



30.1.2019



HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTO

Keskustelupöytäkirja

2 – 2019

Kokousaika: 30.1.2019 klo 18.00 – 21.25

Kokouspaikka: Vanha Raatihuone, Aleksanterinkatu 20

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



HELSINGFORS STADSFULLMÄKTIGE

Diskussionsprotokoll

2 – 2019

Mötestid: 30.1.2019 kl 18.00 – 21.25

Mötesplats: Gamla Rådhuset, Alexandersgatan 20

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



30.1.2019

27 §.....	4
Esityslistan asia nro 4	4
KAUPUNGINHALLITUKSEN JÄSENEEN JA ENSIMMÄISEN VARAPUHEENJOHTAJAN SEKÄ ELINKEINOJAOSTON VARAJÄSENEEN JA KONSERNIJAOSTON VARAJÄSENEEN VALINTA.....	4
Valtuutettu Hernberg.....	4
Valtuutettu Sazonov.....	4
29 §.....	4
Esityslistan asia nro 6	4
HELSINGIN KAUPUNKIKONSERNIN SISÄISEN VALVONNAN JA RISKIENHALLINNAN PERUSTEET	4
Valtuutettu Arajärvi	4
Valtuutettu Arajärvi	5
Kansliapäällikkö Sarvilinna	5
30 §.....	6
Esityslistan asia nro 7	6
KANSALAISTORI-KAISANIEMI JALANKULUN JA POLKUPYÖRÄILYN ALIKULKUYHTEYDEN YLEISSUUNNITELMA	6
Apulaispormestari Sinnemäki	6
Valtuutettu Hernberg.....	7
Valtuutettu Kolbe	9
Valtuutettu Ohisalo	10
Valtuutettu Mari Rantanen	11
Valtuutettu Modig.....	11
Valtuutettu Vanhanen	12
Valtuutettu Soininvaara.....	13
Valtuutettu Meri (vastauspuheenvuoro).....	14
Valtuutettu Modig (vastauspuheenvuoro)	14
Valtuutettu Arhinmäki.....	14
Valtuutettu Kaleva.....	16
Valtuutettu Ohisalo (vastauspuheenvuoro).....	16
Valtuutettu Kaleva (vastauspuheenvuoro)	17
Valtuutettu Harjanne	17
Valtuutettu Hyttinen	18
Valtuutettu Rautava	19
Apulaispormestari Sinnemäki	19
Valtuutettu Rautava (vastauspuheenvuoro).....	19
Valtuutettu Venemies.....	20



30.1.2019

Valtuutettu Rissanen.....	21
Valtuutettu Stranius	21
Valtuutettu Kaleva (vastauspuheenvuoro)	22
Valtuutettu Parpala	22
Ledamoten Rantala	23
Valtuutettu Muttilainen	24
Valtuutettu Urho.....	24
Valtuutettu Hernberg (vastauspuheenvuoro).....	25
Valtuutettu Tuomas Rantanen (vastauspuheenvuoro).....	25
Valtuutettu Moisio	26
Valtuutettu Vepsä (vastauspuheenvuoro).....	26
Valtuutettu Kaleva (vastauspuheenvuoro)	26
Valtuutettu Hernberg (vastauspuheenvuoro).....	27
Valtuutettu Parpala (vastauspuheenvuoro).....	27
Valtuutettu Pajunen	27
Ledamoten Borgarsdóttir Sandelin	28
Ledamoten Biaudet.....	28
Valtuutettu Niskanen.....	29
Valtuutettu Pasanen	30
Valtuutettu Meri (vastauspuheenvuoro).....	30
Valtuutettu Niskanen (vastauspuheenvuoro).....	31
Valtuutettu Diarra (vastauspuheenvuoro)	31
Valtuutettu Harjanne (vastauspuheenvuoro)	31
Valtuutettu Arhinmäki (vastauspuheenvuoro).....	32
Valtuutettu Vartiainen	32
Valtuutettu Asko-Seljavaara (vastauspuheenvuoro).....	33
Valtuutettu Sevander	33
Valtuutettu Torsti.....	34
Valtuutettu Rautava	34
Valtuutettu Pennanen	35
Apulaispormestari Sinnemäki	35
Valtuutettu Venemies.....	37
Valtuutettu Pasanen (vastauspuheenvuoro).....	37
Valtuutettu Venemies (vastauspuheenvuoro).....	38
Valtuutettu Kaleva.....	38
Valtuutettu Harjanne (vastauspuheenvuoro)	39
Valtuutettu Bogomoloff	39
Valtuutettu Niskanen.....	40



30.1.2019

27 §

Esityslistan asia nro 4

KAUPUNGINHALLITUKSEN JÄSENEEN JA ENSIMMÄISEN VARAPUHEENJOHTAJAN SEKÄ
ELINKEINOJAOSTON VARAJÄSENEEN JA KONSERNIJAOSTON VARAJÄSENEEN VALINTA

Valtuutettu Hernberg

Kiitos, puheenjohtaja.

Esitän kaupunginhallituksen varapuheenjohtajan tehtävään Anni Sinemäkeä.

Valtuutettu Sazonov

Kiitos, puheenjohtaja.

Kannattaisin valtuutettu Hernbergin esitystä.

29 §

Esityslistan asia nro 6

HELSINGIN KAUPUNKIKONSERNIN SISÄISEN VALVONNAN JA RISKIENHALLINNAN PERUSTEET

Valtuutettu Arajärvi

Arvoisa puheenjohtaja.

Asia on tärkeä. Jatkamme keskustelua valvonnasta. Mutta vakavasti puhuen olen kysymässä sitä, kun tuolla liitteessä 1 olevassa uudessa kaupunkikonsernin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteita koskevassa asiakirjassa sivulla 2 viimeinen kappale ja sivulla 3 ensimmäinen



30.1.2019

mäinen kappale samoin kuin sivulla 4 toinen kappale puhuvat vain toimialoista ja liikelaitoksista ja eräistä muista konserniin kuuluvista kaupungin hallinnon osista tai kaupunkikonsernin osista, mutta missään ei mainita sitä, kohdistuuko tämä sisäinen valvonta ja miltä osin myös kaupunginkansliaan, kun siellä esimerkiksi on asetettu jotakin velvoitteita vaarallisten tilanteiden ja riskien ilmoittamisesta esimiehille ja muusta vastaavasta. Ja vaikka kaupunginkanslia on loppujen lopuksi se elin, joka kokoaa tätä riskienhallintaa koskevat kokonaisuudet, niin käsitykseni mukaan se ei voi pelkästään siinä muodossaan kattaa koko kaupunginkanslian riskienhallinnan kokonaisuutta. Kysyisinkin, tämä kai kuuluu lähinnä pormestarille, sisäinen valvonta, että onko asiaan kiinnitetty huomiota. Pitäisikö tämä palauttaa mahdollisesti täydennettäväksi tältä osin tai voidaanko valtuustossa nyt täydentää tätä esitystä?

Valtuutettu Arajärvi

? päästä minua uudestaan. No, nyt päästivät. Mahtaisiko kansliapäällikkö olla paikalla. Hän olisin varmaan kaupunginhallituksen esittelijänä myös hyvä vastaamaan tähän.

Välihuuto!

Ai, ei hänkään ole.

(Puheenjohtajan välihuomautus.)

Osaisikohan joku vastata tähän muutakin kuin että kiitos kysymästä?

Kansliapäällikkö Sarvilinna

Kiitoksia, arvoisa puheenjohtaja.

Sillä nopealla tiedolla siitä, minkälainen kysymys täällä esitettiin, että siltä osin kuin tuossa ohjeistuksessa tai näissä periaatteissa vaikuttaa siltä, että kaupunginkanslia jotenkin olisi ikään kuin vapautettu sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan velvoitteista, tästä ei todellakaan ole kysymys. Itse asiassa se periaateaineisto on pääosin valmisteltu kaupunginkansliassa. Kaupunginkanslian sisäinen tarkastus ja talous- ja suunnitteluosastoon sijoitettu riskienhallintatoiminto ovat ne keskeiset toimijat, jotka siinä ovat olleet sitä valmistelemassa. Olen itse puheenjohtajana kaupungin riskienhallinnan koordinaatioryhmässä, ja se, että jos nyt on niin, että näissä periaatteissa jostain kohtaa saa väärän ku-



30.1.2019

van siitä, keitä kaikkia se koskee, niin se tullaan sitten korjaamaan viimeistään siinä vaiheessa, kun annetaan periaatteisiin perustuvia tarkempia ohjeita siitä, miten riskienhallinta, sisäinen valvonta käytännössä toteutetaan. Missään nimessä kanslia ei ole tämän periaatesetin ulkopuolella.

30 §

Esityslistan asia nro 7

KANSALAISTORI–KAISANIEMI JALANKULUN JA POLKUPYÖRÄILYN ALIKULKUYHTEYDEN YLEISSUUNNITELMA

Apulaispormestari Sinnemäki

Aivan. Minulla oli aivan kuviakin, jotka ehkä kohta näkyvät siellä.

Aloitetaan ja katsotaan, jos joku osaa taitavasti tulla vielä näyttämään ne. Meillä on nyt käsittelyssä Kansalaistori–Kaisaniemi jalankulun ja polkupyöräilyn alkukulkuyhteyden yleissuunnitelma. Tämä on pitkään elänyt ja mielenkiintoinen hanke, joka on keskeinen osa toimivia ja sujuvia pyöräilyn yhteyksiämme, niin pyöräilyn baanaverkkoa kuin sitten myös kantakaupungin pyöräverkkoa. Yksittäisenä pyöräväyläinvestointina tämä on itse asiassa kohtuullisen mittava. Pyöräväyläinvestoinnit tyypillisestihän ovat edullisia verrattuna niin autoilun investointeihin kuin sitten joukkoliikenneinvestointeihin. Ainakin oman muistikuvani mukaan tämä 23 miljoonan investointi on kalleimmasta päästä pyöräilyn edistämiseksi.

Tässä kuvassa näkyy hyvin se, että tavoitteemme ei tietenkään pyöräilyn yhteyksissä ole tehdä yksittäisiä pätkiä, vaan rakentaa sellaista toimivaa verkkoa, joka sitten mahdollistaa sen, että pyöräliikenne kaupungissa kasvaisi nykyiseltä tasoltaan. Tavoittelemme sitä siksi, että oikeastaan alle 5:n, monin paikoin jopa alle 7 kilometrin matkoilla pyöräily on nopein tapa päästä kaupungissa paikasta toiseen. Pyöräily myös hyvin sopii kaupunkiin, koska se ei vie liaksi tilaa ja silloin myös muille liikennemuodoilla jää niiden tarvitsema tila. Pyöräilyn hyviin puoliin kuuluu myös se, että se on ihmiselle itselleen virkistävää ja terveellistä ja ilmaston kannalta hyvä muoto liikkuu.



30.1.2019

Tästä kuvasta näkyy jonkin verran se, että missä meillä on pyöräilijöitä paljon kaupungin verkossa, ja voi sanoa, että nimenomaan tämä kohta, jota tässä nyt ratkaistaan, on oikeastaan kaikkien pyöräilyn keskeisten väylien solmukohta, jota on pohdittu kaupungissamme, kuten esityslistatekstissä taidetaan sanoa, vaihtoehtoja on tutkittu erityisesti viimeisen 10 vuoden aikana, toki jo sitä ennenkin. Joten on hyvä, että tämä yli 10 vuoden pohdinta on nyt sitten saatu päätöksentekovaiheeseen.

Nimenomaan tämä itäisen ja läntisen kaupungin yhdistävä yhteys on sellainen, jolle on ollut selkeää tarvetta. On arvioitu, että tätä väylää käyttäisi keskimääräisenä lokakuuisena arkipäivänä se vajaa 5 000 pyöräilijää ja taas sitten niinä aikoina, kun pyöräily on erityisen suosittua, tällä alikululla, tällä yhteydellä on arvioitu olevan noin 10 000 käyttäjää vuorokaudessa parhaimmillaan. Lyhyt katsaus siihen, miten pyöräilijämäärät ovat yhdessä keskeisessä laskentapisteessä niemen rajalla kehittyneet, ja sitten alemmassa kuvassa näkyy se, millä tavalla Kaivokadulla ovat pyöräilijämäärät kehittyneet.

Tällä investoinnilla on myös se merkitys, että jos me nyt ajattelemme Elielinaukiota, Kaivokatua ja rautatieaseman edustaa, niin siellä ehkä yksi silmiinpistävä piirre on se, että nämä ovat paikkoja, joissa nimenomaan kävelijämäärät ovat valtavan isoja tällä hetkellä. Ehkä erityisesti se nykyisen pyöräväylän sijainti tässä rautatieaseman edustalla, josta tulee erityisesti ruuhka-aikoina jatkuvalla syötöllä tuhansia ja tuhansia kävelijöitä, jotka ylittävät Kaivokadun, niin näiden kävelijöiden kannalta se, että tämä pyöräilyn pääväylä siirtyy muualle, on edistysaskel, johon ainakin lautakunnan käsittelyssä kiinnitimme myös huomiota.

Joten tämä tärkeä yhteys on nyt päätöksenteossa ja toivottavasti tulee hyväksytyksi ja sitten lähtee pian rakentumaan. Päätöksentekohistoriassahan eräiden vaiheiden jälkeen kaupunkiympäristölautakunnassa päätimme tästä yhteydestä yksimielisesti ja myös kaupunginhallituksen käsittely oli yksimielinen.

Kiitos.

Valtuutettu Hernberg

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Kaisaniemen alikulku on juuri sellainen liikennehanke, jota Helsingissä kannattaa nyt tehdä. Se edistää ilmastoystävällisiä ja terveellisiä liikemismuotoja, se parantaa keskustan liikenneturvallisuutta ja se paran-



30.1.2019

taa merkittävästi yhteyksiä itäisestä kantakaupungista ydinkeskustaan ja länteen. Olen usein kuulut myös tässä salissa, että eikö niitä pyöräilijöitä ole jo hyysätty tarpeeksi Helsingissä. Tähän voi vain todeta että ei, Helsingissä ei vielä hyysätä pyöräilijöitä ollenkaan tarpeeksi. Kuten apulaispormestari Sinnemäki hyvin totesi, pyöräily ja kävely ovat erinomaisia liikkumismuotoja kaupungissa, koska kävellen ja pyörällä pääsee kulkemaan nopeasti, ketterästi ja joustavasti. Helsingissäkin pyöräily on selkeästi nopein keino kulkea alle 5 kilometrin matkat. Pyöräily ja kävely eivät tuota kasvihuonekaasupäästöjä, ja ne vievät myös varsin vähän tilaa verrattuna autoiluun ja joukkoliikenteeseen ja tekevät hyvää terveydelle.

Helsingissä on tehty viime vuosina paljon töitä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseksi, ja tämä näkyy myös katukuvassa. Meillä on kuitenkin edelleen monia paikkoja, joissa liikennejärjestelyt ohjaavat eri liikkumismuodot törmäyskurssille keskenään. Kaivokatu ja erityisesti rautatieaseman edusta on juuri tällainen paikka. Kaivokadulta löytyvät Helsingin onnettomuusaltteimmat risteykset. Siellä rytisee pelti, vääntyvät tangot ja tulee valtavat määrät läheltä piti -tilanteita. Tämä johtuu osaltaan siitä, että rautatieaseman ohitse kulkee yksi Helsingin vilkkaimmista pyöräilyn ja kävelyn reiteistä. Päästäkseen idästä keskustaan ja länteen on kierrettävä steissi. Tilaa on kuitenkin aivan liian vähän, ja liikennejärjestelyt ovat aika kiharaiset.

Kaisaniemen alikulku hyödyttää kaikkia aseman ympäristössä liikkuvia. Se ohjaa suurimman osan pyöräilijöistä kokonaan pois Kaivokadulta. Jo pelkästään tämä vähentää merkittävästi yhteentörmäyksien riskiä ahtaalla Kaivokadulla. Mitä enemmän ja parempia pyöräväyliä Helsinkiin rakennetaan, sitä vähemmän pyöräilijät ovat törmäyskurssilla muiden liikkujien kanssa. Kaivokadulla kaikkea liikennettä on paljon, joten pyöräliikenteen ohjaamisella pois Kaivokadulta Kaisaniemen alikulun kautta on erittäin tärkeä investointi liikenneturvallisuuteen. Tärkeää on myös se, että yhdellä pyöräliikenteen pääväylistä kulku helpottuu ja matka lyhenee huomattavasti. Pyöräily on jo nyt erittäin suosittu työmatkaliikenteen muoto, ja reitin parantaminen on omiaan lisäämään suosiota entisestään.

Kaisaniemen alikulku on hyväksytty yksimielisesti lautakunnassa ja kaupunginhallituksessa. Olen tosi ylpeä siitä, että meillä löytyy näin vahvaa tahtoa ympäristöystävällisen ja terveellisen liikkumisen sekä liikenneturvallisuuden edistämiseen yli puoluerajojen.



30.1.2019

Valtuutettu Kolbe

Kiitos, puheenjohtaja.

Valtuutettu Hernberg erinomaisesti toi esiin pyöräilyyn liittyviä yleisiä hyötyjä. Itse puhun sen sijaan siitä, mihin apulaiskaupunginjohtaja Sinemäki viittasi, että pyöräily on virkistävää ja terveellistä. No, helsinkiläisenä monitoimijana tai liikuntamuotojen monikäyttäjänä voin todeta, että aseman seutu ei ole ollut, niin kuin ruotsiksi sanotaan hyvin, varken trevligt eller hälsosamt – siis ei virkistävää eikä terveellistä – siitä yksinkertaisesta syystä, että se on ollut siis täysin sotkuinen se alue. Jostakin kumman syystä, en tiedä, mikä urbaani gain meillä on, että kun yksi kävelijä ja yksi pyöräilijä kohtaavat, niin tapahtuu jotakin ihmeellistä eli yhteentörmäys. Verrattuna johonkin Amsterdamiin, jossa satoja ihmisiä pystyy samaan aikaan pyöräilemään, kävelemään ja vielä käyttämään julkisia kulkuneuvoja.

Me tarvitsemme järjestelmiä, jotka toimivat, ja se, että nyt saadaan Kansalaistori–Kaisaniemi-alikulkuyhteys, on erinomainen asia, koska me kaupunkilaisethan olemme sillä lailla ovelia, että me menemme sieltä, missä aita on matalin. Itsekin luvalla sanoen sormet ristissä ja silmät ummessa olen monta kertaa pyöräillyt jo sitä olemassa olevaa jalankulkualikulkua pitkin raahaten sitten polkupyörää milloin hissiin ja milloin rullaportaisiin ja milloin ihan normaaleja portaita alas tietäen, että eihän sitä näin pidä menetellä, mutta kun on laiska, niin menettelee. Eli tyytyväisenä voimme tervehtiä nyt tätä esitystä, joka toivon mukaan selkeyttää tuntuvasti helsinkiläisen keskusta-alueen liikennejärjestelmiä. Todella hienoa.

Tässä äskeisessä kaaviossa näimme, että näitä kipupisteitä on moniakin, ja nostaisin esiin vielä Hakaniemen torin tienoon, jossa on todellista seikkailua yrittää pyöräillä ja päästä kohteesta toiseen. Eli tekemistä riittää.

Samaan aikaan haluaisin kiinnittää huomiota, kun nyt sitten työssä päästään eteenpäin – toivon mukaan aika piankin kaivinkoneet tulevat rautatielinjaston molemmille puolille kaivamaan sisäänmenoaukkoja – että samalla katsottaisiin pikkuisen ympärille, ja ennen kaikkea siellä Kaisaniemen puolella on yhtä ja toista tehtävää. Tämä on sellainen vähän 'täti muistelee, valtuusto taistelee' -osasto, mutta jo 2000-luvun alussa muistaakseni Sanoma Osakeyhtiö kustansi Kaisaniemen puistosuunnitteluhankkeen. Saatiinkin loistavia, hienoja ja tyylikkäitä ehdotuksia, ja sen jälkeen eri vaiheissa tässäkin salissa on pohdittu Kaisaniemen puiston kohtaloa. Jostain kumman syystä eteenpäin ei ole



30.1.2019

päästy. Puisto on edelleenkin outo pussinpohja, jonka loistavat kerrostumat ja kulttuuriperintö jäävät nyt jonkinlaisen sekundakäytön, pelon maatieteen ja puolivalmiin ympäristön alle. Siellä on kouluparakkia, ja juuri saimme kuulla uutisenkin, että historiallinen Kaisaniemen ravintola on menossa konkurssiin. Koko ympäristö kaipaa reipasta kohentamista. Siksi olen tehnyt järjestelmäämme pienen ponsiehdotuksen, joka on pieni ja vaatimaton, mutta samalla voisi avata nyt mahdollisuuden ottaa Kaisaniemen puistosuunnittelu jälleen kerran uuteen haarukkaan. Ponen mukaan, se kuuluu siis seuraavasti:

Hyväksyessään esityksen Kansalaistori–Kaisaniemen jalankulun ja polkupyöräilyn alikulkuyhteyden yleissuunnitelmasta selvitetään mahdollisuudet Kaisaniemen puistosuunnittelun päivittämiseksi.

Toivon, hyvät valtuustokollegat, että muutkin olette täällä Kaisaniemen puiston ystäviä ja kannatatte tätä pontta.

Kiitos.

Valtuutettu Ohisalo

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Tämä päätöshän ei ole ollut mikään läpihuutojuttu, mutta minä olen luvanut julkisesti kiittää ihan kaikkia, jotka ovat olleet tämän eteen tekemässä paljon töitä, ja tässä nyt siis se julkinen kiitos. Tässä siis aktiivipyöräilijä kiittää, mutta haluan kiinnittää huomiota siihen, että kyse ei ole nyt minkään yksittäisen pyöräilijäporukan tai jonkun tietyn ryhmän kannalta tärkeästä päätöksestä, vaan tämä on tärkeä päätös ihan koko kaupungin kannalta. Ylipäätään koko kaupungin keskustan kehittämisen kannalta tämä lisää turvallisuutta, tämä säästää matka-ajoissa, kannustaa kaupunkilaisia toivottavasti vaihtamaan auton pyörään ja ylipäätään mahdollistaa esimerkiksi apuvälinein liikkuville tätä puhuttua siltavaihtoehtoa monta kertaa paremman ratkaisun. Miettikääpä nyt tässä, kun keskusteltiin lumitöistä ja lumista, niin jos tällaisia lumisia talvia jatkossakin tulee, millainen härdelli se olisi ollut siivota sitä siltaa, ja kuka sitä siltaa olisi käyttänyt. Olen tosi tyytyväinen, että siihen vaihtoehtoon ei ole päädytty.

Mehän olemme kaupunkina sitoutuneet ilmastonmuutoksen torjumiseksi päästövähennystavoitteisiin. Ylipäätään myös kaupunkistrategian kärkihankkeena on tämä liikkumisohjelma, jonka tavoitteena on edistää terveyttä ja hyvinvointia tässä kaupungissa. Siinä muun muas-



30.1.2019

sa ollaan sitouduttu nostamaan kävelyn kulkumuoto-osuutta noin 35 %:sta 45 %:iin vuoden 2021 loppuun mennessä ja lisäksi nostamaan pyöräilyn kulkumuoto-osuutta 10 %:sta 15 %:iin vuoteen 2020 mennessä. Eli siis tämä nyt tehtävä päätös myötäilee todella monia meidän jo aikaisemmin täällä yhdessä päättämiämme asioita. On todella hyvä muistaa se, että lähes puolet alle 2 kilometrin matkoista kuljetaan henkilöautolla. Pyörällä kun pääsisi kuitenkin nopeammin, päästöt vähenisivät ja kuntokin kasvaisi samalla. Mitä enemmän pyöräilyä tässä kaupungissa edistetään, sitä helpompaa täällä on ihan kaikkien liikkua. Myös autoilijoiden. Myös niiden, joiden on pakko käyttää autoa keskustassa. Eli tämä on koko kaupungin kannalta erittäin tärkeä päätös.

Kiitos kaikille vielä.

Valtuutettu Mari Rantanen

Arvoisa puheenjohtaja.

Myöskään meidän ryhmämme ei kiistä pyöräilyn etuja terveyteen, nopeuteen ja juurikin saastuttamiseen, mutta muistutan kuitenkin, että kaupunkiin kuuluvat myös liikkumismuodot. Ravintolaan ja kauppaan myytävät tuotteet eivät tule sinne todennäköisimmin fillarin perässä, ja vanhus ja vammaiset fillaroivat vielä vähemmän. Tämän vuoksi haluan tässäkin kohtaa muistuttaa tästä asiasta, ja olen tehnyt tänne ponsiesityksen, joka kuuluu seuraavasti:

Hyväksyessään esityksen kaupunginvaltuusto edellyttää, että kaupunki käyttää samoja perusteita liikenteen sujuvuudesta, matka-ajoista sekä liikennevalojen matkaa hidastavista syistä muita liikkumismuotoja tehtäviä päätöksiä valmistellessa.

Kiitos.

Valtuutettu Modig

Arvoisa puheenjohtaja.

Aluksi tähän valtuutettu Rantasen tekemään ponsiesitykseen haluan todeta, että minun ymmärrykseni mukaan me teemme juuri niin. Me käytämme samoja mittareita, samoja laskelmia, samoja näkökulmia kaikissa liikkumismuodoissa, joten siinä mielessä ehkä valtuutettu Rantasen huoli on turha.



30.1.2019

Tähän itse tunneliin. Pitkän työn päätös kohta maalissa, toivottavasti. Tämä on erittäin kannattava hanke. Täällä on tuotu esiin pyöräilyn hyödyt monesta näkökulmasta. Se on ilmaston kannalta hyvä, se on päästötöntä. Se on yksilölle terveellistä. Ja tämä on aivan keskeinen paikka. Tähän mennessä kun pyöräily on kulkenut sieltä Kaivokadun kautta, siinä ovat olleet liian monet liikkumismuodot ja liikkujat törmäyskurssilla kirjaimellisesti. Tämä nopeuttaa Baanalle pääsyä, mutta tämä myös parantaa kaikkien niitten jalankulkijoiden tilannetta, jotka nyt Kaivokatua joka aamu ylittävät.

Me lautakunnassa hyväksyimme yksimielisesti valtuutettu Rautavan esityksenä sen esiin tulleen huolen siitä, että tämä läntinen ulostulo eli se puoli, missä tästä tunnelista tullaan ulos keskustakirjasto Oodin ja Kansalaistorin puolelle, ei ole tässä suunnitelmassa ideaali. Siinä on tietynlainen spiraaliratkaisu, jolla nouseaan tunnelista ylös, ja se kohta, missä siitä tullaan ulos katuverkkoon, ei ole paras mahdollinen, mutta paras mahdollinen, mikä näillä reunaehdoilla on löydettävissä. Jotta jatkosuunnittelussa tähän kiinnitettäisiin huomiota erityisesti, teen pöytäkirjan, koska en löydä tästä tekstistä nyt sitä lautakunnan yksimielistä näkemystä Rautavan esitykseen. Joten tekisin pöytäkirjan, joka kuuluu:

Hyväksyessään esityksen valtuusto edellyttää, että jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota läntiseen ulostuloon ja varmistetaan sen toimivuus.

Kiitos.

Valtuutettu Vanhanen

Arvoisa puheenjohtaja ja hyvä valtuusto.

Iloitsemme tänään tästä... Anteeksi. Iloitsemme tänään tästä sujuvan liikkumisen, liikunnan, hyvinvoinnin ja ilmaston hankkeesta. On hienoa, että vihdoin päätämme tästä tänään valtuustossa. Pyöräilyn alikulkua rautatieaseman ali on odotettu vuosia, ja sitä todella tarvitaan. Pyöräily on lähes jokaisen helsinkiläisen kulkumuoto jossain vaiheessa vuotta. Sen terveysvaikutukset ovat myös merkittäviä. Ennaltaehkäisy on kaupungissamme jokaisen toimialan ydinjuttu, ja kaupunkisuunnittelussa voidaan tehdä todella paljon. Päätämme nyt 23 miljoonan euron investoinnista, mutta iloinen uutinen on se, että vuonna 2013 valmistuneen pyöräilyn hyötyjä arvioineen selvityksen mukaan jokainen investoitu euro voidaan saada jopa kahdeksankertaisena takaisin. Terveystyöydyttään tämä onkin harvinaisen mahtava tunneli. Pyöräilyn edistäminen on



30.1.2019

myös kriittistä sille, että Helsingin väkiluvun kasvaessa liikenne säilyy sujuvana.

Tämä ei kuitenkaan ole vain pyöräilyhanke, vaan suuri voitto keskustan kävelijöille. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ovat olleet rautatieaseman ja Elielinaukion ympäristössä hyvin haastavia, ja turhia vaaratilanteita on syntynyt. Rautatieaseman ympäristöä voidaankin kehittää nyt entistä turvallisemmaksi ja viihtyisämmäksi kävelijälle.

Valtuutettu Soininvaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Nyt kun ollaan näin pitkällä, voin tunnustaa, että silloin kun tämä hanke tuli ensimmäisen kerran esille, pidin tätä hiukan kalliina ja ajattelin, että kun tämä menee nyt sitten pyöräilymäärärahoista, niin se tarkoittaa, että jostakin muusta joudutaan luopumaan, ja mietin, että mitä kaikkea voitaisiin samalla rahalla tehdä muualla, ja aika paljon voitaisiin. Mutta sitten niistä syistä, mitä Anni Sinnemäki näytti tuolla kartalla, vaikka tämä yksi alitus on poskettoman kallis, se saa aikaan sen, että koko muun pyöräverkko on sen jälkeen paremmassa käytössä. Koska tuo kohta... Itse asuin aikanaan Katajanokalla, ja matkalla kohti Espoota kiersin siis aivan toista kautta, Etelä-Helsingin kautta sen takia, että en viitsinyt tunkeutua tuohon aseman eteen. Se on niin ikävä ajaa, ja siinä kokee olevansa vähän niin kuin muiden tiellä, koska siinä on aikamoinen konflikti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välillä. Se konfliktihan tulisi vain pahenemaan siinä vaiheessa kun sille tulee ? ratican päättäri. Tuo alue on niin täynnä väkeä, että sitten tällaisena ikään kuin pääpyöräväylänä siinä jalankulkijoiden seassa se on ihan mahdoton. Tähän veikattiin yli miljoonaa käyttäjää. Tämä tulee lisäämään Baanan käyttöä aivan dramaattisesti, koska nyt kannattaa mennä, siis esimerkiksi minun kannattaa nyt mennä sitä kautta sen sijaan että menisin sieltä Etelä-Helsingin kautta. Että kertakaikkisen hyvä hanke.

Tätä siltaa pohdittiin. Silta olisi pyöräilijän kannalta ihan jotenkin järkevä, mutta se tuhoaisi sen Kansalaistorin ympäristön niin perusteellisesti, että se haitta, mikä on kaupunkikuvulle siitä, kun Oodin eteen tulisi tuollainen 120 metriä pitkä nousu, niin semmoista ei vain kannata tehdä.

Minusta on ihan hauskaa, että tämä on mennyt yksimielisesti sekä lautakunnasta että kaupunginhallituksesta, ja varmaan menee vielä yksimie-, tai toivottavasti menee yksimielisesti myös tästä valtuustosta.



30.1.2019

Mutta tämä on loppujen lopuksi erittäin suuri parannus pyöräilyolosuhteisiin.

Valtuutettu Meri (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Vastauspuheenvuoro koski edellistä valtuutettu Vanhasen puheenvuoroa, mutta ymmärrän, että puheenjohtaja on vasta aloittanut, niin ei välttämättä sitä huomannut. Vanhanen totesi, että tämä olisi merkittävä voitto jalankulkijoille. Asia on juurikin näin, mutta en voinut olla kiinnittämättä huomiota siihen, että tämä toinen vielä isompi hanke eli maanalainen kokoojakatu, se vasta olisi lopullisen sodan voitto jalankulkijoille, ja toivottaan, että se etenee yhtä hyvin kuin tämä kyseinen tunnelihanke.

Valtuutettu Modig (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Tässä kun oikein tarkkaan näitä papereita lukee, saattaa huomata, että löytää pontensa täältä aika hyvin tekstistä kuitenkin esiin tuotuna. Jätän se muitten valtuutettujen arvioitavaksi, onko tämä kysymys siitä läntisestä ulostulosta kuitenkin niin tärkeä – mitä se mielestäni kyllä on – että haluaisimme vielä ponnella vahvistaa, että se jatkosuunnittelussa varmasti parhaalla mahdollisella tavalla toteutetaan.

Kiitos.

Valtuutettu Arhinmäki

Voiko sen ottaa siis pois myös...

(Puheenjohtajan välihuomautus.)

...replassa? Okei, selvä. Hyvä tietää jatkoa varten. Tämä olikin lennokas aloitus tähän puheenvuorooni, jota on mennyt 15 sekuntia.

Arvoisa puheenjohtaja.

Minusta tunnelia paljon upeampi ratkaisu olisi ollut silta tähän paikalle. Ajatus siitä, että olisi voinut nousta sillan päälle, nähdä pitkälle Pasilaan



30.1.2019

menevät raiteet, sen näkymän, jonka Alvar Aalto jo ajatteli yhdeksi osaksi Helsinkiä, se olisi ollut tavallaan... Kun vaikkapa Kööpenhaminassa pyöräilee, niin siellä on upeita siltaratkaisuja. Harmi vain, että se on täysin mahdoton toteuttaa. Se kävi ilmi, kun näitä asioita huolellisesti selvitettiin, palautettiin ja käytiin vielä läpi. Se olisi ollut Kansalaistorin kohdalla pitkänä ramppina mahdoton, mutta myös nousu tälle sillalle olisi ollut sentyyppinen, että ehkä sen olisi voinut pyöräilyä aktiivisesti harrastava ja tiukkoihin trikoisiin pukeutunut mielellään tehdä, mutta sellainen satunnaispyöräilijä, jota myös tämä ennen muuta palvelee tämä reitti, työmatkaa tekevä, niin sille se ei olisi ollut toimiva ratkaisu. Joten voi sanoa, että valitettavasti tämä on paras ratkaisu, ja siksi olen toisaalta iloinen, että se nyt tehdään.

Nimittäin itsekin jonkun verran rautatieaseman edessä pyöräilleenä voin todella todeta, että se on hankalimpia paikkoja pyöräilijöille ja kävelijöille koko Helsingissä. Tällä ratkaistaan se ongelma, mutta samalla esimerkiksi Itä-Helsinki – eduskuntaan jatkossakin toivon mukaan entistä useampi kansanedustaja pyöräilee ja entistä useampia kansanedustajia Itä-Helsingistä ja itäisestä kantakaupungista – niin esimerkiksi se merkittävästi helpottaa sitä. Tällä tarkoitan sitä, että kaikkia muitakin, jotka kulkevat joko sieltä Lauttasaaresta, Urhon alueelta keskustaan töihin tai sitten idästä päin keskustaan, niin tämä merkittävästi helpottaisi sitä työmatkaa ja sillä tavalla on houkutteleva.

Mutta, arvoisa puheenjohtaja.

Tähän ei tämän alueen kehittäminen saa pysähtyä, ja minusta on hyvä, että valtuutettu Kolbe nosti tämän Kaisaniemen puiston kehittämisen laajemminkin esille. Siitä on kymmenkunta vuotta, kun sitä mietittiin aika tarkkaan sitä Kaisaniemen puiston kehittämistä. Siitä tehtiin hyvät suunnitelmat, ja tavallaan nyt tässä yhteydessä ne olisi syytä kaivaa esiin. Jos ajatellaan, mitä sen jälkeen on tapahtunut, niin kopit on siellä poltettu tai palaneet, eli varustetaso on entisestään heikentynyt. Siinä oli hyvin mietitty, miten keskustassa ei ole riittävästi lasten ja nuorten liikuntapaikkoja, niin miten sitä olisi kehitetty sitä Kaisaniemen kenttää niin että siihen olisi saatu kunnolliset sosiaalililat, jotka palvelevat lapsia ja nuoria kantakaupungin alueella ja monien koulujen oppilaita esimerkiksi liikuntatunneilla. Huolehdittiin siitä, että kenttä olisi täysimittainen, ei mihinkään ammattilaispelaamiseen vaan siihen, että siellä pystyttäisiin pelaamaan ihan junnumatseja ja aladivarin pelejä Helsingin keskustassa. Sen vuoksi minusta on hyvä, että se nostetaan tässä yhteydessä esille, ja sen vuoksi, arvoisa puheenjohtaja, kannatankin valtuutettu Koben pontta sen lisäksi että olen iloinen siitä, että jatkossa Helsingin keskustan läpi on kätevämpiä ja paremmin toimivia fillarireittejä.



30.1.2019

Valtuutettu Kaleva

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.

Olen tässä ihan samoilla linjoilla kuin valtuutettu Arhinmäki. Tosin minä uskon kyllä, että tätä aluetta käyttävät pyöräilyyn monet muutkin kuin ne valtavat kansanedustajajoukot, jotka sieltä huhtikuun lopulla Itä-Helsingistä lähtevät pyörän selkään. Mutta minä olisin myös toivonut, että oltaisiin päädytty tähän, jollakin tavalla keksitty, millä tavalla oltaisiin voitu päästä tähän siltaratkaisuun. Se olisi ollut edullisempi, mutta minä myös näen sen, että tällainen silta on kauniimpi, upeampi ja ne näkymät sieltä todella ovat paljon hienommat kuin mitä tästä tunnelista. Sen vuoksi olenkin kauhean iloinen siitä, että tätä selvitettiin kunnollisesti, ja nyt voidaan siis todeta se, että sillat olisivat voineet olla kivoja. Niiden ei tarvitse olla sellaisia toisen aallon betonibrutalismen modernistisia rumiluksia, vaan ne voivat olla myös tosi hienoja, upeita kaupunkikuvallisia kohteita. Mutta nämä ramppien nousukulmat olisivat olleet aika ongelmallisia, ja se olisi ollut vaarana, että sitä siltaa ei sitten juuri kukaan olisi käyttänyt. Sen takia on hyvä, että asia selvitettiin ja nyt sitten päädyttiin tähän tunneliin.

Tunnelissakin on ne omat ongelmansa. Yksi on tämä ramppi, jonka valtuutettu Modig tuossa hyvin nosti. Jos se ponsi jää järjestelmään, sitä mielelläni kannatan ja äänestän sen puolesta. Se on nyt tärkeä kohta huomioida. Mutta toinen, mistä keskusteltiin lautakunnassakin aika pitkälti, on tämä tunnelin koettu turvallisuustilanne. Se, että varsinkin ilta- ja yöaikaan tässä aseman lähistöllä monet naiset, monet miehetkin, kokevat tämän maan alle menemisen turvattomaksi. He eivät käytä tätä kävelytunnelia, joka siellä parhaillaan on olemassa, ja monet ovat sanoneet minulle, että he kokevat lähtökohtaisesti vastenmielisesti tällaiseen pyöräilytunneliin menemisen. Kysyin lautakunnassa, millä tavalla tätä turvallisuutta saataisiin parannettua. Siihen ei oikein löytynyt silloin keinoja. Totta kai valaistus, kamerat, valvonta, taidetta seinille tarjottiin, mutta minä olen tehnyt ponnin tänne järjestelmään, jossa tähän turvallisuuden parantamiseen nimenomaan kiinnitetään huomiota. Toivottavasti voitte sitä kannattaa.

Valtuutettu Ohisalo (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Pakko kommentoida tähän siltakomentointiin sillä, että ajattelen, että kannattaa tehdä kerralla kunnolla. Jos me nyt olisimme lähteneet siltavaihtoehtoon – ja täällä juuri käytiin keskustelua lumisista talvista ja sii-



30.1.2019

tä, kuinka on hankalaa liikkua – miettikää niitä kustannuksia siitä ylläpidosta, joita olisi tullut tämän sillan rakentamisen jälkeen. Ja sitten, kuten tässä on hyvin nostettu, kyse ei ole vain pyöräilijöistä, vaan kyse on jalankulkijoista, kyse on ihmisistä, jotka liikkuvat apuvälinein. Miten sellaiselle sillalle olisi noustu apuvälinein? Kuka sitä siltaa olisi käyttänyt? Tehdään kerralla kunnolla, kun kerrankin tehdään.

Valtuutettu Kaleva (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.

Juuri senhän takia tätä siltavaihtoehtoa selvitettiin kunnollisesti, että nyt meillä on oikeasti tutkittua tietoa siitä, että me voimme tehdä päätöksen. Ei tarvitse mennä sen ideologian taikka tunteen pohjalta. Meillä on faktaa siitä, mitä tämä silta olisi tarkoittanut. Se selvitettiin kunnollisesti. Nyt me voimme päätöksen tehdä, ja tätä prosessia minä tässä kehuin. Me olemme varmasti tässä valtuutettu Ohisalón kanssa ihan samaa mieltä.

Valtuutettu Harjanne

Kiitos, puheenjohtaja.

Minusta tässä on meillä käsillä tietyllä tavalla tällainen jännä symbolinen päätös, että tämä on tosi hieno liikennejärjestelmän vähähillistä tulevaisuutta tukeva ratkaisu, ja siinä on omat haasteensa. Jos Helsinkiä lähtisi nyt suunnittelemaan tuotantotalouden insinööri nollasta, hän laittaisi sen eri paikkaan ja muutama keskeinen infra olisi vähän eri tavalla, mutta tähän se sovitetaan. Minunkin puolestani, siis minusta tämä on todella hieno päätös, ja kun katsotaan tuota karttaa, miten se loksauttaa yhteen sen pyöräverkon keskeisiltä osin ja tosiaan tukee kaikkia liikuntamuotoja ? niin niiden turvallisuutta ja sujuvuutta. Ehkä toivoisinkin, kun tämä päätös tästä lähtee eteenpäin, niin tässä samalla tähän saliin kuolee se ajatus siitä, tarina jostain pyöräilijöille ? miljoonahankkeesta. Vaan tässä on oikeasti todella hieno koko kaupungin sujuvuutta tai tämän keskustan sujuvuutta parantava asia, ja sitä on nyt ainakin perusteellisesti selvitetty.

Minä sinänsä jaan Modigin ja Kalevan huolet, ja minusta siinä on jatkossa se pallo eteenpäin, että miten huolehditaan, että se tunneli on viihtyisän ja turvallisen oloinen, ja sitten toisaalta on kiinnostavaa katsoa, minkälainen siitä spiraalista muodostuu osaksi kaupungin pyöräilykulttuuria. Mutta muuten kehotan kaikkia miettimään, mihin käytetään



30.1.2019

se kaikki vapautuva tila lehtien mielipidepalstoilta, joka on tähän mennessä mennyt kävelijöiden ja pyöräilijöiden keskinäiseen känkkäämiseen.

Kiitos.

Valtuutettu Hyttinen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Ensimmäisenä kannatan Mari Rantasen ja Atte Kalevan ponsia. Kunpa kaikkien liikennemuotojen sujuvuutta edistettäisiin kaupungissamme samalla innolla. Jos haluamme vähentää liikenteen päästöjä ja nopeuttaa liikkumista, syytä olisi kiinnittää myös huomiota suojateiden sijoitteluun ja erityisesti liikennevalojen toimintaan sekä kevyen liikenteen että autoilun suhteen nykyistä enemmän. Monissa muissa maissa 2 kadun risteyksessä kaikki kevyen liikenteen valot vaihtuvat samanaikaisesti vihreiksi, jolloin risteyksen ylittäminen myös diagonaalisesti on sujuvaa ilman ylimääräistä odotusta, eikä jalankulkijoiden tarvitse väistellä kääntyviä autoja, mikä lisää liikenneturvallisuutta. Suomessa tämä jostain syystä ei tunnu olevan mahdollista. Vastaavalla tavalla olisi syytä kiinnittää huomiota siihen, että autoliikenteelle olisi perättäisissä liikennevaloissa saman kadun varrella niin sanotut vihreät aallot, jolloin suoraan ajavat autot eivät joutuisi turhaan pysähtelemään. Tämä lyhentäisi matka-aikoja merkittävästi sekä vähentäisi päästöjä, mutta ei tunnu toteutuvat edes Mannerheimintiellä vuorokauden ajasta riippumatta.

Takaisin tähän hankkeeseen. Tämä hanke käsiteltiin kaupunkiympäristölautakunnassa perinpohjaisesti, ja hanke palautettiin kertaalleen valmisteluun siltavaihtoehdon selvittämiseksi. Itse olisin ollut katetun siltavaihtoehdon kannalla, vaikka itäpäähän ramppi olisikin ollut joidenkin näkemysten mukaan jyrkkä, sillä vastaavia nousuja on jo muuallakin katuverkossamme. Tässä hankkeessa vältetään monta vaaran paikkaa, mutta luodaan yksi uusi, kun ratapihan ohittavan yhteyden länsipäätä ei jatkettu Töölönlahdenkadun länsipuolelle Baanan alkuun asti. Valittu kierreramppi on toteutuksena muutenkin kaukana optimaalisesta. Kritisoin tätä asiaa käsittelyssä lautakunnassa, ja pidän sitä edelleen merkittävänä puutteena, jonka korjaamista tulisi harkita edelleen. Näillä evästyksillä kannatan kuitenkin käsittelyssä olevan hankkeen yleissuunnitelman hyväksymistä.

Kiitos.



30.1.2019

Valtuutettu Rautava

Arvoisa puheenjohtaja.

Ensinnäkin haluan ehdottomasti kannattaa Silvia Modigin tekemää pontta. Tämä huoli on todellakin aiheellinen siellä länsipäässä, minkä ovat monet tuoneet esille, ja syy, mitä varten tähän ratkaisuun on jouduttu, niin mennään jo varmaan yli 10 vuoden taakse, kun Töölönlahden kaavaa tehtiin. Silloin olisi pitänyt nämä tunneliratkaisut katsoa, mutta siinä oli myös sellainen ongelma että Valtion Rautateillä suhtauduttiin siinä vaiheessa kohtuullisen kielteisesti tämäntyyppisiin ratkaisuihin, että mennään sinne ratapihan alueella.

Mutta sitten kiinnitän huomiota tähän Laura Kolbe tekemään ponteeseen, jota myös kannatan. Hän kiinnittää ponnessaan huomiota siihen Kaisaniemen puiston asemaan tässä, ja siihen on löydettävissä kyllä myös yksi ratkaisu, ja se ratkaisu on se, että rakennetaan silta sinne pohjoispuolelle, joka ei tule siihen Oodin lähelle, vaan tulee niitten talojen pohjoispuolelle, jolloinka se yhdistää myös sekä Töölönlahden alueen että Kaisaniemen puiston hyvin toisiinsa ja tuo yhden kulkemismahdollisuuden siihen lisää. En usko, että se nyt sisältyy juuri tähän suun-, tai se ei sisälly nyt tähän suunnitelmaan, mutta jatkossa tämä on asia, joka kannattaa ehdottomasti ottaa huomioon.

Apulaispormestari Sinnemäki

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja.

Tähän väliin haluan tuoda esiin sen, että kaupunkiympäristölautakuntaan ovat helmikuussa tulossa käsittelyyn Kaisaniemen puistosuunnitelman lähtökohdat ja tavoitteet. Eli suunnittelu on aloitettu, ja myös määrärahasoissa olemme lautakunnassa keskustelleet, että tulevien vuosien puistobudjettien pitäisi riittää sekä esikaupunkien keskeisten puistohankkeiden toteuttamiseen mutta myös Kaisaniemen puistoon, joka, kuten valtuutettu Kolbekin totesi, on jäänyt hyvinkin laiminlyödyksi. Siinä vaiheessahan kun meillä oli 2000-luvun alussa hyvin kireät budjetit, niin tämä silloin ikään kuin uudistus jäi toteuttamatta. Mutta nyt lähtökohdat ja tavoitteet puiston suunnittelulle ovat tulossa lautakunnan käsittelyyn ja sitä kautta totta kai myös julkiseen keskusteluun nyt aivan seuraavassa kuussa tänä vuonna.

Valtuutettu Rautava (vastauspuheenvuoro)



30.1.2019

Arvoisa puheenjohtaja.

Tietämättä, mitä sieltä on tällä hetkellä tulossa tästä Kaisaniemen puiston alueesta, olisi kuitenkin tärkeätä, että otettaisiin huomioon myös tämä Töölönlahden ja Kaisaniemen yhteyden parantaminen. Siihen löytyy vielä jo alustavastikin kaavailtu, siitä on drafteja olemassa, tällaisia siltasuunnitelmia, ja pitää sekin yhtenä mahdollisuutena tulevassa suunnitelmassa.

Valtuutettu Venemies

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.

On erittäin hyvä asia, että näitä liikenneväyliä ja liikennemuotoja kehitetään, ja tässä tapauksessa tämä alikulkutunneli, joka parantaa, niin kuin täällä on monella suulla todistettu, tätä rautatieaseman ympäristön pyöräily- ja jalankulku- ynnä muutakin liikennöintiä. Mutta ei saisi kuitenkaan unohtaa, niin kuin täällä on jo muistutettu myöskin, että kehitetään muitakin liikkumismuotoja, parannetaan niitä liikkumismahdollisuuksia. Henkilökohtaisesti voin sanoa, että minä liikun Helsingissä kävellen, pyöräillen, julkisilla kulkuvälineillä, henkilöautolla ja veneellä. Tällä hetkellä voin todeta, että mitä eniten pelkään Helsingin liikenteessä, niin se on pyöräilijöitä silloin kun liikun jalkaisin ja henkilöautolla. Veneillessä ei ole vielä tarvinnut pelätä pyöräilijöitä. En tiedä, koska tulee joku hydrofillari vastaan. Oikeastaan tässä pyöräilyssä on 2 asiaa, jotka huolettavat. Toinen on osalla pyöräilijöistä holtiton nopeus siihen tilanteeseen ja olosuhteisiin nähden, ja toinen on täysin arvaamaton liikennekäyttäytyminen. Yhtään ei voi luottaa siihen osalla pyöräilijöitä, että liikennesääntöjen mukaan toimittaisiin.

Nyt tämän alikulkutunnelin suhteen täällä on näitä hyviä aloitteita, joita oikeastaan voin kannattaa kaikkia – tai näitä ponsia kaikkia – niin miten varmistetaan tässä alikulkutunnelissa, ettei pyöräilijöitten nopeus nouse sellaiseksi että, se ei ole enää turvallinen jalankulkijoille. Täällä valtuutettu Kaleva teki tämän turvallisuusponnen, niin varmaan siinä yhteydessä on hyvä ottaa tämä pyöräilijöitten nopeus, että se todella huomioidaan, että siellä uskaltavat jalankulkijatkin, hitaammin reagoivat jalankulkijat myös käyttää tätä alikulkutunnelia. Toinen on, että voisi Helsingin kaupungilla tällaisen asennekampanjan pyöräilijöille suunnata, missä nämä asiat huomioitaisiin. Todella hyvä tuo Kaisaniemen puiston kehittäminen. Samalla otettaisiin se huomioon, samaten kuin sen länsipäädyn ulostuloaukko, että se soveltuu sinne Kansalaistorin maisemiin.

Kiitoksia.



30.1.2019

Valtuutettu Rissanen

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.

En lähde toistamaan kaikkea, mitä tässä on sanottu, mutta kyllä minäkin haluan korostaa tämän läntisen uloskäynnin vielä jatkosuunnittelua, ja senkin takia minusta se on ihan paikallaan, että valtuutettu Modig teki tämän pontensa. Että tulee nyt sitten vielä kertaalleen suunnittelijoille se todettua, koska tällä hetkellä se minusta vaikuttaa valitettavasti siltä, että se ei sitten ihan kuitenkaan kaikkia pyöräilijöitä houkuttele se spiraali sitä kautta tunneliin laskeutumaan. Kaupunkiympäristölautakunnan varapuheenjohtaja Rautava otti esiin tämän pohjoisen siltavaihtoehdon. Minusta se on erittäin kannatettava, että sitä kannattaisi miettiä. Minusta oli myös hyvä, että lautakunnassa otettiin tämä aikalisä sillä, että palautettiin uudelleen valmisteluun ja tutkittiin nämä siltavaihtoehdot, niin nyt sitten todella tiedämme, että olemme huolellisen valmistelun jälkeen päätyneet tähän. Kannatan myös sitä valtuutettu Kolben hyvää pontta.

Kiitos.

Valtuutettu Stranius

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Pyöräily on tosiaan tehokas, nopea, terveellinen ja ilmastoystävällinen tapa päästä kaupungissa paikasta toiseen. Ehkä ihan lyhyenä kommenttina valtuutettu Venemiehelle tuosta pyöräilijöiden arvaamattomasta käytöksestä, niin sehän johtuu usein siitä – ei aina, mutta tosi usein – että se pyöräilyinfrastruktuuri on niin huono ja ohjaa pyöräilijöitä väärille paikoille. Onneksi juuri tämä ongelma tämän investoinnin myötä helpottaa ainakin tässä rautatieaseman tuntumassa.

Mutta minä oikeastaan halusin sanoa vain sen, että miettikää, miten paljon maailma on muuttunut tai muuttumassa tai ainakin täällä Helsingissä, miten paljon me olemme menneet ja miten huimasti eteenpäin. Me keskustelemme ja olemme keskustelleet lähinnä siitä, pitääkö rakentaa pyöräilijöille tunneli vai siltä, eikä siitä, pitääkö pyöräilyyn tehdä tai olla tekemättä merkittäviä parannuksia ja investointeja. Tämä on minusta se hieno juttu, miten laajasti yli puoluerajojen me ymmärrämme eri liikennemuotojen tarpeita tässä kaupungissa. Myös se, miten hyvin ja perusteellisesti tätä on selvitetty, vaikka toki itsekkin jaan tämän



30.1.2019

länsipään kierrerampin toimivuudesta huolet, mitä täällä on esitetty. Mutta noin yleisesti ottaen tämä investointi tosiaan parantaa kävelijöiden olosuhteita, parantaa liikenneturvallisuutta, parantaa liikkumisen tehokkuutta, edistää pyöräilyä, monia muita hyviä asioita. Eli ei muuta kuin kiitos tuhannesti kaikille siitä, että saadaan tällaisia hankkeita tässä kaupungissa eteenpäin.

Valtuutettu Kaleva (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.

Tässä haluaisin jakaa kyllä valtuutettu Straniuksen huolen siitä, että infra joskus ohjaa pyöräilijöitä hyvin omituisesti. Jopa on sellaisia kohteita ihan kantakaupungissa, jos puhutaan vaikka tästä Kaivokadun Manerheimin puoleisesta päästä, missä on hyvin vaikea ymmärtää, missä kohtaa siinä pyörällä oikeastaan pitäisi ajaa. Pitääkö mennä ajoradalle? Onko siinä pyörätietä jossakin? Nämä ovat vaikeita kohtia. Mutta kyllä täytyy myös ottaa huomioon se, että sellainen yleinen piittaamattomuus tieliikennesäännöistä ja hyvästä liikennetavasta, mihin valtuutettu Venemies tuolla otti kantaa, että kyllä minun täytyy sanoa, että jos autoilijat Helsingissä yhden päivän ajan käyttäytyisivät niin piittaamattomasti kuin mitä pyöräilijät keskimäärin, niin se jälki olisi karmeata katsottavaa. Ajetaan väärään suuntaan yksisuuntaisia katuja, jopa kiertoliittymässä eli kansanomaisesti liikenneympyrässä mennään väärään suuntaan. Jatkuvasti tulee jalkakäytävällä kun kävelee jalankulkijana, niin soitetaan kelloa jopa siellä kiukkuisesti. Kyllä siinä tällaista tiettyä asenteellisuuttakin on valitettavasti nähtävissä.

Valtuutettu Parpala

Kiitoksia.

Kiitoksia valmistelijoille hyvästä työstä ja asian perusteellisesta selvittämisestä. Mielestäni on todella hyvä asia, että rautatieaseman pyöräliikenne saadaan vihdoinkin ratkaistua ja että melkein kaikki ryhmät mukaan lukien omani on melko tukevasti nyt saatu tämän yhteisen ratkaisun taakse. Läheltä piti - ja vaaratilanteita sattuu aseman edessä jatkuvasti, ja käytännössä ainoa tapa saada tähän asiaan parannus on erottaa kevyen liikenteen muodot toisistaan kunnolla. Jos vielä saadaan ylikomisario Pasterstein asentamaan kameratolppa tunnelin suulle, niin uskaltaa valtuutettu Venemieskin kulkea kyseisen tunnelin lähi- maastossa. Vaikka tämä tunneliratkaisu on aika tyyris, niin onhan se faktaa, että tiheästi rakennetussa kaupungissa isompikokoiset liiken-



30.1.2019

teen uudelleenjärjestelyt aiheuttavat aina korkeita kustannuksia. Silti niittää saattaa kannattaa tehdä, jotta me saamme rakennettua aidosti maailman toimivinta kaupunkia.

Faktaa on myös se, että pyöräilyn edellytysten parantamisessa on tämänkin jälkeen kaupungissamme vielä aika paljon töitä, ja tämän sanon itsekin auton omistajana tai ainakin auton haltijana, jonka pankki omistaa. Pyöräily on julkisen liikenteen ohella todella monille erittäin kätevä tapa liikkua kaupungissamme, ja on todella hyvä, että seuraavaksi saadaan esimerkiksi Hämeentie oikeasti siihen kuntoon, ettei koko aikaa tarvitse olla huolissaan bussin alle jäämisestä. Kannattaa muistaa sekin, että monessa paljon suuremmassa ja paljon autouskoisemmassa kaupungissa, muun muassa entisessä kotikaupungissani Bostonissa, pääväylien varressa on huolehdittu pyöräliikenteen sujuvuudesta ajoittain jopa Helsinkiä paremmin. Myönnän auliisti sen, että autoilulle on joskus oma tarpeensa, niin itsellänikin. Siksikin on hyvä muistaa, että mitä useampi pystyy tehokkaasti valitsemaan jonkin toisen liikennemuodon, sitä kätevämpi asioita on hoitaa myös autoillen silloin kun autoa oikeasti tarvitsee.

Ei muuta kuin kiitos ja kuokka saveen.

Ledamoten Rantala

Arvoisa puheenjohtaja.

Tämä on hyvä ja tärkeä suunnitelma. Kiitos tästä. Polkupyöräilyn suosio kasvaa koko ajan, mikä on tietysti positiivinen asia, ja me tarvitsemme turvallisia pyöräilyväyliä, jotka toimivat saumattomasti muun liikenteen kanssa. Tässä hankkeessa kyseessä on myös muiden turvallisuudesta, koska koko rautatieasema-alue muuttuu tämän myötä turvallisemmaksi ja selkeämmäksi.

Värderade ordförande.

Cykellederna kring järnvägsstationen har varit grötiga och ställt till problem för både fotgängare och cyklister då rutterna har korsat varandra. Med en tunnel under bangården så får vi fungerade cykelleder och kan öka säkerheten och trivseln för alla användargrupper. Och en tunnel var det enda vettiga alternativet. En bro skulle ha blivit ganska hög eller mycket hög, och på grund av alla elledning för tågen, och ett väldigt dominerande element vid sidan om Odet, och framför allt skulle underhållskostnaderna varit höga, och underhållen varit svåra under vinterdagar som denna. Jag håller med om att rampen på den västra



30.1.2019

sidan är utmanande, och det kräver en noggrann planering, och stöder därför varmt ledamoten Modigs kläm.

Valtuutettu Muttilainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Minä en vieläkään ymmärrä, miten se voi olla niin hankalaa, että miten pyöräilijät, jalankulkijat ja autoilijat eivät tule toimeen keskenään. Ne ovat ikään kuin aina ikuisesti toisiaan vastaan. Tästä olisi hyvä pyrkiä eroon. Kaikilla on varmasti paikkansa ja tarpeensa johonkin pisteeseen asti.

Sen sijaan kysyisin tällaista, että jos tämän hankkeen kustannukset ovat 23 miljoonaa, ja mennään tästä itäiseen Helsinkiin, ja sinne on yritetty saada 3 vuotta, ehkä enemmänkin, 100 metrin matkalle jalkakäytävää pyöräilijöille ja jalankulkijoille. Ikään kuin tällainen pätkä löytyy sieltä. Kyseinen jalankulku-pyöräilykaista alkaa, sen jälkeen tulee 100 metrin katkos, ja se jatkuu. Mikä on tämän kustannusarvio? Katsellaanko tätä kaupunkia taas tässä asiassa ihan niin tasapuolisesti?

Kiitos.

Valtuutettu Urho

Arvoisa valtuusto ja hyvä puheenjohtaja.

Ensin esitän kysymyksen apulaiskaupunginjohtajalle, ja hän ehtii miettiä, haluaako vastata. Meillä on tämä 23 miljoonaa tähän tunneliin, ja sitten paljonko muut investointikulut pyöräilyyn? En muista, mikä vuosi viime kaudella, kun 20 miljoonaa varattiin koko pyöräilyn infraan budjet-tirahaa, mutta paljonko nyt tulee tämän lisäksi?

Sitten, minä olen jalankulkija. Minä kaihdan tunneleita. Minä en pidä siitä ajatuksesta. Meillä on Porkkalankadulla tunneli kauppakeskuksesta, ja sitten menen bussiin usein siitä yli suojateitä. En ali tunneliin. Minä kavahdan niitä varsinkin vähänkin pimeämmällä ja iltaisin. Ei minulla ole tunnelia vastaan mitään. Olisin ollut sen ylikulkusillan kannalla siksi, että se on noin 10 miljoonaa halvempi ratkaisu. 10 miljoonaa jalankulkuteihin tai tasavertaisesti pyöräilyn edistämiseen. Kuulin täällä sellaisen lauseen, että nyt kun kerran... Siinä ei ollut tähän ihan sanaa. "Nyt hyvä että kerrankin tehdään kunnolla", mutta minä melkein kuulin, että kun kerran kaupungilla on rahaa ja varaa. Minä toivoisin, että meillä oli-



30.1.2019

si tasapuolisesti tätä varaa myös jalankulkuteiden turvalliseen suunnitteluun rautatieasemalla. Siellä ei ole turvallisia reittejä, kun tulee metrosta rautatieasemalta ylös ja haluaa jatkaa. Ei siellä ole turvallisia reittejä, muuta kuin valo-ohjatut tievalot. Minusta tämä on kallis hanke. En vastusta pyöräilyä. Minulla on pyörä, ja pyöräilen huhtikuun alusta syyskuun loppuun. En pyöräile talviaikaan. Kuljen nilkkoihin ulottuvissa sohjoissa jalkakäytävillä, joita ei ole hoidettu, ellen siirry auratuille pyöräteille kävelemään. Siellä ei ole ketään.

Valtuutettu Hernberg (vastauspuheenvuoro)

Niin, tosiaan valtuutettu Ohisalo tuossa sanoi, että kun tehdään, niin tehdään sitten kunnolla. Tässä kun tätä tunnelivaihtoehtoa selvitettiin, siinä todettiin ihan selkeästi, että se olisi ollut sellainen pyöräilynedistämiskäytös, joka ei olisi edistänyt pyöräilyä. Eli tässä oli vaihtoehtona sellainen 10 miljoonan ratkaisu, joka ei edistä yhtään mitään, ja sitten 26 miljoonan ratkaisu, joka edistää. Tavallaan oli mielestäni aika selvää, että valitaan se, jossa se pyöräily oikeasti edistyy.

Mutta mitä tulee sitten tähän rautatieaseman ympäristön kävelyolosuhteisiin, niin nyt nimenomaan tämä hanke mahdollistaa niiden jalankulkuolosuhteiden parantamisen Kaivokadulla ja rautatieaseman ympäristössä.

Valtuutettu Tuomas Rantanen (vastauspuheenvuoro)

Puheenjohtaja.

Itsekin provosoidun vastaamaan valtuutettu Ulla-Marja Urholle, että tässä nimenomaan selvitettiin sitä toistakin vaihtoehtoa ja todettiin se hankalasti toteutuvaksi. Tällaisia hankkeita kun tehdään, pitää tehdä ne sellaisiksi, että ne tuottavat ne halutut liikennevaikutukset. Ja tässä pyöräilykysymyksessä ei ole kyse vain pyöräilyn edistämisestä ja vain pyöräilijöiden aseman huomioimisesta, vaan kaikkien muidenkin liikennemuotojen huomioimisesta, koska on tarkoituksenmukaista, että pyörät saadaan ruuhkauttamatta niitä nykyisiä paikkoja, jotka ovat jatkuvasti, sekä jalankulkijoiden että pyöräilijöiden liikenteen sekoittuminen tai myös autoilijoiden asema paranee, kun pyörät menevät selkeästi ihan omaa reittiään. Kyllä tämä on ihan kokonaisvaltainen liikennepoliittinen ratkaisu, jonka eri vaihtoehtojen kannattavuutta suhteessa investointiin on mietitty. Sellainen silta, jota käyttää paljon vähemmän ihmisiä ja edelleen se liikenne jää sinne, mistä se halutaan pois, ei ole tar-



30.1.2019

koituksenmukainen. Ei tässä olla pyöräilijöitä paapomassa, vaan nimenomaan tekemässä kokonaisvaltaista liikennepolitiikkaa.

Valtuutettu Moisio

Puheenjohtaja.

On varsin totta, että tekemällä pyöräily sillan olisimme säästäneet suhteessa tähän tunneliin, mutta olisimme myös tehneet pyöräily sillan, jota pyöräilijän olisi käytännössä ollut mahdotonta käyttää. Haluan myös omalta osaltani kannattaa tätä hanketta, koska se lisää turvallisuutta ja on mielekäs investointi tässä koko kaupungin liikenneinfrakokonaisuudessa. Haluan myös osaltani kiittää kaikkia niitä tahoja, jotka ovat olleet kannattamassa tätä hanketta.

Valtuutettu Vepsä (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.

Olen samaa mieltä valtuutettu Ulla-Maija Urhon kanssa, että itse olisin kannattanut tätä pyöräily siltaa. 10 miljoonalla eurolla olisi merkittävästi tuettu Helsingissä esimerkiksi esteettömyyttä. Tulevaisuudessakin meillä tulee iso osa helsinkiläisistä olemaan ikäihmisiä, ja valitettavasti heistä monikaan ei pysty edes sähköpyörällä ajamaan. Paljon ihmiset liikkuvat rollaattoreilla ja muilla apuvälineillä. Ehdottomasti pyöräilyyn on nyt satsattu todella paljon.

Kiitos.

Valtuutettu Kaleva (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.

Kyllä minä jaan tämän saman huolen ja jaoin sen silloin aikanaan kun tätä lautakunnassa käsiteltiin, minkä valtuutettu Urho tässä toi esille, että kyllä 10 miljoonaa euroa on valtavan paljon rahaa. Sen takia on tärkeätä, että tällaiset hankkeet selvitetään perinpohjaisesti. Selvitetään kunnolla se, mikä on se vaihtoehto. Ei varmaan kenenkään mielestä järkevin vaihtoehto ole se, ettei tehdä mitään. Että annetaan sen tilanteen jatkaa siinä Kaivokadulla niin kuin se tällä hetkellä on. Sehän on hyvin vaarallinen paikka jalankulkijoille, turisteille, myös polkupyöräilijöille, kun siinä kohtaa niin monta liikkumistapaa. Mutta nyt me tie-



30.1.2019

dämme, kun tätä asiaa selvitettiin. Näitä siltavaihtoehtoja selvitettiin kattavasti ja riittävästi. Me voimme sanoa, että nyt me teemme päätöksen parhaan tiedon perusteella, mikä meillä on, ja se tieto on hyvä. Nyt tämä on prosessina toiminut oikein hyvin, ja sen takia täytyy sanoa, että me tiedämme nyt, mitä me teemme sillä 10 miljoonalla eurolla lisää.

Valtuutettu Hernberg (vastauspuheenvuoro)

Tämä siltavaihtoehto nimenomaan olisi ollut esteettömyysnäkökulmasta huono ratkaisu, koska ne sillan rampit olisivat olleet tosi jyrkät. Eli tässä tunnelissa nimenomaan mahdollistetaan paljon, paljon loivemmat sisääntulot ja ulostulot kuin mitä siinä sillalla olisi pystytty tekemään. Siitä huolimatta ne sillan rampit olisivat kuitenkin olleet siellä merkittävänä esteenä Kansalaistorilla ja peittäneet meidän uuden hienon keskustakirjastomme. Eli todella siinä olisi tuhlatu 10 miljoonaa euroa ratkaisuun, joka ei edistä pyöräilyä eikä jalankulkua, ja sellainen ratkaisu olisi ollut rahan tuhlausta.

Valtuutettu Parpala (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Tosiaan kuulostaa siltä, että Vepsän esittämässä mallissa 13 miljoonaa olisi käytetty tunneliin ja 10 miljoonaa sitten apuvälineisiin, joilla helsinkiläiset olisivat tätä siltää käyttäneet.

Valtuutettu Pajunen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Kansalaistori–Kaisaniemi-pyörätunneli on ristiriitainen. On hyvä syitä sekä sen rakentamisen puolesta että vastaan. Steissin alueen nykytilanne on vaarallinen ja sekava ja vaatii parannusta. Pyöräilyn edistäminen on tietenkin ilmaston, terveyden ja kaupunkitilan käytön kannalta hyvä juttu. Asiantuntijoiden mukaan tunneli on kattavasti tutkituista vaihtoehtoista paras. Tunnelia voi myös vastustaa hyvin perustein, joista ensimmäisenä minullakin tulee mieleen tunnelin kallis hinta, 23 miljoonaa euroa. Spiraalisäänkäynnin toimivuus mietityttää minuakin. Herää myös kysymys, väheneekö tarve pyörätunnelille, jos maanalainen kokoojakatu tulevaisuudessa rakennetaan. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden ongelmalliseen tilanteeseen rautatieaseman ympäristössä tarvitaan kuitenkin ratkaisu. Kannatan lämpimästi Kolben pontta Kaisanie-



30.1.2019

men puiston suunnittelun päivittämiseksi, Kalevan pontta tunnelin koetun turvallisuuden varmistamiseksi ja myös Modigin pontta läntisen sisääntulon toimivuudesta.

Ledamoten Borgarsdóttir Sandelin

Ordförande.

Jag är glad för att vi kan göra trafiken i centrum mer smidig än vad den är nu. Alla som någon gång cyklat runt järnvägsstationen för att komma från Kronohagen eller Kajsaniemi och vidare till andra sidan vet att det inte alltid är så smidigt. Den här tunneln gör det smidigare för dem som cyklar, de som är till fots, men också för biltrafiken. Miljön och stämningen utanför järnvägsstationen är stundvis också ganska stökig när det rör sig mycket människor, och det kan bli trevligare med denna lösning. Jag tror att lösningen med tunneln i det här skedet är bra, men det finns också en aspekt som vi måste beakta. För att vi ska få folk att använda tunneln så måste det kännas som ett säkert alternativ också då det är mörkt eller då det inte finns mycket människor omkring. Det är viktigt att tunneln är ett ställe som är belyst och en tunnel som känns säker att använda. Den här aspekten måste tas på allvar, inte bara utredas.

Olen tehnyt pönten, joka edellyttää, että erityistä huomiota tulee kiinnittää tunnelin valaistukseen ja viihtyisyyteen turvallisuustunteen vahvistamiseksi. Tämä, jotta me kaikki sitten uskallamme käyttää sitä tunnelia kanssa.

Tack.

Ledamoten Biaudet

Tack, ordförande.

Vi börjar med att understöda fullmäktigeledamot Borgarsdóttir Sandelins kläm.

Ibland talar man om könssensitiv stadsplanering, och väldigt ofta diskuterar man naturligtvis just mörka tunnlar och avlägsna busshållplatser och så vidare, och det skulle vara jätteviktigt att när man har planerat en ganska dyr tunnel, som kanske sällan känns hemskt sådär lockande, att man faktiskt också satsar på att fundera på hur den fungerar ur trygghetsperspektiv. Och då handlar det inte bara om material,



30.1.2019

att det inte, och så vidare, utan det handlar också om hur det ser ut. Om man tänker på den där Kajsaniemitunneln för fotgängare så är den faktiskt ganska otrevlig idag, och vi har många liknande exempel, så det är viktigt att man slutför det här arbetet så att det fungerar för alla.

Mielestäni on myös turha itse asiassa asettaa eri autoilijoita ja pyöräilijöitä ja jalankulkijoita vastakkain, koska mielestäni monet ratkaisut voivat toimia kaikille ihan hyvin, ja me kaikki olemme joskus varmaan joutain näistä. Mielestäni tämä Rautatien alue ei ole ehkä kovin kiva tällä hetkellä, ja toivon, että se tuo turvallisuutta lisää myös jalankulkijoille siellä paikalla.

Kiitoksia.

Tuen siis Silja Borgarsdóttir Sandelinin pontta.

Valtuutettu Niskanen

Kiitos, puheenjohtaja.

Minusta tämä Kansalaistori–Kaisaniemi-tunneli on varsin perusteltu hanke. Olen itsekin monesti saanut hajoilla tuossa steissin edessä niin pyörän selässä kuin kävelijänä siihen, että siellä on melkoinen kaaos välillä päällä ja meinaavat tosiaan pyörät ja kävelijät törmäillä toisiinsa. Sen takia tälle on kyllä tarve olemassa ehdottomasti.

Oli myös järkevää tutkia siltavaihtoehto. Puhutaan näin isoista summista. Se on vastuullista taloudenpitoa. Isoin ongelma siinä siltavaihtoehtossa omasta mielestäni oli juuri se katukuvallinen ongelma, eli se olisi työntynyt sinne todella pitkälle Kansalaistorille, joka on nyt varsinkin Oodin myötä tosi kaunis. Sellainen alue, josta saa olla ylpeä. Minusta se ei olisi ollut siihen toimiva ratkaisu se silta. Toinen heikkous tietysti olisivat olleet nämä korkeuserot, jotka ovat tässä aikaisemmin tulleet esille.

Kallis tietysti tunneli on, arviolta 23 miljoonaa euroa. Toisaalta myös se vähän pelottaa, että nouseeko tämä hinta. Maanalaisessa rakentamisessa on tietyissä tilanteissa tupannut vähän nousemaan. Jatkovalmisteluissa on varmistettava, että näin ei käy.

Sitten tuonne vasemmalle voisi vielä sanoa, että kiva, että nyt on kuulut näitä argumentteja siitä, että tämä on hyvä hanke myös sen takia, että tämä ei ole pelkästään pyöräilyhanke, vaan tämä parantaa myös esimerkiksi kävelijöiden tilannetta. Ihmettelen vain sitä, miksi nämä



30.1.2019

samat argumentit puuttuivat silloin kun täällä päätettiin esimerkiksi tuosta kaavasta, joka mahdollistaa Sörnäisten tunnelin. Silloin ei hirveästi kiinnostanut se, että parantaisi kävelyä, parantaisi joukkoliikenteen toimivuutta.

Kannatan myös tuota Atte Kalevan erinomaista pontta tunnelin koetun turvallisuuden varmistamisesta.

Kiitos.

Valtuutettu Pasanen

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.

Haluaisin tietysti muistuttaa, että Sörnäisten tunnelihan on autotunneli, ja tässähän puhutaan nyt kevyen liikenteen tunnelista. Mutta täällähän on puhuttu nyt paljon siitä, että pitäisi edistää tasapuolisesti myös muita liikennemuotoja, kaikkia liikennemuotoja. Ehkä varmaan meille kaikille on kaikista tärkeintä edistää nimenomaan liikkuvuutta täällä kaupungissa, ja kevyen ja julkisen liikenteen edistäminen edistää nimenomaan sitä kaupunkikeskustan saavutettavuutta. Autot vievät todella paljon, edelleen kohtuuttoman paljon tilaa meidän kaupunkitilassamme, ja usein niissä autoissa istuu vain yksi ihminen. Kun me edistämme kevyttä ja julkista liikennettä, me vapautamme sitä kaupunkitilaa myös esimerkiksi niille, joiden tarvitsee käyttää sitä autoa.

Täällä on ollut tosi monia hyviä puheenvuoroja siitä, kuinka tämä hanke on todella tärkeä ilmastomuutoksen torjunnassa ja ilmastokestävän Helsingin rakentamisessa. Haluaisin tässä huomauttaa vielä, että ilmastomuutos tulee vaatimaan tosi paljon tällaisia rakenteellisia muutoksia kaupunki-infrastruktuurissamme, koska yli puolet suomalaisten hiilijalanjäljestä tulee nimenomaan asumisesta ja liikkumisesta, missä me voimme kaupunki-infrassa vaikuttaa. Tämän takia meidän pitää nimenomaan tehdä asumisesta ja liikkumisesta vähäpäästöistä täällä Helsingissä, ja se tapahtuu vain uudistamalla infraamme. Tämän hankkeen hyväksyminen tänään on tosi tärkeä askel kohti sitä ilmastokestävämpää kaupunkia.

Kiitos.

Valtuutettu Meri (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.



30.1.2019

Valtuutettu Pasaselle, joka totesi aivan osuvasti, että Sörnäisten tunneli oli tarkoitettu pääosin autoille ja tämä nyt käsillä oleva tunneli pääosin pyörille ja kevyelle jalankulkijoille. Mutta ei minun mielestäni tunnelin onnistumista pidä arvioida sen suhteen, kenelle se on tarkoitettu, vaan miten se vaikuttaa meidän liikennejärjestelmämme kokonaisuuteen. Etä missä se palvelee kokonaisuutta kaikkia liikennevälineitä huomioon ottaen. Tuntuu vähän vaaralliselta, kun näitä tunnelihankkeita on tässä jatkossakin varmasti tulossa valtuuston käsittelyyn, että meillä olisi jokin ennakoasenne siihen tunneliin sen perusteella, mitä liikuntavälineitä ja liikkumismuotoa se tulee palvelemaan. Vaan täytyy ottaa huomioon se kokonaisuus, miten se vaikuttaa tämän kaupungin ja ehkä jopa laajemmin koko Etelä-Suomen liikennejärjestelmään.

Valtuutettu Niskanen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Tuossa valtuutettu Meri sanoikin erittäin hyvin, eli kyllä tässä on se yhteinen asia hyvin selvästi, että molemmat näistä hankkeista, vaikka toinen tunneli on autoille ja toinen pyörille ja myös jalankulkijoille, auttavat kaikkia liikennemuotoja. Sen takia minusta usein tuo vasemmiston ja vihreiden toiminta vaikuttaa vähän ideologiselta autoilun vastustamiselta, jos juuri se, että ne autot ovat siellä tunnelissa, on se ongelma. Silloin kun autoja laitetaan tunneliin, tulee itse asiassa paljon enemmän tilaa myös sinne maan päälle, mitä voidaan sitten joukkoliikenteelle ja kävelylle ja pyöräilylle saada enemmän tilaa. Siinä mielessä ihmettelen, että mitkä ovat sitten ne syyt vastustaa tätä.

Valtuutettu Diarra (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Ideologista tässä on ainoastaan se, että ilmastonmuutos on pysäytettävä, ja me emme voi elää yli varojemme. Se on se pointti tässä, Dani.

Valtuutettu Harjanne (vastauspuheenvuoro)

Joo, juurikin näin. Kyllä tämä aina esiin ? autoilun vastustus, jota minun nähdäkseni ei oikeastaan edes ole, on enemmänkin taustaltaan luonnontieteellistä kuin ideologista.



30.1.2019

Valtuutettu Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Kun olemme päässeet Rautatientorilta Sörkkaan, olemme päässeet jo aika pitkälle tästä käsiteltävästä aiheesta. Mutta näitä hankkeita on syytä arvioida juuri sillä perusteella, miten ne hyödyttävät kokonaisuudessaan Helsinkiä ja helsinkiläisten liikkumista, ja kuten täällä on keskustelussa käynyt ilmi, tämä fillari-, kävely-, kevyen liikenteen tunneli merkittävästi hyödyttää kaikkia. Se, mistä käytiin keskustelua Sörkan autotunnelin osalta, niin ei niinkään ollut kysymys siitä, onko Helsingissä autoja vai ei. Tulevaisuudessa niitä on, mutta toivottavasti vähemmän kuin nyt ja vähemmän saastuttavia. Vaan kysymys oli siitä, että massiivisella investoinnilla ei saada sellaista hyötyä, jota sillä haettiin. Tämä oli se argumentti, ja itse asiassa laskelmat osoittivat, että se, mikä tyhjenee kaduilta tunneliin, niin aika iso osa siitä tulee maan päälle kaduille uusina autoina. Autoilu ei vähene, vaan autoilu lisääntyy, ja siihen meidän ei kai pitäisi pyrkiä oikealla eikä vasemmalla.

Valtuutettu Vartiainen

Arvoisa puheenjohtaja.

Mennään hetkeksi vielä kauemmas.

(Puheenjohtajan välihuomautus.)

Kuuluuko nyt? Joo.

Arvoisa puheenjohtaja.

Muistan kun vuonna 2000 avattiin Juutinrauman silta Tanskan ja Ruotsin välillä, noin 8 kilometriä pitkä. Asuin silloin Ruotsissa, ja satuin katselemaan Tanskan televisiota. Vierailulla Tanskassa oli Japanin liikenneministeri, jolta kysyttiin näkemystä avajaisissa tästä hienosta sillasta, ja hän sanoi näin: "Kaikki kunnia teidän merkittävälle sillallenne, mutta jos olisimme Japanissa, tuon kapean salmen ohi kulkisi jo 3 siltaa".

Arvoisat valtuustoystävät.

Minun mielestäni ainoa skandaali tässä on se, että tätä ei ole rakennettu jo 10 vuotta sitten. Helsinkihän katkeaa keskeltä tällä hetkellä tämän rautatien vuoksi, ja nämä uudet rakennukset, joita sinne on syntynyt tämän Oodin taakse vaikka, niin ne ovat eräällä tavalla kaupungin reu-



30.1.2019

naa. Tämä olisi pitänyt rakentaa 10 vuotta sitten, ja tässä pitäisi olla paljon enemmän näitä itä-länsiväyliä. Ja tästä pikemminkin sen sijaan että kaikki täällä kehuvat toisiaan, niin me voisimme hävetä. Kertokaa-pa minulle vielä, milloin tämä ilmastonmuutoksen pysäyttävä tunneli nyt valmistuu.

Valtuutettu Asko-Seljavaara (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Vastaukseksi valtuutettu Vartiaiselle, että 15 vuotta sitten, kun tulin istumaan näihin pulpetteihin, oli keskustatunneli suunnitteilla, mutta tämä valtuusto tai se edellinen ei sitä hyväksynyt. Katsotaan nyt, hyväksyykö tämäkään valtuusto sitä.

Valtuutettu Sevander

Kiitoksia, puheenjohtaja.

Tietysti täytyy sanoa, että kun tässä edelliset puheenvuorot ovat olleet vähän historiassa ja vähän muualla, niin palaan tähän itse asiaan. Tässä muutama puheenvuoro sitten nostettiin nämä liikenneturvallisuusky-symykset esiin, ja se on ihan relevanttia että siellä tunnelin sisällä saat-taa tulla tiettyjä vaaratilanteita ihan pelkästään sen takia, että varsinkin pyöräilijöillä – niin minullakin – on tapana, että kun on alamäki ja sen jälkeen ylämäki, niin usein siellä sitten vauhtia otetaan, jotta päästään jouhevasti taas maan pinnalle. Varsinkin tässä tunnelin suuaukkojen kohdalla kun aika ahtaassa paikassa risteytyvät pyöräily, jalankulku ja sitten vielä ajoratakin, niin olen tehnyt tähän liittyen ponnin järjestel-mään, joka kuuluu seuraavasti:

Hyväksyessään esityksen kaupunginvaltuusto edellyttää, että tunnelin suuaukkojen kohdalla paikoissa, joissa jalan-kulku, pyöräily ja autoliikenne ahtaassa paikassa risteyty-vät, suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota liikenne-turvallisuuteen esimerkiksi selvästi liikennemerkein osoit-taen etuajo-, väistämisvelvollisuudet.

Helsingissä on paikoin sellaisia paikkoja, jotka osittain ovat vaarallisia ihan jo senkin takia, että näkyvyys esimerkiksi autoilijoille pyörätien jat-keena on aika huono. Tämäntyyppistä ratkaisua tähänkin esitän.



30.1.2019

Valtuutettu Torsti

Arvoisa puheenjohtaja ja valtuutetut.

Kiitokset valvovalle sosialidemokraatille Sevanderille, joka vielä katsoi näitä linjauksia tarkkaan, ja ehkä ainakin itselläni toi mieleen ja voi olla, että on muitakin valtuutettuja, jotka aikanaan muistavat, kun Musiikkitalon vieritse kulkeva pyörätie tuli kohtaamaan Baanan, niin sitä jouduttiin uudelleen linjaamaan aika pian sen jälkeen, koska se kohtaamispaikka oli ikään kuin hyvinkin vaarallinen. Tämä on juuri sentyyppisiä asioita, joiden huomiointi näissä meidän tärkeissä hankkeissamme ratkaisee usein myös sen, miten niihin ruvetaan suhtautumaan, miten niitä ruvetaan käyttämään ja niin edelleen, eli tosi hyvä, että se otetaan huomioon. Näin ollen kannatan tätä pontta.

Lisäksi ehkä nyt kun puheenvuoron tässä kohtaa otin, niin valtuutettu Vepsälle sellainen huomio, että nyt kun me tätä verkostoamme ylipäänsä kehitämme, niin yksi näkökulma, jota on kyllä pidetty esillä mo-
neen kertaan, on, että meille tulee paljon erilaisia tarpeita esteettömälle liikenteelle. Juuri se, että kun me nyt näitä kehitämme, niin se näkökulma tietysti olisi koko ajan hyvä pitää mielessä ja ottaa huomioon. Minä vähän pelkään, että me, jotka täällä istumme vielä 10 tai 20 vuoden päästä tai jos joku täällä vielä istuu, niin palaamme ehkä pohtimaan, että saammeko me tehtyä kolmekaistaista näistä nyt kaksikais-
taisista ja niin edelleen. Tämä on sentyyppinen näkökulma, jota olisi ehkä hyvä pitää ei vastakkaisena vaan osana suunnittelua, että näitä tavallaan samoja väyliä voidaan käyttää hyvin monenlaisiin kulkuvälineisiin, joissa jotain rullia on alla.

Kiitos.

Valtuutettu Rautava

Puheenjohtaja.

Itsekin innokkaana pyöräilijänä ilmoitan nyt heti, että olen tämän esityksen kannalla, mikä tässä on, mutta vähän ottaa pattiin se, että täällä puhutaan aika lailla perättömiä noista silloista. Haluan niitä siltasuunnitelijoita tässä myös hieman puolustella, koska ne korot, mitä siinä oli, olivat täysin niitten hyväksytyjen ohjeitten mukaiset. Ne olisivat olleet sinne tehtävissä kyllä oikeinkin hyvin. Haluan vielä todeta, että sinne pohjoispuolelle on mahdollisuus tehdä tällainen silta, jossa ne nousut eivät ole liian korkeita. Sen myönnän, että se olisi ollut ongelmallinen siinä Oodin kohdalla tämä ramppi. Se oli ehkä se suurin syy, mitä var-



30.1.2019

ten ainakin oma päätökseni sitten meni siihen, että nyt voidaan tässä kohtaa se silta unohtaa. Mutta sen sijaan mehän hyväksyimme myös lautakunnassa – oliko yksimielisesti – ponnin, että selvitetään niitä vaihtoehtoja sinne pohjoispuolelle.

Valtuutettu Pennanen

Kiitos paljon, puheenjohtaja.

Tässä valtuutetut Kaleva ja Borgarsdóttir Sandelin ovat jättäneet ponnin liittyen tämän tunnelin turvallisuuteen ja viihtyisyyteen, ja heräsi tässä keskustelussa ajatuksia siihen liittyen. Tästä silta/tunnelikeskustelusta tuli vähän mieleen, kun New Yorkissa on tällainen High Line, ja sitten on tulossa sellainen Low Line, eli siellä on erittäin viihtyisä silta ja erittäin viihtyisä tunneli. Voisiko siitä ottaa jotain opiksi? Mutta noin yleisesti näkisin, että tämän tunnelin viihtyisyyttä ja turvallisuutta parantavat kulttuuri ja palvelut. Siellä on noin 4 metriä leveä jalankulkuosuus, 3,5 metriä plus kivetystä siinä vielä. Nyt yksi asia on esimerkiksi valaistu vaihtuva taide, joka voi olla siellä tunnelin seinillä ja tunnelin katossa. Se lisää jonkin verran viihtyisyyttä, ja se saa ehkä ihmiset sinne pysähtymään hieman ja katselemaa sitten kun se vaihtuu varsinkin, että ne eivät ole ne samat maalaukset aina. Sitten ovat tällaiset katu- eli tunnelisoittajat, jotka lisäävät viihtyisyyttä huomattavasti ja turvallisuudentunnetta, että siinä on joku ihminen paikalla katsomassa ja näin. Näkee myös, mitä tapahtuu. Sellainen tunnelihan on kaikkein pelottavin silloin kun se on kylmä ja tyhjä, ja joutuu menemään sinne, ja sitten sieltä tulee vain joku toinen, ja ei tiedä, mitä tapahtuu. Sitten esimerkiksi myyntipöydät, jotka voisivat olla tyylikkäitä, niin sinne reunaan kyllä mahtuisi pieniä sellaisia. Pyörähuoltopiste, pikkuinen pyörähuolto voisi olla tunnelissa. Ehkä joku minimuseo. Mutta lopuksi nostaisin ehkä tärkeimpänä, että siellä voisi olla luonnonvaloaukkoja kasveja. Se olisi erittäin hienoa, jos sinne saataisiin vaikka seinille jotain kasveja ja luonnonvaloaukkoja. Se on tässä New Yorkin Low Linessa juuri idea, että sinne tulee aukoista luonnonvaloa, ja kasveja on siellä, ja se tekee siitä erittäin viihtyisän.

Kiitos.

Apulaispormestari Sinnemäki

Arvoisa puheenjohtaja.



30.1.2019

Muutama huomio. Valtuutettu Muttilainen kysy itäiseen Helsinkiin investoimisesta, ja ehkä siinä nyt tähän verrannollisena hankkeena voidaan todeta, että Itäbaana, joka on se Baana-suunnitelma keskustasta aivan itäisimpään Helsinkiin, on investointisuunnitelmissa vaiheittain vuodesta 2019 aina sitten vuoteen 2025 ja vähän pidemmälle. Eli on suunnitelmavalmiutta ja on tarkoituksena investoida myös sieltä nykyistä sujuvampaan yhteyteen.

Ehkä pyöräilyn turvallisuudesta ja miten muut liikkujat kokevat pyöräilijöiden toiminnan, niin toteaisin tässä, että meillä valvovat viranomaiset, poliisit ovat tavanneet erityisesti valvoa pyöräilyä ja sen sääntöjen noudattamista kerran tai 2 vuodessa. Asennekampanjaa ja valistuskampanjaa on myös ollut käynnissä. Siinä HSL on ollut yksi toimija. Ja sitten täällä tuotiin hyvin esille myös se, että totta kai epäloogista ja muille liikkujille hankalaa käytöstä vähentää se, jos meillä on selkeät hyvät väylät, joissa jalankulku, pyöräily ja autoliikenne on erotettu toisistaan kunnolla silloin kun se on tarpeen. Jossainhan meillä on sitten sellaisia paikkoja, jossa pyörät ja autot sopivat hyvinkin sille samalle väylälle.

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja.

Sitten valtuutettu Urhon kysymykseen investointien kokonaisuudesta voi sanoa, että kaiken kaikkiaan viimeisen ehkä 5 vuoden aikana eriytyvät investoinnit kävelylle ja pyöräilylle ovat liikkuneet noin 3 miljoonan ja 14 miljoonan välillä, kun koko katuinvestointimäärärahat ovat olleet siellä reippaasti yli 100 miljoonassa, 140 miljoonassa, joka siinä kategoriassa näyttää sen, että muihin väyliin kuin pyöräilyyn sinänsä investoidaan enemmän. Toisaalta meillä sitten eniten investoidaan nimenomaan niistä investointimäärärahoista, joissa rakennamme uusien alueiden infraa, ja siellä tietenkin rakennetaan sitten samaan aikaan kaikkea infraa.

Ehkä kaiken kaikkiaan näen itse, että kävelyn yhteyksissä ja investoinneissa meillä on kyllä vielä kehittämisen varaa. Esimerkiksi valtuutettu Rantasen ponnassa, jossa todettiin, että pitää katsoa kaikkien liikennemuotojen aikahyötyjä, niin esimerkiksi kävelyn aikahyötyjä meillä ei ehkä ole vielä niin vakiintuneita tapoja tuoda näitä hankkeita esiin. Valtuutettu Rantasen ponnassa ei kuitenkaan sitten ollut ollenkaan tätä taloudellista aspektia, ja mielestäni se on kuitenkin myös hyvin tärkeää. Kun esimerkiksi täällä käytiin keskustelua tästä Sörnäisten tunnelista ja sitten tästä nimenomaisesta tunnelista, niin jos katsotte Sörnäisten tunnelin arvioidut päivittäiset liikennemäärät, vertaatte niitä tämän tunnelin liikennemääriin ja laskette, kumpi on per päivittäinen liikkuja kalliimpi, niin huomaatte kyllä hyvin nopeasti, kumpi on kalliimpi. Eli tämänkin hankkeen kalleus on ehkä siinä mielessä sitten suhteellista.



30.1.2019

Ehkä lopettaisin siihen, että kantakaupungin alueella uusin pian julkaistava liikennetutkimus näyttää sen, että kantakaupungissa helsinkiläiset tekevät kävelen 45 % matkoistaan, kun esimerkiksi autoilun osuus on 7 %. Mielestäni tämä painottaa sitä, että kävely-ympäristöön olisi kiinnitettävä vieläkin enemmän huomiota, mutta tässä hankkeessa näen, että se toteutuu kyllä melko hyvin, koska tämä parantaa kävely-ympäristöä Kaivokadulla ja Elielinaukiolla. Tähän tunneliin itsessään kuuluu myös leveä kävelyn väylä, jota halukkaat voivat käyttää, ja samalla tämä tekee kävelystä miellyttävämpää sitten siellä maan pinnalla.

Kiitos.

Valtuutettu Venemies

Arvoisa puheenjohtaja. Arvon valtuutetut.

Me täällä näpräämme aina tunneli kerrallaan, milloin pidempää ja milloin leveämpää tunnelia. En aio mennä nyt historiaan enkä tulla vielä maan päälle, vaan pysyn maan alla. Miksei meillä voisi olla kunnianhimoisempi, pitkäjänteisempi ja määrätietoisempi strategia rakentaa keskustan alueelle yhtenäinen tunnelisto, jossa liikkuisivat jalankulkijat, jossa olisi myös kahviloita, pieniä putiikkeja? Eli tämä verkosto ei olisi vain tunneleita, joista mennään puolijuoksua lävitse, vaan ihmiset voisivat siellä viihtyä, pysähtyä kahvilaan tai johonkin ostoksille. Siellä on nyt näitä tunneleita, yhdistettäisiin niitä määrätietoisemmin, ja rahoitus osaksi kaupungilta, mutta uskoisin että liike-elämä tulisi mukaan, jos sinne saataisiin tällaisia kahviloita ja liiketoimintaa. Esimerkiksi Toronton kaupungin alueella on keskustassa 30 kilometriä tällaista tunneliverkostoa, jossa jalankulkijat liikkuvat, ja Helsingissä voisi olla ? osittain myös pyöräilijät. Eli ehdottaisin, että otetaan määrätietoisempi, pitkäjänteisempi, laaja-alainen strategia, miten laajennetaan yhtenäistä tunneliverkostoa Helsingin keskusta alle. Ajatellaanpa Suomeen tulevia turisteja, jotka tuolla sohjossa rämpivät, kun tuolla olisi verkossa, jossa he voisivat liikkua sisätiloissa, pysähtyä kahville ja sitten nousta jossa-kin Oodin kohdalla maan pinnalle ihmettelemään tätä hienoa Suomen talvea.

Valtuutettu Pasanen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.



30.1.2019

Haluaisin tässä huomauttaa, että minusta tuntuu, että kuitenkin suurin osa helsinkiläisistä varmaan haluaa mieluummin liikkua maan päällä kuin maan alla ja nähdä päivänvaloa, eikä liikkua siellä tunneleissa. Nimenomaan esimerkiksi Yhdysvalloissa ja Kanadassa on todella hirveitä esimerkkejä siitä, kun kaupungit on suunniteltu pelkästään yksityisautoille niin että autot vievät kaiken kaupunkitilan ja kevyt liikenne ja ihmiset on siirretty maan alle liikkumaan. Tämä ei ole todellakaan selaista kaupunkikehitystä, mitä toivon, että kukaan haluaa tänne Helsinkiin.

Kiitos.

Valtuutettu Venemies (vastauspuheenvuoro)

Vastauksena valtuutettu Pasaselle. En tarkoittanut, että maanpäällinen alue jäisi autoilijoille. Päinvastoin. Toivottavasti maan pinnallakin on entistä viihtyisämpää. Mutta ottaen huomioon Suomen olosuhteet tämä parantaisi oleellisesti viihtymistä, liikkumista.

Valtuutettu Kaleva

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.

Tuossa valtuutettu Pasanen kyllä toi ihan hyvin esille sen, että mukavampi on liikkua maan päällä kuin alla, ja se oli varmaan näissä silta-keskusteluissakin se yksi asia, mitä siinä pohdittiin. Täällä on nyt sellainen sentimentti jollakin tavalla ollut vallalla, että ikään kuin se silta olisi ollut aivan hukkaan heitettyä, Kankkulan kaivon heitettyä rahaa ja vain tämä tunneli olisi ollut nyt hyvä juttu. Näinhän se asia ei ole, vaan kyllähän näissä silloissakin olisi ollut selkeitä hyötyjä pyöräilylle ja myös kävelyille. Nyt niitä pohdittiin kunnollisesti, punnittiin kumpaakin vaihtoehtoa ja tultiin siihen tulokseen, että tämä tunneli on kuitenkin hintansa väärti. Mutta ei se tarkoita sitä, etteikö sielläkin niitä ongelmia olisi. Eri-tyisesti tässä spiraalirampissa, joka nousee siellä länsipäässä, siellä Oodin puoleisessa päässä ylös, niin sieltähän ne pyöräilijät tulevat ulos juuri siihen samaan kohtaan, missä autot ajavat tänne tunneliin, siis tuonne paikoitusalueelle. Tämä on kyllä sellainen ongelmakohta, mihin tässä pitää selkeästi kiinnittää huomiota, ja minä kyllä mielelläni tuen tätä valtuutettu Sevanderin pontta siinä, että tähän asiaan oikeasti kiinnitetään huomiota.

Viimeisimpänä haluaisin myös kysyä, kun tässä tämä valtuutettu Harjanne ilmoitti kategorisesti, että ei ole olemassa mitään vastakkainaset-



30.1.2019

telua autoilun ja pyöräilyn välillä, ja sen jälkeen hän kertoi, että tämä vastakkainasettelu on luonteeltaan pikemminkin luonnontieteellistä kuin ideologista, niin onko sitä vastakkainasettelua nyt vai eikö. Se on se kysymys, joka minulla herää. No, ei tietysti tarvitse... Jaha, vastaus näköjään tulee sieltä. Jatketaan tästä.

Kiitos.

Valtuutettu Harjanne (vastauspuheenvuoro)

Minä en nyt ole ihan varma, kenen kaikkien puolesta tässä vastaan, mutta usein me puhumme täällä liikennemuotojen sujuvuudesta ja niiden painotuksista ja näin. Minä luulen, että tässä on koko kaupungin tasolla fiksua kuitenkin puhua liikenteen sujuvuudesta, liikenteen vähäpäästöisyydestä. Se on sitä strategian mukaista maailman toimivinta kaupunkia. Ei niinkään että me näemme liikenteen jonain kilpailevina muotoina ja identiteetteinä, vaan se on osa kaupunkia, kun ihmiset liikkuvat, ja se kannattaa tehdä fiksusti.

Valtuutettu Bogomoloff

Arvoisa puheenjohtaja.

Epäilen suuresti tätä viimeistä sanaa, ja toivottavasti se ei ainakaan ole minun viimeinen sanani. Mutta ajattelin napata kiinni tuosta valtuutettu Venemiehen vertauksesta Torontoon, joka on erittäin hyvä ja relevantti. Siellä pystyy nimittäin kuivin jaloin kulkemaan hyvin pitkiä matkoja ikään kuin katetussa tilassa. Se välttämättä ei ole niinkään tunnelistoa, vaan se on liikerakennusten kellarikerrostaosa ja sitten kadut alitetaan sillä. Siellä on se helppo puoli, että ollaan aika lailla tasaisessa maastossa liikkeellä, ja siinä mielessä sen toteuttaminen on ollut todennäköisesti hyvin onnistunutta.

Mutta se, mitä... Jos saisi jotakin toivoa näiltä tunneleilta – tätä nyt esillä olevaa hanketta en ymmärrä lainkaan vastustaa – mutta olisin erittäin iloinen ja tyytyväinen, jos meillä joku päivä olisi tilanne sellainen, että voisimme nahkapohjaisissa kiiltonahkakengissä kuivin jaloin ja vaikkapa damaskein varustettuina kävellä matkan Stockmannilta oopperalle. Tällainen selkeä pitkä katettu tila olisi paikallaan. En tiedä, miten se siinä Töölönlahden rannassa toteutetaan, mutta sen pitäisi olla jollain tavalla tavoitteellinen, että ihmiset voisivat kulkea ja kulkisivat varmasti mielellään jalan, kun se olisi miellyttävässä ympäristössä mahdollista.



30.1.2019

Valtuutettu Niskanen

Kiitos, puheenjohtaja.

Nyt kun tässä ? keskustelua, niin ajattelin lyhyesti vain vähän keventää valtuuston tunnelmaa ja esittää tässä esimerkiksi vihreille, joka on hyvin ? aktiivinen polkupyöräilyasioissa, niin hyödyntäen modernia geeniteknologiaa ja esimerkiksi 3D-tulostusta vihreille tällainen innovaatio ? ehdotus, että kun antiikin Kreikassa oli Minotaurus, joka oli puoliksi ihminen ja puoliksi härkä, niin tähän voitta kehittää ja innovoida sellaisen tulevaisuuden ihmisen, joka on puoliksi ihminen ja puoliksi polkupyörä. Näin pelastetaan koko maailma, ja sitten kun se uusi modernin ajan ihminen on puoliksi ihminen ja puoliksi polkupyörä, niin silloinhan ei voi enää se moderni ihminen ajaa esimerkiksi autoakaan, jolloin maailma pelastuu.

Kiitoksia.

HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTO
HELSINGFORS STADSFULLMÄKTIGE

Pöytäkirja tarkastettu ja hyväksytty:
Protokollet justerat och godkânt:

Lauri Menna
johtava asiantuntija
ledande sakkunnig