



© Antero Aaltonen

Hannu Penttilän vanhat ja uudet haasteet: YMPÄRISTÖ

Ilmastonmuutoksen jarruttaminen on yhteistä Penttilän vanhoille ja tuleville tehtäville.

HAASTATELUA SOVITTAESSA ei toimituksen tiedossa vielä ollut Helsingin apulaiskaupunginjohtajakisa. Tavatesamme **Hannu Penttilä** oli jo melkein valittu, sosialidemokraattien ehdokas. Lehdet uutisoivat kahden pääehdokkaan, Penttilän ja **Soininvaaran** grillausta tiedotusvälineiden edessä. Penttilä myöntääkin kaupunginjohtajamylytyksen auttavan kestämään paremmin *Maankäyttö*-lehden haastattelupaineita. Valinta uuteen virkaan tapahtui sitten kaksi päivää myöhemmin.

Aikaisempi kokemus valmistaa uuteen tehtävään

Penttilän ura uuteen tehtävään, jossa hänen vastuulleen tulevat kaupunkisuun-

nittelu ja kiinteistötoimi, siis ympäristöön liittyviä asioita, on kuin johdatusta. Lähes kaikki hänen työ- ja luottamustehtävänsä ovat liittyneet ympäristöstä huolehtimiseen ja kehittämiseen. Penttilällä on vankka suunnittelijan tausta. Hän on työskennellyt seutukaavainsinöörinä Länsi-Uudellamaalla, kaavoittajana Lohjalla, maakuntajohtajana Hämeen liitossa sekä nyt Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan, YTV:n, yhteistyöjohtajana.

Penttilän luonnonsuojelu- ja ympäristöasioiden tausta paaluttavat hänen arvomaailmaansa myös kaupunginjohtajatehtäviin. Hän on työskennellyt yli-insinöörinä ympäristöministeriössä sekä toimistopäällikkönä Suomen luonnonsuojeluliitossa. Teekkarina Hannu oli Otaniemen Ympäristöseuran puheenjohtaja. Metsäkoneisiin hän ei kuitenkaan myönnä koskaan kahliutuneensa.

Ilmastonmuutoksen jarruttaminen on yhteistä vanhoille ja tuleville tehtäville.

”Infrastruktuuria koskevilla päätöksillä itse asiassa luodaan myös maankäyttöpäätöksiä.”

Penttilän ansioluettelo vilisee merkittäviä työryhmien jäsenyyksiä ja luottamustehtäviä kotimaassa ja kansainvälisestäikin: tärkeimpiä ehkä Espoon kaupunginhallituksen puheenjohtajuus v. 1993–95. Aivan äskettäin hänet valittiin EMTA:n (*European Metropolitan Transport Authorities*) puheenjohtajaksi.

Hannu on syntynyt Suonenjoelta, urakehityksestä päätellen arvattavasti etelärinteen mansikkapaikoilta. Ylioppilaaksi hän pääsi Tuusulassa.

YTV päästöjen vähennyksen eturivissä

YTV syntyi vuonna 1970 vapaaehtoisena kuntien liittymänä. Vuodesta 1974 se on ollut Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkien lakisääteinen

yhteistyöelin. YTV vastaa pääkaupunkiseudun jätehuollosta, seutuliikenteestä ja ilmanlaadun seurannasta. Lisäksi se suunnittelee pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmää ja tekee seudun kehittämistä palvelevaa tutkimustyötä.

Yhteistyöhön ovat tulleet YTV:n ulkopuolisina myös Kerava ja Kirkkonummi. Järvenpää luottaa valtion apuun mutta tulee yhteistyön piiriin Penttilän arvelun mukaan v. 2013.

”YTV on Suomen suurin kunnallinen tilaaja- tuottajaorganisaatio, jonka tilausten arvo on noin 300 milj. euroa vuodessa”, Penttilä kertoo.

”Metropolialueen yhteistyö on ainutlaatuista Suomessa. Vastaavaa on myös mm. Pariisin ja Lontoon ympäristöissä, joissa asukas ei juurikaan tule ajatelleeksi, minkä kunnan alueella asuu.”

Liikenteen suunnittelu vaikuttaa myös maankäyttöön

Kaikki pääkaupunkiseudun asukkaat ovat ainakin aika ajoin YTV Liikenteen asiakkaita. Tuttuja ovat mainio reittiopas netissä, jossa päivittäinen hakujen määrä saattaa olla 100 000 sekä Helsingin seudun matkakorttijärjestelmä. Se on yksi laajimmista koko maailmassa.

”Liikenteen suunnittelutraditio on

YTV:ssä pitkä. Infrastruktuuria koskevilla päätöksillä itse asiassa luodaan myös maankäyttöpäätöksiä. Muna-kana-ilmio kääntyy peilikuvakseen: liikennejärjestelyjä koskevista päätöksistä seuraa maankäyttöratkaisuja, kuten esimerkiksi Kehäradan myötä nouseva Marja-Vantaa.”

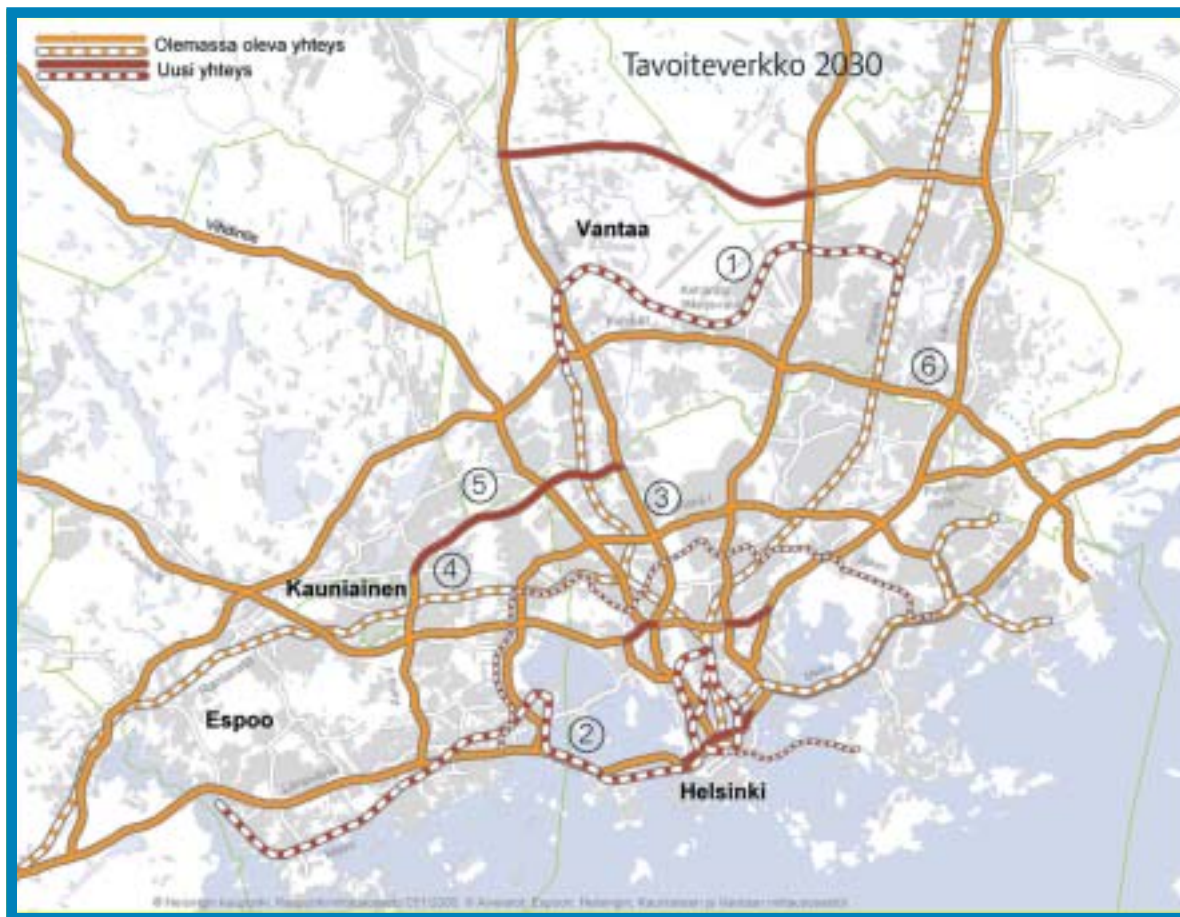
Penttilä kertoo pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen tavoitteena olevan matkustajamäärien nostamisen ainakin prosentilla vuodessa. Matkustajien tyytyväisyyden tulisi olla vähintään 3,9 (asteikolla 1–5), ja 98 % vuoroista pitäisi ajaa aikataulussa.

Suurimmista lähitulevaisuuden hankkeista Penttilä mainitsee Kehäradan ja Espoon metron, jotka rakennettaneen vuosina 2012–13. Kokeilussa on myös toisen sukupolven biodieselin käyttö, mikä vähentää hiilidioksidin lisäksi myös kaupunki-ilmassa ongelmallisia pienhiukkasia ja typpioksidgeja.

Jätehuolto – elämämme toinen puoli

”Jätehuolto on kiehtova ala, elämän toinen puoli, se mitä jätämme jälkeemme. Jätehuollossa piilee isoja intressejä sekä ympäristön ja asukkaiden että yritysten näkökulmasta. On iso taloudellinen kysymys, millaisia jätteitä sallitaan ja kuka





PÄÄKAUPUNKISEUDUN TÄRKEIMMÄT LIIKENNEVERKKOHANKKEET JA TAVOITEVERKKO 2030.

PLJ 2007 -suunnitelman kärkihankkeet:

1. Kehärata (Marja-rata), joka kulkee Vantaan Martinlaakson ja lentoaseman kautta pääradalle.
2. Länsimetro eli metron jatkaminen Ruoholahdesta Matinkylään.
3. Kehä I:n parannus Helsingin ja Espoon alueella.
4. Espoon kaupunkiradan jatkaminen Leppävaarasta Espoon keskukseen.
5. Kehä II:n jatko Turunväylältä Hämeenlinnanväylälle.
6. Kehä III:n parannustyö.

jätteen omistaa.” Selvisi sellainenkin asia, että tavaran haku kaatopaikalta on varastamista.

YTV Jätehuolto vastaa asuinkiinteistöjen seka- ja biojätteiden keruusta ja käsittelystä alueellaan. YTV on edelläkävijä jätteenkäsittelyn ja -kuljetusten kilpailuttamisessa. YTV ei omista jätteenkuljetuskalustoa ja urakoitsijat kilpailutetaan viiden vuoden välein.

Kotitaloudet voivat toimittaa kierrätettävät jätteet maksutta aluekeräyspisteisiin. Sortti-asetille voi viedä kotitalouksien pieniä jätetuormia ja ongelmajätteet erillisiin huoltoasemilla sijaitseviin kontteihin.

Kaatopaikka sijaitsee Ämmäsuolla, jossa mm. koko pääkaupunkiseudun biojäte kompostoidaan.

”YTV Jätehuollon tavoite on että vuoteen 2009 mennessä jättemäärä vähenisi 165 kiloon asukasta kohti (v. 2004 170 kg). Kaatopaikkakaasun käyttöaste pyritään nostamaan 65:stä 75 prosenttiin”, Penttilä kertoo.

Suurin YTV Jätehuollon vireillä olevista hankkeista on jätevoimala. ”Hankintamenettely on meneillään kuuden vaihtoehdoisen kumppanin, energiayhtiön, kanssa. Kysymyksessä on noin 95 megawatin tuotta-



© YTV/Hannu Bask

YTV on Suomen suurin kunnallinen tilaaja-tuottajaorganisaatio; sen tilausten arvo on noin 300 milj. euroa vuodessa.

misesta – se vastaisi lämpöteholtaan (57 MW) noin neljännestä Espoon kaupungin kulutuksesta.”

Ilmastostrategia YTV:n lippulaiva

YTV Seutu- ja ympäristötieto seuraa ja kerää tietoa työssäkäyntialueen väestö- ja työpaikkakehityksestä, asumisesta ja työmatkoista sekä maankäytön suunnittelusta. Tähän tarkoitukseen on kehitetty *SePe* – Seudullinen Perusrekisteri, joka sisältää paikkatietoa väestöstä, rakennuksista, kiinteistöistä, yrityksistä ja toimipaikoista sekä kaavoituksesta ja aluejaoista pääkaupunkiseudulla. Tiedot palvelevat YTV:n ja kuntien suunnittelu- ja seurantaraportteja.

YTV Seutu- ja ympäristötieto seuraa myös Helsingin seudun asuntomarkkinoita ja parin vuoden välein valmistellaan seurantaraportti.

Pääkaupunkiseudun ilmanlaadusta raportoidaan yhdeksältä eri mittausasemalta. Tiedot voi tarkistaa YTV:n nettisivuilta ja kännykälläkin osoitteesta mobi.ytv.fi.

”Ilmastonmuutosstrategia on YTV:n lippulaiva”, Penttilä korostaa. Päästöjen vähentämistä lähestytään alueellisen strategian kautta, kun Kioton sopimus esimerkiksi lähtee toimialojen kautta. EU:n tavoitteena on 20 %:n päästöjen vähentäminen vuoteen 2020 mennessä ja puolittaminen vuoteen 2050 mennessä vuoden 1990 päästöihin nähden. Pääkaupunkiseutulaisten hieman yli 6 tonnin vuotuiset CO²-päästöt tulee laskea vähintään Tukholman tasolle 4,3 tonniin.

”Ilmastostrategian tärkeimpiä, kaupunkien päätösvallassa olevia asioita ovat energiankulutuksen vähentäminen, joukkoliikenteen ja erityisesti raideliikenteen edistäminen. Uudisrakentamisessa painotetaan asemien ympärille rakentamista ja energiaa säästäviä lämmitysmuotoja. Nykymeno, pääkaupunkiseudun leviäminen kehyskunnissa suurelta osin poikkeuslu-parakentamisena, on kestävä kehityksen irvikuva”, Penttilä vakuuttaa.

Asuntopulan ratkaisu on tärkein haaste

–Mitkä ovat uuden apulaiskaupunginjohtajan tärkeimmät tehtävät?

”Helsingin seudun 14 kuntaa on saatava todelliseen yhteistyöhön. Asuntopulaan tarvitaan nopeita toimenpiteitä ja valtion apua. Helsinki itsekkin voi vaikuttaa kaa-voitusta nopeuttamalla ja yhtenäistämällä kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistöviraston virkamieskulttuureita”, Penttilä listaa.

Häntä harmittavat demokraattisista päätöksistä tehdyt (turhat) valitukset. ”Niiden vuoksi ja yksittäisten taloudel-

listen etujen kiikhossa viivästyvät suuret tärkeät hankkeet kuten vaikkapa Vuosaari. Juristeille on syntynyt helpporahasteisia juttuja.”

Myös raideliikenteessä Kehäradan ja Länsimetron jälkeen pitäisi Penttilän mielestä miettiä Sipoon metroa, Pasilan metroa, lähijunaliikenteen Pisara-lenkkiä, Laajasalon ratikkayhteyttä Kruunuvuorenselän poikki ja Kehä I:n tasolla poikittaisyhteyden tarjoavaa raide-Jokeria.”

– Mistä tonttipula sikiää?

”Vuodesta 1993 pääkaupunkiseudun palkat ovat nousseet 55 % mutta asunnot 150 %. Rintamaiden tonttipula kumpuaa tyhmistä päättäjistä ja välinpitämättömydestä. Pääkaupunkiseutua on historian sivu yritetty kurittaa, mikä on koko maan kannalta haitallista.

Pitää järjestää talkoot kohtuuhintaisen

”Nykymeno, pääkaupunkiseudun leviäminen kehyskunnissa suurelta osin poikkeuslupa-rakentamisena, on kestävä kehityksen irvikuva.”



© Antero Aalttonen