eteenpäin. Pelko on tässä se, niin kuin tuossa kaupunginjohtaja Pajunen esitti, että helposti tästä järjestelmästä tulee byrokraattinen, ja toivonkin, että sitä ei nyt tässä nuorten osalta tapahduttuisi.

Tietenkin, lopuksi vielä se, että tämä Ruudin painoarvo saataisiin jotenkin entisestään kasvamaan siellä kouluissa, koska kouluthan kuitenkin ovat niitä paikkoja, joissa nuoret ovat päivittäin ja joissa nuoret vaikuttavat ja varmasti haluavat vaikuttaa.

Kiitos.



27.4.2016

Valtuutettu Peltokorpi

Arvoisa puheenjohtaja.

Täällä on käytetty erinomaisia ja hyviä puheenvuoroja tärkeistä aloitteista, joita nuoret ovat tehneet. Täällä on todella laadukkaita aloitteita ja aivan vetävät verot ja valtuutettujen tekemille aloitteille, ja monista nuorten arkea lähellä olevista asioista. Todella voi kannattaa valtuutettu Sydänmaan tekemää pontta.

Yhtenä asiana olisin nostanut esille, että täällä on yksi aloite, jossa puhutaan kesätyösetelistä, ja sen kohdalla huomaa nyt juuri sen, että tämä meidän aloitekäsitteilykäytäntömme on siltä osin vähän hassu ja vie kovin pitkän aikaa, että kun tuo aloitevastaus, joka on aloitteeseen annettu, on kirjoitettu viime vuoden puolella, ja siitä nyt puuttuu se oleellinen tieto, joka valtuustoryhmillä on, että tänä keväänä ensi vuoden raamisopimusneuvotteluissa sovittiin, että nuorten kesätyöseteli saa jatkua ensi vuodelle, ja siihen varattu lisärahoitus. Meidän ryhmämme on todella iloinen, että tämä meille tärkeä tavoite meni neuvotteluissa läpi ja kaikki ryhmät näkivät sen tärkeäksi.

Tämä liittyy läheisesti myös tähän hygieniapassiasiaan. Espoossa esimerkiksi työväenopistossa on järjestetty nuorille hygieniapassikursseja, ja omat tyttärenikin esimerkiksi kävivät siellä muutama vuosi sitten kurssin ja heti saivat kesällä kesätöitä, molemmat. Olennaisena asiana oli se, että heillä oli hygieniapassi suoritettuna. Tämä on kyllä todella tärkeä asia, että nuorille järjestettäisiin mahdollisuuksia suorittaa tällaisia taitoja, joita sitten vaaditaan työelämässä monessa paikassa.

Sitten yksi asia vielä näihin aloitteisiin vastaamisessa, niin on todella harmillista, että nämä jotka on välitetty muille tahoille kuten esimerkiksi HSL:lle, niin sitten siellä lukee, että ei ole saatu vastausta aloitteeseen. Tässä pitäisi kyllä ryhdistäytyä jatkossa, että me sitten kysymme myös perään meidän osaltamme sitä, että näihin pitää vastata.

Valtuutettu Ingervo (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Sinänsä kannatan kyllä, että hygieniapassiasia edistyy, vaikka tiedänkin, että monissa työpaikoissa sitä sitten sen aikana koulutetaan ja alat, joihin sitä tarvitaan, niihin opiskeluihin se kuuluu. Katsoin juuri netistä,



27.4.2016

niin testimaksu on 25 euroa, mutta että mielestäni olisi järkevää, että kouluissa uuden OPSin mukana voitaisiin tarjota tätä valinnaiskursseina eri asteilla, ja senkin takia minusta tuo ponsi on kannatettava.

Valtuutettu Kantola

Kiitos.

Äsken unohtui tämä René Hurstin ponsi, eli kannatan hänen ponttaan. Nyt se varmaan sitten on hoidettu.

107 §

Esityslistan asia nro 4

LÄNSIMETRON HANKESUUNNITELMAN RAKENTAMISKUSTANNUSTEN ENIMMÄISHINNAN JA KAUPUNGIN LÄNSIMETRO OY:N LAINOILLE MYÖNTÄMÄN TAKAUKSEN KOROTTAMINEN HELSINGIN OSALTA

Apulaiskaupunginjohtaja Sauri

Puheenjohtaja. Ordförande. Hyvät valtuutetut. Bästa fullmäktige.

Käsittelyssänne on nyt länsimetron hankesuunnitelman rakentamiskustannusten enimmäishinnan ja kaupungin Länsimetro Oy:n lainoille myöntämän takauksen korottaminen Helsingin osalta.

Itse päätösesitykseen minulla ei ole lisättävää. Asia on aikaisempine pitkin historioineen koruttomasti kuvattu esityslistalla. Takanani taululla näkyvät merkittävimmät kustannusylitykseen johtaneet tekijät vuonna 2014 tehnyt edellisen enimmäishinnan korotuksen jälkeen.

Todettakoon, että Espoossa aiemmin päätetyt takausvaltuudet kattavat myös uudet kustannuslisäykset eikä siellä asiaa tarvitse viedä valtuustokäsittelyyn.



27.4.2016

Kaupunginhallitus edellytti Länsimetro Oy:ltä ulkopuolista jälkiarviointia, jossa tarkastellaan myös kustannusylityksiin johtaneita tekijöitä. Länsimetro Oy on parasta aikaa valitsemassa tämän arvioinnin tekijää, ja arviointi on tarkoitus saada valmiiksi tämän vuoden loppuun mennessä. Se tuodaan sitten kaupunginhallituksen konsernijaoston käsiteltäväksi.

Länsimetro Oy:n toimitusjohtaja Matti Kokkinen on seuraamassa keskustelua. Hyvä uutinen on tietysti se, että länsimetro aloittaa liikennöinnin Ruoholahdesta Matinkylään elokuussa 2016.

Valtuutettu Hakanen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Vuonna 2008 hyväksytyn länsimetron hankesuunnitelman mukaan Helsingin maksuosuus piti olla 144 miljoonaa euroa. Keväällä 2014 Helsingin osuudeksi ilmoitettiin enintään 217 miljoonaa euroa. Tämäkään ylitys ei riittänyt, vaan nyt Helsingin osuudeksi esitetään jo yli 250 miljoonaa euroa. Indeksitarkistetuin hinnoin Helsingin lasku on kasvanut noin puolella. Koko länsimetrohankkeen kustannusylitys on 240 miljoonaa alkuperäiseen suunnitelmaan indeksikorjatun hinnan mukaan. Eivätkä näihin lukuihin vielä sisälly automaattimetrosotkusta mahdollisesti tulevat ehkä suuretkin lisälaskut.

Kun valtuusto käsitteli edellisen kerran ylitysvaltuuksia, esitin metroasoiden käsittelyn veteraanin, Pekka Saarnion, kannattamana, että kaupunginhallitus varmistaa, ettei uusia ylityksiä enää pääse tapahtumaan. Valtuuston enemmistö ei silloin pitänyt tätä pontta tarpeellisena, ja tässä sitä nyt ollaan.

Hankkeen ohjaus ja valvonta on pettänyt pahemman kerran. Luulisi, että länsimetron ja automaattimetron toistuvien ongelmien takia kaupungin johtajisto ja konsernijaosto olisivat seuranneet hanketta viime vuosina erityisen tarkasti ja pyytäneet ja edellyttäneet toistuvaa raportointia ylitysten ehkäisemiseksi. Tietoakin piti olla saatavilla, kun Länsimetro-yhtiön hallituksessa istuvat muun muassa Helsingin rahoitusjohtaja ja HKL:n toimitusjohtaja.

Kaupunginhallituksen esityksessä kerrotaan, että Länsimetro-yhtiö tulee teettämään hankkeesta ulkopuolisen jälkiarvioinnin, jossa tarkastellaan myös kustannusten ylityksiä. Tähän apulaiskaupunginjohtaja Saurikin viittasi. Länsimetro-yhtiön osalta tämä on tietysti vähintään, mitä voi edellyttää tällaisten ylitysten jälkeen. Joissain yhtiöissä kyllä tehtäisiin muitakin johtopäätöksiä.



27.4.2016

Länsimetro-yhtiön jälkiarvio ei tietenkään selvitä sitä, miksi Helsingin kaupungin oma valmistelu, seuranta ja valvonta ovat pettäneet metrohankkeessa toistuvasti. Mielestäni tarkastuslautakunnan on syytä tehdä erillinen selvitys länsimetron kustannusten toistuvasta ylittymisestä ja myös automaattimetrohankkeen epäonnistumisesta. Tällaisen selvityksen tarvetta korostaa myös HKL-liikennelaitoksen johtokunnan esitys kustannusarvion ylitysten syiden perusteellisesta selvittämisestä ja myös sen selvittämisestä, mitä niiden välttämiseksi olisi pitänyt tehdä. Ottaen huomioon tarkastuslautakunnan itsenäisen aseman valtuuston valitsemana elimenä en tässä ryhdy mitään päätösesitystä tekemään, mutta uskon, että lautakunnan jäsenet kuuntelevat tätä keskustelua tarkalla korvalla.

Valtuutettu Rautava

Arvoisa puheenjohtaja.

Tämä ylitys on jo meillä käsillä ja sitä ei muuksi saa, ja se on tietysti pakko toteuttaa tuo rakentaminen, jotta todennäköisesti ja toivottavasti pystytään avaamaan länsimetro liikenteelle 15.8. tänä vuonna. Mutta tästä pitäisi ottaa myös meidän jotain opiksi. Meillä on tulossa isoja infrahankeita seuraavan 10 vuoden kuluessa useitakin. Kun katsotaan esimerkiksi meidän investointisuunnitelmiamme, siellä on tulossa esimerkiksi Raide-Jokeri, Kruunusillat-hanke mahdollisesti, ja näin ollen meidän pitää varmistaa siis se, että enää ei kävisi näin, niin kuin nyt tällä hetkellä näyttää olevan sääntönä, että isot infrahankeet aina ylittävät suunnitellut kustannukset. Onko se sitten mahdollista, niin tässä maassa tällä hetkelläkin on toteutettu ja toteutetaan hankkeita, joissa kustannukset alitetaan ja aikataulut pitävät tai jopa alittuvat. Otan esimerkiksi Tampereen Rantaväylän. Mitä siellä on tehty, että siellä se on pystynyt kustannusarviossa, jopa alittunut ja mitä siellä on tehty, että se valmistuu ajoissa, itse asiassa jo suunniteltua aikataulua nopeammin.

Toinen hyvä esimerkki löytyy valtion puolelta, ja jos me katsomme Hamina–Vaalimaa-moottoritietä, sama tilanne siellä. Siellä ollaan toteutettu se kyseinen malli elinkaarimallin mukaisesti, ja siinä kun on laskettu, mitkä ovat ne kustannukset, niin siinä puhutaan yli 100 miljoonan säästöstä verrattuna siihen, että jos olisi perinteisesti toteutettu. Plus sielläkin se valmistuu vuotta aikaisemmin, mitä se olisi valmistunut perinteisellä mallilla.

Tämän takia meidän pitää Helsingissä selvittää, millä tavalla me pysymme täällä näissä tulevilla isoissa hankkeissa varmistamaan sen,



27.4.2016

että 1) ne pysyvät aikataulussa ja 2) ne pysyvät myös kustannuksissa, eikä tämällytyypisiä ylityksiä tule tapahtumaan. Sitten kun tämä Raide-Jokeri vielä on taas yhteishanke meillä Espoon kanssa, niin se on entistäkin tärkeämpää, ja uskon, että tämä on varmaan myös espoolaisten etu.

Valtuutettu Karhuvaara (vastauspuheenvuoro)

? hyvä, että valtuutettu Rautava otti esiin nämä erilaiset tavat rahoittaa ja rakentaa tämänkaltaisia ja tämän kokoisia hankkeita. Tässä jontekin tulee epäilyksi myös se, että onko tässä alun perin tarjouskilpailun hinnoittelussa tehty hinta-arviot ja tarjoukset tahallisesti tehty alakanttiin tai muilta ehdoiltaan sellaiseksi, että lisätöitä voi koko ajan lasuttaa. Mutta ei yhdelläkään yksityisellä yrityksellä pitäisi olla edes varaa tämänkaltaiseen budjetointiin näin isossa projektissa, että kyllä tässä täytyy sitä hallintoa ja johtoa katsoa. Ei tarvitse kovin suurennuslasilakaan katsoa, että näin pitkälle on päästy ja että nämä hinnoittelut toistamiseen menevät pieleen. Nämä tämmöiset PPP- ja elinkaarirakentamiset jatkossa on varmaan paras tutkia nykyistä tarkemmin.

Ledamoten Rantala

Värderade ordförande.

Det känns att denna punkt på föredragningslistan kommer nästan lika regelbundet som godkännandet av stadens budget och bokslut, och det är faktiskt ganska pinsamt.

Arvoisa puheenjohtaja.

Siitä ei ole kauan, kun edellisen kerran käsiteltiin länsimetron enimmäishinnan korottamista valtuustossa. Silloin vannottiin, että nyt ovat tiedossa kaikki tiedossa kaikki kustannukset ja uusia ylityksiä ei tule. No, täällä ollaan taas. Tuntuu siltä, että länsimetron projektinjohto pitää Helsingin kaupunginvaltuustoa raha-automaattina, ja tänne voi tulla joka vuosi hakemaan lisää rahaa, kun ei itse ole pystynyt tekemään työtänsä. Tuntuu siltä, että me valtuustossa saamme virheellistä tietoa ja projektinjohto ei piittaa veronmaksajien rahoista. Tämä on todella huolestuttavaa, kun miettii tulevia hankkeita kuten Kruunusillat ja Raide-Jokeri, niin kuin valtuutettu Rautava myös muistutti. Jos tämä sama ylityskierre olisi tapahtunut yksityisellä puolella, projektinjohtoa oltaisiin jo vaihdettu kauan sitten. On hyvä, että nyt tehdään ulkopuolista selvitys-



27.4.2016

tä, mutta myös muita muutoksia on tehtävä, ennen kuin luottamus palautuu, ja toivon, että Länsimetro-yhtiön hallitus ymmärtää tämän.

Metrofarssi Helsingissä siis jatkuu. Lapioidaan projektiin taas lisää rahaa, automatisaatio epäonnistui ja meillä on niin lyhyet laiturit länsimetron puolella, että metro tulee ruuhkautumaan pahasti idässä ja käräjillä ollaan vuosia tämän jälkeen. Olisi varmasti hyvä aika pohtia, miten näin suuria projekteja Helsingissä johdetaan ja viedään eteenpäin. Ei näin ainakaan.

Valtuutettu Jalovaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Tämä lienee tämän illan tärkeimpiä asioita täällä valtuustossa, ainakin siihen nähden, miten paljon rahaa tässä nyt ollaan taas laittamassa eteenpäin, että hyvä pysähtyä tämän asian kanssa kunnolla mieluummin. Tulee muitakin asioita illalla, mutta eivät ne ole yhtä merkittäviä varmaan kuin tämä, ainakaan rahan suhteen.

Tässä tosiaan käy ilmi se, että 240 miljoonaa euroa on mennyt enemmän, kuin oli alun perin suunniteltu. Se on aika iso määrä rahaa, ainakin näin meikäläisestä tuntuu. Kokonaisuutena tulee maksamaan ainakin miljardi euroa tämä länsimetro, sekin on hyvin paljon rahaa. ? täällä valtuustossa aikanaan itse, kun tätä alettiin suunnitella ja toteuttamaan ja antamaan tätä piikkiä auki, niin on vähän vaikea ottaa siinä vaiheessa enää kantaa siihen, että miten näin pääsi käymään. Mutta te, ketkä olette olleet täällä pidempään, varmaan olette hyvin huolissanne kanssa tästä, että miten näin kävi.

Ja kun tosiaan mietitään näitä tulevaisuuden piikkien avaamisia, niin olisi oikeasti päästävä toisenlaiseen tilanteeseen kuin tällaiseen, että joku vain sitten voi käyttää ihan niin paljon kuin haluaa, ja sitten täällä ollaan vain kädet levällään aina, että emme me voi mitään tehdä enää. Tämä on ihan vitsi oikeastaan, jos ei olisi näin vakavasta asiasta kysymys.

En tykkäisi hirveästi rinnastaa nyt näitä investointeja ja käyttömenoja, mitä meillä nyt tässä kaupungissa on, mutta tuolla opetuslautakunnassa kun on tottunut kymppitonnieja etsimään jostakin, että saadaan joku muutama luokka kiinni tai muuta, niin kyllä tässä tulee vähän kiusausta siihenkin. Eilen juuri kuulin, että Herttoniemen koulussa opiskellaan tällä hetkellä jossakin aulatioissa, kun luokissa ei enää hallinnollisen yhdistämisen jälkeen ole riittävästi tilaa. Mutta nämä ovat toki sellaisia



27.4.2016

asioita kaikki, että emmehän me voi valtuustossa vaikuttaa näihin asioihin, kun me olemme kerran antaneet sen luvan, että rahaa voi alkaa käyttää loputtomiin. Helsingin homekoulut olisi varmaan monta kertaa tällä 240 miljoonalla korjattu, mutta näin nyt sitä rahaa ei ainakaan tähän hommaan ole enää käytettävissä.

Apulaiskaupunginjohtaja heijasti tänne äsken näitä syitä, miksi on mennyt enemmän kuin tähän on arvioitu. Silti kysyn, että kuka kantaa poliittisen vastuun näistä virheistä, mitä on tehty. Kantaako kukaan? Tästä epäonnistuneesta automaattimetrokeilusta, kantaako kukaan vastuuta siitä? Vuosaaressa päivittäisenä käyttäjänä kannan myös vähän siitakin vielä kaiken lisäksi huolta, että miten me mahdumme sinne juniin sitten, kun tämä liikenne alkaa sinne länteen päin. Onko siitä asiasta nyt edes tänä iltana tietoa, miten tämä kapasiteettiongelma tullaan ratkaisemaan?

Kiitos.

Valtuutettu Oskala

Kiitos, puheenjohtaja. Arvoisat valtuutetut.

Minäkin ajattelin puhua tosi lyhyesti. Tämä kokonaisuus on monella tapaa käsittämätön, kuten valtuutetut Rantala ja Jalovaarakin ovat täällä todenneet, ja tämä tosiaan vähentää luottamusta kaikkien isojen hankkeiden valmisteluun. Tietenkään Helsinki ei Länsimetro Oy:n vähemmistöosakkaana ihan kauhean paljon tässä asiassa voi yksin tehdä, mutta se pitää sanoa nyt suoraan täällä, että normaalissa yrityksessä toimiva johto vetäisi tällaisessa tilanteessa itse johtopäätöksiä.

Kiitos.

Ledamoten Wallgren

Ordförande.

Västmetron håller tyvärr på att bli en svordom...ja ollaanko siirtymässä farsista tragediaan, en tiedä milloin. Puhutaan taas länsimetron enimmäismäärän korotuksesta. Se alkaa olla meillä painajainen.

Rantala esitti, jos oikein kuulin täällä, että tuntuu siltä, että valtuusto ei saa aina oikeaa tietoa siitä, missä mennään. Valtuutettu Rautava totesi



27.4.2016

puheenvuorossaan, että ylitystä ei muuksi saa, mutta asiasta pitäisi ottaa oppia, ja Rantalan sanoin, näin ei ainakaan asia saisi jatkua.

Meillä on edessämme muun muassa tällaiset epäkohdat: kaupunginhallituksen kyky huolehtia siitä, ettei ylityksiä tule, on ollut riittämätön. Väittäisin myös, että koko tämän länsimetron hankkeen ohjaus ja valvonta eivät ole toimineet riittävän hyvin. Viimekätinen vastuu tällaisissa kysymyksissä on aina valtuustolla. Tällä hetkellä valtuuston välineet ohjata konsernia kokonaisuudessaan, erityisesti tytä- ja osakkuusyhtiöitä, ovat riittämätön muun muassa mutta ei ainoastaan tämän tapauksen valossa. Olen siksi julkaissut järjestelmässä ponnin, jonka esitän teille. Ehdotan mainituin perustein seuraavaa:

Hyväksyessään esityksen länsimetron hankesuunnitelman rakentamiskustannusten enimmäishinnan ja kaupungin Länsimetro Oy:n lainoille myöntämän takauksen korottamisen Helsingin osalta kaupunginvaltuusto esittää, että kaupunginhallitus selvittää mahdollisuuksia laatia valtuuston käsiteltäväksi esityksiä siitä, miten Helsingin kaupungin – nyt tulevat nämä ? – johtamisjärjestelmäuudistuksen valmistelussa sekä hallintosääntöuudistuksen valmistelussa voidaan parhaiten varmistaa, että kaupunginvaltuuston kyky kattavasti ja vastuullisesti ohjata kaupungin koko konsernia, erityisesti kaupungin tytäryhtiöitä ja osakkuusyhtiöitä, toteutuu uudistuvan kuntalain sallimassa määrin.

Kiitos.

Valtuutettu Soininvaara

Hyvät valtuutetut.

Tälle asiallehan me nyt emme voi enää mitään, mutta pitäisi miettiä, mitä tehdään, ettei tällaista tapahdu uudestaan. Tässä on kustannusarvio ylitetty aika paljon. Jotenkin tulee mieleen ranskalainen entinen laitetoimittaja, joka ryhtyi projektiorganisaatiota johtamaan, Areva, joka on ylittänyt kustannusarvionsa kolminkertaisesti Olkiluodossa, koska ei kertakaikkisesti osaa johtaa monimutkaista organisaatioprojektia. Projektin johtaminen on ihan erilaista kuin moni muu asia. Se vaatii sellaista osaamista, mitä ei kauheasti ole.

Tämä Länsimetro Oy on pantu, siinä on lahjakkaita ihmisiä, mutta se on pantu pystyyn aivan puhtaalta pöydältä. Sillä ei tällaista organisaatio-osaamista, -kokemusta ole olemassa, ja se on varmaankin yksi syy



27.4.2016

siihen, että näin on tehty. Silloin voi kysyä, että jos meillä on edessä jatkossakin tällaisia monimutkaisia asioita, niin pitäisikö ne ostaa avaimet käteen -periaatteella. On olemassa myös julkisen sektorin omistamia tällaisia projektiosaajia. Mutta projektiosaaminen on vähän samantyyppistä kuin sinfoniaorkesterin johtaminen, että hyvästäkään viulistista ei ihan tuolta istumalta tule hyvää orkesterinjohtajaa, ennen kuin sitä vähän harjoitellaan.

Sitten täytyy sanoa, että jos Veikko Vennamo vielä olisi tässä valtuustossa, hän sanoisi, että tämä yritys on 150 vanhaa miljardia.

Valtuutettu Koskinen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Metrorakentaminen jatkuu vanhaan malliin. Kustannukset ovat nousseen tähän mennessä alkuperäiseen kustannusarvioon nähden verrattuna yli 50 % ja indeksillä korjattuun kustannusarvioon yli 28 % ja euroissa 240 miljoonaa euroa, joka vastaa kahden kunnallisveroprosentin tuottoa Helsingissä. Välillä on vaikuttanut, että merkittävä osa hankkeen johtoryhmän työpanoksesta on kulunut hankkeen kehumiseen ja erilaisten metrotunnelien esittelykierrosten järjestämiseen. Väärä laskenta on myös tuottanut merkittäviä ongelmia. Toteutuvat työmäärät ylittävät huomattavasti ennakoidut, toivottavasti ei kuitenkaan tarkoituksellisesti. Yrityksistä ja niiden johtaneista syistä tullaan tekemään ulkopuolinen arvio. Toivottavasti se johtaa jatkossa tarvittaviin toimenpiteisiin.

Valtuutettu Arhinmäki

Arvoisa herra puheenjohtaja.

Näyttävästi sisään tullen puhujapöytäntöön.

(Puheenjohtajan välihuomautus.)

Jotkut osaavat olla monessa paikassa yhtä aikaa. Joidenkin mukaan Kimmo Kiljunen erityisesti.

Arvoisa puhemies.

Itse asiaan. Täällä on hyvin ruoskittu sitä, miten epäonnistunut tämä hanke on siltä osin, että tämä rahoitus on mennyt pahasti yli, tätä ei ole



27.4.2016

johdettu kunnolla, ja oikeastaan voi sanoa, että mukavaa, että voi yhtyä niin oikealla kuin vasemmalla annettuihin arvioihin. Tämä mahdollistaa sen, että puheenvuorossani nostan esille muutaman huomion, kun meillä on tulossa näitä uusia suuria hankkeita, niin kuin valtuutettu Rautava sanoi. Nämä pitää huolellisemmin suunnitella ja miettiä myös tarkemmin, että pidemmällä tähtäimellä mikä on järkevää. Nimittäin jos yritetään alkuun vähän halvemmalla, niin tehdään päätöksiä, joita voidaan myöhemmin katua.

Nostan vanhoista metropäätöksistä esiin esimerkiksi yhden. Silloin valtuutettu Pekka Saarnio teki aloitteen ja ajoi voimakkaasti sitä, että Kalasataman metroasema olisi rakennettu siinä yhteydessä, kun rakennettiin muutkin metroasemat. Sitä ei tehty. Myöhemmin sen rakentaminen, nyt kun se on valmistunut, huomattavasti paljon kalliimpaa. Jos tiedetään, että jotain tullaan tarvitsemaan, niin kannattaa siinä yhteydessä, kun muutkin rakennetaan, tehdä asiat kuntoon.

Toinen esimerkki, joka koskee nimenomaan tätä länsimetroa. On kysymys siitä, että säästettiin sillä, että Espoossa luotettiin, että tulee automaattimetrot, lyhyempi vuoroväli ja voidaan lyhyemmillä metrolaitureilla Espoossa pärjätä. Nyt tiedetään, että tämä aiheuttaa valtavia ongelmia Itä-Helsingissä.

Valtuutettu Jalovaara tässä nosti esille pelon siitä, miten Vuosaarella mahdutaan metroihin. No, kysymys kuuluu, tietenkin herttoniemeläisenä kun siinä välissä on jo metrovaunuihin pakkautunut lähes koko Itä-Helsinki, miten me herttoniemeläiset mahdumme enää näihin metrovaunuihin. Mielelläni käyttäisin jatkossakin työmatkoihin metroa enkä eduskunnan taksikorttia.

Arvoisa puheenjohtaja.

Olen kuitenkin pohtinut tätä ongelmaa ja yhtä ratkaisua, jota käytetään kansainvälisesti. Kysyisinkin apulaiskaupunginjohtajalta, onko sitä pohdittu ja esitän pohdittavaksi, jos ei ole pohdittu. Nimittäin tiedämme, että vanhoissa metrojärjestelmissä, vaikkapa Lontoon metrossa, on lyhyempiä asemalaitureita, kuin mitkä ovat metrojen pituudet, jolloin vain osa metrovaunujen ovista aukeaa näillä lyhyemmillä asemilla tai etukäteen ilmoitetaan, että tietyt vaunut eivät ole käytössä tästä asemasta eteenpäin. Tämä olisi, tilanteessa, jossa liian lyhyet laiturit on jo rakennettu, yksi ratkaisu tähän Itä-Helsingin ongelmaan. Eli voisimme ajaa pitempiä metrovaunuja, mutta näiden junien viimeiset vaunut eivät olisi käytössä Espoon päässä, vaan siinä vaiheessa, kun laiturit lyhenevät, kuulutetaan, että metron viimeiset 4 vaunua eivät ole tästä eteenpäin käytössä. Jos olette jatkamassa eteenpäin, niin siirtykää edessä oleviin



27.4.2016

vaunuihin. Näin voisimme yksinkertaisesti ratkaista Itä-Helsingin ongelman, nyt kun se on, arvoisa puhemies, käsissä.

Viimeisenä huomiona totean sen, että vielä halvemmalla olisimme päässet tässä länsimetrossa, jos Espoo ei olisi jarruttanut sitä 30 vuotta.

Valtuutettu Rissanen

Arvoisa puheenjohtaja.

Niin se vain löytyi valtuutettu Arhinmäen puheenvuorosta syyllinen: espoolaiset valtuutetut. Ei niinkään, olemme vakavan asian äärellä. Yhden hyvän uutisen me olemme kuulleet apulaiskaupunginjohtajalta, ja se on se, että länsimetro todella nyt sitten vihdoin aloittaa liikenteen elokuussa. Mutta siihen ne hyvät uutiset jäävät.

Tämä on todella surullista, että me olemme taas tässä samassa tilanteessa, jossa me olimme 2 vuotta sitten. Emme me nyt sentään ihan niin yhtä usein ole näitä korotuksia olleet tekemässä, kuin me olemme budjettia hyväksymässä, vaikka valtuutettu Rantala näin tässä pessimistisesti maalailikin.

Itse toivon, että me todella opimme tästä prosessista ja vielä että me oppimme siitä paljon. Toivon, että tämä ulkopuolinen selvitys, joka näistä syistä tehdään, tehdään erittäin perusteellisesti, koska meillä on edessä isoja hankkeita. Ei vähäisimpänä tämä Raide-Jokeri, johon me olemme nyt saaneet valtiosuutta tietyn summan mukaan, ja pahaa pelkään, että se summa, jonka mukaan meille on laskettu se valtiosuus, niin sekin on vain jostain näitten länsimetronkin laskijoiden putkesta heitetty. Se valtiosuusprosentti, jonka me nyt olemme saaneet, tuskin tulee olemaan se lopullinen valtiosuusprosentti sitten. Näihin me tarvitsemme aidosti parempaa osaamista ja parempaa projektijohtamista. Kuten valtuutettu Oskala täällä totesi, yksityisellä sektorilla näin ei enää olisi. Tässä vaiheessa olisi jo todellakin aika moni vetänyt johtopäätöksensä.

Kiitos.

Valtuutettu Kolbe

Puheenjohtaja.



27.4.2016

Pitäisi olla starttikuopissa vähän aikaisemmin.

Puheenjohtaja. Valtuutetut.

Todellakin tämä on tavattoman harmittava ja valitettava ja tässä yhteydessä voisi ehkä käyttää jopa sanaa häpeällinen lopputulos, jonka kohdalla tietysti historiasta voisi kerta kaikkiaan nyt ottaa opikseen. Täällä edelliset puhujat, valtuutettu Arhinmäki viittasi menneisyyteen, menisin vielä kauemmaksi. Lähtisin suorastaan sotien jälkeen, jolloin Helsinki keksi, että ollakseen kunnollinen eurooppalainen pääkaupunki pitää rakentaa metro, underground, tunnelbana, joka on tietysti kaunis ajatus. Jossakinhan se näkyy, että ollaan suurin ja kaunein, mutta jo silloin luotiin se metro-organisaatio tai tapa toimia, jonka jälkivaikutuksessa edelleenkin eletään. Eli rakennettiin tänne vahvasti virkamiesve-toinen, ja virkamiehissäkin painopiste oli sanalla ”insinööri”. Tämä porukka varsin pitkälti ja pitkälle menevin valtuuksin saattoi junailta omaan asiantuntemukseensa luottaen, tietysti kansainvälisiä esikuvia katsoen, sekä ratkaisun että hallintokulttuurin, joka edelleenkin tuntuu pahimmillaan vaikuttavan tässä ja nyt. Tämän jälkivaikutuksena saatiin se koko metrohärdeksi 1970-luvulla metro-oikeudenkäynteineen, jonka keskeinen viesti silloin oli, että poliittinen kontrolli ja poliittinen vastuu oli liian ohut. No, todellisia gangstereita oli mediakohua vähemmän, mutta siitä jäi pelikentälle tämä idea siitä, että kun tämäntyyppisiä massiivisia hankkeita – ja me tiedämme, että metro on suhteettoman, se on ollut Helsingin historian kalleimpia rakennushankkeita 1960-luvulla, 1970-luvulla, 1980-luvulla ja niin edelleen. Turha syyttää Espoota tai ketään muuta tästä ylenpalttisesta kunnianhimosta.

Tässä matkan varrella olisi jotakin organisaatio-osaamista voinut tarttua niin sanotusti liiviin, kuten valtuutettu Soininvaara täällä viittasin. Samoin jatkan Jalovaaran teemoja siitä, että poliittinen vastuu tässä on nyt heitetty jonnekin käsittämättömällä tavalla. Lopputuloksena on sitten tämä epämääräinen lypsymentaliteetti. Me emme voi tehdä muuta kuin ojennella olkapäivä ja huokailla täällä ja saada päänsärkyä tämän tilanteen edessä. Meidän pitää poliittisina päättäjinä voida luottaa virkamiesvalmisteluun, joka tässä kaupungissa on perinteisesti ollut korkeatasoista. Miksi vuodesta toiseen tämä metrokuvio tuntuu olevan se heikko lenkki? Tässä on syytä katsoa peiliin, ja meidän on todella, kuten aikaisemmat puhujat viittasivat, voitava luottaa siihen, että tämä organisaatio ja realismi toimii nyt tulevien suurten ja kalliiden hankkeiden edessä.

Valtuutettu Wallgrenin ponsi on sinänsä tärkeä. Itse en oikein usko, että moraalia voidaan tuottaa pelkillä johtosäännöillä. Tarvitaan hyvää henkeä ja vastuullisten ihmisten, virkamiesten, ja tässä tapauksessa



27.4.2016

projektijohdon pitäisi kyllä nyt vetää johtopäätöksensä. Sitä moraalia nyt kaivataan enemmän kuin koskaan. Eli tässä tilanteessa ollaan valittavasti. Iloitkaamme nyt siitä kuitenkin, että päästään toivon mukaan metrolla eteenpäin.

Kiitoksia.

Ledamoten Wallgren (replik)

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja. Kiitos neuvosta.

Kiitos Laura Kolbelle hyvästä puheenvuorosta, jossa oli kuitenkin outo loppukaneetti. Siis Laura Kolbe, peräänkuuluit poliittista kontrollia ?ohjauksessa niin kuin minäkin, ja et ehkä ole lukenut ponttani tarkkaan, mutta ponteni on juuri sellainen, joka tähtää siihen, että saadaan välineitä, keinoja, instrumentteja, joilla voidaan harjoittaa poliittista kontrollia. Kyse ei ole mistään moraaliharjoituksesta vaan vallasta. Siitä, että valtuusto saa ne välineet, joilla se voi käyttää sitä valtaa, joka sille lain mukaan kuuluu. Eli ei moralismia vaan keinoja, joilla voidaan johtaa kaupunkia.

Valtuutettu Bogomoloff

Arvoisa puheenjohtaja.

Tämä on todella ikävä juttu, ja en osaa oikein kuvata tätä millään muilla sanoilla kuin että tavattoman ja uskomattoman surkea suoritus. Ihan kerta kaikkiaan katastrofi. Tällaisiin laskuvirheisiin ja pilkkuvirheisiin ei saisi julkisesti johdetussa organisaatiossa kyllä sortua kukaan. Kysyn, että näihinkö käsiin antaisitte esimerkiksi metrojunan, jossa ei ole kuljettajaa. En minä ainakaan.

Pelkäänpä pahoin, että kuitenkin näihin osittain samoihin käsiin kulkeutuvat tällaisetkin hankkeet kuin Raide-Jokeri ja Kruunusillat, niin kuin täällä aikaisemmin on sanottu tai kysytty, ja jos näin on, niin sitä pitää nyt huolellisesti katsoa. Toivon, että apulaiskaupunginjohtaja Sauri henkilökohtaisesti valvoo tätä juttua niin, että me voimme nukkua tältä osin yömmme rauhallisesti niin kuin tähänkin saakka tuonne 9:n korville aamulla.

Itse olisin kyllä vaihtanut tämän johdon heti, kun tämä asia tuli ilmi. Ihmettelyn yhtiön hallituksen haluttomuutta toimia. Sellaiseksi on kai luettava tämä passiivisuus, ja myös sopii kysyä hallituksen vastuuta tästä



27.4.2016

itse asiasta. Kun täällä joku sanoi, että kyllä me tästä otamme opiksemme ja jotain opimme, niin me olemme nähneet tässä vuosikymmenten saatossa, että vanhoista virheistä oppii vain tekemään niitä uudestaan entistä paremmin. Siinä ei ole muuta näkökulmaa kauheasti nähtävissä.

Sen sijaan olisin ollut hyvin pitkälle samaa mieltä yhtä kauan valtuustossa olleen kollegan, Soininvaaran, kanssa, joka täällä totesi, että jos tämä olisi avaimet käteen -systemillä toteutettu, niin meillä olisi nyt sekä avaimet että junat kulkemassa ja tämä olisi tehty tarkoitettuun hintaa sovittuun aikaan ja ilman turhia kommelluksia. Näin itse luulen.

Ledamoten Månsson

Ordförande.

Västmetron håller tyvärr på att bli en svordom...eli länsimetrosta on valitettavasti tulossa kirosana. Ongelmat on täällä kiteytetty jo: lyhyet laiturit. Itse olen muuten HSL:n hallituksessa kysellyt tämän Arhinmäen ajatuksen perään, että eikö voi ajaa kummitusjunana loppupää metrosta Espoon puolella. Ei kuulemma mahdollista, mutta kannattaisi vielä selvittää. Sitten tämä epäonnistunut automatisointi oikeudenkäynteineen, kuluineen. Sitten lisäksi tälle listalle vielä huonommat bussiyhteydet Lauttasaaren ja erityisesti Lehtisaaren ja Kuusisaaren asukkaille, ja sitten vielä tämä budjettiylitys taas. Tämä on sääli, koska itse metrohan on hyvä ja iloinen asia. Ei muuta.

Valtuutettu Saarnio

Arvoisa puheenjohtaja.

Tässä keskustelussa on kyllä sanottu kaikki ne sanat, mitä oikeastaan voi sanoa tästä ylityksestä. Ainoa, mitä tästä voisi vielä oppia, olisi se, että nyt kannattaisi sitten jatkaa myös metro Vuosaaresta Vuosaaren satamaan samaan aikaan, niin päästäisiin lähelle niitä lopputuloksia, jotka ovat kuitenkin edessä vielä tulevaisuudessa.

Se, että tällaisia rakennushankkeita ylipäättänsä on mahdollista tehdä, on tietysti aina tuon metro-sanat takana. Metroa rakennettaessa tulee tietysti ihan uusia ongelmia ja maan laadussa eroja. Kun mennään osin maan alla, niin on selvää, että tällaisia asioita tulee esiin. Yhtä lailla on selvää, että aika pitkälle asioita voidaan ennakoida, ja tässä mielessä esimerkiksi tällä hetkellä tehdään varsin isoa remonttia Helsingin Kau-



27.4.2016

punginteatterissa, ja seurakkaa sitä. Luulen, että tällä hetkellä voidaan sanoa, että siitä tulee urakka, joka on toteutettu niillä rahoilla, jotka siihen on pystytty osoittamaan. Jos tällaisia ylityksiä, mitä tässä nyt meille tarjotaan tai jotka me nyt tulemme hyväksytään, tulisi sosiaalipuolelta, niin täällähän olisi täysi halvaus tässä salissa. Mutta se annetaan menä, kun se on insinöörien tekemää ja insinöörien suunnittelemaa, tuosta vain. Paljon tämä maksaa, paljon tämä vie meiltä mahdollisuuksia ja osoittaa sen, että Espoon ja Helsingin välille pitää tulla tapahtumaan jotakin muutakin kuin vain tämä keskinäinen maksuliikenne.

Valtuutettu Rantanen

Puheenjohtaja. Valtuustotoverit.

Olemme selvästi, mikä ilmeistäkin kyllä, yli puoluepoliittisesti samaa mieltä, että tämä puun takaa tullut ylitys ja sen mittakaava on sellainen, että sitä on vaikea hyväksyä, mutta toisaalta kaikki ovat myöntäneet, että se on pakko hyväksyä. Emme me voi hanketta keskeyttää, sanoa, että kerätkää ratanne ja jätetään homma siihen. Kyllä me haluamme sen metron.

Mutta kyllä tässä isoja ongelmia on. Täällä on paljon puhuttu poliittisen vastuun perään. Hakanen taisi puhua sitäkin, että tarkastuslautakunnan pitää selvittää. Nyt täytyy pysähtyä miettimään, mikä tämä rakenne on, koska siinä se ikään kuin ongelman ydin on. Että tämä ei ole kaupungin sisäistä toimintaa, jota tarkastuslautakunta tutkisi tai tämä ei ole sellaista toimintaa, jossa meillä olisi luottamushenkilöt valvomassa sitä toimintaa suoraan sanoen. Tämä on tehty Helsingin ja kaupungin keskinäisenä osakeyhtiönä, joka toimii omalla tavallaan, ja tämä osakeyhtiö on rakennettu, nyt voi sanoa, nähdäkseni kovin matalaksi rakenteeltaan hallitsemaan tällaista projektia, josta puuttuu sitä projektiosaamisen kiteytymää, historiaa, mistä Soininvaara puhui.

Meillä on matala organisaatio, joka enimmäkseen joutuu tukeutumaan toiminnassaan alihankkijoihin, ja käytännössä alihankkijat valvovat toisia alihankkijoita ja konsultit konsultteja. Tämä malli itsessään ja hankkeen sinänsä sekä koon että vaativuuden huomioon ottaen saattaa olla vaikea viedä kunnialla läpi tämäntyyppisellä rakenteella. Tämä on juuri se juttu, mitä meidän täytyy tulevien hankkeiden kohdalla selvittää samalla kun meillä on tämä selvitys siitä, missä asiat menivät pieleen. No, en tohdi uskoa, että se selvitys tuo hirveän paljon asioita. Sen verran pessimisti olen, kun olen nähnyt näitä selvityksiä. Mutta todennäköisesti me päädyimme siihen, että tämä rakenne vain yksinkertaisesti on liian matala ja heikko toteuttamaan näin isoja hankkeita ilman, että siinä



27.4.2016

erehtymisen tai budjettiseurannan tai projektin johtamisen palikat osuvat optimaalisesti yhteen.

Tämä on nyt se, mitä seuraavaksi tässä mietitään: miten organisoidaan jatkohankkeet, ettei synny tämäntyyppisiä tilanteita. Eikä meidän tarvitse perustaa ylikunnallisissa hankkeissa kuntien yhtiöitä. Me voimme keksiä toisenlaisia malleja ja käyttää kuntien sisällä olevaa osaamista myös alihankkijoiden kilpailuttamiseen ja muuhun sellaiseen, että meillä ei synny sitä rakennetta, että alihankkijat valvovat alihankkijoita.

Sitten vain ihan nopeasti tästä, kun Jalovaara ja Arhinmäki ja ehkä jotkut muutkin puhuivat siitä, että meillä on kapasiteettiongelma. No, tähän kaikki on tietyllä tavalla ongelma, kun me päädyimme niihin lyhyisiin asemiin siellä Espoon puolella, mutta se on sellainen ongelma, joka on jo naulattu kivi. Me joudumme sen kanssa elämään. Lehdissä oli juttu, joka johti vähän harhaan. Ei se kapasiteettiongelma ala siinä, kun metro lähtee käyntiin. Metrokapasiteetti lisääntyy melkein 7 %:lla sen takia, koska vuoroväli lisääntyy. Mutta Arhinmäki ja minä, jotka asumme idässä, kannamme tietysti henkilökohtaisestikin huolta siitä, miten se kapasiteetti pidemmän päälle menee. Se ongelma ei tule nyt, mutta se on tulossa 10 vuoden sisällä, jos ei keksitä ratkaisuja, millä tavalla tämä homma toimii. Sen takia meillä on näitä muita hankkeita, jotka auttavat sen liikennepaineen rakentamiseen. Yksi niistä on Kruunuvoirensilta, joka pitää saada senkin takia valmiiksi, että Kulosaaren sillan kohdalla ei liikenne ruuhkaudu liikaa.

Mutta niin kuin sanottu, lyhytasemat meillä on ja näitä esitettyjä täällä olevia ideoita tutkitaan ja on tutkittu, ja niiden kanssa on tietyn tyyppisiä ongelmia, mutta me tulemme palaamaan näihin vielä moneen kertaan.

Kiitoksia.

Valtuutettu Lovén

Kiitoksia.

On turha ruveta syvemmin toistamaan sitä, että meillä on jotakin lahkeessa, koska kukaan ei haluaisi heittää 300 miljoonaa lisää siihen nähden, mitä on ollut alkuperäinen hankesuunnitelma. Mutta vaihtoehtoja ei ole, kun ollaan liian syvällä suossa, että voitaisiin peruutella.

Mutta ei oikeastaan siitä, vaan siitä, että on jotenkin järkyttävää, että kun Helsingin kaupunki alihankkeistaen rakennuttaa jotakin, joko yh-



27.4.2016

dessä Espoon kanssa tai yleensäkin, niin kuinka on mahdollista, että jos projekti menee pieleen, urakoitsija ei pysty täyttämään syystä tai toisesta – rakentaessa yleensä tulee yllätyksiä, muutoksia. Ymmärrän, että kustannukset voivat nousta ajan myötä, tarvikkeet maksavat enemmän, tulee yllättäviä lisätöitä, mutta kuinka on mahdollista, että myös se, että urakka ei pysy aikataulussa, on Helsingin kaupungin maksettava asia aina. Olen huolissani näistä tulevista hankkeista, jos meillä nämä kustannusrakenteet näin toteutuvat. Jos Kruunuvuorensilta venyy, niin riittääkö puoli miljardia sen tekemiseen. Ja mitä tulee Itä-Helsingissä asumiseen, niin kyllä Roihuvuori ja Herttoniemi ovat melkein keskustaa Vuosaaren verrattuna.

Valtuutettu Lehtipuu

Puheenjohtaja.

Tässä on sen verran insinöörikumtaa ? oikealta ja vasemmalta ja vähän keskeltäkin, että ajattelin tulla hieman puolustamaan ammattikunnan ylpeyttä. Mutta itse asiaan, niin tietysti se on erittäin iso, mutta tässä aika moni puheenvuoro tuntuu ehkä vähän suomalaiskansallisesti hakemaan enemmän syyllisiä kuin ratkaisuja. Se, mitä tästä voidaan oppia, on tietysti katsoa eteenpäin, kun meillä on tulossa näitä erittäin isoja ja erittäin vaikeita hankkeita kuten Raide-Jokeri ja toivottavasti monta muuta isoa infra- ja muuta hanketta.

Helsingin kaupunki on hankkijana ja kilpailuttajana hyvin konservatiivinen siinä mielessä, että meillä on aika vakiintuneet toimintamallit, joita käytetään eri kokoluokan hankkeissa. Sitten toisaalta yksi mielenvikaisuuden määritelmistä on se, että tekee aina asiat tismalleen samalla tavalla ja jotenkin toiveikkaasti odottaa ihan toisenlaisia tuloksia. Eli jos toimintamalleja ei uskalleta kehittää ja kokeilla, niin tulokset eivät tule muuttumaan.

Se, mitä esimerkiksi Tampereella on tehty eri tavalla, on se, että siellä on otettu askel pois päin tällaisesta perinteisestä mallista, jossa ensin tilaaja määrittelee omalta kannaltaan hankkeen sisällön, pestaa suunnittelijan tarkentamaan sitä tai ? suunnitelmat, ja sitten aika valmiiden suunnitelmien pohjalta kilpailutetaan urakointia. Jos tulee muutostarpeita, niin kuin pitkäkestoisessa ja vaikeassa hankkeessa usein tulee, niin nämä kolme osapuolta ovat enemmän tai vähemmän pöydän eri puolilla, ja siihen on valmiiksi rakennettu sellainen malli, jossa intressit eivät kohtaa, vaan päinvastoin, siinä silloin taistellaan sekä suunnitelmien sisällöistä että kustannuksista ja niitten jakautumisesta.



27.4.2016

Vähän kehittyneempiä hankintamalleja on eräs neuvottelumenettely. Itse olen vetänyt tässä joitakin vuosia Stadion-säätiön hallitusta, ja meillähän on käsissämme yli 200 miljoonan euron uudistushanke, jossa on tästäkin salista erittäin tiukasti kerrottu, että lisärahoitusta ei tule, että sillä teidän täytyy saada hanke vietyä eteenpäin, ja niinpä siihen onkin lähdetty enemmän tällaisen neuvottelumenettely kautta hanketta kehittämään. Eli jo hyvissä ajoin ennen kuin tehdään varsinaisia päätöksiä siitä, kuka minkäkin urakan toteuttaa, eri tarjoajat kootaan yhteisen pöydän ääreen keskustelemaan hankkeesta ja sen ominaispiirteistä ja vähän kehittämään suunnitelmia, jotta jokainen varmasti tietää, minkälaista hanketta on mahdollisesti toteuttamassa.

Tampereen kaupungilla on menty vielä askel eteenpäin. Siellä puhtaasti tästä allianssimallista, jossa kootaan sekä tilaajat, suunnittelijat että toteuttajat samaan yhteenliittymään, ja siinä jaetaan sekä hankkeen riskit että hyödyt. Eli kannustimet ovat samansuuntaisia kaikille osapuolille. Malli on Suomessa aika uusi. Sitä on kokeiltu muutamassa kohteessa, mutta myös joitakin ratoja on sillä toteutettu. Tampereen raitiovaunuhanke on tietysti vasta alkutekijöissään, ja sitä ei voida loppuun asti arvioida, mutta Liikennevirasto on tällä mallilla toteuttanut joitakin vanhojen ratojen perusparannushankkeita, ja niissä kokemukset ovat voittopuolisesti myönteisiä. Eli aikataulut on ennemmin alitettu ja kustannusarviot on alitettu. Toivoisin, että se, mitä me tästä hankkeesta ja sen ylityksistä voisimme oppia, on se, että nimenomaan määrätietoisesti kehitettäisiin niitä hankintamenettelyjä, joita Helsingin kaupunki näissä isoissa hankkeissaan käyttää.

Raide-Jokerista voin vakuuttaa, että kun sen ? ryhdytään, niin suunnittelua ei saada valmiiksi ennen rakentamisen aloittamista, vaan siinä kohdataan nimenomaan se tilanne, että suunnittelua pitää pystyä tekemään hanketoteuttamisen aikana.

Valtuutettu Ikävalko (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Kiitos valtuutettu Otto Lehtipuulle erittäin hyvästä puheenvuorosta. Voin allekirjoittaa kaiken sen, mitä hän äsken toi esiin, koska olen itsekin tehnyt päivätöissäni yhteistyötä Tampereen kaupungin kanssa, ja voin todeta sen, että siellä tosiaan ollaan menty paljon pidemmälle näiden erilaisten hankintatoimien ja -menettelyjen kanssa. Olen ihmetellyt jo vuosikausia, miksi Helsingissä ei ryhdytä toimeen, semminkin kun tarkastuslautakunnan jokavuotisesta raportista käy hyvin ilmi, että Helsingin hankintatoimi laahaa jäljessä monilla tavoin. Näin se on ollut monta



27.4.2016

vuotta, eli kyllä tässäkin pitäisi mielestäni kantaa vastuuta niiden, joiden se vastuu kuuluu kantaa. Rivivaltuutettu ei voi mennä uudistamaan noin vain Helsingin hankintatoimea, vaan kyllä se käynnistäminen pitää tapahtua jostain muualta. Sitten voidaan toki olla mukana siinä yhteistyössä. Nämä allianssimallit ja muut ovat myös pitkälti nyt kokeilussa ja käytössä monissa muissakin Euroopan muissa, joten Helsinki tulee kylä jäljessä.

Kiitos.

Valtuutettu Rauhamäki

Kiitos, puheenjohtaja.

Kiitos myös minun puolestani valtuutettu Lehtipuulle. Siinä katsottiin siihen suuntaan, minne tavallaan tässä vaiheessa on pakko katsoa, että mitä tästä opimme. Yksi asia varmaan, mitä opittiin, on ainakin se, että valtionosuus, jolla meille tämä myytiin, 30 %, toteutuu 22,9:llä tämän päätöksen jälkeen. Kun meille myydään näitä joukkoliikennehankkeita, isoja hankkeita siinä, että valtio osallistuu niihin tietyllä prosenttiosuudella, niin siinä vaiheessa meillä pitäisi olla myös aika vahva varmuus niistä kustannuksista, mitä nämä tulevat loppupeleissä maksamaan. Ja jotain menee pieleen, siis jotain menee ihan tolkkottoman paljon pieleen tässä hankkeessa.

Tavallaan toivoisin, että tässä perataan myös koko prosessi. Periaatteessahan tämä prosessihan lähtee siitä, että aikanaan tehtiin päätös muun muassa automatisoinnista, ja sen jälkeen Espoo teki länsimetron päätöksen, ja sen valmistelussa ei ollut mukana mikään Länsimetro Oy, vaan sen valmistelun, kaiken automatisointivalmistelun ja muun teki HKL, meidän oma liikelaitoksemme. Joku sen osaamisessa on ollut pahasti pielessä. Kaikki alkuperäiset arviot myös länsimetron kustannuksista ja muusta ovat meidän oman liikelaitoksemme tekemiä, heidän osaamisellaan hankkimia konsulttiarvioita.

Tämän perkaaminen tavallaan ennen kuin lähdetään miettimään, että missä... Tai tästä prosessista pitää oppia siinä, että meidän kannattaa perata myös se HKL:n osaaminen ja miettiä myös ennen kaikkea, mitä tässä Lehtipuu sanoi myös näistä mahdollisista erilaisista uusista malleista. Neuvottelumenettelyhän on hankinnoissa aika vanhakin malli jo ja aika koeteltu, mutta allianssimallit ja muut vastaavat. Kyllä meillä paljon on oppimista, ja ennen kaikkea turha ehkä syyttää Espoota tässä vaiheessa, kun meidän omat päätöksemme ovat kuitenkin ajaneet siihen, että Espoo on aikanaan pystynyt tekemään päätöksen ja länsimet-



27.4.2016

ro on toteutettu lyhyillä asemilla. Ainoastaan vain ? meidän omat päätöksemme metron automatisoinnista ja kapasiteetin varmistamisesta, sillä ? sen piti olla 1,6-kertainen nykyiseen verrattuna, jos se automatisointi olisi toteutunut.

Ledamoten Wallgren

Tack, bästa ordförande. Hyvä valtuusto.

Tässä kaupunginhallituksen puheenjohtaja Rautamäki totesi, että joku on mennyt tolkkutomasti pieleen. Bogomoloff totesi, että tämä on surkeasti suunniteltu, johdettu ja valvottu hanke. Valtuutettu Ikävalko kysyi, miksi ei ryhdytä toimiin, mutta esitti, että rivivaltuutettu ei voi tehdä mitään. Pidän näitä puheenvuoroja hieman kummallisina, mutta tärkeä huomautus oli Tuomas Rantaselta, joka käytävällä kertoi minulle, että hän ei ymmärrä ponttani. Selitän vähän sen taustaa.

Valtuutettu Lehtipuu piti hyvän puheenvuoron, jossa haluan korostaa kahta asiaa, joista olen samaa mieltä. Yksi on vastuukysymys. Lehtipuu esitti, että ei pidä syyttää insinöörejä, kun lasku tulee meille. Tämä on totta, koska syyllisiä tähän soppaan olemme me. Me olemme tämän kaupungin ylin päättäjätaho. Kaikki, mitä tämän kaupungin rahoilla tehdään, on meidän vastuullamme tehtävää toimintaa. Jos rahat menevät ja suunnitelmat menevät pieleen, se on valtuuston vastuulla. Viime kädessä tietenkin kaupunkilaiset, jotka valitsevat näin kelvottoman valtuuston, joka ei kykene hoitamaan tällaisia asioita kuntoon. Tässä ovat ne syylliset, eivät insinöörit, ei Espoo, vaan me täällä ja kaupunkilaiset, jotka äänestävät meidät tänne. Meidän pitää parantaa tätä toimintaa.

Toinen, jossa haluan ryhtyä Lehtipuun hyvään puheenvuoroon, on se, että olen kyllästynyt tähän surkutteluun ja päivittelyyn. Miksemme me siirry sanoista tekoihin? Miksemme me tee mitään tälle asialle? Sen takia se, mitä meidän pitää tehdä, meidän pitää hankkia itsellemme ne välineet tähän ohjaukseen, jotka me olemme tällä hetkellä antaneet pois. Sen takia ponteni toteutuessaan, saadessaan teidän hyväksyntänne ja kannatuksenne, johtaa siihen, että me hankimme itsellemme ne välineet, joilla otetaan se valta käsiin, joka meiltä nyt puuttuu. Tämän jälkeen, jos tämä ponsi menee läpi, me hankimme ne lelut, joilla tätä kaupunkia ohjataan kuntalain hengen tarkoituksen mukaisesti, ja silloin ei enää voida tulla tänne sanomaan, että me emme voi mitään.

Kyllä vastuu kuuluu meille. Muun muassa tämä Rantasen kuuluttama organisaatiorakenteen muutos tällaisissa hankkeissa, se on meidän vastuullamme, että tapahtuvat tällaiset liian matalat organisaatiot. Se



27.4.2016

on meidän vastuullamme, että me hankimme itselle sellaiset välineet, sellainen osaaminen ja sellainen tahtotila, että tällaista ei pääse tapahtumaan. Olen kyllästynyt valtuuston, joka haluaa tällä tavalla väistää vastuuta ja jälkikäteen surkutella, kun me olemme vastuussa, me voimme ottaa vallan itsellemme.

Kiitos.

Valtuutettu Lehtipuu (vastauspuheenvuoro)

Valtuutettu Wallgrenille vain huomautuksena, että jos on tämän kokoluokan hanke, jonka toteuttaminen kestää näin monta vuotta ja sen toteutuksen aikana hankkeen lähtökohdat kuten tämä automatisointi tai muut suunnitelmat muuttuvat sillä tavalla, että asemien sisäänkäyntejä tai toteutuksia joudutaan suunnittelemaan uudestaan, niin siellä syntyy sellaisia kustannusylityksiä, joille edes insinöörit eivät voi mitään. Ja kun hanke on organisoitu sillä tavalla, että tämä uudelleen suunnittelu johtaa heti aikataulun venymiseen, niin sillekään insinöörit eivät voi mitään. Mutta olen kanssasi siinä samaa mieltä, että ei etsitä syyllisiä, vaan ratkaisuja, niin päästään asiassa eteenpäin.

Ledamoten Wallgren (replik)

Arvoisa puheenjohtaja.

Lehtipuu on oikeassa, ja juuri sen takia tälle asialle on tässä vaiheessa vaikea tehdä mitään toimia niin, että jatkossa vältämme tällaisia tilanteita. Sen takia pitää etsiä sellaisia ratkaisemisen keinoja, joilla vältetään tämäntyyppisten tilanteiden toistuminen, ja niitä olen esittänyt tässä. Jos muilla on parempia esityksiä, niin kannatan niitä mielelläni.

Valtuutettu Ikävalko (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Itse näen tämän asian niin, että juuri tämän takia muun muassa kannatan maakuntatason ratkaisuja niin kuin Ruotsissa, jossa voidaan sitten ylemmälle tasolle rakentaa riittävän vahvoja organisaatioita, riittävän vahvaa johtamisen ja operatiivista osaamista ja katsoa sitä kokonaisuutta eikä vain esimerkiksi yhden kunnan ratkaisuja ja sitten yrittää liimata niitä erilaisia näkemyksiä yhteen. Tässä on erittäin hyvä esimerkki sellaisesta casesta, joka olisi pitänyt hoitaa maakunnan tasolla.



27.4.2016

Kiitos.

Ledamoten Wallgren (replik)

Arvoisa puheenjohtaja.

Puheenjohtaja oli nopea ? liian nopea. Näitä asioita kannattaa hoitaa julkisesti. Me olemme julkisessa kokouksessa, ja me punnitsemme tärkeitä asioita, jotka maksavat aika monta miljoonaa tälle kaupungille. Ikävalko on periaatteessa oikeassa, että voi olla, että maakuntataso olisi hyvä tällaiselle hankkeelle. Mutta vielä emme ole siinä. Haluaisin myös korostaa sitä, että mikään organisaatio ei voi välttää sitä, että ihmisillä on taipumus vastuun pakoiluun. Tällä hetkellä se vastuun pakoilu tapahtuu tässä salissa. Me voimme luoda sellaisen organisaation, jatkaa sellaisen organisaation ylläpitämistä, jossa vastuun pakoilu on helppoa – länsimetrohankkeissa ja muissa vastaavissa – tai me voimme muuttaa meidän rakennettamme, organisaatiotamme sillä tavalla, että vastuun pakoilu valtuustossa muuttuu entistä vaikeammaksi. Peräänkuulutan vastuullisuutta ja tahtoa johtaa tätä kaupunkia.

Valtuutettu Asko-Seljavaara (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

On hyvä ruoskia itseään, ja tämän on ollut suuri munaus, mutta kun verrataan yksityisiin yrityksiin, ettei tällaista tapahdu, niin sehän ei olenkaan pidä paikkaansa. Mehän sentään saamme metron, mutta ajatelkaa Soneran UMS-kauppoja, ajatelkaa Outokummun Saksanseikkailuja ja niin edespäin. Ei mitään tulosta. Pelkkä rahanmeno.

Valtuutettu Ikävalko (vastauspuheenvuoro)

Kiitos.

Toivon, että tämä on omalta osaltani ehkä viimeinen repliikki tähän asiaan ainakin. Mutta kyllä minä kannan mielelläni enemmänkin vastuuta, mutta se kyllä edellyttää sitä, että nämä myös ovat kokopäiväisiä tai vähintään puolipäiväisiä toimia nämä valtuutetun hommat. Ei tällaisia voi vasemmalla kädellä harrastuksena enää tehdä perheen ja työn yhteensovittamisen lomassa. Se on suuri virhe Helsingissä, että me



27.4.2016

olemme päässeet näinkin pitkälle tällaisella rakenteella päättämisen osalta.

Kiitos.

Ledamoten Wallgren (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja. Arvoisa valtuutettu Ikävalko.

Käsitykseni on se, että valtuutettu asettuessaan kuntavaaleissa ehdokkaaksi ei voi välttää sitä vastuuta, jonka kuntalaki tuo mukanaan silloin, jos tulee valituksi tänne valtuustoon, oli sitten osa-aikainen tai kokopäiväinen tai surkealla palkkiolla, niin kuin tällä hetkellä ollaan.

Valtuutettu Laaninen

Puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Harvoin näkee näin yksimielistä valtuustoa, kuin mitä tänä iltana tämä keskustelu on osoittanut. Tämä henkii syvää turhautumista, pettymystä, ja siksi on ymmärrettävää, että jonkun verran syyllisiäkin on ryhdytty etsimään.

Ennen kuin jatkamme tätä itseruoskimista, niin minulla olisi yksi hyvin viaton kysymys tuolle asian esittelijälle. Apulaiskaupunginjohtaja Sauri aika lakonisella tavalla näytti meille syyt, miksi nämä kustannukset ovat nousseet, ja se iloinen uutinenhan oli se, että metrolikenteen pitäisi tässä piakkoin kuitenkin alkaa. Se viaton kysymys on, että mikä on esittelijän varmuuden aste, että tämä nyt oli sitten se viimeinen lasku. Onko jotain, ja minkä asteisia takeita siitä, että se on nyt tässä sitten, että lisää ei enää tulla pyytämään? Tällainen kysymys.

Valtuutettu Arhinmäki

Arvoisa herra puheenjohtaja.

Valtuutettu Asko-Seljavaara syötti suoraan jalkaan, kun nosti esille valtionyhtiöiden omistajapolitiikan, ja mieleni toki tekisi kommentoida sitä, mutta kun pääministeri Sipilä on tuomassa kuitenkin eduskuntaan 17.5. omistajaohjauslinjaukset, niin säästetään ne paukut sinne ja keskustellaan näistä Helsingin asioista.



27.4.2016

Valtuutettu Månsson kertoi, että hän on useamman kerran kysynyt tätä esittämäni ajatusta siitä, että mitä jos ajettaisiin pidempiä metrovaunuja ja viimeiset vaunut eivät olisi käytössä Espoon puolesta, ja on sanottu vain ”no, ei se käy”. Haluaisin paremman selvyyden tähän, koska tilanne on nyt päällä ja siihen kannattaa etsiä myös ihan konkreettisia ja käytännöllisiä ratkaisuja. Esitän seuraavan ponnen:

Kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään mahdollisuutta ajaa pidempiä metrojunia Espoon lyhyemmistä laitureista huolimatta. Metrojunan viimeiset vaunut eivät olisi käytössä Espoossa. Näin voidaan helpottaa Itä-Helsingin tulevia kapasiteettiongelmiä.

Kuten valtuutettu Rantanen sanoi, niin nämä kapasiteettiongelmat eivät ala 15.8., vaan ne tulevat pikkuhiljaa. Sen vuoksi, kun tällainen selvitys tehtäisiin, niin voitaisiin sitten todeta, että ei ole mahdollista, niin kuin Månssonille on vastattu, mutta voi olla, että vastaus olisikin se, että tällä tavalla me voimme yksinkertaisella konkreettisella tavalla tämän ongelman ratkaista, ja siksi esitän pontta, jonka juuri nyt julkaisen myös järjestelmässä.

Valtuutettu Hakanen

Arvoisa puheenjohtaja.

On selvää, että Länsimetro-yhtiössä pitää tehdä johtopäätöksiä, ja toivottavasti kaupungin edustajat myös toimivat sen mukaisesti yhtiön hallituksessa ja tulevilla yhtiökokouksissa. Mutta olen eri mieltä niiden kanssa, jotka selittävät, että täällä ei voida tehdä mitään poliittisia johtopäätöksiä, vaikka nämä kustannusten ylitykset toistuvat ja monet muut ongelmat jatkuvat. Valtuutettu Rantanen katsoi jopa, ettei tarkastuslautakunnan kuulu tai ettei se voi valvoa tällaista toimintaa, tällaista hanketta sen luonteen ja organisaatorakenteiden takia. Tämä on monella tavalla hyvin outo ja kyseenalainen tulkinta. Ensinnäkin Länsimetro-yhtiön perustaminen ja hankkeen johto ovat koko ajan olleet erittäin vahvasti Helsingin kaupungin keskeisten johtohenkilöiden varassa. Erittäin vahvasti Helsingin kaupungin johto on ollut suoraan osallisena Länsimetro-yhtiön hallituksessa.

Toiseksi, kun valtuusto myöntää jollekin hankkeelle rahoitusta, kyllä rahoittajan on valvottava, että hanke on kunnolla suunniteltu ja että sen toteutusta seurataan. Tämä on aivan normaali. Mielestäni on pöyristyttävää ajatella, että jos lainaa annetaan yhtiölle, joka on sekavasti organisoitu, niin siitä seuraa, että rahoittajalla ei ole mitään vastuuta enää.



27.4.2016

Kolmanneksi, kyse on myös poliittisten luottamushenkilöiden roolista, valtuuston valitsemista kaupunginhallituksen ja kaupunginhallituksen konsernijaoston jäsenten roolista. Jo aiemmin sanoin, että sen jälkeen kun nämä ongelmat alkoivat tulla esille, olisi luullut jokaisen kaupunginhallituksen jäsenen ja varsinkin konsernijaoston jäsenen vaativan jatkuvaa raportointia, säännöllistä seuranta, tarkkaa asian esittelyä joka kokoukseen siitä, miten homma on saatu kuriin ja onko se saatu kuriin. Jos oikein olen ymmärtänyt, niin kaupunginhallitus joutui korjaamaan tätä esittelijän päätösesitystä meille siltä osin, että sieltä poistettiin sellainen maininta tai väite, jonka mukaan edes konsernijaosto olisi seurannut säännöllisesti tätä asiaa. Kyllä se on poliittinen kysymys, jos näin todella on, että poliittiset luottamushenkilöt eivät ole seuranneet, mitä kaupunkilaisten rahoilla tehdään.

Neljänneksi, poliittisia johtopäätöksiä on tietysti syytä tehdä myös valtuutettu Rantasen mainitsemasta yhtiömallista ja siihen liittyvistä rakenteista. Täällä valtuustossahan on lähes yksimielisesti perustettu lisää yhtiöitä ja parhaillaankin valmistellaan erinäisten yhtiöiden perustamista tai fuusioita. Sipilän hallitus puolestaan aikoo yhtiöittää koko sote-palvelujen kentän lähes kaikkien palvelujen osalta. Mitkä kaupunginvaltuuston ryhmät huutavat nyt, että haloo, pääministerin väitteet eivät ole yhtä sen kanssa, mitä Helsingissä näkyy, kun hän ensiksi väittää, että yhtiöt ovat läpinäkyviä ja lisäävät avoimuutta ja sen jälkeen vielä kehuu Helsinkiä esimerkkinä siitä, kuinka hyvin täällä on yhtiöitetty. Meillä on kaikki syy kertoa, että yhtiöittämisen tielle ei pidä mennä, ellei se ole aivan äärimmäinen pakko joidenkin tiettyjen liiketoimintojen kohdalla.

Lopuksi, tässä tarvitaan poliittista arviointia myös siitä, minkä takia valtuusto alun perin vain 2 valtuutetun vastustaessa hyväksyi kaiken. Mistä syntyi sellainen luottamus, että kun virkamies sanoo, että automaattimetro toimii, vaikka siitä esitettiin julkisuudessa epäilyjä ja kritiikkiä, niin valtuusto päätti, että kyllä se toimii, kun kerran virkamies sanoo? Ja kun alun perin esitettiin, että tämä hankebudjetti tuskin pitää, niin valtuusto katsoi aiheelliseksi luottaa virkamiehiin. Kyllä tämä on monella tavalla outo tämä valtuutettu Rantasen ajatus, että ei tarvita poliittisia johtopäätöksiä eikä vastuun ottoa.

Valtuutettu Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Valtuutettu Hakanen kysyi, missä on eri valtuustoryhmien kritiikki yhtiöittämistä kohtaan. No, sitä kritiikkiä ennen muuta esitetään toki edus-



27.4.2016

kunnassa, mutta viime valtuuston kyselytunnilla, kun Maija Anttila kysyi sote-asiasta, Vasemmistoliiton ryhmä nosti nimenomaan esille tämän demokratiaongelman yhtiöittämisessä. Sen, että uskotaan, että se pikemminkin lisää kustannuksia asiantuntijoiden mukaan kuin niitä vähentää. Ja nosti esille sen, että Helsingin pitäisi hyvin voimakkaasti ja kriittisesti kommentoida tätä hallituksen ajatusta siitä, että meidän kaikkien yhteiset sosiaali- ja terveystyöpalvelut yhtiöitetään.

Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Valtuutettu Arhinmäki on aivan oikeassa siitä, että sote-hanketta kohtaan esitettiin nyt kritiikkiä Vasemmistoliiton ja eräiden muidenkin taholta täällä. Mutta se, mihin nyt viittasin, on se, että me tarvitsemme vähän yleisemmän uudelleenarvioinnin tästä yhtiöittämismallista. Vasemmistoliitto on välillä perustamassa yhtiöitä ja välillä vastustamassa yhtiöitä Helsingin kaupunginvaltuustossa riippuen vähän tapauksesta. Mutta yhtiöittämiseen liittyvät ongelmat ovat juuri sellaisia, joiden kanssa me nyt olemme naimisissa tämän Länsimetro-yhtiön osalta. Ei ole avoimuutta, ei ole läpinäkyvyyttä, on vaikea määritellä, missä on vastuu ja milloin se kenenkin pitää ottaa. Ongelmat kasaantuvat liian pitkälle, ennen kuin valtuusto pääsee puuttumaan asioihin.

Valtuutettu Ikävalko (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Toivon, ettei tästä nyt tule mitään yleistä yhtiöittämiskeskustelua, koska yhtiöitä ja yhtiöittämiä voi olla sekä hyviä että huonoja. Ensisijaisestihan tässä on nyt kysymys hyvästä ja huonosta johtamisesta, sekä poliittisesta johtamisesta mutta myös ihan toimeenpanevasta johtamisesta. Oma toivomukseni olisi, jos katsoo nyt esimerkiksi tämänkin kyseisen yhtiön hallituksen jäsenistöä, ja huomaan, että siellä on esimerkiksi Helsingin kaupungin edustajana sama henkilö, joka juuri on nimetty HYKSin Oy:n globaaleita terveystyöpalveluita myyvään yhtiöön myös jäseneksi, ja samalla hän on yhtiössä, joka vastaa metrotöiden kehittämistä ja kilpailuttamisesta ja hankinnoista, niin voisi kyllä miettiä, että onkohan meillä ihan loppuun asti mietitty, ketkä kaikki meillä ihmiset oikein Helsinkiä edustavat erilaisissa yhtiöissä ja mikä heidän kompetenssinsa on ja miksi he ovat siellä. Sekin voi olla jo ihan hyvä, yksi pieni asia miettiä.



27.4.2016

Kiitos.

Valtuutettu Koivulaakso

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Täällä on käytetty monia hyviä puheenvuoroja. Valtuutettu Saarnio esimerkiksi toi hyvin esiin, minkälaisia kalabaliikkeja täällä syntyy, jos vaatii jotain lisärahoitusta vaikka sosiaali- ja terveyspalveluihin ja huomattavan paljon pienemmät budjettilytykset leimataan vastuuttomiksi. Pidän myös hyvin ongelmallisena, että tässä ei saisi etsiä syyllisiä, koska näen sen hyvin keskeisenä osana siinä, että selvitetään myös sitä kautta ne syyt, miksi tähän on päädytty. Eivät nämä päätökset ja budjettilytykset tapahdu missään tyhjiössä, vaan ihmisten tekemien päätöksien perusteella. Jos me emme näitä syyllisiä nyt löydä, niin me emme todennäköisesti niitä syytäkään löydä ja sitten me emme myöskään voi estää uusien vastaavien tilanteiden syntymistä tulevaisuudessa.

Onhan tämä hyvin järjetön tilanne, että me teemme kallista politiikkaa siinä, että meillä on liian kapea investointiraami, jonka takia me jätämme tarpeellisia investointeja tekemättä, ja sitten toisaalta tällaiset sadan miljoonan euron paukut, niin me emme vain voi niille mitään. Tulevaisuudessa pitäisi miettiä, että vaikka joku niin sanottu avaimet - paketti maksaisikin enemmän, niin ainakin ne pysyisivät budjetissa ja me tietäisimme jonkun maksimihinnan siinä. Että sitten mieluummin maksaa suosiolla vähän enemmän kuin ottaa tällaisia mitä ilmeisimmin täysin virheellisesti budjetoituja tai virheellisesti johdettuja ja sitä kautta näin räikeästi budjettinsa ylittäviä hankkeita toteutettavaksi.

Lopuksi haluan todeta, että kannatan Wallgrenin ja Arhinmäen ponsia.

Kiitos.

Valtuutettu Jalovaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Valtuutettu Koivulaakso kannatti näitä ponsia, niin hän hoiti tämän homman minun puolestani. Ei tarvitsisi enää enempää kannattaa, mutta toivotaan menestystä näille historiallisille ponsille, mitä täällä on tänään tehty, että asiat niitten kautta menevät oikeasti eteenpäin.



27.4.2016

Valtuutettu Enroth

Puheenjohtaja. Hyvät läsnäolijat.

On tärkeää, että tämän hankkeen kustannusarvion pettämisen syyt selvitetään. Pitäisi myös selvittää, mikä hankintamalli on sopivin näissä isoissa rakennushankkeissa. Näissä hankintamalleissa, esimerkiksi avaimet käteen -hankintamallissa on tyypillistä se, että riskiä siirtyy urakoitsijalle, ja sitten siitä tietysti maksetaan. Mutta tämä riskinsiirtokaan ja maksaminen ei ole kaikkein olennaisinta, vaan se, että koko suunnittelu aina perustuu huolellisiin maaperätutkimuksiin, kallioperätutkimuksiin ja muuhun tekniseen asiantuntemukseen, jonka pohjalta tarjouksia ja toteutus tapahtuu.

Olin HSY:n hallituksen puheenjohtaja, ja HSY rakentaa parasta aikaa 376 miljoonan euron Espoon Blominmäkeen. Tässäkin hankkeessa on käynyt esille, että kallioperä, jolla louhinta tapahtuu, on joiltakin osin rikkonainen. Vaikka nämä kallioperän tutkintaporaukset tehtiin hyvin tihein välein, jotta saadaan varmasti selvyys siitä, että siellä ei ole isoja taloudellisia yllätyksiä tulossa, niin sittenkin kun nämä esitutkimukset osoittivat, että siellä on olemassa ruhjeita kallioperässä, niin ne ruhjeet olivat isompia, kuin mitä meidän tutkimuksemme osoittivat. Vaikka me olimme nimenomaan varautuneet siihen, että nyt tehdään niin tarkat tutkimukset, että me tiedämme, minkälainen se kalliopohja on.

Jos muistelette omia kokemuksianne esimerkiksi metron tunnelissa, niin on vanhassa historiassa tuttu sanonta Kluuvin ruhje. Se on juuri tällainen paikka, joka tiedettiin, mutta joka oli kallis ja vaati taituruutta ohittaa eli maksoi lisää. Eli näihin teknisiin asioihin täytyisi paneutua sitten, että etukäteen saadaan niiden todellinen laajuus selville. Jos ei meillä ole itsellämme tätä tietoa, niin se täytyy sitten hankkia sieltä, missä sitä tietoa on.

Kustannusarvioiden tulisi olla luotettavia. Ne eivät saa olla ali- eivätkä ylimoitettuja. Hyvään suunnitteluun kannattaa satsata. Se vähentää yllätysten määrää ja vastaavasti lisäkustannuksia.

Kiitos.

Ledamoten Wallgren

Arvoisa valtuusto.



27.4.2016

Kyllä insinööripuheet lämmittävät, mutta lämmittää myös poliittinen puheenvuoro. Arhinmäki esitti käytännön ratkaisuja, esitti ponnin, jota mielelläni kannatan. Kannatus tuli jo Koivulaaksolta, mutta hyvä on, että se tulee monelta suunnalta. Pidän kuitenkin vaarallisena populismia sitä, jos haetaan ratkaisuja vain yhteen asiaan, tähän caseen, joka nyt on käsillä, jossa me kuitenkin tiedämme, että laskuja on vaikea tai mahdoton jättää maksamatta. Sen takia ihmettelen, etteikö Arhinmäki ole valmis kannattamaan myös sellaisia ratkaisuja, jotka antavat meille välineitä rakenteellisiin uudistuksiin sillä tavalla, että tällaisia mokia, mitä tässä on tapahtunut, ei voi enää tapahtua. Sen takia, arvoisa valtuutettu Arhinmäki, ihmettelen, miten tyydyt vain yhteen caseen ulottuvaan ponteen, joka sinänsä on hyvä, ja miksi et myös osaa tehdä sellaisia ponsia, jotka vaikuttavat meidän kykyymme kantaa vastuu tässä salissa näistä asioista.

Valtuutettu Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Nyt en aivan ymmärtänyt valtuutettu Wallgrenin puheenvuoroa, että miten se, että yrittäisi löytää konkreettisia ratkaisuja edessä oleviin ongelmiin, sulkisi pois sen, että myös haluaisi laajempia ratkaisua tulevaisuuden ongelmiin. Eivät kai nämä nyt ole mitenkään ristiriidassa toisensa kanssa. Täytyy sanoa, että valtuutettu Wallgrenin puheenvuorot oman pontensa puolesta, kun niitäkin kohtaan, jotka suhtautuivat aika myönteisesti ponteen, niin eivät ne varmaan paranna ainakaan ponnin läpimenomahdollisuuksia, jos valtuutettu Wallgrenin tavoitteena on ollut saada oma pontensa läpi.

Ledamoten Wallgren (replik)

Arvoisa puheenjohtaja.

Kyllä tuo Arhinmäen populismi on huvittava, mutta olisi ihan hyvä, arvoisa valtuusto ja arvoisa valtuutettu Arhinmäki, jos ? että onko tämä ponsi kannatettava vai ei. Jättäisin sitten tämän retoriikan myöhemmään.

Valtuutettu Rantanen

Puheenjohtaja. Valtuustotoverit.



27.4.2016

Hakanen kysyi, miksi kaupunginhallitus ja konsernijaosto eivät ole valvoneet ja seuranneet, niin sinnehän on jatkuvasti tullut seurantaraportit. Se, mikä tätä kyseistä yritystä nyt kuvaa, on se, että se eskaloitui niin nopeasti, että mekin olimme jo ensin HKL:ssä aivan ihmeissämme, kun raportti oli aivan toisenlainen kuin edellisellä kerralla. Ja sitten kaupunginhallitusvaiheessa siellä oltiin huuli pyöreänä yhtä kaikki koko porukka.

Se, miksi meillä on yhtiömalli, jota Hakanen tuossa moitti, ei johdu pelkästään siitä, että Helsinki olisi hirveä yhtiöhakuinen, vaan tämä on ylikunnallinen hanke ja siihen oli pakko löytää joku hallintomuoto. Nyt näyttää siltä, että tässä muodossa toteutettuna se ei ollut ehkä kaikkein paras mahdollinen, mutta tämä nimenomaan johtuu siitä, että tämä on ollut myös hyvin suurelta osin Espoon hanke.

Sitten vielä nopeasti. Arhinmäki, Paavo, nyt minä kerron sinulle siitä ponnesta.

Välihuuto!

Jos Thomas malttaa vähäsen.

(Puheenjohtajan välihuomautus.)

Tämä on selvitetty, HKL:n puheenjohtajana itsekkin ideoin vastaavan ajatuksen ja pyysin siitä selvitystä, ja se ongelma on siinä, että miksei voida ajaa pitkillä metroilla Espoon lyhyille asemille niin, että se loppupätkä suljetaan vain ihmisiltä. Siihen on kaksi erittäin hyvää syytä, miksi tämä ei toimi. Toinen on se, että meillä ei kalusto riitä, koska me tarvitsemme ne häntäpätkätkin toteuttamaan siinä meidän haluamassamme kahden minuutin vuorovälitarpeessa nämä lähitulevaisuuden metromeiningit. Me joudumme hankkimaan uusia junia lisäksi, ja siihen meillä ei ole annettu erikseen määrärahaa.

Toinen, mikä on ihan vakava syy, joka aiheuttaa sen metrolikenteen toimivuudelle isoja ongelmia, on se, että sinne kuitenkin jäisi kuulutuksista huolimatta ihmisiä mottin. Kuvitelkaa, että he jäävät mottiin Ruoholahdessa, ja siitä eteenpäin he eivät enää pääsisi, ennen kuin sieltä kääntöraiteen takaisin tullen. Soittaisivat hälytyslaitoksille, että täältä on pakko päästä ulos. Me joutuisimme pysäyttämään metroja ja vekslamaan niitä asemilla, että sieltä pääsevät motissa olevat ihmiset pois, mikä aiheuttaisi sen, että se järjestelmä menisi täysin holtittomaan ?. Se on ihan hyvä idea noin lähtökohtaisesti, mutta se vain ei toimi, ja se on selvitetty.



27.4.2016

Olen itse kysynyt myös sitä, voisiko ratkaista niin, että nämä pitkät metrot lopettavat Ruoholahteen, sieltä jatkavat lyhyet metrot, siinä vaihdetaan, mutta siellä ei ole kääntöasemia taas tähän hommaan, teknistä tilaa, jotta voisimme kääntää junaliikennettä. Nämä ovat hyviä ideoita, mutta me emme pysty täältä käsin ohjaamaan tätä suunnittelua.

Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro)

Kiitoksia, puheenjohtaja.

Pahoittelut tästä, sormi osui väärään nappulaan.

Valtuutettu Rantanen kertoi, että konsernijaostoon tulee papereita ja raportteja, ja varmaan tältä osin täsmennys oli paikallaan, mutta se, mitä minä tarkoitin, oli se, että milloin konsernijaosto on päättänyt jotain. Onko se ryhtynyt johonkin toimenpiteeseen? Niitähän on ollut hyvin vähän, vaikka tämä ongelma on oikeastaan ollut jokaisen nähtävissä viimeistään vuodesta 2010, jolloin ensimmäisen kerran nostettiin lainavaltuuksia. 2008 hanke aloitettiin, ja 2010, sitten uudelleen 2012, 2014 ja nyt taas. Siis neljään kertaan on nostettu lainavaltuuksia. Rahoitus on koko ajan paukkunut yli budjetin, ja ne päätökset joihin on ryhdytty tämän jatkuvan ylityksen johdosta, eivät ole varmaan yhtään sen useampia suunnilleen kuin nämä kerrat, jotka me minä tässä luetteloin. Siis erittäin harvoin on ryhdytty mihinkään toimenpiteisiin.

Yhtiöasian osalta tässä omat historiansa, minkä takia Länsimetro-yhtiö on syntynyt. Siihenkin olisi ollut siis vaihtoehtoja, kuten valtuutettu Rantanenkin toi esille. Mielestäni nyt pitäisi tehdä yleisempi johtopäätös siitä, että yhtiömalliin liittyy todella vakavia ongelmia avoimuuden, läpinäkyvyyden, hallinnon, johtamisen, demokratian ja niin edelleen kannalta. Jarru pitäisi lyödä päälle nyt kaikilla aloilla, missä kuntien toimintoja yhtiöitetään.

Lopuksi, tämä itäsuunta, niin kun me puhumme nyt ehkä noin 10 vuoden tähtämellä kärjistyvästä ongelmasta itämetron ruuhkautuessa, se on aikaväli, jolla kannattaa selvittää vielä lisää vaihtoehtoja, joista eräs voisi olla se, että meillä onkin myös itämetro, joka tekee tietyn lenkin. Täällä on keskustassa jo nyt kaikenlaisia tunneleita varmuuden vuoksi olemassa. Se ei ole mahdoton asia ehkä. Ehdotan, että tällainenkin selvitetään.



27.4.2016

Valtuutettu Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Tässä käydään nyt useampaa keskustelua yhtä aikaa. Hetki sitten käytiin jopa päällekkäin kahta keskustelua.

Ensin sanon, että olen samaa mieltä sen kritiikin kanssa, mitä valtuutettu Hakanen nosto yhtiöittämistä, demokratiaa ja muuta kohtaan. Minusta on tärkeää, että me pohdimme tulevaisuudessa ja toimimme sen eteen, että tällaisia ongelmia ei tule ja demokratisoimme, emme yhtiöitä asioita. Mutta sitten samaan aikaan tämän kanssa voimme pyrkiä myös ratkaisemaan niitä ongelmia, jotka ovat jo nyt syntyneet tässä tilanteessa. Ne eivät ole vastakkaisia asioita, vaan järkevää toimia yhtä aikaa sekä konkreettisessa asiassa että pidemmässä asiassa.

Valtuutettu Rantanen vauhdikkaasti ja lennokkaasti piti puheenvuoron, jossa mummut soittelevat hätäpuheluita ja ovat paniikissa, mutta minusta tällaisia asioita olisi nyt hyvä selvittää. Jos meillä tulee ongelma tästä kapasiteetista, niin silloinhan meidän täytyy hankkia lisää kalustoa. Toinen on se, että tänä päivänä metrokalusto jatkossa on sellaista, että vaunuista voidaan siirtyä toisiin vaunuihin eikä niin, että ne ovat yksittäisiä yksiköitä niin kuin tähän asti. Eli mielestäni tämä on hyvä vakavasti selvittää, koska ongelmahan on vuosien päässä edessä, ja sen vuoksi minusta on perusteltua, että tällaisia konkreettisiakin ratkaisuja haetaan ja selvitetään, jotta tältä nyt syntyvältä Itä-Helsingin kapasiteettiongelmalta voidaan välttyä.

Valtuutettu Muttilainen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Ongelma on se, että meillä ovat nytkin jo aika tukossa nuo metrot ruuhka-aikaan, joten olisihan tähän kiva joku parannus saada. Sikäli tämä Arhinmäen ponsi on erittäin hyvä, ja eivät tässä konkurssissa varmaan pari metrovaunua paljoa tunnu missään.

Valtuutettu Ingervo

Kiitos, puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.



27.4.2016

Kaikki täällä kannattavat metron jatkamista, oletan, mutta kyllä tämän hankesuunnitelman rahoituksen enimmäismäärän lisäämisen hyväksyminen olisi huomattavasti helpompaa, jos tämä länsimetro olisi alusta asti sopivampi pidemmille metrojunille. Minusta Arhinmäki teki tästä erinomaisen ponnin, ja kannatan sitä, mutta kannatan myös Wallgrenin pontta, joka on myös hyvä. On tosi valitettavaa, että Espoo vastusti matkustajamääriin sopivia oikeankokoisia metrojunia ja siitä on tehty huonoja päätöksiä. Länsimetro on siis tynkä jo syntyessään – kallis tynkämetro, jonka hinta tässä vain nousee. Mielessäni kävi jo ajatus, ei ehdotus, vaan ajatus siitä, mitä joku keksii näistä mottiin jääneistä junista fillaririksan liityntäkuljetuksia, mutta tähän en toivo, että mennään. Olisi hyvä, jos saataisiin muutettua se liian lyhyen metron päätös, mutta ei sitä tässä valtuustossa ainakaan nyt tänään olla tekemässä.

Apulaiskaupunginjohtaja Sauri

Puheenjohtaja. Ordförande. Hyvät valtuutetut. Bästa fullmäktige.

Muutama vastaus esitettyihin kysymyksiin. Valtuutettu Arhinmäki kysyi jo varhain ja teki sitten ponnin asiasta, josta nyt tässä viimeksi keskusteltiin eli että voidaanko pitkiä junia ajaa lyhyille asemille. Valtuutettu Rantanen tässä jo esitti HKL:n näkemyksen asiasta, mikä on lyhyesti juuri se, että kun on lyhyet vuorovälit, sekunnit ovat kalliita. Jos siinä tulee pienikin häiriö, niin se aiheuttaa häiriötä koko metron toiminnalle ja aikataulujen pitävyydelle. Tämä nyt ei ole kommentti itse pontteen. Totta kai asioita voidaan selvittää.

Kysymys metron kapasiteetista, jonka useampikin lähinnä itähelsinkiläinen valtuutettu esitti. Nyt elokuussahan metron kapasiteetti kasvaa siis 6,7 % huolimatta junien lyhenemisestä, koska vuorovälit myös lyhenevät. HKL:n laskelmien mukaan kapasiteetti riittää täällä Helsingin päässä 2020-luvun lopulle, jolloin automatisointi tarvitaan joka tapauksessa ja vuorovälejä edelleen tihennetään.

Valtuutettu Laaninen kysyi, ovatko nämä kustannukset nyt sitten tässä. Kysymys on niin sanotusti perimmäinen, ja ehkä paras vastaus siihen on se, että kustannukset ovat nyt pääosin syntyneet. Viimeistely on meneillään. Tässä nyt esillä olevassa päätösesityksessä on myös 2,2 miljoonaa mahdollisiin töiden kiihdyttämistoimiin, jos näyttää siltä, että viimeistelytöissä pitää kiirehtiä, jotta tämä liikenne pystyisi alkamaan suunnitellulla tavalla 15. päivä elokuuta.

Kiitoksia muuten keskustelusta, joka on ollut loppujen lopuksi kuitenkin varsin rakentavaa. Olen sitä kuunnellut lievästi sanoen raskain sydämin



27.4.2016

erityisesti siltä osin, kun se koski vastuunkantoa kustannusylityksistä ja mahdollisista suunnittelun puutteista. Tulevaisuuden hankkeissa näitä kysymyksiä pitää aivan varmasti pohtia uudesta näkökulmasta, ja totta kai omalta osaltani mietin tätä pitkään.

110 §

Esityslistan asia nro 7

HÄMEENTIEN, HAAPANIEMENKADUN JA VIIDENNEN LINJAN LIIKENNESUUNNITELMAN HYVÄKSYMINEN

Apulaiskaupunginjohtaja Sinnemäki

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Meillä on nyt käsittelyssä Hämeentien liikennesuunnitelma, joka erinomaisesti toteuttaa kaupungin strategisia päämääriä liikenteestä. Kaupungilla on tavoitteena tehdä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet sellaisiksi, että ihmisten olisi entistä helpompaa valita nämä vaihtoehdot.

Tässä kuvassa näkyy hyvin, mistä Hämeentien tulevaisuudessa on kysymys. Joukkoliikenne on sujuvaa, kävely on miellyttävää, sekä bussit että raitiovaunut kulkevat aikaisempaa nopeammin ja luotettavammin ja pyöräily on turvallista ja se ei häiritse jalankulkijoita ja toisaalta se ei myöskään ole itse pyöräilijöille pelottavaa.

Missä ollaan tällä hetkellä? Hämeentie on statukseltaan alueellinen koajakatu. Sen ei ole siis tarkoituskaan olla merkittävä läpiajoväylä edes tällä hetkellä. Hämeentiellä on liikennettä 10 000 – 13 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, ja tästä määrästä poikkeuksellisen suuri osa, kuten hyvin tiedämme, on busseja. Läpiajoliikennettä autoista on 65–75 % vähän ajankohdasta riippuen, eli läpiajoliikenteen määrä ei ole valtava suuri, mutta toki Hämeentietä käytetään myös läpiajoväylänä.



27.4.2016

Yksi merkittävä tekijä on se, että Hämeentie on katu, jonka varrella molemmilla puolilla asutaan, ja tällä hetkellä se on valitettavasti yksi niistä kaduista, jonka varrella asuminen ei ole täysin terveellistä, koska typpioksidin vuosiraja-arvot ylittyvät. Tämä siis tällä hetkellä.

Tässä näkyy kartalla se alue, josta tällä hetkellä olemme päättämässä, ja kartalla itse asiassa näkyvät myös ne väylät, jotka on enemmän tarkoitettu nimenomaan suurille liikennemäärille ja läpiajolle.

Mitkä ovat tämän suunnitelman vaikutukset? Suunnitelmassahan läpiajoliikenne autoilta kielletään, ja on arvioitu, että pääosin tämä läpiajoliikenne siirtyy Sörnäisten rantatielle. Sekä bussien että raitiovaunujen kulku sujuvoituu, ja yksittäistä liikennesuunnitelmista, jotka koskevat kuitenkin vain rajallista katualuetta, joukkoliikenteen parantuminen tässä suunnitelmassa on mittakaavaltaan hyvinkin merkittävää. Yhteen suuntaan bussiliikenne nopeutuu keskimäärin noin minuutilla, ja jos joku ihminen tekee, kuten tyypillistä on, bussimatkan molempiin suuntiin päivän aikana, niin matkan päivittäin nopeutuminen on kaksi minuuttia. Raitiovaunuliikenteellä nopeutuminen on vieläkin tätä enemmän.

Näitä vaikutuksia voidaan verrata autoilun vaikutuksiin, jossa hidastumisen vaikutukset ovat huomattavasti pienempiä kuin nämä joukkoliikenteen sujuvoitumisen vaikutukset. Keskimääräinen hidastuminen ajoneuvolla on arvioitu olevan matkaa kohden noin 28 sekuntia.

Joukkoliikenteen osalta tällä sujuvoitumisella on myös kaupungille isoja taloudellisia vaikutuksia. Suunnitelmaa tehtäessä se on laskettu hyvin tarkasti raitiovaunuliikenteen osalta ja puolestaan arvioitu, että vuosittaiset säästöt ovat noin puolen miljoonan verran. Bussiliikenteestä suunnitelmaa laadittaessa ei ollut aivan yhtä tarkkoja laskelmia, mutta kaupunginhallitusvaiheessa näitä selviteltiin, ja voidaan arvioida tässä vaiheessa, että säästöt ovat jopa kuinkin samaa luokkaa kuin raitiovaunuliikenteellä. Tuossa on mainittu muutamia niistä asioista, jotka vaikuttavat siihen, miksi erityisesti raitiovaunuliikenne nopeutuu, esimerkiksi ratageometria siihen vaikuttaa.

Tässä näkyy se, mitä liikennevaloille suunnitelmassa tapahtuu, ja kuten ehkä jotkut ovat keskustelussa jo kiinnittäneet huomiota, niin itse asiassa liikennevalojen vähentäminen on yllättävän monelle liikkujaryhmälle hyvä asia. Se ei haittaa turvallisuutta, vaan nimenomaan lisää eri ryhmien mahdollisuuksia liikkua sujuvasti niin, että liikenne ei turhaan pysähdy.



27.4.2016

Tässä on muutamia lukuja, jotka liittyvät niihin huoliin, joita tämän suunnitelman aikana on noussut esiin siitä, pystyykö Sörnäisten rantatie vetämään sen valtaosan tästä läpiajoliikenteestä, joka Hämeentiellä enää ei ole mahdollista. Itse asiassa vaikuttaa siltä, että kyllä pystyy ja vieläpä erittäin hyvin. Tämä liittyy siihen, että niin kuin muuallakin kantakaupungissa, autoliikenteen, ajoneuvoliikenteen määrä on 2000-luvulla säännönmukaisesti pienentynyt. Sörnäisten rantatie on yksi näistä väylistä, jossa vielä vuonna 2001 oli vuorokauden aikana 55 000 ajoneuvoa, kun vuonna 2014 tuo sama lukumäärä oli 42 000 ajoneuvoa. Jos maksimissaan arvioimme, että kaikki tämä Hämeentien läpi ajava liikenne siirtyisi Sörnäisten rantatielle, niin se mahtuisi tuonne hyvin. Se ei ole 7 500 ajoneuvoa suurempi missään olosuhteissa.

Tuossa näkyy myös Pitkänsillan ja Hakaniemen sillan osalta näitä lukuja, jotka kertovat samaa kieltä. Näilläkin siltaosuuksissa on ollut huomattavasti enemmän liikennettä vielä 2000-luvun alkupuolella, joten kyllä tänne mahtuu.

Hämeentiehän on tärkeä myös kauppakatuna. Sen varrella on paljon yrityksiä, siellä on ravintoloita, siellä on kahviloita, siellä on elintarvikekauppaa ja erikoistavarakauppaa. Tämän suunnitelman laatimisen yhteydessä alueen yrittäjiä on haastateltu, heidän näkemyksiään on kuunneltu, ja yksi osa suunnitelmaa itse asiassa on se, että nimenomaan liikkeitä varten saadaan aikaiseksi enemmän sellaista pysäköintitilaa, johon esimerkiksi voivat pysähtyä ne ajoneuvot, jotka tuovat liikkeisiin tavaraa ja toisaalta sellaiset henkilöt, joiden täytyy pysähtyä jonkun liikkeen eteen autolla, kun he ovat menossa sinne ostoksille.

Yrittäjien keskuudessa tämä suunnitelma herätti monenlaisia reaktioita: sekä innostusta että huolta. Tämän suunnitelman yhteydessä on tarkoitus, jos valtuusto sen hyväksyy, tehdä hyvin huolellinen tutkimus tilasta nyt ja tilasta suunnitelman toteuttamisen jälkeen, koska on selvää, että me tarvitsemme kaupungissa yrityselämästä tarkkaa tietoa siitä, miten liikennemuotojen muutokset vaikuttavat joidenkin katujen ja niiden varrella olevan liike-elämän elinvoimaan. Tällainen selvitys siis on luvassa, jos suunnitelma lähtee toteutukseen.

Kustannuksiltaan suunnitelma on tässä vaiheessa arvioitu noin 16 miljoonan euron suuruiseksi. Tässä taulukossa on eritelty sitä, miten nämä kustannukset jakaantuvat kaupungin eri toimijoille ja jopa eräälle kuntayhtymälle. Tällä hetkellä tilanne on se, että on arvioitu, että jos suunnitelma nyt hyväksytään, sen toteuttaminen tapahtuisi vuosien 2017–2019 välisenä aikana, ja ehkä näistä korjaustoimenpiteistä nimenomaan tuo Hakaniemen torin ja Viidennen linjan välinen osuus raitteiden osalta on kiireellisin.



27.4.2016

Hämeentien tulevaisuus on toivottavasti valoista. Tämä on hyvä suunnitelma. Minkään liikennemuodon osalta vaikutukset eivät ole kurjistavia, ja useiden liikennemuotojen osalta, kymmenien ja kymmenien tuhansien päivittäisten liikkujien osalta tämä parantaa olosuhteita. Itse pidän sitä myös tärkeänä, että kun tämän kadun varrella asuu iso määrä ihmisiä, että heidän elinolosuhteensa paranevat.

Kiitoksia.

Valtuutettu Muurinen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Tämä Hämeentien, Haapaniemenkadun ja Viidennen linjan liikennesuunnitelma, siinä esitetään näiden katujen varaamista joukkoliikenteelle ja pyöräilylle. Tämä merkitsee yksityisautojen läpiajon kieltämistä alueella. Helsingin strategiaohjelman yhtenä tavoitteena on kestävä liikumisen edistäminen lisäämällä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikenteestä. Strategiassa ei kuitenkaan mainita yksityisautoilun vaikeuttamista, mihin tämä esitys näyttäisi johtavan.

Tässä hankkeessa saadaan noin 16 miljoonalla eurolla pieni pätkä huppeaa pyörätietä sekä uudet raitiovaunukiskot. Miksi juuri nyt halutaan satsata näin paljon verorahoja noin kilometrin matkaan, joka ei todellista pyöräilijää juurikaan auta? Hämeentien pyörätie palvelisi vain pientä osaa pyöräilijöistä ja heitäkin vain kesäisin. Talvella katua käytäisi vain julkinen liikenne, sillä talvipyöräilyn osuus liikenteestä on minimaalinen.

Kaikkein suurin uhka uudistuksesta kohdistuu Sörnäisten rantatien liikenteeseen. Kalasataman rakennusaikaiset liikennejärjestelyt ovat voimassa vielä pitkään, ja ne aiheuttavat jo tällä hetkellä pullonkaulan Itäväylän liikenteelle. Lisäksi Kalasatamaan on tulossa kymmeniä tuhansia uusia asukkaita ja tuhansia työntekijöitä, jotka myös käyttävät Sörnäisten rantatietä. Pahimmillaan liikenne tukkeutuu kokonaan, kun Hämeentien liikenne siirtyy Sörnäisten rantatielle. Siksi Hämeentien uudistuksen ajoitus on erittäin huono. Tästä alueen yhdestä liikennesuudesta kannattaisi päättää vasta siinä vaiheessa, kun alueen liikenteen kokonaissuunnitelma voidaan tehdä, muun muassa Sörnäisten tunneli huomioiden. Nythän se ei ole mahtunut investointisuunnitelmaan.



27.4.2016

Hämeentien muutos tuottaa vaikeuksia myös Kallion asukkaille ja yrityksille. Asukkaiden kulkeminen vaikeutuu ja yritysasiakkaat kaikkoavat helposti autottomalta alueelta. Lisäksi autoliikenteen uskotaan siirtyvän Kallion pienille kaduille, ja myös Liisankadun liikenteen on arvioitu lisääntyvän.

Suunnitelma on lyhytnäköinen. Noin kilometrin matkan varaaminen pyöräilijöille ja julkiselle liikenteelle aiheuttaa haittaa sekä kantakaupungissa asuville että erityisesti Itäväylää käyttäville kaupunkilaisille. Toivottavaa olisi, että valtuustossa ymmärrettäisiin muutoksen haitalliset vaikutukset nyt, kun muutosta ei tehdä osana laajempaa alueen kokonaissuunnitelmaa ja kokonaisarviointia.

Pyöräily on terveellinen ja edullinen liikkumismuoto, jota kannattaa Helsingissä edelleen edistää, mutta tällaisilla äärimmäisyyksiin viedyillä hankkeilla vain saadaan pyöräilijät ja autoilijat turhaan vastakkain. Hämeentiehen satsaamisen sijaan verorahaa voisi mieluummin käyttää muun pyörätieverkon kehittämiseen erityisesti keskustan ulkopuolella ja esimerkiksi polkupyörien runkolukittavien telineiden rakentamiseen metroasemilla.

Kiitos.

Valtuutettu Arhinmäki

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

20 vuotta sitten, vuoden 1996, käytiin kunnallisvaalit, joissa eräs silloin vielä kapeakasvoinen ja urheilullinen liuhuletti oli ensimmäistä kertaa ehdokkaana. Silloin tämän kyseisen henkilön yksi vaaliteemoista oli se, että Hämeentielle pitää saada kunnolliset pyörätiet. Tästä on nyt tullut kuluneeksi 20 vuotta, ja valtuustossa käsitellään Hämeentien pyöräteiden parantamista tai pyöräteiden tuomista Hämeentielle. Hitaat ovat joskus herrojen kiireet, mutta kun hitaasti puhuu, niin parempi myöhemmin kuin vielä myöhemmin. Myös olympiatason pyöräilijä, Tea Vikstedt, on ollut tässä asiassa hyvin pitkään valtuutettuna aktiivinen, tehnyt aloitteita, nähnyt tämän merkityksen.

Myöhemmin samainen liuhuletti muutti myös Hämeentien varteen, asui useita vuosia Hämeentien varressa, ja voi sanoa, että asukkaan näkökulmasta Hämeentie muuttuu erittäin paljon viihtyisämmäksi, kun läpi-liikenne, yksityisautoilu poistuu. Se vähentää melua, se vähentää saasteita. Siinä tulee käveleminen viihtyisämmäksi, ja uskon, että se tulee hyödyttämään pieniä yrittäjiä, joita on hyvin paljon kivijaloissa Hämeen-



27.4.2016

tien varrella. On helpompi tulla pistäytymään kahvilaan, ravintolaan, on helpompi asioida, kun ei vieressä jyrää kaksi kaistallista autoja busseja melussa ja pakokaasussa.

Jatkossa tässä tulee yhdellä kaistalla kulkemaan busseja. Tämä tarkoittaa sitä, että bussiliikenne nopeutuu, raitiovaunuliikenne nopeutuu. Nämä molemmat joukkoliikenteen parannukset auttavat erittäin suurta joukkoa joukkoliikenteen käyttäjiä. Toisaalta pyöräily muuttuu turvalliseksi. Hämeentie on ollut yksi pelottavimpia, kuumottavimpia, vaarallisia kohtia ajaa pyörällä. Kun jotkut sanovat, että kannattaa laskeutua Sörnäisten rantatielle, niin moni tekee lyhyempiä välejä, joissa joutuisi tekemään pitkiä koukkauksia. Hämeentiellä poljetaan hyvin paljon pyörällä.

Ennen muuta tämä suunnitelma tekee myös kävelemisen viihtyisämmäksi. Olen todella iloinen ja ylpeä siitä, että se työ, mitä monessa ryhmässä täällä valtuustossa on tehty pitkään sen eteen, että Hämeentiestä tehdään viihtyisämpi, turvallisempi ja mukavampi niin Hämeentien varressa asuville kuin Hämeentiellä jalkaisin pyörällä liikkuvilla, lopulta tänään saadaan toivon mukaan päätökseen. Kun laitetaan vaakakuppiin se, että joillain yksityisautoa käyttävillä matka-aika pitenee noin puolella minuutilla ja toisessa vaakakupissa on yrittäjien etu, pyöräilijöiden, jalankulkijoiden, kevyen liikenteen, joka koko ajan kasvaa, etu ja toisaalta sekä busseja että raitiovaunuja käyttävien etu, niin kyllä kun nämä laittaa vaakakuppiin, niin uskon, että valtaosa helsinkiläisistä on hyvin iloisia siitä, että tämä ikuisuushanke nyt lopulta etenee.

Kannatan hanketta lämpimästi.

Valtuutettu Niiranen (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Valtuutettu Arhinmäki tuossa oli kovasti huolissaan näistä päästöistä. Onkin ihan totta, että näillä kantakaupungin kokoajakaduilla päästöt ovat kadun varrella asuville tällä hetkellä ikävä juttu, mutta sekin hitaasti kiihuhaen näkyy kyllä valoa tunnelin päässä siinä, että autoista on tulossa jatkossa entistä vähäpäästöisempiä. Sitten kun päästään sähköautoihin ja muihin, niin meluhaitatkin vähenevät.

Sitten Paavo Arhinmäki totesi myös, että pyöräilijöiden turvallisuus lisääntyy. Tässä yksi asia, joka jää monesti huomaamatta, on tämä kävelijöiden turvallisuus. Eli meillä on kuitenkin kaupungin strategioissa kävely se ensisijainen kulkumuoto, että kun sieltä poistetaan näitä lii-



27.4.2016

kennevaloja suojateiltä, niin pelkään pahoin, että siellä kävelijöiden elämä muuttuu turvattomaksi.

Valtuutettu Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Tässä Hämeentien uudessa liikennesuunnitelmassa erinomaista on myös se, että toimitaan niin kuin esimerkiksi toimitaan Kööpenhaminassa, Amsterdamissa, jossa selkeästi omalle korokkeelle on erotettu pyöräily. Tämä on se suuntaus, johon pitäisi entistä enemmän Helsingissä mennä myös niiden pyöräteiden osalta, jossa tällä hetkellä on viivalla jaettu kävelyliikenne ja pyöräily. Hämeentiellä tällä hetkellä ei ole pyörätietä ollenkaan, ja vaikka se ei ole sallittua, niin olen huomannut siellä asuessani ja myöhemmin paljon liikkuessani, että tämä johtaa siihen, että monet käyttävät sitä nimenomaan jalkakäytävää pyöräilyyn. Tätä kautta nimenomaan myös kävelijöiden turvallisuus suhteessa pyöräilijöihin lisääntyy, kun pyöräilijöille on selkeästi osoitettu oma kaista, jota käyttää. Toivon, että tästä otetaan mallia jatkossa pyöräilyn suunnitteluun muuallakin Helsingissä. Pyöräilijät omalle kaistalleen kävelmisen ja autoilun väliin.

Valtuutettu Kari

Puheenjohtaja.

Tämän viimeisen vuoden aikana on joutunut olemaan mukana aika monessakin päätöksessä, jossa oikeastaan kaikkien tunnelma on ollut aika huono. On ollut sellainen tunne, että tässä maassa vallitsee harmaa synkkyys ja että ihmisillä on sellainen olo, että mitään hyvää ei ole tulossa, että edessä ei ole mitään parempaa, että oikeastaan ei kannata edes yrittää mitään uutta. Mutta ystävät, meidän tämän kaupungin päätöksentekijöitten onni on se, että me asumme kaupungissa, jota tämä synkkyys ei ole vallannut. Helsingissä on edelleen hyvä tekemisen meininki. Täällä uskalletaan ja täällä halutaan tehdä asioita ihan uudella tavalla. Helsinkiläiset ovat innoissaan siitä, että he pystyvät tekemään omasta kaupungistaan parempaa ja että he pystyvät viemään Helsinkiä eteenpäin. Joka ikisen meistä, joka tässä salissa istuu, pitäisi ymmärtää sen asian merkitys, että mikä arvo kaupungille on se, että kaupunkilaiset ovat innoissaan ja että kaupunkilaiset haluavat tehdä uusia asioita.

Arvoisa puheenjohtaja.



27.4.2016

Kalliolaisena voin kertoa, että paitsi että Helsingissä on hyvä tekemisen meininki, niin Hämeentien ympäristössä on todella hyvä tekemisen meininki. Aika monella ihmisellä on Hämeentiehen viha-rakkaussuhde. Toisaalta tätä raskasta ja kovaa liikennettä pelätään, mutta samalla Hämeentien ympäristön elävää kaupunkia rakastetaan. Tämän takia valtava määrä helsinkiläisiä ihmisiä on vuosikausia tehnyt töitä sen eteen, että Hämeentiestä saadaan parempi.

Itse asun Hämeentien varrella kahden pienen lapsen kanssa, ja voin sanoa teille kaikkien vauvanrattaita työntävien äitien puolesta, kaikkien potkulautaa potkivien pienten poikien isien puolesta ja kaikkien Kallion ala-asteen koululaisten ja heidän vanhempiensa puolesta, että tällä esityksellä on todella vankka alueen asukkaitten tuki. Voin sanoa teille kaikkien autoja henkensä edestä pelkäävien pyöräilijöiden puolesta ja kaikkien Hämeentien yritysten ja katukivikauppojen asiakkaitten puolesta ja Haapaniemen jalkapallokentällä pelaavien junioreitten puolesta, että tämä esitys tekee Hämeentiestä ihmiselle paremman paikan.

Hämeentien muuttaminen kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kaduksi tekee tuhansien kalliolaisten ilmasta helpompaa hengittää. Se tekee tästä tämän koko maan tiheimmin asutusta alueesta paremman paikan asua, paremman paikan yrittää ja paremman paikan luoda uutta.

Arvoisa puhemies.

Helsingin vahvuus ovat helsinkiläiset, jotka rakastavat tätä kaupunkia, jotka rakastavat tämän kaupungin katuja, jotka rakastavat tämän kaupungin puistoja, jotka rakastavat tämän kaupungin kivijalkakauppoja. Helsingin vahvuus ovat ne helsinkiläiset, jotka eivät halua museoida tätä kaupunkia. Helsinkiläiset, jotka ovat valmiita viemään tätä kaupunkia eteenpäin, jotka ovat valmiita tekemään uutta. Sen takia me tässä salissa emme saa olla niitä, jotka jarruttavat tämän kaupungin uudistamista. Sen takia minun on todella helppo koko sydäimestä ja ylpeänä ja ilolla kannattaa tätä upeata esitystä.

Kiitos.

Valtuutettu Ingervo (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Toivon todella, että muillakin kuin Hämeentien alueella pyörätiet erotetaan selkeästi jalankulusta ihan samoista syistä, kuin mitä Emma Kari



27.4.2016

tässä puheenvuorossaan toi tämän Hämeentien pätkän vaikutuksesta asukkaille ja muille. Se on ihan sama muualla, samanlainen turvallisuusasia. Kannatan tätä pohjaesitystä lämpimästi. Vähän olen huolissani siitä, kun ilmeisesti yksi ratikkapysäkki toiseen suuntaan jää pois, jos ymmärsin oikein. Kaikille vähän heikommin liikkuville se on erittäin ongelmallista, jos ratikkapysäkkejä vähennetään.

Valtuutettu Kivekäs

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Liikennesuunnitelmiahan ei yleensä käsitellä valtuustossa. Ne käsitellään useimmiten kaupunkisuunnittelulautakunnassa, joskus kaupunginhallituksessa. Tällä kertaa kuitenkin puhumme liikennesuunnitelmasta täällä, ja ehkä tärkein syy siihen on se, että tämä suunnitelma on periaatteellisesti merkittävä. Hämeentien suunnitelman mukana, kuten apulaiskaupunginjohtaja hyvin kertoi ja valtuutettu Arhinmäki täydensi, se edesauttaa huomattavasti joukkoliikenteen toimivuutta koko koillisessa Helsingissä. Nämä vaikutukset, pari minuuttia, voivat kuulostaa pieniltä, mutta jos on seurannut meidän joukkoliikennejärjestelmämme kehitystä, tämä on ehkä suurin pintajoukkoliikennettä nopeuttava ja parantava hanke Helsingissä, jota on tehty vuosikymmeniin.

Hämeentien suunnitelma parantaa pyöräilyn olosuhteita valtavasti. Se tekee turvallisen pyöräilyn Hämeentiellä mahdolliseksi. Niistä ihmisistä, jotka pyöräilevät laillisesti Hämeentiellä, joita tunnen, jokaisen päälle on uhattu ajaa tahallaan. Jokaisen. Se on oikeasti ongelma. Tämä suunnitelma osaltaan poistaa sen ongelman.

Viihtyisyys kadun varressa paranee valtavasti. Kadun asukkaiden olosuhteet paranevat, lähistön asukkaiden olosuhteet paranevat. Yritystoiminnan edellytykset paranevat. Merkittävä osa kadun varren ja lähistön yrityksistä onkin kannattanut aktiivisesti suunnitelmaa, ja myös tavaraliikenteen mahdollisuudet paranevat, kun lisätään lastipaikkoja, joissa on mahdollista logistiikkaa organisoida paremmin. Sille on paremmin parkkipaikkoja.

Haitan sen sijaan ovat aika vähäisiä. Suhteellisen pienellä joukolla autoilijoita matkat pitenevät melko vähän. Hyödyt ovat moninkertaisia tähän verrattuna. Kaupungin strategiaohjelmassa lukee, että nostetaan joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn kulkumuoto-osuutta. Siellä lukee, että priorisoidaan hankkeita, jotka tätä kulkumuoto-osuutta nostavat. Siellä lukee, että jalankulun ja pyöräilyverkoston jatkuvuus ja turvallisuus ovat aiheita, joita kehitetään, että toteutetaan pyöräilynedistämistä.



27.4.2016

ohjelman suosituksia. Pyöräilynedistämishjelmassa muun muassa verkossa Hämeentien kohdalla lukee, että tehdään pääkatujen pyörätiet, ja Hämeentie on merkittynä erikseen kartassa.

Liikkumisenkehittämishjelmassa, joka on meidän liikkumisen strategiamme, lukee, että saavutus kestävillä kulkutavoilla, jotka ovat siis joukkoliikenne, pyöräily ja kävely tässä liikennesuunnitteluslangissa, nostetaan kilpailukykyiseksi yksityisautoliikenteen kanssa. Eli niiden toimivuutta parannetaan, niitä nopeutetaan. Ja että katu ? tehdään viihtyisiä, mikä edesauttaa urbaania liiketoimintaa, mitä sitäkin Hämeentiellä tehdään. Että liikenteen kasvu ohjataan kestäviin kulkutapoihin, mitä sitäkin Hämeentien suunnitelma tekee.

Meillä on suunnitelma, joka perustuu suoraan valtavaan määrään strategioissamme olevia kirjauksia, joissa suuret joukot ihmisiä hyötyvät merkittävästi ja pieni joukko ihmisiä kohtaa pientä haittaa ja viivettä. Nyt se periaatteellinen kysymys tässä on oikeasti se, että ensinnäkin voimmeko me tehdä suurta joukkoa merkittävästi hyödyttävinä päätöksiä, joista pieni joukko kärsii, vaikka se pieni joukko kulkisi yksityisautolla ja noudattammeko me kaupungin strategioita. Jokaisesta asiaa koskevasta strategiadokumentista voidaan hyvin suoraan päätellä, että Hämeentielle pitää rakentaa pyörätiet, että tämä muutos, jossa joukkoliikenne nopeutuu näin paljon, on kaupungin strategioiden mukainen. Mistään ei löydy mitään strategiasta, jolla voisi perustella, että sitä ei tehdä. Valtuutettu Muurinen toi esiin sen, että strategiassa ei lue, että haitataan yksityisautoilua. Se on totta, siellä ei lue näin. Mutta ei se ole peruste, etteikö tätä voisi tehdä, suunnitelmaa, jolla on vähäiset haitat.

Arvoisa puheenjohtaja.

Hämeentien liikennesuunnitelma on se kohta, jossa sanat strategioissamme muuttuvat asfaltiksi kadulla. Ja kun Emma Kari kertoi kaikista niistä ihmisistä, jotka odottavat tätä suunnitelmaa, jotka kaipaavat sitä, tarvitsevat tätä muutosta, niin meillä on tänään mahdollisuus heille se antaa. Meillä on mahdollisuus oikeasti tehdä tästä kaupungista taas kerran parempi paikka.

Kiitos.

Valtuutettu Niiranen (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.



27.4.2016

Valtuutettu sanoi äsken, että pienen vähemmistön etu eli autoilijoiden etu tässä kärsii, mutta eikös täällä juuri koetettu väittää asiaa toisinpäin, että tämä liikenne on niin raskasta, että siitä aiheutuu merkittäviä haittoja sen kadun varrella asuville. Tässä pitäisi nyt päättää, mitkä ne oikeat kriteerit ovat.

Sitten toisekseen, kun tässä puhutaan Hämeentien varren liikkeistä ja heiltä on kysytty, niin pitäisi myös muistaa se, että Hämeentie on Kallion kaupunginosan kokoajakatu, joka ohjaa liikennettä myös Kallion sisäosien palveluiden äärelle, ja siellä olevien liikkeiden asiakkaita tulee sitä kautta. Kyllä luulen, että jos näitä sisääntuloreittejä tulpataan, niin se vaikuttaa arvaamattomasti näiden liikkeiden menestymismahdollisuuksiin.

Valtuutettu Kivekäs (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Valtuutettu Niiranen kysyi, onko niitä autoja paljon vai vähän. Vastaus on, että niitä on melko vähän, kuten apulaiskaupunginjohtaja Sinnemäki sanoi. Niitä on maksimissaan 7 500, joka verrattuna niihin kymmeneen tuhansiin ihmisiin, jotka kulkevat siitä joukkoliikenteellä, on melko vähän. Toisaalta heidän aiheuttamansa haitat ovat melko suuria.

Valtuutettu Oskala (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Vielä tähän autoilun hankaloittamiseen. Kannattaa huomata, että tuolta samalta suunnalta etelään päin ei kuitenkaan millään tavalla vähennetä reittien määrää. Pitkäsiltaa kulkee saman verran autoja kuin ennenkin ja samaten siitä Merihaan kohdalta siltaa pitkin pääsee täsmälleen sama määrä autoja eteenpäin kuin nykyisinkin. Tämä ei tule millään tavalla vaikuttamaan siihen automäärään, joka pääsee keskustaan ajamaan.

Valtuutettu Rautava

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Teen ensin palautusehdotuksen. Kaupunginvaltuusto päättää palauttaa Hämeentien, Haapaniemenkadun ja Viidennen linjan liikennesuunni-



27.4.2016

telman uudelleen valmisteltavaksi siten, että Hämeentien läpiajaja ei katkaista ennen kuin Kalasatama-Sörnäinen-Merihaka-Hakaniemi-alueen isot liikennehankkeet ovat valmiita ja käytössä.

Kokoomus pitää tärkeänä ja me toimimme myös sen mukaan, että kaikki liikennemuodot ovat mahdollisia kaupungissamme. Meidän mielestämme kaikki liikennemuodot myös kuuluvat tähän kaupunkiin. Esimerkiksi itse käytän eri liikkumismuotoja tilanteen mukaan, eniten kävelyä ja joukkoliikennettä. Polkupyöräily kuuluu tietysti myös elämäni – olen testannut myös Hämeentien. Vähiten liikun omalla autollani, mutta kyllä sitäkin tarpeen mukaan joutuu käyttämään.

Mielestämme Hämeentien läpiajon katkaisussa ennen kaikkea ajoitus on väärä. Kun me samaan aikaan tiedämme, mitä tapahtuu tässä lähellä – Kalasataman rakentaminen jatkuu, siellä on meillä investointiohjelmassa Sörnäisten tunneli, Kruunusiltojen osuus nimenomaan Merihaka-Hakaniemi-osuudella aiheuttaa isoja työmaita sinne, ja samoin tiedetään, että Hakaniemen silta on elinkaarensa päässä jo tällä hetkellä ja sinne tulevat isot työmaat – niin silloin ei pitäisi tällaista väylää, joka toimii myös sisääntuloväylänä kaupunkiin, katkaista tässä yhteydessä. Sen sijaan kun työt on tehty näiltä osin ja nämä ovat käytössä, niin sen jälkeen saattaa olla erittäinkin perusteltua tämäntyypinen hanke.

Viime viikolla kaupunkisuunnittelulautakunnassa esiteltiin liikenteen kehitys Helsingissä vuonna 2015. Katson nyt koko Helsingin niemeä, josta sitten tietysti osa tulee sieltä Pitkäsillan kautta, osa tulee Hakaniemen sillan kautta. Tässä esityksessä muun muassa todettiin, että Helsingin niemen rajat ylitti noin 717 000 henkilöä arkivuorokauden aikana. Pyöräilyn osuus tästä oli syysarkepäivien keskiarvon mukaan noin 3,5 %. Siis 3,5 %. Arviolta koko Helsingin nimeen alueelta puhutaan vähän yli 25 000 pyöräilijästä. Joukkoliikenteen osuus oli merkittävin, 65 %, ja henkilöautossa matkustaviakin oli 31,5 %.

Täällä on puhuttu yrittämisestä ja yrittäjien toimintaedellytyksistä. Yrittäjien etujärjestö Helsingin Yrittäjät, jolla on muuten hyvä tuntuma pienyritysten kenttään, vaatii, että Hämeentien uusi liikennesuunnitelma tulisi testata, ennen kuin sen käytöstä tullaan päättämään lopullisesti.

On myös selvää, että jos tuo läpiajaja katkaistaan, niin osa henkilöautoliikenteestä valuu Kallion asukaskaduille ja täten tekee epäviihtyisämmäksi asumisen siellä.

Haluaisin myös huomauttaa, että kyllä joku arvo on myös lisääjalla, joka tulee henkilöautossa matkustaville, kun matka-ajat pitenevät. Ihan



27.4.2016

en ehkä usko näitten rakennustöitten takia niihin lukuihin, mitä tällä hetkellä tuossa selvityksessä esitetään.

Saasteisiin on viitattu pariinkin kertaan, mutta asia on, kuten täällä jo valtuutettu Niiranen totesi, että eniten saasteita vähentää lähitulevaisuudessa autoteknologian kehitys.

Kiitos, rouva puheenjohtaja.

Valtuutettu Landén

Arvoisa puheenjohtaja sekä valtuutetut.

Vielä en ole kuullut tai lukenut yhtään hyvää perustelua, miksi Hämeentiellä tulisi rajoittaa yksityisautoilua. Hanketta perustellaan sillä, että bussiliikenne Hämeentiellä nopeutuu 2 minuuttia ja raideliikenne puoli-toista minuuttia. Mikäli pienellä osalla kaupunkiin tulevista ihmisistä on tosissaan niin kiire, niin suosittelen heille matkaa pyörällä Sörkän rantatietä tai Hesaria pitkin tai vaihtoehtoisesti esimerkiksi metroa. Muistutan myös, että toisin kuin kaupungissa, maaseudulla ei ole ruuhkia.

Vakavasti ottaen en usko, että suurimmalle osalle kaupunkilaisista on mitään merkitystä minuutin tai 2 minuutin nopeampi matka muutamana vuorokauden tuntina. Sen sijaan uskon, että monelle autoilevalle autoilun kokonaan kieltämisellä voi olla merkitystä. Se on myös merkki siitä, että Helsingin kaupunki ei kaipaa heitä kaduilleen. Kun saadaan yksi autoton katu, tulee seuraavia perässä. Mielestäni Helsingin kaduille tulee mahtua kaikki kaupunkilaiset kulkumuodosta riippumatta. Ei jokaisella ole mahdollisuutta tai edes halua matkustaa julkisilla tai pyörällä, vaan monelle auto on välttämätön, eikä siitä pidä rangaista rajoittamalla autolla liikkumista.

Ehdotankin, että kaupunginvaltuusto palauttaa Hämeentien, Haapaniemenkadun ja Viidennen linjan liikennesuunnitelman uudelleen valmisteltavaksi siten, että Hämeentien läpiajoa ei rajoiteta yksityisautoilta.

Kiitos.

Valtuutettu Vuorjoki (vastauspuheenvuoro)

Kiitos.



27.4.2016

Tässä valtuutettu Landén puhui sen puolesta, että kaikille kulkumuodoille pitää olla tilaa ja että on kohtuutonta kieltää jotakin liikkumismuotoilua niin kuin yksityisautoilua. Mutta onko sitten suora kielto jollakin tavalla pahempi kuin se, että liikkuminen on sallittua, mutta voi johtaa hengenvaaraan? Nyhän tilanne on se, että periaatteessa kyllä pyöräileminen on sallittua, mutta melko lailla hengenvaarallista. En näe, että tämä tilanne tällä hetkellä on jotenkin sen parempi, että kaikilla liikkumismuodoilla olisi siellä yhtäläiset mahdollisuudet.

Valtuutettu Landén (vastauspuheenvuoro)

En tiedä, montako onnettomuutta on Hämeentiellä tapahtunut autojen takia, mutta en näe, että kukaan on hengenvaarassa, jos siellä autot liikkuvat.

Kiitos.

Valtuutettu Hursti (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Jos vaarallisuudesta Vallilassa jutellaan, niin itse syntyperäisenä valkalaisena, jos siellä halutaan turvallisuutta parantaa, niin Suvannontien ja Mäkelänkadun risteykseen liikennevalot. Sitten varmaan seuraavaksi halutaan pyörätiet myös Mäkelänkadulla, joka pyöräilymahdollisuus loppuu Mäkelänkadun Märtsin uimahallille, ja siitä eteenpäin sitten ei pääse. Eihän nyt tässä ole kysymys pelkästään jostakin kiellosta, vaan tässähän autoilu lakkautetaan kokonaan – siitähän tässä on kysymys – ja se ohjataan jonnekin muualla. Niin kuin tässä Rautava toi hyvin esille, niin emme me tiedä yhtään vielä, miten Kalasatama ja se alue siellä, ihmiset jotka tulevat hyvinvointikeskusta käyttämään, jotka siellä asuvat ja kaikki muu liikenne, niin kuinka se ruuhkauttaa Hakaniemen ja Liisankadun ja kaikki ne alueet sieltä. Jostainhan täytyy mennä, taikka sitten nouseaan sieltä Käpylään, ja sen jälkeen ruuhkautuu Mäkelänkatu.

Valtuutettu Moisio

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Kuten kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja Risto Rautava hyvin tietää, kun me päätämme täällä liikennesuunnitelmasta, emme



27.4.2016

päätä sen toteutumisen aikataulusta. Tästä syystä kokoomuksen tekemä palautusesitys on pelkästään saivartelua tässä asiassa.

Puheenjohtaja.

On tunnustettava, että tässä valtuustosalissa käsitellään niin paljon asioita, että täällä harvemmin kuulee historian siipien havinaa. Nyt kuitenkin näin on. Tämän valtuustokauden alussa kaupungin strategiaohjelmaan puolueet kirjasivat, että lisätään kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikenteestä. Me kaikki tiedämme, että joskus näihin strategioihin vain läimitään tavoitteita, jotka eivät koskaan toteudu varsinaisesti valtuustokauden aikana. Nyt on kuitenkin tämän kirjauksen lunastamisen aika.

Siksi minä toivonkin tänään rohkeutta kaikilta valtuutetuilta. Yksi katu ei vielä tee kesää tämän kirjauksen osalta, mutta tämä katu on tullut symboliksi sille. Se on symboli uudesta liikennesuunnittelusta tässä kaupungissa. Se on myös osoitus ihmisten aktiivisuudesta, jota kaikki tervehdimme ilolla.

Syyt hyväksyä tämä esitys ovat yksinkertaiset. Bussiliikenne nopeutuu noin minuutilla. Raitioliikenne nopeutuu puolitoista minuuttia pohjoiseen ja 2 minuuttia etelän suuntaan. Autoliikenne keskimääräisesti hidastuu noin puoli minuuttia, ja joukkoliikenteen kulut laskevat noin miljoona euroa vuodessa. Kaikki muu tässä asiassa on saivartelua.

Valtuutettu Rautava (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Kuten arvoisa valtuutettu Moisio tietää, me olemme käsitelleet alustavaa talousarvioehdotusta, jossa on jo varattu rahat vuosille 2017–19 tälle Hämeentien suunnitelman toteuttamiselle. Kyllä nämä kaksi asiaa liittyvät aivan suoraan toisiinsa. Siinä ei ole kyse mistään saivartelusta, niin kuin valtuutettu Moisio hyvin tietää.

Valtuutettu Pajamäki

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Tämä esityksessä oleva Hämeentien osuus on ollut muuten hienossa kaupunginosassa kehittymätön epäalue, josta haluaa vain nopeasti yli, ohi ja pois. Tämä suunnitelma on nyt minusta aika hyvin osoittanut, että



27.4.2016

siinä alueessa ja siinä kadussa on kyllä potentiaalia. Tämä suunnitelma on todella niin kuin tässä on sanottu, kaupungin keskeisten tavoitteiden mukainen ja muutenkin hyvä. Se nopeuttaa joukkoliikennettä, helpottaa osaltaan tavoitetta kasvattaa kevyen liikenteen kulkumuoto-osuutta. Se tekee Kallion miellyttävämmäksi asua, parantaa liikenneturvallisuutta, lisää asumisviihtyisyyttä ja parantaa ilmanlaatua. Ennen kaikkea tämä hanke tosiaan toteuttaa helsinkiläisten vahvasti ilmaiseman toiveen tämän katualueen kehittämistä. Yli 10 000 kaupunkilaista allekirjoitti tämän aloitteen muutamassa viikossa, mukaan lukien alueen yrittäjät, hallikauppiat ja ylioppilaskunnat.

Minä itsekkin allekirjoitin tuon aloitteen, ainakin muistaakseni. En vain nähnyt mitään syytä estää tätä vääjäämätöntä oikean suuntaista kehitystä. Autoilen itsekkin tuolloin tällöin Hämeentietä pitkin keskustaan, mutta olen aivan varma siitä, että minä kestäen tämän 28 sekunnin viiveen omassa kulussani. Oikeastaan toivon, että se saisi myös minut etsimään vaihtoehtoisia tapoja tulla ydinkeskustaan, koska Helsinginniemi ei vain millään kestävä kasvavaa autoliikennettä nyt kun meidän täytyy voimakkaasti täydennysrakentaa Helsinkiä ja olemme vihdoinkin päässeet rakentamaan meidän Helsinginniemeä ympäröivät uudet osayleiskaava-alueet Jätkäsaaren ja Kalasataman. Tässä mielessä tämä on oikeasti sillä tavalla symboli, että tähän suuntaan täytyy mennä.

Sosiaalidemokraattinen ryhmä haluaa osaltaan myös vahvistaa tätä koko alueen kehitystä lisäämällä päätösesitykseen ponnin. Se kuuluu seuraavalla tavalla:

Kaupunginhallitus valmistelee Hämeentielle liikennesuunnitelman ohella kattavan kadunparannussuunnitelman. Suunnitelmassa on otettava huomioon Hämeentien asuntokadun, pienten liikkeiden jalankulun, iäkkäiden ja lapsiperheiden tarpeet. Kadun varrelle on istutettava viihtyisyyden ja oleskelun parantamiseksi puita ja istutuksia. Raide liikenne ja sähköbussit kuuluisivat Hämeentien tulevaisuuteen.

Kiitos.

Valtuutettu Hursti (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.



27.4.2016

Nyt varmaan ymmärretään ehkä puolet vain siitä, mistä puhutaan. Hämeentie alkaa Viikin ja Hämeentien risteyksestä vanhankaupunginlahdelta. Se tulee sieltä ja kaartuu Hakaniemeen saakka. Nyt jos tästä koko kompleksista tehdään kävelykatu, Arabiassa asuvat henkilöt.. Joukkoliikenne saa mennä, mutta henkilöautot, yksityiset autot siirretään sieltä Sörkan kautta menemään. Jos Arabiassa asuu ja täytyisi viedä esimerkiksi Vallilaan lastenkotiin – päiväkotiin – lapsi, miten se toteutettaisiin? Pyörällä ensin sinne ja sitten fillarilla himaan, otettaisiin auto ja sitten sieltä lähettäisiin kiertämään Sörkan kautta Laruun töihin?

Valtuutettu Anttila

Arvoisa puheenjohtaja.

Aluksi kannatan Osku Pajamäen tekemää ponsiesitystä.

Elina Moisio totesi, että joskus on historian havinaa valtuustokeskustelussa. Tässä asiassa minulla on noin 10 vuoden kiihkeä suhde Hämeentien ja Helsingin pyöräilijöiden suhteesta. Kun olin kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja vuoden 2000 alusta 2008:aan asti, silloin Helsingin pyöräilijät melkein joka, ainakin keväisin ja miksei myöskin syksyllä muistivat minua, että Hämeentien pyörätie on vielä tekemättä. Tämä yhteistyösuhde oli aika aggressiivista myös, mutta heidän ehdotuksensa silloin oli, että pyörätie rakennetaan niin että lohkaistaan jalankulusta pyörätie. Sanoin, että minulla on kaksi tavoitetta Hämeentielle. Hämeentie on toisaalta erittäin vahva asuntokatu. Siellä asuu paljon iäkkäitä ihmisiä, siellä on paljon kaupan liikkeitä. Siellä kaduilla nimenomaan jalkakäytävillä kuljetaan paljon. En missään tapauksessa tule hyväksymään sitä, että jalankulkukäytävistä lohkaistaan polkupyörille reittiä. Toinen on sitten, että Hämeentie on myös keskeinen julkisen liikenteen väylä. Ratikat pitää edelleenkin siellä kulkea ja bussit ja sähköbussit tietysti tulevaisuudessa.

Sanoin heille, että jos haluatte, että Hämeentietä parannetaan niin että siinä myöskin pyöräilijät, sitten ryhdytte häätämään yksityisautoilijoita pois, ellette halua polkaista sitä yhtä korttelia alas Sörnäisten rantatielle. Siihen aikaan oli, niin kuin apulaiskaupunginjohtaja totesi, paljon enemmän yksityisautoilua Hämeentiellä. Itse olen asunut sillä alueella yli 40 vuotta. Tiedän hyvin tarkkaan, miltä tuntuu talvisena aamuna tai iltapäivänä bensankäry nenässä. Hämeentiellä asuvat ihmiset eivät oikeastaan voi pitää ollenkaan ikkunoita auki, ja aina on todella ikkunatkin hyvin likaiset, koska tomu nousee sieltä kadulta.



27.4.2016

Näin ollen minusta kyllä keskeinen syy ei suinkaan ole niin, että se on polkupyöräily, vaan keskeinen syy, miksi itse kannatan Hämeentien liikennesuunnitelmaa, on se, että se selkeästi parantaa kyllä alueen asukkaiden elinoloja, tekee alueesta paljon viihtyisämmän ja näin ollen tuo siihen sellaista kantakaupunkimaista elämää, joka kuuluu myös itäiselle alueelle ja Kallion alueelle. Kalliohan on muuttunut sinä aikana kun itsekin olen siellä asunut aivan mahdollottoman paljon ja edullisempaan suuntaan. Pikkuisen Hämeentie on jäänyt sillä tavalla nukka- vieruksi. Nyt uskon, että tämän suunnitelman myötä varmaan myös Hämeentien kaikki mahdollisuudet, joita on olemassa, paranevat. Se edellyttää sen, mikä tässä meidän ryhmämme ponnassa on, että siihen tehdään myös kadun parantamissuunnitelma. Istutetaan puita, istutuksia ja siihen selkeästi panostetaan.

Toivon, että tämä pontemme saa laajan kannatuksen.

Valtuutettu Ikävalko (vastauspuheenvuoro)

En voi muuta kuin yhtyä valtuutettu Maija Anttilan näkemykseen siitä, että kyse on koko kaupunginosan tai alueen yleisestä viihtyvyydestä, erittäin merkittävästä sellaisesta. Olen jopa kateellinen Hämeentien ympäristön asukkaille, koska olisin mitä onnellisin, jos saisimme samanlaista kehitystä aikaan myös Töölössä. Esimerkiksi Runeberginkatu, Mechelininkatu. Mannerheimintietä nyt en viitsi edes mainita. Nämä kaksi edellistä, jotka ovat selkeästi asuinkatuja ja joissa on pieniä kivi- jalkayrityksiä mutta joiden ympäristö on todella epäviihtyisä tämän val- tavan massiivisen autoliikenteen johdosta.

Toivon saman kehityksen tervetulleeksi Töölöön mahdollisimman pian.

Kiitos.

Valtuutettu Kaarin Taipale

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.

Jos diktatuurissa hallitsijan valta on vaarassa, on käytössä yksi varma väline: määrätään ulkonaliikkumiskielto. Sen tarkoituksena on kieltää ihmisiä kohtaamasta kaduilla ja toreilla ja kokoontumasta. Ranskalaisil- la onkin tästä sanonta "katu puhuu", kun väki kerääntyy kaduille osoit- tamaan mieltään. Sillä demokratiassa ihmisillä on vapaus liikkua ja kohdata julkisessa kaupunkitilassa eli kaduilla ja toreilla.



27.4.2016

Katu on julkinen kaupunkitila. Se on kaupungin sydän. Ihminen kokee kaupungin nimenomaan kadun, katutilan kautta ja nimenomaan jalankulkijana. Sen takia ihmisen, asukkaan ja jalankulkijan pitää olla kadun kuningas. Siitä on kyse nyt Hämeentiellä, tällä pätkällä, josta nyt tänään puhutaan. Ihmiset ja asukkaat palautetaan kadun valtiaiksi. Tämä ei ole silti kävelykatu, tämä ei ole pyöräilyprojekti, tämä ei ole autojen töyssyprojekti, vaan tämä on julkisen tilan kohennusprojekti, jossa jonkinsorttinen moottoritie läpiajoväylä muutetaan, palautetaan takaisin kaupunkimaiseksi kaduksi.

Tämäntapaiset suunnitelmat ja muutokset ovat kansainvälistä valtavirtaa. Jos menette katsomaan Manhattanilla New Yorkissa Broadwayta, joka on ollut aikoinaan klassinen läpiajokatu Manhattanilla, menette katsomaan Time Squarelle, mitä Broadwaylle on tehty, se on hurjan paljon rajumpi muutos vielä kuin mitä nyt tapahtuu Hämeentiellä. On ihan mukavaa, että Helsinki tulee perässä nyt vihdoinkin tässä kansainvälisessä kehityksessä tältä osalta.

Kiitos.

Valtuutettu Ilkka Taipale

Arvoisa puheenjohtaja.

Aivan sattumalta tänään ilmestyi paras sosiaalishistoriallinen teos kaupungista eli Heikki Variksen työläisyhteiskunnan syntyminen Helsingin Pitkäsillan pohjoispuolelle uusintapainos. Siellä on mielenkiintoinen kuva Kalliosta. Maailmansotien välinen Kallio ympäristöineen oli nyt urbaani työläiskaupunginosa, vuonna 1926. Siinä raitiovaunu menee. Tällä hetkellä se alkaa olla moderni, opiskelijoiden ja vihreiden kyläkunta, jota tämä uudistusehdotus heijastaa.

Itse tulen äänestämään tämän palautuksen puolesta. Perusteluna on 16 miljoonan euron hinta kilometrin pituiselle matkalle. Kun olen joukkoliikenteen yleinen kannattaja, se rahamäärä voidaan hyvin käyttää muiden tärkeiden joukkoliikenneprojektien nopeuttamiseen aina rengasmetroa myöten. Ne ovat suurempia asioita. Tämä laskelma 2 minuutista raitiovaunujen osalta ja minuutti bussien osalta voidaan puolittaa kevyemmällä saneeraustoimilla myös. Läpi- ja poikkiajojen kieltoja voidaan toteuttaa. Kokonaisuudessaan ne perustelut, mitä tässä sanottiin koko alueen, Kalasataman ja Sörnäisten rantatien ja monien muiden sitä lähellä olevien alueiden kehittämisen keskeneräisyydestä, ovat päteviä suhteessa Hämeenkatuun.



27.4.2016

Jotta ei koettaisi nyt tätä tavattoman taantumuksellisena, voin sanoa kuitenkin, että enemmistö ?? täyttää 2 vuoden kuluttaa 50 vuotta, ja taisin olla yksi sen perustajia. Tämä on ensimmäinen kerta, jolloin olen ottanut tämäntapaisen kannan tällaisessa pienessä asiassa. Paitsi silloin kun Hakaniemen silta suljettiin ruuhka-aikoina autoilta. Silloin kannatin sen avaamista uudelleen. Se oli epäonnistunut kokeilu ja silloin.. Anteeksi, Pitkäsilta nimenomaan. Epäilen, että tässä asiassa on samanlaisia ominaisuuksia.

Vielä lopuksi. Kun ajatellaan vielä historiaa, täällä on puhuttu vähän historiasta pidemmältä ajalta, vuonna -74–75 kun pudotimme kuolleisuuden puoleen liikenteessä, Helsingin kaupungissa tein aloitteet asuinkatujen rauhoittamisesta 40 kilometrin nopeusrajoituksella niin että Töölössä porvarit olisivat netonneet siitä ja Kalliossa työläiset netonneet. Se asia ei mennyt läpi, mutta se on sittemmin tullut. Kaupunkien liikennesaneeraus on pitkälti toteutettu niiden suunnitelmien mukaisesti, mitä Murole ja monet muut insinööritkijat olivat jo ehdottaneet 70-luvun alussa.

Mutta tämä on epäonnistunut suunnitelma mielestäni. Tässä suhteessa ryhmämme ei ole yksimielinen missään tapauksessa, mutta sikäli kun naapuripuoli voittaa, äänestän kyllä ryhmän ponnen puolesta. Osku, muista tämä lupaus.

Valtuutettu Kivekäs (vastauspuheenvuoro)

Valtuutettu Ilkka Taipale puhui rahasta ja kustannuksista, siitä miten Hämeentien suunnitelma maksaa ja se voitaisiin käyttää paremmin muualla. Näin on kuitenkin vaikea nähdä. Hämeentien suunnitelman kustannuksista noin puolet tulee raitiotiekiskojen uusimisesta, joka on pakko tehdä joka tapauksessa eteläosalta jo melko pian, pohjoisosalta-kin jossain vaiheessa piakkoin. Kun Hämeentien liikennesuunnitelma nopeuttaa joukkoliikennettä, se tuo kaupungin kassaan miljoonan euron säästön vuodessa. Se maksaa itsensä takaisin 16 vuodessa ihan konkreettisenä rahana siinä, paljonko meidän pitää käyttää verorahoja. Tämä on sellainen hyöty, jota en muista nähneeni toisessa liikennesuunnitelmassa. Tässä mielessä jos vain rahasta puhutaan, on vaikea nähdä, miksi suunnitelmaa ei pitäisi ehdottomasti kannattaa.

Valtuutettu Niiranen (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.



27.4.2016

Olen valtuutettu Ilkka Taipaleen tavoin lukenut Variksen tutkimuksen ja teoksen työväenkaupungista. Kyllä se niin on, että Hämeentie on ollut aina tällainen vilkas läpikulkuväylä ja sellaiseksi se on historian saatossa kehittynyt. En ihan ymmärtänyt Kaarin Taipaleen puheenvuoroa, jossa hän sanoi, että se palautettaisiin rauhallisemmaksi kaduksi. Kyllä Hämeentie on ollut tällainen vilkas kaupunginosan kokoajakatu, joka on tuonut omalla laillaan elämää myös sinne Kallion seudulle.

Kommentoin vain näitä laskelmia myös 30 sekunnin säästöjä tai siis pidentymisiä autoilijoiden matkoissa. Nämä ovat kyllä aika ravista hihasta -menetelmällä tehtyjä. En millään voi tällaisia sekuntilaskelmia uskoa. Kaikkea sitä meille syötetään.

Valtuutettu Perälä

Kiitos, puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut ja ihmiset siellä lehtereillä.

Hämeentien liikennesuunnitelma symboloi Helsingin tulevaisuutta. Se merkitsee enemmän tilaa ratikoille, busseille, pyörille ja ihmisille. Hämeentien nykyinen olomuoto taas on symboli menneisyydestä. Smith–Polvisen suunnitelman ajatusta siitä, että kaupunki on tehty autoja, ei ihmisiä varten.

Maailma ja Helsinki ovat muuttuneet vuosikymmenten saatossa. Se näkyy myös tämän valtuuston tavoitteista tälle valtuustokaudelle. Tällä päätöksellä kasvatamme kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta yhdessä sopimimme strategiatavoitteiden mukaisesti. Symboliarvon lisäksi Hämeentien pyöräkaistoilla on myös hyvin käytännöllinen merkitys. Tämän ymmärtävät kaikki ne, jotka ovat ajaneet Kurvista Hakikseen pyörällä Hämeentietä pitkin. Hengenvaaralliset ohitukset ja muut läheltä piti -tilanteet ovat tuttuja kaikille pyöräilijöille Hämeentiellä.

Parasta tässä uudistuksessa on kuitenkin se, että Hämeentien toimivuuden ja viihtyisyyden parantaminen ei ole keneltäkään pois. Jo nykyään moni autoilija ajaa muutenkin mieluummin keskustaan Sörnäisten rantatietä Hämeentien sijaan. Se on usein nopeampaa.

Arvoisa puheenjohtaja.

Toisin kuin tässä salissa on väitetty, autoilua Hämeentiellä ei olla kieltämässä, ei edes tällä Sörkan ja Hakiksen välisellä pätkällä. Ainoastaan läpiajoa rajoitetaan. Tämä muutos ei siis aiheuta yksityisautoilulle kohtuutonta haittaa. Kuten kaikki esityslistatekstin ja taustaraportit lukee tietävät, Sörnäisten rantatien liikennemäärät ovat 10 vuodessa laskeneet ja samoin liikennemäärät on arvioitu tässä suunnitelmassa



27.4.2016

suhteessa Kalasataman rakentamistöiden aikatauluihin eikä merkittävää ruuhkautumista ole tiedossa. Ainakin minä uskon mieluummin valmistelussa tehtyihin liikennevirtojen mallinnuksiin kuin mutu-tuntumaan.

Kukaan meistä ei voi väittää edustavansa kaikkia Kallion asukkaita tai yrittäjiä. Näkemyksiä tästäkin asiasta on suuntaan tai toiseen. Etenkin näkemyksiä on varmasti niillä, jotka eivät asu alueella mutta autoilevat päivittäin sen läpi. On päivänselvää, että kun läpiajoliikenteen osuus on Hämeentiellä nykyisin noin 65–75 prosenttia, tämä muutos ei uhkaa alueen kivijalkayrittäjien asiakasvirtoja. Pyörän satulasta on paljon helpompaa poiketa matkan varrella pitsalla tai kaljalla kuin auton ratista.

Arvoisa puheenjohtaja.

Hämeentien pyöräkaistojen puolesta on kampanjoitu jo pitkään, kuten monet valtuutetut ovat täälläkin tänään muistelleet. Vaalikampanjoiden lisäksi asiaa on pidetty esillä mitä erilaisimmilla tavoilla. Kaupunkilaiset ovat ottaneet Hämeentien pyöräkaistat omikseen. Olen itse ollut mukana Kriittinen massa -mielenosoituksissa, joissa kaupungin valtaväyliä pyöräillä isolla joukolla. Monet niistä on järjestetty myös Hämeentien pyöräkaistojen puolesta. Lisäksi tuolla Hämeentien pätkällä on järjestetty korttelijuhlia, tehty yöllisiä taideperformansseja ja kerätty nimiä kuntalaisaloitteeseen pyöräkaistojen puolesta.

On hienoa, että olemme tänään vihdoinkin päättämässä tästä asiasta. Uskon myös, että historia tulee osoittamaan tämän päätöksen oikeaksi. Ehkä jo vuosikymmenen päästä meidän lastemme on vaikea muistaa Hämeentietä kävellessään tai pyöräillessään, että joskus tästä meni monikaistainen autoiluväylä. Ehkä he myös ihmettelevät, miksi joskus oli tärkeää päästä autolla keskustaan 28 sekuntia nopeammin.

Kiitos.

Valtuutettu Karhuvaara (vastauspuheenvuoro)

Puheenvuoro oli muuten ihan hyvä, mutta olisin kyllä itse huolissani siitä, että sekä Hakaniemi, Kruununhaka että Pitkän sillan automäärät ovat laskeneet niinkin paljon kuin ovat laskeneet, koska se kertoo myös siitä, että Helsingin niemelle ei enää tulla ostoksille samalla lailla kuin tehtiin aiemmin. Nämä autoilla tuotteita ja hyödykkeitä hakevat ihmiset jäävät oikeasti joko Itäkeskukseen, Jumboon, mitä ompupomppuja löytyykään tuolta kehäteiden varsilta, eivätkä suinkaan hyödytä näitä yrityksiä, jotka ovat Helsingin vanhassa keskustassa eli Helsingin nie-



27.4.2016

mellä. Olisin siitä todella huolissani ja senkään vuoksi en haluaisi, että yhtä sisääntuloväylistä kavennettaisiin vielä ainakaan.

Valtuutettu Anttila (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Kun kuuntelin valtuutettu Perälän puheenvuoroa, ajattelin, että loppujen lopuksi kun kuitenkin aika paljon tai joka päivä monta kertaa sillä alueella kuljen, en usko nyt kyllä kauhean suureen pyöräilyvirtaan myöskään tämän suunnitelman jälkeen. Mutta uskon siihen, että Hämeentiestä kehittyy todella paljon parempi asuntokatu, julkisen liikenteen väylä ja monella tavalla siitä tulee sellaista kaupunkielävyyttä, jota tässä nyt tavoitellaan. Helsingissä kuitenkin pyöräilyn osuus huolimatta siitä, että haluamme sitä edistää, siitä ei kuitenkaan koskaan tule Amsterdamia eikä Kööpenhaminaa. Sillä tavalla en halua ylimääräisesti hehkuttaa pyöräilyn osuutta, mutta haluan hehkuttaa Hämeentien viihtyvyyden ja asuntokadun luonnetta.

Valtuutettu Perälä (vastauspuheenvuoro)

Kiitos.

Vain haluaisin ehkä valtuutettu Karhuvaaralle todeta, että sinänsähän se autoliikennevirtojen vähentyminen ei mitenkään automaattisesti kerro siitä, että ihmiset kävisivät vähemmän keskustassa ostoksilla. He voivat myös mennä sinne muilla liikennevälineillä. Jos tämä ostosmatkojen määrä on vähentynyt, siihen toki vaikuttaa myös kehäteiden automarkettien suosio ja vaikka verkkokaupan yleistyminen. Siihen taas tällä meidän Hämeentien liikennesuunnitelmalla on hyvin vähän vaikutusta.

Kiitos.

Valtuutettu Valokainen

Kiitos, puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut ja lehterillä istuvat.

Välihuuto!

Mutta minä saan puhua. Erkki Perälälle sanon, että oli hyvä puhe.



27.4.2016

Hämeentielle Kurvin–Hakaniemen väliselle tieosuudelle ollaan siis suunnittelemassa tällaista yksityisautoille läpiajokieltoa. Olkoonkin se sitten 100-prosenttista, 80-prosenttista mutta anyway ollaan. Se tulee olemaan. Helsinkiin ei haluta enempää autoja. Näin on joku hyväksynyt. Silti kaupunkiin ajaa yli 10 000 autoa päivittäin joka aamu. Katujen ja teiden sulkemisella me emme voi estää kaupungin ulkopuolelta saapuvia yksityisautoja, joilla hakeudutaan kaupunkiin työn perässä.

Huomatkaa, että suurin osa ruuhkasta syntyy juuri ruuhka-aikoina. Tämän takia olisi hyvä kokeilla muita vaihtoehtoja kuin jonkin tien sulkemista. Tässä on pieni esimerkki. Esimerkiksi tienvarsipaikoitusalueet, joilta kehittynyt joukkoliikenne tarjoaisi ihmisille kyydin keskustaan yksityisautoilun sijaan. Täällä istujatkin tietävät, että eihän se varmaan hirveän mukavaa ole kuuden aikaan alkaa vaihtaa sitten kulkuneuvoa, mutta tämä on yksi ehdotus.

Hämeentien blokkaminen on anyway peruuttamaton virhe. 100-prosenttinen yksityisautoilun kieltäminen ohjaa liikenteet muille lähialueille tukkien esimerkiksi Tokoinrannan alueet, Helsinginkadun, Sörnäisten rantatien, Kurvin lähialueet, Kalasataman alueet, Kulosaaren sillan, Teollisuuskadun, Sturenkadun, Mäkelänkadun, Hermannin rantatien ja Lautatarhankadun. Lista on pitkä. Blokkaminen siirtäisi väitetyt melun ja ilmansaasteet toisaalle, jossa on myös asutusta, pyöräilyä, chillailua ja mahdollisia terasseja.

Hämeentielle ollaan suunnittelemassa pyörätietä tien molemmille puolille. Käytännöllisempi vaihtoehto olisi, jos se rakennettaisiin jommallekummalle puolelle tietä. Näin tilaa jäisi kaikille tienkäyttäjille. Huomatkaa, että Sörnäisten rantatiellä kulkevat leveät pyörätiet, joista pääsee Kallioon, Vallilasta Hermanniin ja tie kulkee samansuuntaisesti Hämeentien kanssa Kulosaaren ja keskustaan. Kaisaniemen kautta Helsinginkadulla on pyörätie, joka vie Töölön keskustaan. Pyöräteitä on. Mutta sanon, että Hämeentielle voi tulla pyörätie jommallekummalle puolelle, no problem.

Tämä on vähän ongelmallinen, että todella alettaisiin tukkia Helsinkiin tällainen viihtyisä Kallion alue betoniporsailta, jolloin autot hakeutuvat muualle, niin kuin tuossa edellä sanoin. Mielestäni kannattaisi panostaa siihen myös, mistä ne ruuhkat johtuvat. Tuossa aluksi mainitsin, mistä ne johtuvat. Sitä kannattaa pohtia. Jos me sitten teemme kävelykadun, emme me saa autoja, että tänne ei tulla, hei jyvälakki.

Hämeentietä liikennöivät bussit ja raitiovaunut. Pysäkkejä on harvassa jo nyt. Uudistus harventaa niitä entisestään. Käsillä oleva uudistus saattaisi tuoda aikatauluun muutaman minuutin muutoksen. Herää ky-



27.4.2016

symys, onko muutaman minuutin säästö kaupunkilaisen matkanteossa elämässä niin tärkeä, että sitä muokataan jälleen kymmenillä miljoonilla euroilla. Kun reitti laskelmien mukaan nopeutuu, tullaan lakkauttamaan muutamia vuoroja. Sen toivotaan tuomaan säästöjä pohjattomaan kasaan.

Kun kaupunki kehittäisi liikenteen suunnittelua ja ohjausta muuten kuin kielloin, olisi kaikille tien käyttäjille ja asukkaille tilaa, ilmaa ja kaupungissa mukavaa olla.

Kannattaisin lopuksi Maria Landénin palautusesitystä. Mutta koittakaa tehdä hyvä juttu tästä.

Valtuutettu Hakanen

Kiitos, puheenjohtaja.

Hämeentie on eräänlainen kauhuesimerkki siitä, millaista kaupunkia syntyy, jos ihminen unohdetaan liikenteen suunnittelussa. Nyt kun Kallio on saamassa viereensä uutta rakentamista, voi Hämeentien uudistaminen tuoda koko alueelle uutta elämää, varsinkin jos tähän liittyy laajemminkin joukkoliikenteen kehittäminen. Pyöräilijöille tämä Hämeentien alkupää Kalliossa on varmaan Helsingin pahin väylä. Olen itsekin joutunut Kurvin mutkassa pyörällä ajaessani bussin kaatamaksi. Jalankulkua ei koko tuolla matkalla kovin mielellään monikaan harrasta. Tästä kärsivät tietysti myös alueen myymälät. Nykyisellään Hämeentie on ruuhka-aikoina myös huono joukkoliikenteen kannalta.

Kuntalaisaloite pyöräkaistojen saamiseksi Hämeentielle on esimerkki siitä, miten henkilöautoilua korostavien lähtökohtien vaihtaminen voi tuottaa parempaa liikennettä ja ympäristöä muillekin kuin pyöräilijöille. Nyt käsiteltävä suunnitelma nopeuttaa joukkoliikennettä ja antaa mahdollisuuksia kehittää miellyttävämpää asuinympäristöä, kuten täällä on tuotu jo esille. Omat pyöräkaistat lisäävät pyöräilijöiden ohella myös jalankulkijoiden turvallisuutta.

Paikallisten asukkaiden ja kauppioiden autolla liikkumista tämä suunnitelma ei estä. Sen sijaan huoli autoliikenteen suuntautumisesta Sörnäisten rantatien lisäksi joillekin Kallion pienemmille kaduille voi olla osittain aiheellinen. Tähän asiaan onkin syytä kiinnittää huomiota katusuunnitelmaa tehtäessä.

Mitä tulee lopuksi Sörnäisten rantatien liikenteeseen, sinne kannattaa rakentaa 200 miljoonan euron autotunnelin sijasta hyvät raideliikenteen



27.4.2016

ja muut joukkoliikenteen yhteydet. Se vähentäisi tarvetta autolla liikkumiseen ja vapauttaisi maata asuntotuotantoonkin.

Valtuutettu Holopainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Miksi tämä muutos tarvitaan? Hämeentie on nykyisellään meluisa, ahdas ja kaoottinen etenkin kävelijöiden kannalta. Testaan itse Hämeentien toimivuutta tai toimimattomuutta päivittäin. Tällä sekavalla yhdistetyllä jalankulkupyörätiellä, kuljetusautojen pysähtymistiellä todellakin kulkee tuhansia kalliolaisia päivittäin. Siellä pyöräilijät ja kävelijät yrittävät puikkelehtia jalankulkutielle pysähtyneiden kuljetusautojen ohi. Hämeentie on vaarallinen. Kuljen sitä myös viisivuotiaan kanssa, joka harjoittelee pyöräilyä ja potkulautailua ja jolle huudan kurkku suorana, että aja siellä talojen vieressä. Toivon, ettei hän horjahda sille toiselle puolelle.

On vaikea nähdä syitä siihen, että ilmanlaatua eli tuhansien ihmisten terveyttä parantava suunnitelma, joukkoliikennettä parantava suunnitelma ja paikallisten yrittäjien liiketoimintaa parantava suunnitelma olisi sellainen, jota meidän täällä nyt kannattaa vastustaa. Autoja tarvitaan. On matkoja, joita ei kannata taittaa muutoin. Mutta jotta myös autoilu on mahdollista ja sujuu tiivistyvässä Helsingissä, jossa tulee olemaan paljon enemmän ihmisiä Kalasataman ja monen muun Helsinkiin rakentuvan alueen myötä, on joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn osuuden kasvettava. Siihen tämä suunnitelmakin tähtää ja siihen olemme strategiassa sitoutuneet.

Tämä on harvinaisen hyvä suunnitelma. En kannata palautusta.

Kiitos.

Valtuutettu Oskala

Kiitos, puheenjohtaja.

EU-direktiivin ja siten Suomen lain mukaan kuntien pitää toimenpiteillään saada ilmanlaatu tasolle, joka ei vaaranna terveyttä. Typpioksidin osalta laki tuli voimaan vuonna 2010. Helsingin kaupunki sai ympäristöministeriöltä Euroopan komission suosituksella typpidioksidin raja-arvon noudattamisen raja-arvon noudattamisen jatkoaikaa niin että raja-arvo ei saisi ylittyä enää vuonna 2015. Raja-arvo kuitenkin ylittyi edelleen vuonna 2015 liikenteen päästöjen vuoksi. Yksi näistä keskei-



27.4.2016

sistä katuosuuksista, joilla se ylittyi, oli Hämeentie. Onneksi meillä on käsittelyssä ratkaisu myös tähän ongelmaan. Esittelymateriaalin mukaan mallinnusten mukaan raja-arvo alitettaisiin, jos kadulla liikennöisivät vain bussit. Tälläkin tavalla suunnitelma edistää Helsingin tavoitteita.

Täällä on puhuttu paljon omista kokemuksista. Minun kokemukseni tuolta tienpätkältä on se, että siinä on älyttömän vaarallista ajaa polkupyörällä. Myös minut on yksi bussi kiilannut sillä tavalla jalkakäytävän viereen siihen, että jouduin tekemään hätäjarrutuksen ja hyppäämään pyörän selästä siihen jalkakäytävän puolelle. Se oli hengenvaarallinen tilanne. Tämä on myös tutkittua. Helsingin polkupyöräilijät on kyselty kokemuksia turvallisuudesta juuri tällä pätkällä. Tämän kyselyn mukaan 95 % vastanneista ilmoitti kokevansa Hämeentiellä pyöräilyn turvottomaksi tai uhkaavaksi. 84 % vastanneista kertoi vältelleensä kyseistä tieosuutta. Kaksi kolmasosaa vastaajista ilmoitti kokeneensa vaarallisia läheltä piti -tilanteita. On vain ajan kysymys, jos nykymenolla jatketaan, että siellä tulee ihan oikeasti ruumiita. Tosiaan jos siellä on tällä hetkellä vain 3 % prosenttia pyöräilijöitä mutta 95 % pelkää siellä pyöräilyä, ehkäpä tällä ratkaisulla tosiaan pyöräilijöiden määrä lähtee aika merkittävästi nousuun.

En kannata palautusta.

Valtuutettu Muttilainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Ei palautukseen. Palaan asiaan myöhemmin.

Valtuutettu Paavolainen

Kiitos, puheenjohtaja.

En kannata palautusta. Olen oikein iloisella ja hyvällä mielellä niin kuin moni muukin valtuutettu on ollut tästä hyvästä ehdotuksesta, joka tulee, kuten valtuutettu Arhinmäki jo tuossa ihan alussa totesi, parempi myöhään kuin vielä myöhemmin. Tämä on juuri näin. Kallion alue, jota ihan nuoresta työstä asti olen läpi ajanut ratikalla koulumatkoilla ja tänään tulin työmatkaltani Käpylän kirkosta toisin päin ykkösen ratikalla tänne, on kehittynyt valtavasti näiden vuosikymmenien aikana. Pitkäsilta ei enää erota Kallion hienoa kaupunginosaa keskustasta vaan se on jo suurempaa keskustan aluetta.



27.4.2016

Siellä on tällainen kadunpätkä kuin tämä Hämeentien kehittämissuunnitelman alla oleva alue, joka on jäänyt täysin hunningolle. Se on asukaskatu oikeastaan, vaikka se on liikennekatu ja kokoajakatu viralliselta nimeltään. Mutta sitä voidaan kehittää niin kuin keskustan alueellakin on kehitetty erittäin viihtyisäksi juuri näillä argumenteilla, joita täällä on jo esitetty. Haluan olla mukana myös sosiaalidemokraattina kehittämässä tätä kaupunkia ja tuomassa jalankulkijoille, asukkaille ja pyöräilijöille mutta myös muille tuleville pienille kevyille kulkuneuvoille, sähkökäyttöisille potkulautoille ja muille tällaisille liikkumismahdollisuuksia. Joukkoliikenne on se tapa, jonka toivoisi olevan kaikkein houkuttelevin silloin kun tullaan vähän pidemmältä Helsingin niemelle.

Kiitos.

Valtuutettu Razmyar

Kiitos, puheenjohtaja.

En kannata palautusta. Tässä on käytetty oikein hyviä puheenvuoroja siitä, miten kaupungista jälleen kerran tämän päivän aikana saa olla ylpeä. Helsinki tosiaankin avoimuudellaan ja rohkeudellaan suuntaa juuri oikeaan suuntaan kehittämään kaupunkia niin että kaupunki uskaltaa ennen kaikkea uudistaa ja uudistautua. Hämeentiestä tulee tosiaankin sekä virkistävä että viihtyisä. Kun tässä omia kokemuksia myös muut valtuutetut ovat jakaneet, ainakin itsestäni tuntuu hienolta päästä hengittämään myöskin kyseisen kadun varrella.

Täällä on puhuttu paljon autoilusta. Autoilu on selkeästi vähentynyt Helsingistä, mutta se on selkeästi erityisesti tuolta Sörnäisten rantatietä vähentynyt. Sitä tilaa on kyllä olemassa. Toisin sanoen autot pääsevät edelleen ajamaan. Niitä vain ohjataan toisesta suunnasta. En olisi tästä nyt niin huolissani. Joukkoliikenne säilyy, ja toivon kovasti, että myös pyöräily lisääntyisi.

Hämeentie ennen kaikkea luo edellytyksiä niille suunnattomille mahdollisuuksille, joihin tähän mennessä ei ole ollut samanlaista mahdollisuutta olemassa. Tämähän on loistava mahdollisuus erityisesti pienille kaupoille ja kahviloille. Pienet kaupat ja kahvilathan eivät elä, elleivät ne saa jalankulkijoita kadun varrelle. Kaiken kaikkiaan toivottavasti tämä päätös menee läpi. Jälleen kerran helsinkiläisenä saan olla oikein ylpeä omasta kotikaupungistani. On hienoa, että Helsinki kehittyy siinä missä muu maa ehkä menee aavistuksen verran taaksepäin.



27.4.2016

Valtuutettu Stranius

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

En kannata palautusta. Valtuutettu Maria Landén epäili, ettei kenelläkään ole niin kiire, että hyötyy tästä 1–2 minuutin nopeutuneesta joukkoliikennematkasta. Samalla logiikalla voi tietysti todeta, että yhdelläkään autoilijalla on tuskin niin kiire, että 28 sekunnin matka-ajan pidentyksestä olisi jotain haittaa.

Valtuutettu Muurinen väitti, että tällaisilla äärimmäisyyksiin viedyillä hankkeilla saadaan vain pyöräilijät ja autoilijat vastakkain. Todellisuudessa on aika äärimmäistä lähinnä se, että Hämeentiellä ei ole tällä hetkellä kunnon pyörämahdollisuutta. Nykytilanne kun asettaa nimenomaan autoilijat, pyöräilijät ja kävelijät toisiaan vastaan, kun autot kii-laavat tiellä pyöräilijöitä, joista osa pyöräilee taas törkeästi jalkakäytävillä, kun ei uskalla ajaa siellä autotiellä.

Valtuutettu Rautava totesi, että pitäisi odottaa, että muun muassa Kalasatama valmistuu. Itse ajattelen kuitenkin niin että muutos kannattaa tehdä tietysti mahdollisimman pian, jotta uudet asukkaat Kalasatamassa pääsevät nauttimaan tästä uudesta Hämeentiestä ja sen parantuneista joukkoliikenne- ja pyöräilymahdollisuuksista.

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Tämän suunnitelman toteuttaminen on oikein järkevää. Käytännössä joukkoliikenne nopeutuu ja kustannukset laskevat. Pyöräilyolosuhteet Hämeentiellä paranevat dramaattisesti, ja kadusta tulee ylipäätään viihtyisämpi, miellyttävämpi ja turvallisempi. Muutos ei aiheuta edes autoilulle merkittävää haittaa.

Itse pyöräilen aika usein Hämeentiellä niin kesäisin kuin talvisinkin. Hämeentien liikennesuunnitelma mahdollistaa sen, että voin pyöräillä jatkossa Hämeentietä pitkin myös pienten lasteni kanssa. Silloin voin sanoa lapsilleni, että kuvitelkaa, että vielä 2010-luvun alkupuoliskolla tässä ei ollut niitä pyöräteitä.

Kiitos.

Apulaiskaupunginjohtaja Sinnemäki

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.



27.4.2016

Muutama huomio ehkä erityisesti valtuutetuille Landén, Hursti ja myös Valokainen. Hämeentien läpiajokielto ei tarkoita, että autoilua kaupungissa itse asiassa lainkaan kiellettäisiin. Kaikkialta pääsee kaikkialle tämänkin jälkeen autolla. Jo tällä hetkellä ohjataan liikennettä sillä tavalla, että etusija läpiajoliikenteessä on nimenomaan Sörnäisten rantatiellä. Se esimerkki, jonka valtuutettu Hursti mainitsi, kyllä pääsee Viikistä ja vanhankaupungin alueelta Vallilaan, voi viedä lapsensa päiväkotiin Vallillaan ja sen jälkeen jatkaa Hämeentietä ja sen jälkeen mennä Vääksyntien, Junatien kautta Sörnäisten rantatielle kuten tälläkin hetkellä liikennettä ohjataan. Sellaista tilannetta tässä ei synny, että jonnekin ei pääsisi. Hämeentie ei ole tällä hetkellä keskeinen läpiajoväylä. Tässä nyt esitetään, että läpiajoliikenne siirtyy sinne Sörnäisten rantatielle.

Siinä mielessä tässä ei kannata olla huolissaan siitä, että autoilun suhteen tehtäisiin jotain dramaattisen kurjaa, vaan tässä ohjataan se sinne, minne itse asiassa tähänkin mennessä on ohjattu läpiajoliikenne. Kuten täällä on hyvin perusteltu, itse Hämeentie, joka on alueellinen alueelle tärkeä katu mutta tällä hetkellä ei täydessä potentiaalissaan tai kuten esimerkiksi valtuutettu Anttila hyvin totesi, että Hämeentiellä on mahdollista olla viihtyisämpi, muille liikennemuodoille sujuvampi ja myös keskeisempi alueen kauppakatu. Tässä ei ehkä ole sellaisia syitä, minkä takia autoilijoiden osalta kannattaisi olla kovin huolissaan. Tässä on haettu sellaista kokonaisuutta, jossa niin joukkoliikenne, pyöräily, kävely kuin autoilu olisivat omilla luontevilla paikoillaan kaupungin liikenneverkossa.

Valtuutettu Soininvaara

Arvoisa puheenjohtaja.

En kannata palautusta, koska tämä on hyvä suunnitelma ja se kannattaa toteuttaa mahdollisimman pian. On hyvä kommentoida näitä vastaväitteitä, jotka ovat minusta keskenään aivan ristiriitaisia. Ensinnäkin sanotaan, ettei kenelläkään ole niin kiire, etteikö voisi istua 2 minuuttia pitempään bussissa, ja sitten sanotaan, että autoilijoilla on aina niin kiire, etteivät ne voi istua 28 sekuntia pitempään autossa. Joukkoliikenteen käyttäjiä on 10 kertaa enemmän kuin autoilijoita, jolloin aikavoitot tässä tulevat olemaan 20 kertaa suurempia kuin aikatapit. Todettakoon, että tuo 2 minuuttia vastaa sitä menetystä, joka autoilijoille koituisi, jos moottoritiellä 120 nopeusrajoitus laskettaisiin 100 kilometriin 20 kilometrin matkalla. Onko kenelläkään autoilijalla niin kova kiire, etteikö tällaista alennusta voisi tehdä? Tämä toimenpide kannattaisi tehdä pel-



27.4.2016

kästään joukkoliikenteen hyötyjen takia, vaikka tässä ei pyöräilyä olisi mukana ollenkaan

Sitten sanotaan, että on aivan kohtuutonta, että autoilija ei saa ajaa Hämeentietä läpi vaan pitää mennä Sörnäisten rantatielle ja sama henkilö sanoo seuraavassa virkkeessä, mikseivät ne polkupyöräilijät voisi kiertää sieltä Sörnäisten rantatien kautta. Mitä logiikkaa tässä nyt sitten on? Väitän, että kun tämä projekti on toteutettu, 10 vuoden kuluttua kun on nähty, millaiseen kukoistukseen Hämeentie on noussut Kallion tärkeimpänä katuna, kukaan ei muista, että on tätä vastustanut. Vaikka tästä ei olisi hyötyä joukkoliikenteelle eikä pyöräilylle, pelkästään se tuleva Hämeentien renessanssi, jonka tämä tuottaa, on tämän vaivan arvoinen.

Valtuutettu Pakarinen

Kiitos, puheenjohtaja.

Kannatan kaikkia mahdollisia palautuksia. Meillä on juuri nyt tällä lähes samaisella alueella paljon meneillään. Me rakennetaan Kalasatamaa ja Kruunuvuorenrantaa. Suunnitellaan Kruunusiltaa ja Sörnäisten tunnelia ja korjataan Hakaniemen siltaa. Näiden kaikkien muutoksien vaikutuksia alueen liikenteeseen on erittäin vaikea ennustaa. Tässä on melkein kaikki jo sanottu, mutta yritän nyt sanoa sellaista, mitä ei olisi vielä sanottu. Hämeentie on aivan keskeinen väylä Helsingin keskustasta ulospäin, olipa suuntana Pohjois-Helsingin asuinalueet tai Helsinki-Vantaan lentoasema, Tuusula, Lahti tai Porvoo tai päinvastoin.

Me annamme aika monella tavalla nyt Helsingin ulkopuolelle tällä hetkellä vahvaa signaalia siitä, että Helsinkiin ei tarvitse tulla autolla. Pysäköinnin hinnoittelua on ihan aiheellisestikin vahvasti korotettu. Suunnitellaan kaupunkibulevardeja, tätä Hämeentien läpiajokieltoa ja ruuhkamaksua. Hesarissa tiedettiin kertoa, että toimenpiteet ovat pureet, kun liikenne on selvästi vähentynyt ydinkeskustan alueella, esimerkiksi Hakaniemen sillalla, ja tähän viittasi myös apulaiskaupunginjohtaja Sinnemäki tuossa aikaisemmin.

Me tarvitsemme kuitenkin tänne ihmisiä tekemään ostoksia, käyttämään palveluja ja tekemään töitä. Esimerkiksi keski-ikäisten vantaalaisten keskuudessa oli nuoruudessa selviö, että ostoksille, huvittelemaan ja syömään lähdetään Helsingin keskustaan. Nyt Vantaalla on todettu, että nuoriso jää Tikkurilaan ja omille asuinalueilleen, koska kauppojen ja palvelujen tarjonta on siellä huikeasti lisääntynyt. Kolmoskehän var-



27.4.2016

relta löytyy tänä päivänä myös erittäin mielenkiintoisia työpaikkoja. Miksi tarvitsisikaan lähteä Stadiin tai Hesaan?

Siinä vaiheessa, kun saamme tämän älä tule tänne -viestin oikein kunnolla perille, olemme ihan pulassa. Pyöräilyn edistäminen on tietysti tärkeää, mutta tässä kohtaa nyt pyörä vähän keulii. Me voimme aivan hyvin tätä suunnitelmaa myös myöhemmin toteuttaa.

Kiitos.

Valtuutettu Kolbe

Kiitos.

En kannata palautuksia. Enkä oikein kannata tämän keskustelun sävyäkään, jossa helposti tulee minä minä, mitä minä itse vaunujen tai autojen tai polkupyörien tai omien pikku jalkojeni kanssa teen. Tietysti kiinnostava kunnallispolitiikan lähestymistapa mutta ei kauhean rakentava. Jos mietitään Hämeentien vaiheita, niin kuin nimi sanoo, se on ollut keskeinen väylä Sisä-Suomesta Helsingin rannikolle sekä liikenteen että tavaroiden kannalta. Mutta nyt näemme selvästi, miten logistinen painopiste siirtyy kaikesta huolimatta lähemmäs rantaviivaa. Hämeentiestä on totta tosiaan tulossa entistä keskeisemmin Kallion pääväylä. Tämä on tavattoman kiinnostava ja haastava ja tarjoaa mahdollisuuksia nyt kokeilla tai ainakin katsoa, miten tämä tulee toteutumaan.

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston aineistoissa häiritsee, että kuvissa on aina kesä. Aurinko paistaa, ihmiset kulkevat shortsit jalassa ja käyttävät niitä kuuluisia kauppoja ja kahviloita. Tiedämme, että todellisuus on usein paljon karumpaa. Noin 320 päivää vuodessa ei ole kesä. Sataa lunta, räntää tai jotakin muuta. Useimmat meidän kaduistamme, myös ne vilkkaimmat Aleksanterinkatu ja Esplanadit mukaan lukien ovat täynnä tyhjää. Tämä on sellainen asia, jota me voisimme vähän enemmän varioida. Eri vuodenaikoina on erilaisia käyttöjä kaduille. Voisiko miettiä, että kesäkäyttö voisi olla erityyppinen kuin talvikäyttö? Talvella enemmän autoja ja julkista liikennettä tasapainossa ja kesällä jalkankulkijoita ja polkupyöräilyä. Meillä on hyvin kategoriset ja mustavalkoiset aina, että se on joko-tai-lähestymistapa.

Valtuutetut Taipale ja Anttila puhuivat kauniisti kadusta. Näen tässä itse suuret mahdollisuudet tuoda juuri eurooppalaista kaupunkia entistä elävämmäksi.

Kiitos.



27.4.2016

Valtuutettu Ingervo

Kiitos, puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

En kannata palautusta. On syytä kaikin keinoin kiirehtiä sekä joukkoliikenteen tukemista niin että se on sekä nopeampi että toimivampi, mutta myös huomioida jatkossa pysäkkivälit niin että ne myös tukevat sitä joukkoliikenteen käytettävyyttä, jotta päästään sinne, minne halutaan myös heikommilla jaloilla. On syytä kaikin keinoin koko Helsingissä kiirehtiä pyöräilyn ja jalankulun turvallisuuden lisäämistä erottamalla väylät toisistaan. Varsinkin kun nyt tulee näitä muitakin liikkumisvälineitä tänne väylille, pitää miettiä, miten turvallisuus varmistetaan myös silloin. Erityisesti lapset voivat yhtäkkiä vaihtaa suuntaa ihan mihin suuntaan vain ilman, että takaa tuleva pyöräilijä tai juoksija tai muu voi yhtään arvata, mistä lensi lintu tai jokin roska lensi tai oli jokin perhonen tai mitä tahansa, joka kiinnitti huomion. Tämä pitää varmistaa koko Helsingin alueella. Tästä tämä Hämeentien kohta on nyt hyvä malli.

Valtuutettu Relander

Ei kun minä löysin napin. Se oli kätkeytynyt tänne tietokoneen ruudun taakse.

Arvoisa puhemies.

E kannata palautusta. Esitän lyhyitä perusteluita. Kuljen itse Hämeentietä pitkin bussilla, ratikalla, kävellen, pyörällä ja yksityisautolla. Vain jälkimmäiselle näistä on järkevämpi vaihtoehto eli Sörkan rantatie. Sinne on erittäin vaikea koukata esimerkiksi ratikalla. Mutta rantatie ei ole viihtyisä myöskään kevyelle liikenteelle, koska siellä on valtava melu ja ainainen tuuli. Sen sijaan viihtyisän kaupungin keskellä on mukava pyöräillä. Pyöräillen Sörnäisistä Hakaniemen kautta Kaisaniemeen on aikamoinen kamikaze-reitti. Siinä joutuu pyöräilijä päättämään erilaisissa tilanteissa, lukeeko itsensä autoksi vai jalankulkijaksi. Jos taipaleen aikoo selvittää täysin laillisesti, joutuu väkisinikin välillä työntämään pyörää pitkiäkin matkoja. Esitänkin, että Kaisaniemeen varataan erikseen alue, jonka saa ylittää autolla vain työntämällä eli työntötaipaleita myös autoilijoille tasapuolisuuden vuoksi.

Täällä sanottiin, että me lähetämme signaalia älä tule tänne, jos me rajoitamme tässä kohdin hieman yksityisautoilua. Jos ajattelen viihtyisimpiä ja matkailijoiden suosiossa olevia kaupunkeja, ne eivät ole niitä, joihin ihmiset saapuisivat katsomaan autojen keskeytyksetöntä virtaa



27.4.2016

vaan niitä, joissa on rauhallista kaupunkitilaa, jossa voi oleilla. Tässä onkin kysymys siitä, millaista kaupunkia me rakennamme. Kallio on kaupunginosa, jolla on pääkatu, ja se pääkatu on Hämeentie. Se on Kallion High Street, jonne ennen vanhan kaupunkisuunnittelun kultakaudella keskitettiin liikkeitä ja jonne kerääntyi yrittäjiä. Näitä palvelee nimenomaan se, että paikalla pystyy kävelemään.

Todettakoon ihan lopuksi nopeasti, että useimmat näistä Kallion yrityksistä ovat sellaisia, että niihin ei kannata mennäkään autolla tai ainakaan lähteä niistä pois.

Kiitos.

Valtuutettu Koivulaakso

En kannata näitä äärimmäisiä palautusesityksiä.

On hienoa, että vihdoinkin tehdään Helsingin kylästä kaupunkia. Tässä on pääosin voittoja tässä ratkaisussa. Tästä tulee viihtyisä katu ja näihin liikkeisiin pääsee jalan, mutta ennen kaikkea joukkoliikenne paranee merkittävästi ja pyöräilyliikenne paranee. Samalla kustannukset alenevat ja kaikki huoltoliikenne ja vastaava on edelleen mahdollista.

Tämä on yksi tiheimpiä asuttuja alueita Helsingillä, ja kolmella neljästä siellä ei ole autoja. Eikä niitä autoja nytkään pysäköidä siinä Hämeentielle kadun varteen. Hämmästyttää ajatus, että juuri tällä vilkkaalla joukkoliikennekadulla pitäisi olla ihmisiä, jotka eivät itse yksityisautoilijana ole kärsimässä siitä, että autot saastuttavat siellä ja häiritsevät jokapäiväistä elämää. Huomattavasti suurempi määrä ihmisiä kuin siellä autoilee. Haetaan yhteistä hyvää suurelle määrälle Kallion alueen asukkaita ja kaikille kantakaupungissa viihtyville ja hyvin, hyvin pienellä hinnalla eli autoilijoiden lyhyt siirtymä siihen rantatielle. Hirveän vaikeaa nähdä, miksi tällaista ei kannattaisi. Tehdään suuri palvelus Helsingille ja ohjataan pieni määrä yksityisautoissaan viihtyviä ihmisiä siihen rantatielle ihan kivenheiton päähän.

Kiitos.

Valtuutettu Vuorjoki

Kiitos.

En kannata palautusta.



27.4.2016

Tässä on kokoomuksen riveistä esitetty aika voimakkaita näkemyksiä siitä, että tässä ollaan lakkauttamassa yksityisautoilu. Tämä on minusta aika dramaattisesti sanottu, kun me puhumme kilometrin pätkästä ja meillä kuitenkin yksityisautoille on tilaa hyvin paljon ympäri kaupunkia. Tosiasiassa tässä ei olla lakkauttamassa yksityisautoilua edes tältä Hämeentien pätkältä, josta me nyt puhutaan. Tässä ainoastaan estetään läpiajo. Kuitenkin osaa Hämeentietä pitkin edelleen voivat yksityisautot liikkua. Lisäksi tässä on huolella mietitty, miten sivukatuja pitkin pääsee myös autolla eri paikkoihin.

Sanoisinkin, että tämä on erittäin hieno esimerkki sellaisesta liikennesuunnittelusta, jossa on ihan oikeasti haettu kompromissia eri liikku-
mismuotojen välillä. Tässä on ajateltu jalankulkijoita, pyöräilijöitä, joukkoliikennettä ja yksityisautoilijoita ja mahdollisuuksien mukaan pyritty löytämään kaikille tila ja mahdollisuus päästä helposti paikasta toiseen. Kun tämänhetkinen tilanne on se, että Hämeentie on suunniteltu yksityisautojen ja ylipäätään autojen ehdoilla, totta kai se, että haetaan kompromissia eri liikku-
mismuotojen välillä, tarkoittaa sitä, että pikkuisen hankaloitetaan yksityisautojen tilannetta, jolloin tilanteesta tulee paljon tasavertaisempi. Mutta se kritiikki, että tässä nyt ihan hirveästi sorsittaisiin yksityisautoja tai heille tapahtui jotain kamalaa, minun on hyvin vaikea ymmärtää sitä kritiikkiä mitään muuta kautta kuin sitä, että näiden kritisoijien mielestä ensisijaisesti autoille pitäisi antaa se tila, mitä ne tarvitsevat, ja muut kaupunkilaiset, kevyt liikenne sitten liikkuu jossain muualla, minne mahtuu. Tämä ei ole minusta tämän kokoisessa kaupungissa millään tavalla realistinen tapa suhtautua liikennesuunnitteluun.

Kiitos.

Valtuutettu Rydman

Puheenjohtaja.

Kannatan tässä tilanteessa nyt tätä palautusesitystä. Voisin kannattaa kyllä hyvin tuota toistakin palautusesitystä mutta kannatetaan tätä.

Silloin kun autolla liikun, jos minulla on mahdollisuus valita ajaa joko Sörnäisten rantatietä pitkin tai Hämeentietä pitkin, valitsen ilman muuta Sörnäisten rantatien niin kuin uskon, että useimmat autoilijat valitsevat. Toisaalta tulee joissakin tapauksissa sellaisia tilanteita, jolloin Hämeentie on helpompi tie, mutta sitten jos se ei autoilijalle ole mahdollinen tai kannattava, välttämättä valinta ei silloin kohdistu Sörnäisten ranta-



27.4.2016

tiehen vaan joihinkin niihin pikkuteihin, joita on Hämeentien ympärillä. Tämän johdosta tällä liikennesuunnitelmalla saattaisi olla myös tavoitelun viihtyisyyden kannalta itse asiassa odottamattomia seurauksia, varsinkin tässä tilanteessa, jossa meillä tulee erinäköistä muutakin liikennettä hankaloittavaa remonttia ja rakennustyömaata alueelle, jotka näihin liikennevirtoihin viittaavat.

Sitä olen kuitenkin ihmetellyt, että silloin kun Sörnäisten rantatietä pitkin ajan, siellä on aika hyvät pyörätiet mutta ei niillä pyöräteillä, jotka siinänsä ovat samansuuntaisia kuin Hämeentiekkin, kohtuuttoman paljon käyttäjiä ole. Olen pohtinut, mikäköhän niissä pyöräteissä mahtaa sitten olla vikana. Valtuutettu Relander sen tuossa toikin esille, että siellä on meluisaa ja tuulee. Onko tämä sitten hyvä peruste suunnitella samansuuntaisia pyöräteitä hyvin lyhyen matkan päähän näistä? Sen voi sitten jokainen valtuutettu omalta osaltaan arvioida. Minusta se ei ole riittävä peruste. Sen vuoksi katson, että palautukselle on olemassa hyvät perusteet.

Valtuutettu Vesikansa

Kiitos, puheenjohtaja.

En kannata myöskään palautusta. Täällä on asiasta sanottu jo hyvin paljon viisaita sanoja, mutta itse ainakin omassa päätöksenteossani korostin sitä, että tämä on nimenomaan joukkoliikennehanke. Asun Pohjois-Helsingissä ja näen sen ainakin koko pohjoisen ja koillisen bussiliikenteen näkökulmasta, miten Hämeentie tällä hetkellä suoraan sanottuna pysäyttää liikenteen hyvin usein. Monet matkustajathan siirtyvät tällä hetkellä Sörnäisistä metroon jopa mennäkseen vain Kaisaniemen tai yliopiston pysäkille. Siinä ei ole mitään järkeä, kun ajattelee, että matka-aika kuitenkin teoriassa olisi hyvin lyhyt, mutta bussiliikenne ei vain vedä.

Valtuutettu Soininvaara toi hyvin esille, että tämä hanke kannattaa jo pelkästään tästä joukkoliikenteen hyötyjen näkökulmasta ja se on ainakin itselleni se tärkein peruste. Nimenomaan bussiliikenteen ja lisäksi myös ratikkaliikenteen erittäin merkittävä nopeutuminen ja tietenkin myös ne päästövähennykset, joita tällä saadaan aikaan. Myös minulla, kun täällä on avattu omaa liikkumista, myös meidän perheessämme on auto ja itse valitsen sen Sörnäisten rantatien normaalistikin. Hämeentie ei ole normaali liikkumisen suurimmalle osalle varmasti tähänkään mennessä ollut se läpiajoliikenteen paikka. Mutta se yksityisautoilu, joka on ollut läpiajoliikennettä, kuitenkin merkittävästi huonontaa näiden muiden liikkumismuotojen etenemistä tällä hetkellä.



27.4.2016

Kannatan lämpimästi tämän hankkeen etenemistä ja toivon, että asia tosissaan tästä pääsee jatkamaan palautusäänestysten jälkeen.

Valtuutettu Kivekäs

En kannata suunnitelman palautusta.

Täällä on esitetty lukuisia argumentteja, kuvattu, millä kaikilla tavoin suunnitelma on hyvä. Valtuutettu Vuorjoki summasi sen hyvin, kuinka tässä on tasapainoisella tavalla otettu eri liikennemuodot hyvin huomioon. Sitä tässä todellakin on. Tässä nimenomaan on tasapainoisesti otettu eri liikennemuodot huomioon. Tässä on saatu aikaan suuria hyötyjä suhteellisen pienten haittojen kustannuksella. On hyvin vaikea nähdä, miten kukaan suunnitelmaan perehtynyt ihminen voisi rationaalisesti tätä oikeasti vastustaa, mutta ymmärrän, että kyseessä on merkittävä symboli. Hämeentie, vanha itäinen viertotie, on alun perin toinen Helsingin kahdesta sisääntuloväylästä, 1500-luvulla silloin kun se lähti Pitkänsillan yli kohti Hämettä.

Välihuuto!

Siirrettiin 1500-luvun lopussa tuonne nykyiselle paikalle. Toinen tie lähti Turun tullista, Mantan kohdalle Töölön kylän kautta kohti Turku. Silloin tämä oli merkittävä sisääntuloväylä ja vielä pitkään sen jälkeen. Kuitenkin viimeistään 70-luvulla kun Hakaniemen silta valmistui, Hämeentie lakkasi olemasta keskeinen sisääntuloväylä. Mutta ymmärrän, että se on eräänlainen symboli, symbolinen sisääntuloväylä. Voi tuntua hankalalta, jos autoliikenteen etuoikeutettua asemaa rajataan edes tällaisella kadulla, jossa tosiasiallinen asema ei merkittävästi vähene. Mutta voin tosiaan lohduttaa sillä, että jos ja kun – toivoakseni kun – tämä suunnitelma toteutetaan, ei siitä tosiasiallisesti tule merkittävää haittaa. Se haitta on kuitenkin vain symbolinen.

Kiitos.

Valtuutettu Raatikainen

Arvoisa puheenjohtaja.

Kannatan palautusta ja ihan yksinkertaisista syistä, että Suomessa on talvi. Väestö koko ajan ikääntyy, joten kaikki eivät todellakaan pyöräile.



27.4.2016

Asun Itä-Helsingissä ja käytän Sörnäisten rantatietä melkein päivittäin silloin kun en tule metrolla. Tämä ei tule toimimaan näillä pelimerkeillä.

Valtuutettu Kantola

Kiitos.

Kyllä, kannatan palautusta. Alun perin olin kyllä kannattamassa tätä aloitetta. Mitä tästä suunnitelmasta nyt voi sanoa, se on sinänsä hyvin perusteellinen ja siinä on erilaisia vaihtoehtoja, joilla pyritään parantamaan julkista liikennettä ja pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden kulkuteitä siellä Hämeentiellä. Nyt olen huomannut, että tässä on sellainen yksi suuri ongelma, ja se ongelma on siinä, että koko suunnitelman fokus on ainoastaan ja vain tässä Hämeentiellä. Siitä puuttuu nyt tämä iso kuva. Suunnitelmasta puuttuu riittävän laaja ja perusteellinen vaikutusarviointi koko kantakaupungin tie- ja katuosuuksiin. Samoin kuin nämä liikennemotit. Niitä ei ole huomioitu ollenkaan. Mitä liikennemotteja syntyy Hämeentien jälkeen ja mikä haittavaikutus sillä on myös julkiseen liikenteeseen? Se on jopa voi sanoa epärealistinen tämän Sörnäisten rantatien osalta. Tältä osin nyt en voi enkä nojaudu tutkimuksiin tai selvityksiin vaan kyllä tämä on ihan sellainen omakohtainen kokemus siitä, minkälaista on ajaa keskustaan ja keskustasta ulospäin autoilijana. Ihan sen perusteella en voi kyllä jakaa tätä näkemystä, jota täällä on esitetty, että jos Hämeentieltä nyt sitten autoilu kiellettäisiin, se tarkoittaisi Sörnäisten rantatiellä 28 sekuntia pidempää ajomatkaa. Minusta tuntuu, että se voisi olla paremminkin 28 minuuttia.

Kyllä minä nyt näen, että tällä tavoin toteutettuna tämä suunnitelma ei nyt ole sellainen, mitä voi puoltaa, vaan kyllä se pitäisi kehittää niin että näissä liikennejärjestelyissä otetaan huomioon myös autoilijat.

Kiitos.

Valtuutettu Rautava

Arvoisa puheenjohtaja.

Ensinnäkin haluaisin sanoa, että Soininvaaran esittämät luvut näistä säästöistä, jotka joukkoliikenteeseen tulevat, ovat täysin oikeat. Se on merkittävä säästö, jos me saamme 2 minuuttia taikka puolitoista minuuttiakin tuollaisella pätkällä joukkoliikenteestä pois. Tosin sitten voidaan tietysti kysyä, olisiko joillakin muillakin keinoilla onnistuttu saa-



27.4.2016

maan. Yksihän siellä esimerkiksi on se, että yksi pysäkki lähtee väliltä pois, siitä lähtee puoli minuuttia myös ajastakin pois.

Toiseksi ehkä nyt vähän yllättävä puheenvuoro. En voi kannattaa tätä Landénin tekemää palautusehdotusta. Syy on se, että minulla oli toisenlaiset perustelut siihen. Me haluttiin siihen lisäselvityksiä ja ajoitusta eikä tyrmätty tätä suunnitelmaa sinänsä kokonaan vaan kaivattiin niitä lisäselvityksiä. Mikäli Landénin palautusehdotus tulee häviämään, tulen tekemään uuden, toisenlaisen palautusehdotuksen kuin nyt on tehty.

Valtuutettu Hyttinen

Arvoisa puheenjohtaja.

En kannata palautusta.

Ainakaan Itäväylältä autolla keskustaan tullessa tuolla Hämeentien pätkällä ei juurikaan ole merkitystä, koska liikenne menee joko Sörnäisten rantatietä tai Teollisuuskatua Pasilan suuntaan. Itse asiassa Itäväylän suunnasta keskustelun kohteena olevalle pätkälle ei eksy vahingossa, ellei sille tarkoituksella yritä päätyä.

Suunnitelma on kannatettava mielestäni jo pelkästään joukkoliikenteen näkökulmasta. Jokainen, joka on matkustanut Koillis-Helsingin suunnasta bussilla ruuhka-aikaan keskustaan, tietää, miten tuskastuttavan hidas matkan loppuosa Kurvista keskustaan on. Ratikkamatka on melkein yhtä hidas, kun lyhyellä matkalla on tuskastuttavan paljon liikennevaloja, eivätkä liikennevaloetuedet mitä ilmeisimmin toimi kunnolla. Jos haluaa päästä keskustaan nopeasti, on pakko vaihtaa Sörnäisissä metroon. Tässä ei ole mitään järkeä. Asiaan pitäisi saada muutos.

Tässä tapauksessa joudumme valitsemaan, haluammeko edistää työmatkaliikenteen suuren enemmistön – joka kulkee yksistään bussilla tai ratikalla – etua vaiko sen helsinkiläisten pienen vähemmistön, joka kulkee henkilöautolla ja haluaa lisäksi välttämättä olla käyttämättä Sörnäisten rantatietä. Näkisin, että paremmin toimiva joukkoliikenne on tässä tapauksessa merkittävästi tärkeämpi asia kaupunkilaisten suuren enemmistön kannalta.

Kiitos.



27.4.2016

Valtuutettu Luukkainen

Arvoisa puheenjohtaja.

Tämähän on todella kaunis suunnitelma mutta ajoitus on minusta huono, koska ensin täytyisi olla nämä tienoon isot liikennehankkeet tehtynä, valmiina ja käytössä ennen kuin tämä juttu korkataan. Sinänsä minusta tämä on ok mutta vaatii aikalisän. Haluan todeta, että minulla itselläni ei edes ole ajokorttia. Saatan olla aikamoinen poikkeus tässä salissa. Olen myös asunut tuossa Viidennen linjan ja Hämeentien kulman lähellä, eli tunnen kyllä tienoon oikein hyvin. Olen itse kaikkien liikennemuotojen sekakäyttäjä eli kävelen, fillaroin ja käytän joukkoliikennettä. Minut nähdään joskus istuvan myös henkilöauton kyydissä, jos joku ottaa kyytiin. Juuri tästä syystä katsonkin liikennettä kokonaisuutena enkä osaoptimointina. Parin minuutin aikasäästölle on aika iso hintalappu tuon hankkeen toteuttamisen hinta. Tuon parin minuutin aikasäästö ei kyllä ole sellainen houkutin, että autoilija haluaisi vaihtaa joukkoliikenteeseen. Mutta jos tuolla samalla rahalla nostettaisiin joukkoliikenteen palvelutasoa ja laatua, se voisi toimia houkuttimena jättää auto kotiin ja siirtyä käyttämään joukkoliikennettä pysyvästikin. Saattaa olla myös sellainen vaara, että jos tämä kokeilu nyt tehdään ja sattuu-kin epäonnistumaan, sen jälkeen siitä lankeaa pitkä varjo muille hyvälle hankkeille.

Arvoisa puheenjohtaja.

Tulen kannattamaan palautusta niillä perusteilla, joista Risto Rautava on täällä aiemmin puhunut.

Valtuutettu Sevander

Arvoisa puheenjohtaja.

En kannata palautusta. Tässä jotkut ovat osin hieman tarkoituksenha-
kuisestikin asettaneet vastakkain pyöräilyin ja yksityisautoilun. En nyt
väitä, että perustelut olisivat sen oikeampia tai vääriä. Itse en katso tätä
hanketta sen enempää tällaisena vastakkainasetteluna saatikka radi-
kaalisena joukkoliikenteen parantamisena, vaikka ilmeistä onkin, että
se paranee ja tuo kustannushyötyä. Katson tätä puhtaasti palveluksena
tuolla Hämeentien pätkän varrella asuville ja siellä liikkuville asukkaille
ja aikaansa viettäville ihmisille. Tämä parantaa tuon alueen asumisviih-
tyvyyttä ja siksi sitä hanketta kannatan, vaikkakin minullakin on ollut
epäilykseni liikenteen sujumisen osalta. Mutta kuten näissä yleensä



27.4.2016

päätöksissä pitää johonkin luottaa, pakkohan näihin liikennevirtamallin-
nuksiin on luottaa ja toivoa, että kaikki menee niin kuin on ajateltu me-
nevän.

Kiitos.

Valtuutettu Asko-Seljavaara

Arvoisa rouva puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Ensimmäiseksi haluan kannattaa valtuutettu Rautavan palautusehdo-
tusta. Hämeentien liikennesuunnitelma on tehty pyöräilijöitä ja bussiliik-
kennettä varten. Siitä on unohdettu jalankulkijat. Olen Helsingin van-
husneuvoston puheenjohtaja, ja olemme tehneet vahvan kannanoton
siitä, että pyöräilijät ovat vaarallisia jalankulkijoille. Tämä suunnitelma ei
yhtään poista sitä vaaraa. Vain rakennuslautakunta, jonka puheenjoh-
taja valtuutettu Kauko Koskinen on, huomioi jalankulkijat lausunnos-
saan. Mikä tekee Hämeentien suunnitelmasta jalankulkijoille huonon,
ovat liikennevalot. Kun liikennevalot poistetaan, millä pääsette silloin
sinne ratikkapysäkille, jos ei siinä ole edes liikennevaloja? Viihtyvyy-
s on myös huono jalankulkijoille, ja pahinta raitiovaunut kulkevat keskellä
väylää. Siinä miehessä Pajamiehen ponsihan on aika hyvä. Jos suo-
malaiset haluavat keskieuropalaisen juomatavat, pitäisi myös hu-
mioida keskieuropalainen liikennekulttuuri. Menkäpäs katsomaan,
miten Strasbourgissa on tehty pyörätiet ja raiteet ratikoille. Siellä raitio-
vaunu kulkee jalkakäytävän vieressä, ei keskellä ajoväylää kuten tässä
suunnitelmassa. Kun se on siinä keskellä väylää, silloin jalankulkija jou-
tuu ensin väistämään pyöräilijöitä, sitten busseja ja lopulta pääsee sin-
ne raitiovaunun viereen. Se on erittäin jalankulkijaepäystävällinen tapa.

Sen takia olenkin tehnyt tällaisen ponsiehdotuksen, joka on järjestel-
mässä.

Kaupunginvaltuusto edellyttää, että jatkovalmistelussa
huomioidaan jalankulkijaystävällisyys.

Valtuutettu Rautava

Arvoisa puheenjohtaja.

Ensinnäkin haluan vetää pois tuon edellisen palautusehdotuksen ja viit-
taan siinä palautuskeskustelussa käyttämäni puheenvuoroon. Teen



27.4.2016

uuden palautusehdotuksen, joka ei ole vielä järjestelmässä mutta kohta on. Se kuuluu näin:

Kaupunginvaltuusto päättää palauttaa Hämeentien, Haapaniemenkadun ja Viidennen linjan liikennesuunnitelman uudelleen valmisteltavaksi. Ennen kuin päätös Hämeentien läpiajon mahdollisesta katkaisusta tehdään, selvitetään Kalasatama, Sörnäinen, Merihaka, Hakaniemi alueen isojen liikennehankkeiden vaikutukset alueen liikenteeseen ja millä ratkaisuilla voidaan sekä rakennushankkeiden aikana että niiden jälkeen helpottaa pääsyä keskusta-alueelle myös henkilöautoilla.

Tällä tavalla tämä asia.. Tai mitä varten tämä tehdään näin, niin ensinnäkään ei ole mitään kiirettä niiden raitioteiden, kiskojen kannalta kiirehtiä tämän asian kanssa. Ne pystyvät odottamaan jonkin aikaa vielä, useampia vuosia. Näin ollen tämä uusi ehdotus tarkoittaa sitä, että tehdään nämä selvitykset myös näistä näkökulmista hiukka tarkemmin.

Kiitos.

Apulaiskaupunginjohtaja Sinnemäki

Arvoisat valtuutetut.

Lyhyesti vielä kysymykseen kävelijöistä ja kävelijöiden turvallisuudesta. Tämä suunnitelmahan on erittäin iso parannus kävelijöiden olosuhteisiin Hämeentiellä. Ensinnäkin ihan jalkakäytäväolosuhteisiin on totta kai huomattavasti miellyttävämpää, että jalkakäytävästä seuraava väylä on se pyöräväylä ja bussit tulevat vasta sen jälkeen. Se tekee jalankulkijoiden olosuhteista paremman. Mitä katujen ylittämiseen tulee, myös siinä suhteessa tämä suunnitelma on itse asiassa parannus. Tällä hetkellä kun ylittää Hämeentien, täytyy yksillä valoilla ylittää yhteensä kuusi kaistaa ilman keskisaarekkeita, ja siinä ajavat eri järjestyksessä autot ja bussit. Tässä suunnitelmassa tuodaan Hämeentielle keskisaarekkeet, joille esimerkiksi vanhemmat ihmiset, joihin valtuutettu Asko-Seljavaarakin viittasi, voivat tarvittaessa pysähtyä ylittäessään kadun. Jos esimerkiksi on huonot jalat tai jos vaikka lapsi kävelee hitaasti, kerralla täytyy ylittää vain kaksi kaistaa, ja näistäkin silloin toinen kaista on pyöräkaista, joka tietenkään ei ole siinä mielessä vaarallinen kuin busrikaista.

Kyllä tässä suunnitelmassa on ajateltu kävelijöitä, ja totta kai myös ilmanlaadun paraneminen vaikuttaa kävelijöihin. Mielestäni on selvää,



27.4.2016

että siinä vaiheessa kun mennään tarkempaan katusuunnitteluun, jota ymmärtääkseni esimerkiksi valtuutettu Pajamäen esittämä ponsi laajasti ottaen koski, siinä vaiheessa tietenkin yksityiskohdissa voidaan hioa asioita sillä tavalla että kävelyolosuhteet olisivat mahdollisimman hyvät.

Valtuutettu Muttilainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Sen verran on pakko nyt tähän palautukseen ottaa kantaa, että eikö nimenomaan nyt ole se hetki pistää ne skurukiskot kondikseen? Ne ovat olleet jo vuosia myöhässä, joten sen takia tämä pitäisi hoitaa näin.

Välihuuto!

Ei ole. Kyllä näin käsittääkseni täällä lukee. Tähän voisin ottaa vastauksen vaikka joltain sitten muultakin kuin tältä kyseiseltä valtuutetulta sieltä toiselta puolelta salia.

Valtuutettu Hursti

Kiitos, puheenjohtaja.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja Risto Rautava on tehnyt erittäin hyvän esityksen. Minä olen myös samoilla kannoilla niin kuin tiedetään. Miten liikenne tullaan järjestämään toimivaksi noilla alueilla, joita palautusehdotus, valtuutettu Rautava on tehnyt. Ei ole syytä lähteä tähän. Idea on hyvä. Se näytti hyvältä ja kaikki näyttää toimivalta tässä vaiheessa mutta kun ei me vielä tiedetä liikennejärjestelyistä, miten ne tulevat toimimaan sitten kun Kalasataman palvelukeskus ja kaikki muut ovat siellä kondiksessa. Palautusehdotus on kannatettava.

Valtuutettu Kanerva

Arvoisa puheenjohtaja.

Otin puheenvuoron heti Rautavan jälkeen kannattaakseni häntä mutta häntä on nyt kannatettu, joten mitäpä tässä sen kummempaa muuta kuin sen jälkeen apulaiskaupunginjohtaja Sinnemäki esitteli tätä erinomaista suunnitelmaa, niin meinasin vain yhden kysymyksen. Kun siellä on nyt bussipysäkki, sen jälkeen on jalankulkija, ei sen jälkeen on pyörätie ja jalkakäytävä, niin miten tämä jalkamies pääsee sinne bus-



27.4.2016

siin? Laitetaanko siihen pyörätielle jalankulkijan suojatie vai ei, kun sellaisia toistaiseksi ei ole ollut, ja vaaratilanteita Bulevardilla on syntynyt, kun polkupyörä sumauttaa kohti sitä jalkaihmistä, joka yrittää sinne bussiin. Tämän halusin kuulla, että ovatko suunnitelmat jo näin pitkälle edenneet?

Valtuutettu Huru

Tästä edellinen valtuutettu jo kommentoikin sitä, mitä olisin seuraavaksi kysynyt. Pyöräilyä on valotettu tässä valtuustosalissa jo ihan riittävästi, mutta mitä tehdään näille kamikaze-kävelijöille? Tämä suojatieajatus on kyllä ihan kannatettava myös.

Valtuutettu Rautava

Arvoisa puheenjohtaja.

Kysyin kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyvaiheessa näitten kiskojen tilannetta, mikä on kiireellisin väli ja missä järjestyksessä ne pitäisi tehdä. Mitään sellaista akuuttia kiirettä kiskojen vaihtamisen kanssa ei ole. Ensimmäisenä siinä tulee Viidennen linjan ja Hakaniemen torin väliset kiskot uusittavaksi ja niillä on elinkaarta jäljellä periaatteessa viisi vuotta. On kerrottu, että ne pitäisi jo vähän aikaisemminkin vaihtaa, mutta tässä on kuitenkin useampi vuosi tällä hetkellä vielä aikaa aloittaa tämä iso investointi. Mikä ihmeen kiire tässä on? Eikö sitä ennen kuitenkin kannattaisi selvittää tämä asia? Nyt jos olen väärässä, toivon, että apulaiskaupunginjohtaja tulee ja korjaa virheeni, kun puhun näitten kisk-, – nämä tiedoitan on HKL:ltä saatu ja käsitelty lautakunnassa – tulee sitten korjaamaan tämän asian.

Valtuutettu Kousa

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Ilta on ollut pitkä, mutta olen odottanut tätä puheen vuoroa nyt useamman tunnin, joten haluan nyt tämän tilaisuuden käyttää. Täytyy sanoa, että 7 vuotta valtuustossa takana. Ensimmäistä kertaa tällä puolella pöntössä puhumassa.

Olen monesti pohtinut, että tällainen varhaiskeski-ikäinen töölöläinen perheenäiti ei elämässään juuri Hämeentiellä pyöräilyä pelottavampia tilanteita kohtaa.



27.4.2016

Välihuuto!

Joo. Olen sentään aiemmin polkenut lasta tarhaan Mechelininkatua pitkin. Liikenne on Hämeentiellä tosi villiä ja pyöräilijän asema hyvin heikko. Olen istunut taksin kyydissä Hämeentiellä, kun kuljettaja on soittanut pyöräilijälle torvea ojentaakseen tätä uhkarohkeaa, ja olen istunut taksin kyydissä Hämeentiellä silloin kun kuljettaja on kiilannut pyöräilijän ajoradalta. Kun itse ajan pyörällä Hämeentiellä, ajan silti ajoradalla. Sotken hame korvissa niin kovaa kuin suinkin pääsen. Pelottaa joka ainoa kerta. Kiertämään en kuitenkaan yleensä ennätä, eikä sisu antaisi periksi. Jalkakäytävällä en myöskään halua pyörällä, vaikka moni niin tekee. Polkupyörä kuuluu ajoradalle, ei jalkakäytävälle. Jalankulkija on kaupungin kuningas. Sitä on myös pyöräilijän kunnioitettava.

Aiheesta on keskusteltu valtuustossa ennenkin, mutta vivahteita ja ymmärrystä keskusteluun on selvästi tullut lisää. Olen todella onnellinen, että tämä selkeä epäkohta on tullut tänne valtuuston päätettäväksi, ja toivon, että saadaan asia korjatuksi. Pyöräilyn suosio kasvaa nimittäin sitä mukaa kuin sen turvallisuus lisääntyy, ja pyöräilyn lisääntymisestä hyötyvät kaikki. Jalankulkijat voittavat pyöräilijöiden siirtyessä pois jalkakäytävältä, autoilijat voittavat, kun vähemmän tarpeellinen autoilu poistuu luomasta ruuhkia, ja veronmaksajatkin kiittävät, kun joukkoliikenne nopeutuu ja ihmiset pysyvät terveinä. Minäkin ajan autoa, mutta Hämeentielle pyörät sopivat paremmin.

Kyllä pyöräteille. Seuraavaksi Runeberginkatu, eikö totta?

Valtuutettu Lovén

Kiitoksia.

Kylläpä tässä odoteltiinkin tätä kaiken maailman palautusten jälkeen.

Tällainen suunnitelma värkkäiltiin tuolla kaupunkisuunnittelulautakunnassa, mutta siellä meidän päätökseemme liitetty tekemäni esitys ei kantanut hedelmää niin paljon, että se olisi muokannut tätä meille tulevaa esitystä, joten teen sen nyt pontena.

Hyväksyessään Hämeentien, Haapaniemenkadun ja Viidennen linjan liikennesuunnitelman edellyttää kaupunginvaltuusto myös, että niiden katujen, joihin Hämeentieltä poistuva liikenne siirtyy tai muuten vaikuttaa, erityisesti Itä-



27.4.2016

väylä–Junatie–Teollisuuskatu-reitin liikenteen sujuvuus
huomioidaan alueen jatkosuunnittelussa riittävällä tasolla.

Tässä ennen kaikkea on tärkeää, että Mäkelänkadun liikennettä ei tulla ohjaamaan Vääksynkatua – vai Vääksyntie, mikä se on siinä Opel-konttorin vieressä – poikkiliikenteelle Teollisuudenkadulle, kun Kalasataman redille tehdään tunnelia. Tunneleissa ei saa jonottaa, joka tarkoittaisi koko Itäväylän myös Rantatielle menevien kaistojen katkaisua mahdollisesti siinä. Tehdään siihen jotain poikkeavia tulkintoja tai ei, tämä on kuitenkin riski. Ei ole syytä jo ruuhkaista reittiä ruuhkauttaa entisestään.

Täällä on muitakin. Tämä ei ole ainut paikka, missä täytyy pohtia näitä asioita. Jatkosuunnittelussa nämä ovat mielestäni niin tärkeitä, että tämä koko suunnitelma on susi ilman tällaisia lisätarkennuksia.

Kiitos.

Valtuutettu Raittinen

Arvoisa puheenjohtaja ja hyvät kollegat.

Arvostan ja pidän pyöräilystä, mutta ymmärrän myös muun liikenteen tarpeellisuuden. Esitetyssä ratkaisussa henkilöautojen työpaikka- ja muu liikenne Lahdentieltä ohjataan ruuhkauttamaan Sörnäisten rantatie. Tällöin Itäväylältä tuleva liikenne seisoo tupruttamassa päästöjään kolmella kaistalla Kulosaaren sillalla Kalasataman alueen kupeessa ja myös Hämeentiellä ennen Kurvia. Esitetty liikennesuunnitelma ja laskelmat eivät ole uskottavia. Pohjoisrannan ja Hakaniemen torin suunnat eivät pysty sumputtamatta vetämään Lahdentien ja Itäväylän liikennevirtoja. Pitää ottaa myös huomioon Kalasataman asukkaiden henkilöauto- ja muu huoltoliikenne. Tätä tilannetta ei tietenkään paranna se, että Pohjoisrantaan menevä silta tulee uusittavaksi ja täydellinen liikennehässäkkä olisi näin ja mitä ilmeisemmin tulee olemaan valmis.

Kannatan vielä Sirpa Asko-Seljavaaran esittämää pontta.

Kiitos.

Ledamoten Månsson

Onnistui. Äsken piti avata.



27.4.2016

Puheenjohtaja.

Mielestäni kaikki argumentit on nyt lausuttu moneenkin kertaan.

Välihuuto!

Minä tyydyn kommentoimaan vain näitä ponsiehdotuksia. Kannatan lämpimästi Asko-Seljavaaran ja siihen oikeastaan aika liittyvä tämä Muttilaisen näkövammaisten osalta. Ne kulkevat minusta käsi kädessä jalankulkija ja näkövammainen. Tässä oli vinha pointti tämä, että jos tai kun liikennevaloja poistetaan, jonkinlainen suojatie sen pyörätien osalta, sen yli on taattava.

Myös Jape Lovénin ponsi on paikallaan. Erityisesti ajattelin kyllä tätä, että kun Mäkelänkadulta nyt on päässyt niin kätevästi Hämeentielle, miten loppujen lopuksi käännyttään Junatien kautta Sörnäisten rantatielle vai miten. Tämä kokonaisuus on katsottava vielä. Sen sijaan en ymmärrä oikein Osku Pajamäen ja SDP-ryhmän. Mielestäni tämä avaa avattuja ovia vai miten sanotaan på finska. Eikö nyt juuri näin ole ajateltu tämä suunnitelma niin kuin Pajamäki sitä kuvailee? Sitä pidän turhana. En vastusta mutta pidän turhana. Muita olen tukemassa, kannattamassa.

Kiitos.

Valtuutettu Muttilainen

Jos yhtään lohduttaa, ei sinne Hämeentien kivijalkapuoteihin ole enenkään päässyt kovin kätevästi bilikalla. Ei mitään hätää.

Tuossa jo tulikin Månssonin suusta, mitä olin tänne tulossa esittämään. Huolenaiheeni koskee näkövammaisten turvallisuutta Hämeentiellä tulevaisuudessa. Sieltä tulee vähentymään liikennevaloja, joten tähän on syytä ottaa vahva asenne, kun tätä hommaa muodostellaan. Sopiihan myös päivän teemaan: tänään on myös veteraanien päivän lisäksi kansainvälinen opaskoirapäivä. Ponsi menee seuraavasti:

Hyväksyessään kaavan valtuusto edellyttää, että jatkosuunnittelussa tulee selvittää liikenneturvallisuus myös näkövammaisten osalta.

Tähän nyt vielä loppuun kuitenkin näin, että tsiigataan tulevaisuudessa tuonne vähän itäänkin päin. Olisin kannattanut Lovénia mutta kannatus tuli jo. Siellä on Turuntie ja aika paljon muitakin teitä, joilla on aika tur-



27.4.2016

vaton meininki. Ei hyvin bilikat ja työmatkaliikenne vedä sinne Sipooseen tuolla Varssarin kohdalla.

Kiitoksia.

Valtuutettu Hursti

Kiitos, puheenjohtaja.

Tässä edellisessä keskustelussa palautukseen tuli valtuutettu Kanervalta ja valtuutettu Hurulta hyvä huomio. Ehkä niitä ei päätetä tässä salissa, kuten ei ehkä myöskään tätä suojatietä näille pyöräteille, mutta näiden pyöräteiden suunnittelussa voisi miettiä, että voisiko se olla toisella puolella ja lähempänä suojatien ylittämistä olla se jalankulku tie. Koska tuossa kun Sturarin esimerkiksi ylittää, siinä saa tsiigata oikealle ja vasemmalle tuleeko fillareita, sitten menet eteenpäin ja yrität päästä suojatielle ja sitten katselet, tuleeko autoja vai ei. Saisi nämä tietä vähän toisin päin tai sitten vähintään tämän suojatien duunattua siihen pyörätien yli, jos ne on pakko noin päin laittaa.

Ei tässä sen pitempään. Kannatan valtuutettu Muttilaisen ja valtuutettu Pajamäen ponsia.

Kiitos.

Valtuutettu Nieminen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Hieman ihmettelen kommentteja Helsingin kaupungin virastojen kyvystä hoitaa turvallisuusjärjestelyt. Useamman vuoden olin lautakunnassa, jossa näitä asioita käsiteltiin, jotka tulivat erittäin hyvinä suunnitelmina jo kaupunkisuunnittelulautakunnasta. Helsingillä on hyvä kokemus niin näkövammaisten turvajärjestelyistä kuin suojatiejärjestelyistä kuin kaikista näistä. Luottakaa vain virkamiehiin tässä asiassa.

Valtuutettu Kaarin Taipale

Kiitos, puheenjohtaja.

Olisin mielelläni kertonut kaikkia niitä tapoja, joilla olen kulkenut Hämeentietä, mutta tarkoitukseni oli vain tukea Jape Lovénin pontta.



27.4.2016

Kiitos, puheenjohtaja.

Valtuutettu Lovén

Nyt aukesi linja.

Alun perin tämän otin kannattaakseni Muttilaisen pontta, mutta tässä valtuutettu Månssonille totean, että yksi mahdollinen ajatus – tässä salissa me emme suunnittele, meillä on suunnittelijat sitä varten tuolla kaupunkisuunnitteluvirastossa – mutta yksi mahdollinen tapa mennä Mäkelänkadulta Junatielle on kääntyä ensin oikealle Hämeentielle, josta Aleksis Kiven kadulle ja siitä sitten Junatielle olemassa oleva ajoyhteys, jonka yksi liikennemerkki kieltää tällä hetkellä. Ei tässä mitään. Kohta päästään äänestämään ponsista.

Valtuutettu Huru

Kiitos, puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut ja kaupunkilaiset.

Täällä aiemmin mainittiin, että pyöräily lisääntyy sitä mukaa kuin turvallisuus lisääntyy. Henkilökohtaisesti en katso, että se on näin. Kyse on vain siitä, että moni on innostunut tekemään työmatkansa pyörällä. Se mikä on ihmeellistä, Helsingissä käytetään paljon enemmän pyöräilykypäröitä kuin esimerkiksi Berliinissä, vaikka Berliinin asukasluku on huomattavasti suurempi. Johtuuko se siitä, että polkupyöräilijämme ovat virtaviivaisempia ja heidän vauhtinsa sen mukainen?

Se mitä sanoin aikaisemmin jo kamikaze-kävelijöistä, on todellakin totta. Suurin uhka melkein kaupungissa on se, että ei tiedä, minne kävelijä sattuu menemään. Korvanapit korvallaan hän ei ehkä kuule, että takaa tulee pyöräilijä. Täällä on mainittu, että Hämeentie on vaarallinen. Se sitä varmaan onkin. Työssäni olen ehkä joutunut sitä satoa katselemaan. Mutta henkilökohtaisesti idästä kaupunkiin päin ajaneena ei Hämeentie ole ollut houkutteleva. Paljon houkuttelevampi on ollut pyörällä Sörnäisten rautatietä tai kiertää vanhusten palvelutalon takaa Kalion läpi.

Joka tapauksessa jotta tämä katu olisi turvallinen kävelijöille, olen huolestunut myös näkövammaisista. He joutuvat turvautumaan myös kuo-loonsa. Toivoisinkin, että myös heidät huomioitaisiin siten, että täällä katuosuudella säilytettäisiin kaikki liikennevalot. Siksi tein ponnin:



27.4.2016

Hyväksyessään Hämeentien liikennesuunnitelman kaupunginvaltuusto edellyttää, että säilytetään kyseisellä tieosuudella liikennevalot jalankulkijoiden turvallisuuden tähden.

Tämä löytyy järjestelmästä.

Kiitos.

Valtuutettu Raatikainen

Arvoisa puheenjohtaja ja valtuutetut.

Kannatan valtuutettu Hurun tekemää ehdotusta. Totean vielä tähän, että kannattaa myös muistaa se, että pyöräily on ajettuihin kilometreihin nähden käsittääkseni yksi vaarallisimmista liikkumismuodoista.

HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTO
HELSINGFORS STADSFULLMÄKTIGE

Mari Puoskari
puheenjohtaja
ordförande

Tiina Teppo
johtava asiantuntija
ledande sakkunnig

Pöytäkirja tarkastettu ja hyväksytty:
Protokollet justerat och godkänt:

Laura Rissanen
kaupunginvaltuutettu
stadsfullmäktigeledamot

Osku Pajamäki
kaupunginvaltuutettu
stadsfullmäktigeledamot