



4.11.2015

---



## HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTO

Keskustelupöytäkirja

**17 – 2015**

**Kokousaika: 4.11.2015 klo 18.00 – 21.02**

**Kokouspaikka: Vanha Raatihuone, Aleksanterinkatu 20**

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



## HELSINGFORS STADSFULLMÄKTIGE

Diskussionsprotokoll

**17 – 2015**

**Mötestid: 4.11.2015 kl 18.00 – 21.02**

**Mötesplats: Gamla Rådhuset, Alexandersgatan 20**

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



4.11.2015

---

273 §.....	5
Esityslistan asia nro 4 .....	5
TARKASTUSLAUTAKUNNAN JÄSENEEN JA PUHEENJOHTAJAN VALINTA.....	5
Valtuutettu Muurinen.....	5
277 §.....	5
Esityslistan asia nro 8 .....	5
HELSINGIN KAUPUNGIN 400-VUOTISKOTISÄÄTIÖN LAKKAUTTAMINEN JA TOIMINNAN SIIRTÄMINEN OSAKSI HELSINGIN KAUPUNKIKONSERNIN TOIMINTAA ..	5
Valtuutettu Asko-Seljavaara .....	5
Valtuutettu Koskinen.....	6
Valtuutettu Huru.....	6
Ledamoten Månsson .....	6
Valtuutettu Hakanen .....	6
Kaupunginjohtaja Pajunen .....	7
Valtuutettu Asko-Seljavaara (vastauspuheenvuoro) .....	7
Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro).....	7
Valtuutettu Rantanen .....	7
Kaupunginjohtaja Pajunen .....	8
Valtuutettu Asko-Seljavaara .....	8
Valtuutettu Taipale.....	8
Valtuutettu Muttilainen .....	9
278 §.....	9
Esityslistan asia nro 9 .....	9
PALMIA-LIIKELAITOKSEN JOHTOSÄÄNNÖN MUUTTAMINEN .....	9
Valtuutettu Honkasalo.....	9
Valtuutettu Koivulaakso .....	10
279 §.....	11
Esityslistan asia nro 10 .....	11
MYLLYPURON ALA-ASTEEN JA YLÄASTEEN HALLINNOLLINEN YHDISTÄMINEN .....	11
Apulaiskaupunginjohtaja Viljanen .....	11
Valtuutettu Muttilainen .....	12
Valtuutettu Röyskö.....	12
Valtuutettu Hakanen .....	13
Valtuutettu Ingervo.....	13
Valtuutettu Mäki.....	14
Valtuutettu Muttilainen (vastauspuheenvuoro).....	15



4.11.2015

---

Valtuutettu Mäki (vastauspuheenvuoro) .....	15
Valtuutettu Valokainen .....	15
Apulaiskaupunginjohtaja Viljanen .....	16
282 §.....	17
Esityslistan asia nro 13 .....	17
OULUNKYLÄN PATOLAN JA MAUNULAN ALUEIDEN SEKÄ HAAGAN ISONNEVAN ALUEEN ASUNTO- JA AUTOPAIKKATONTTIEN VUOKRAUSPERUSTEET .....	17
Valtuutettu Hakanen .....	17
283 §.....	17
Esityslistan asia nro 14 .....	17
KRUUNUSILTOJEN LIIKENNESUUNNITELMA VÄLILLÄ KRUUNUVUORENRANTA–KALASATAMA (NIHTI) .....	17
Apulaiskaupunginjohtaja Sinnemäki .....	17
Valtuutettu Hakanen .....	20
Valtuutettu Rautava .....	22
Valtuutettu Niiranen (vastauspuheenvuoro).....	23
Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro).....	23
Valtuutettu Nieminen (vastauspuheenvuoro).....	24
Ledamoten Månsson .....	24
Apulaiskaupunginjohtaja Sinnemäki .....	25
Valtuutettu Muurinen.....	27
Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro).....	28
Ledamoten Brettschneider.....	29
Valtuutettu Asko-Seljavaara (vastauspuheenvuoro).....	30
Ledamoten Wallgren (replik).....	30
Valtuutettu Nieminen (vastauspuheenvuoro).....	31
Valtuutettu Hursti .....	31
Valtuutettu Huru.....	31
Valtuutettu Anttila.....	32
Valtuutettu Taipale.....	32
Ledamoten Oker-Blom.....	33
Valtuutettu Hamid .....	33
Valtuutettu Rantanen .....	34
Valtuutettu Ebeling.....	35
Valtuutettu Hakanen .....	36
Ledamoten Wallgren.....	36
Valtuutettu Nieminen .....	37
Valtuutettu Hyttinen .....	38
Valtuutettu Muttilainen .....	39



4.11.2015

---

Valtuutettu Nyholm .....	39
Valtuutettu Urho .....	40
Apulaiskaupunginjohtaja Sinnemäki .....	41
Valtuutettu Niiranen (vastauspuheenvuoro) .....	42
Valtuutettu Asko-Seljavaara (vastauspuheenvuoro) .....	43
Valtuutettu Taipale (vastauspuheenvuoro) .....	43
Ledamoten Wallgren (replik) .....	44
Valtuutettu Ebeling (vastauspuheenvuoro) .....	44
Valtuutettu Hursti .....	44
Valtuutettu Huru .....	44
Valtuutettu Nieminen .....	45
Valtuutettu Valokainen (vastauspuheenvuoro) .....	46
Valtuutettu Rautava (vastauspuheenvuoro) .....	46
Apulaiskaupunginjohtaja Sinnemäki .....	46
Valtuutettu Hakanen .....	47
Valtuutettu Nyholm (vastauspuheenvuoro) .....	48
Valtuutettu Villo (vastauspuheenvuoro) .....	49
Valtuutettu Muttilainen .....	49
Valtuutettu Hursti .....	49
Valtuutettu Raatikainen .....	50
Valtuutettu Röyskö .....	50
Valtuutettu Huru .....	51
284 § .....	51
Esityslistan asia nro 15 .....	51
KRUUNUVUORENRANNAN JOUKKOLIIKENNEYHTEYDEN ASEMAKAAVAN HYVÄKSYMINEN JA ASEMAKAAVAN MUUTTAMINEN (NRO 12305) .....	51
Ledamoten Månsson .....	51
Valtuutettu Hakanen .....	51
Valtuutettu Hursti .....	52
Ledamoten Brettschneider .....	52



4.11.2015

---

273 §

Esityslistan asia nro 4

#### TARKASTUSLAUTAKUNNAN JÄSENEEN JA PUHEENJOHTAJAN VALINTA

Valtuutettu Muurinen

Arvoisa puheenjohtaja.

Esitetään tarkastuslautakunnan uudeksi jäseneksi ja puheenjohtajaksi Wille Rydman.

277 §

Esityslistan asia nro 8

#### HELSINGIN KAUPUNGIN 400-VUOTISKOTISÄÄTIÖN LAKKAUTTAMINEN JA TOIMINNAN SIIRTÄMINEN OSAKSI HELSINGIN KAUPUNKIKONSERNIN TOIMINTAA

Valtuutettu Asko-Seljavaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Kun nyt tämä 400-vuotissäätiö lopetetaan ja nämä asunnot siirretään Hekan alaisuuteen, niin Helsingin vanhusneuvosto toivoisi, että kaikki ne vuokralaiset, jotka asuvat näissä kaupungin omistamissa asunnoissa, saisivat jatkaa siellä, koska he ovat hyvin vanhoja ihmisiä eivätkä pysty huolehtimaan omista eduistaan. Tämän vuoksi olen tehnyt seuraavan ponnin:



4.11.2015

---

Hyväksyessään 400-vuotisjuhlasäätiön lakkauttamisen kaupunginvaltuusto esittää, että kaupunki pyrkii turvaamaan nykyisten vuokralaisten aseman.

Valtuutettu Koskinen

Arvoisa puheenjohtaja.

Pyydän saada kannattaa Sirpa Asko-Seljavaaran pontta.

Valtuutettu Huru

Kiitos, puheenjohtaja.

Valtuutettu Asko-Seljavaara toikin jo oleellisesti esille sen, mikä on tärkeää. Siinä vaiheessa, kun ikäihmisten alta ruvetaan viemään asuntoja, ei ole suotavaa, että heitä pompotetaan paikasta toiseen. Kannatan myös hänen tekemäänsä ehdotusta.

Kiitos.

Ledamoten Månsson

Värderade ordförande.

Jag hade också tänkt stöda förslaget, men det är i det här skedet inte nödvändigt. Jag stöder det ändå. Kannatan kuitenkin.

Valtuutettu Hakanen

Kiitos, puheenjohtaja.

Kysyisin asianomaiselta kaupunginjohtajalta, onko Helsingissä todellakin sellainen käytäntö, että jos kaupunki omistamiaan, hallitsemiaan yhteisöjä uudelleen järjestee asuntokysymyksessä, vuokralaiset voidaan heittää ulos. Eikö tämän pitäisi olla luonnollinen asia, että kun tässä asuntojen käyttötarkoitus pysyy ennallaan, niin automaattisesti ne, jotka siellä nyt asuvat, säilyttävät vuokrasuhteensa?



4.11.2015

---

Ponsi on paikallaan, jos tällainen itsestäänselvyys on Helsingissä jotenkin hukattu, mutta toivoisin, että kaupunginjohtaja jo tässä kertoo, että kenenkään vuokrasopimusta ei tulla sen takia irtisanomaan, että omistussuhteet muuttuvat kaupunkikonsernin sisällä.

Kaupunginjohtaja Pajunen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Saamani tiedon mukaan järjestely on siis sellainen, että vuokralaisista tulee Helsingin kaupungin asunnot Oy:n vuokralaisia eli Hekan vuokralaisia.

Valtuutettu Asko-Seljavaara (vastauspuheenvuoro)

Puheenjohtaja.

Me vain halusimme varmistaa sen, kun asunnoista on niin valtava pula, ettei vain tapahdu sellaista, että näitä hyvin turvattomassa asemassa olevia vanhuksia lähdetään siirtämään toisiin asuntoihin.

Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Ymmärrän kyllä, että vuokralaiset siirtyvät sitten Helsingin kaupungin asuntojen vuokralaisiksi, mutta nyt kysymys on siitä, että Helsingin kaupunki hallitsee tätä nykyistäkin vuokra-asuntoa, jossa vuokralaiset asuvat. On kysymys sellaisista ihmisistä, jotka haluavat – ja monet eivät varmasti voikaan oikein muuhun asuntoon siirtyä – säilyttää sen vuokrasuhteen. Eikö silloin olisi luonnollista, että kaupunki ilmoittaa, että tämä omistusjärjestely, jonka tavoitteet ovat muut kokonaan kuin vaihtaa asukaskunta, tarkoittaa sitä, että kaikkien vuokralaisten vuokrasopimus automaattisesti jatkuu Helsingin kaupungin asuntojen puitteissa, ellei vuokralainen itse halua sitä jostakin syystä irtisanoa?

Valtuutettu Rantanen

Puheenjohtaja.



4.11.2015

---

Ymmärsin kaupunginjohtajan puheesta ja muutenkin, että kun tämä omistusjärjestely muuttuu kaupungin sisällä säätiöstä Hekaan, vuokrasopimukset siirtyvät sellaisinaan niine ehtoineen Hekaan. En malta olla sanomatta, että kun tässä kokoomuksen puolelta on tämä ponsi, että pitää säilyttää vuokralaisten asema, niin nythän nimenomaan kokoomuksen vaatimuksesta ollaan muuttamassa Arava-asumisen ehtoja, joten totta kai kun he muuttavat Hekaan, nämä tulotarkastusasiat ja muut vuokrasopimusta kirjoitettaessa tulevat koskemaan heitä ainakin minun tulkintani mukaan. Nyt pitää teidän päättää, mitä te haluatte. Jos te haluatte hekalaisille ja ylipäänsä Arava-asunnossa oleville 5 vuoden välein tehdä tulotarkastukset ja rakentaa sen byrokratian, niin kyllä se koskee näitäkin asuntoja. Kertokaa vain näille asujille se.

Kaupunginjohtaja Pajunen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Valtuutettu Hakaselle, että saamani tiedon mukaan käytännön järjestelyt etenevät niin, että vuokrasuhteet jatkuvat.

Valtuutettu Asko-Seljavaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Nämä ovat niin haavoittuvaisessa asemassa olevia henkilöitä, että he eivät varmaan omasta puolestaan pysty sanomaan mitään. Sen takia tämä on meidän toivomuksemme, että tällainen kirjataan, ettei heiltä edes tarvitse kysyä, haluavatko he asua tässä samassa asunnossa, sillä tähän kyllä siirtyy toiselle omistajalle. Omistajahan on tässä säätiö, ja se siirtyy sitten Hekalle. Ei se ole sama omistaja.

Valtuutettu Taipale

Arvoisa puheenjohtaja.

Tämä on mielenkiintoinen säätiö, koska se perustettiin muistaakseni 1949. Tämä on ensimmäinen hanke, jossa vanhusten asumistaso pyrittiin korjaamaan kuntoon. Sitten tuli tuo laitos Oulunkylään, se oli toinen. Vasta 1965 aloitettiin rakentamaan pari vanhusten asuinkerrostaloa vuosittain. Se on erittäin kiinnostavaa historia sosiaalishistoriallisesti, eikä sitä ole tutkittu. Toivoisin, että kaupunki lähtisi teettämään kunnon selvitystä vanhusten asumisen ja huollon kehittymisestä kautta aikojen.





4.11.2015

---

Sattumalta luin nämä kaikki paperit väitöskirjan yhteydessä, ja siellä on tavattomasti selvityksiä ja koko ajan ollut kriisi. Nythän se ei ole mahdolloman suuri kriisi vanhusten kohdalla, kun on 20–30 vuotta tehty töitä, mutta vanheneva väestö ja ennen kaikkea yksin asuvien määrän lisääntyminen pitävät tämän asian pinnalla. Sieltä nousee kyllä muutama komea valtuutettu esiin, muutama kommunisti tietenkin, mutta ennen kaikkea Jori Ehrnrooth, joka täysin johdonmukaisesti koko elämänsä teki tällä alalla töitä. Tämä vaan tiedoksi teille, ja toivomuksena kaupunginjohdolle, että tämä selvitetään kunnolla.

Valtuutettu Muttilainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Jostain syystä tässä kaupungissa voi kuitenkin tehdä niin, että kun kämppä menee vaikka peruskorjattavaksi, vuokrasopimus irtisanotaan ja vuokralainen voi siis tehdä uuden sopimuksen kyseiseen kämppään. Mutta tässä ei ole mitään järkeä, eikä tässä ole kyllä mitään perustettaakaan, niin tällaisen voisi pyyhkiä veike sieltä. Oli vain pakko mainita tässä vaiheessa.

278 §

Esityslistan asia nro 9

**PALMIA-LIIKELAITOKSEN JOHTOSÄÄNNÖN MUUTTAMINEN**

Valtuutettu Honkasalo

Arvoisa puheenjohtaja.

Palmian liikelaitos ja siitä erotettu yhtiö ovat toimineet erillisinä noin 10 kuukautta, ja vaikka aikaa on kulunut näin kauan, on tilanne edelleen se, ettei liikelaitokselle ole laadittu muuttuneen tilanteen edellyttämää strategiaa. Olemme saaneet hiljattain esimerkiksi tietää, että Palmian



4.11.2015

---

kohdalla sairauspoissaolot ovat huimia. Tämä kertoo ainakin minun mielestäni siitä, ettei toiminta ole niin suunniteltua kuin sen pitäisi olla. Siksi kokonaisselvitys ja strategiatyö olisivat todella paikallaan tästä palvelukeskusliikelaitoksesta.

Tässä on kyse myös siitä, että valtuusto ottaa sille kuuluvan vallan. Nyt kun strategiaa ei ole, tullaan ikään kuin joka tilanteeseen yllättäen. Esimerkiksi virastot ovat kilpailuttaneet kukin omalla tavallaan, ja tällainen benchmarkkaaminen ei virastoilta välttämättä näin onnistu. Saa daan esimerkiksi puutteellista tietoa markkinoista. Samalla liikelaitoksen tehtäväksi jäävät vain hankalat kohteet ja se ei menesty. Lopputulos on se, että strategian puuttuminen ei ole koko kaupunkikonsernin etu. Siksi olen tehnyt tuonne järjestelmään seuraavanlaisen ponnin:

Hyväksyessään uuden johtosäännön kaupunginvaltuusto edellyttää, että Palmia-liikelaitoksen johtosäännön muutoksen yhteydessä uudella nimellä toimiva Helsingin kaupungin palvelukeskus -liikelaitoksen operatiivinen johto selvittää mahdollisuutta käynnistää strategiavalmistelun liikelaitoksen taloudellisista, toiminnallisista ja henkilöhallinnollisista toimintatavoista muuttuneessa toimintaympäristössä.

Valtuutettu Koivulaakso

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Tällaisessa tilanteessa, kun on tavallaan uusi tilanne tälle liikelaitoksella ja muuta, niin on varmasti ihan selvää, että on tarpeen tehdä vähän laajempaa pohdintaa siitä, mitkä ovat toimintaedellytykset ja miten se voi toimia. Ne olivat aika arvailuun pohjautuvia silloin, kun tämän perustamisesta aikanaan päätettiin. Kannatan sen takia Veronika Honkasalon esitystä.



4.11.2015

---

279 §

Esityslistan asia nro 10

## MYLLYPURON ALA-ASTEEN JA YLÄASTEEN HALLINNOLLINEN YHDISTÄMINEN

Apulaiskaupunginjohtaja Viljanen

Ihan muutama sana. Myllypuron alueen kouluverkkotarkastelu on edennyt varsin yksimielisesti. Tämä oli sekä opetuslautakunnassa että kaupunginhallituksessa yksimielinen päätös. Hallinnollisesti yhdistettävät koulut ovat 700 metrin päässä toisistaan. Tässä on Myllypuron yläaste, jossa on tällä hetkellä 234 oppilasta. Yläasteella on käytössään yksi rakennus. Tähän yläasteen tontille on ?. Uudisrakennus tulee 2018–2019. Myllypuron ala-asteella on kaksi rakennusta, ja tosiaan etäisyys yläasteesta on 700 metriä. Ala-asteella on kaiken kaikkiaan 402 oppilasta ja koululla on käytössään 2 rakennusta. Tämä Neulapadontien sivupiste, joka on itse asiassa tässä samalla tontilla, on erittäin huonokuntoinen. Sitä ei ole peruskorjattu. Täytyy suoraan sanoa, että se on yksi huonokuntoisimmista kouluista, mitä olen Helsingissä nähnyt. Kun uusi koulurakennus valmistuu, tästä rakennuksesta on tarkoitus luopua.

Tälle alueelle, Myllypuroon, tarvitaan lisää koulutilaa, koska siellä väestöennusteen mukaan lasten lukumäärä tulee kasvamaan. Sen takia sinne tosiaan rakennetaan uusi koulurakennuskin yläasteen tontille muutaman vuoden kuluttua. Tämä mahdollistaa, että ala-aste ja yläaste muodostavat yhtenäisen peruskoulun niin kuin on kaupunginhallitus linjannut, että meidän tavoitteenamme ovat yhtenäiset peruskoulut. Oppilaita on nyt siis 681. Kapasiteetti näissä koulussa on 876, ja kun se uusi koulu tulee, kapasiteetti edelleenkin kasvaa tästä.

Tällä hetkellä kouluja johtaa jo yksi ja sama rehtori. Ne ovat myös tehneet, yläaste ja ala-aste, ensin vuodelle yhtenäisen OPSin, opetussuunnitelman, ja hyvää tässä on myös se, että koulu tulee samaan nyt tällä yhdistämisellä lisää tukihenkilöstöä, päätoimisen kuraattorin, päätoimisen terveydenhoitajan ja päätoimisen psykologin.

Kiitos.



4.11.2015

---

Valtuutettu Muttilainen

Kiitoksia, puheenjohtaja.

Pari snadia tarkennusta nyt tähän selostukseen, mitä täällä näissä läti-  
nöissä todetaan. Rakennus on tosiaan huonokuntoinen niin kuin tuli Vil-  
jasenkin suusta äsken, ja tämä tarkoittaa, että ilmastointi on ainoastaan  
ainoa, miten on pystytty edes pitämään jotenkin pystyssä tätä koulua.  
Käsittäakseni meillä on aika paljon koulurakennuksia, joissa nimen-  
omaan tämä ilmastointi on se ongelma. Eli mikä täällä nyt on ikään kuin  
se isoin ongelma? Toki ? bygattya ja tehdä peruskorjauksia, niin saat-  
taa siellä vähän maali pudota seinistä.

Samassa rakennuksessa on tietääkseni päiväkotia Neulanen, vai olenko  
ihan väärässä? Voiko tähän Rätty vastata? Siellä on 140 lasta. Vai onko  
se jokin viereinen rakennus? Lähinnä kiinnostaa vain se, että onko näi-  
den päiväkotilaisten päiväkotia turvattu alueella. Tällaisia kysymyksiä tu-  
li.

Lähinnä vielä muuten sellaista varmistusta tai tarkennusta, että onko  
tämä tarkoitus sitten purkaa ja bygata tähän kenties kämppiä vai mikä  
tässä on tämä tulevaisuudensuunnitelma tämän tönön suhteen?

Valtuutettu Röyskö

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut. Hyvät naiset ja he-  
rat.

Myllypuron ala- ja yläasteen hallinnollinen yhdistäminen on kannatetta-  
va ja myönteinen asia. Jos valtuusto hyväksyy koulujen hallinnollisen  
yhdistämisen, opetuslautakunnan suomenkielinen jaosto päättää myö-  
hemmin yhdistettävän koulun tilaratkaisuista.

Haluan myllypurolaisena varavaltuutettuna todeta muutamia asioita  
koulujen yhdistämisestä kumpuaviin tilaratkaisuihin liittyen. Jos valtuus-  
to hyväksyy koulujen hallinnollisen yhdistämisen, opetusviraston tarkoi-  
tuksena on nykyisen yläasteen rakennuksen laajentamisen jälkeen  
luopua ala-asteen Neulapadontien toimipisteestä, niin sanotusta kortte-  
likoulusta, joka tullaan ilmeisimmin purkamaan vuonna 2017. Myllypu-  
ron yläasteen rakennuksen laajentaminen on investointisuunnitelmassa  
vuosina 2018–2019.

Koulu tulee tarvitsemaan riittävät väistötilat korvaamaan tilan ahtautta  
ennen uudisrakennuksen valmistumista. On siis huolehdittava, että niin



4.11.2015

---

tulevan lisärakennuksen kuin väistötilojenkin osalta huolehditaan siitä, että oppilailla ja henkilökunnalla on riittävät ja terveelliset tilat, joissa työskennellä.

Esittelijän perustelujen mukaan Myllypuron yläasteen laajentamisen jälkeen kaikki oppilaat mahtuvat vierekkäisillä tonteilla sijaitseviin rakennuksiin. Purettavan korttelikoulun käytössä on noin 2 000 bruttoneliötä. Tarveselvitys on vielä kesken, mutta koulun uudisrakennukseen on nyt kaavailtu huomattavasti vähemmän neliötä. Kaikkia vastaavia tiloja ei luonnollisesti uudisrakennuksessa tarvita, esimerkiksi hallintotiloja ja ruokala ja keittiötä. Mutta toisaalta tarvitaan teknisen työn tila ja toinen kotitalousluokka, ja nämä tilat vievät paljon neliötä.

Oppilasmäärä, kuten tuossa jo edellä kaupunginjohtaja mainitsi, Myllypuron alueella tulee huomattavasti kasvamaan nykyiseen verrattuna ja hyötyneliöt tulevat vähenemään nykyiseen tilanteeseen verrattuna. Toivoisin, että tilan riittävyteen suhteessa alueen asukasmäärän kasvuun tullaan tulevassa päätöksenteossa ja tarveselvityksessä kiinnittämään erityistä huomiota.

Kiitos.

Valtuutettu Hakanen

Kiitos, puheenjohtaja.

Omakin pohdintani liittyy samaan, mistä valtuutettu Röystö äsken puhui. On positiivista, että Myllypuroon tulee lisää lapsiperheitä ja lapsia. Nykyinen oppilasmäärä esittelyn mukaan on 636, ensi vuonna 650–720. Laskennallinen kapasiteetti sanotaan sitten olevan 875. Mutta kun katsoo tätä taulukkoa väestöennusteen mukaan oppilasmäärästä, niin tässä luvut kohoavat huomattavasti tällä alueella laskennallisesta kapasiteetista. Sen jälkeen kun koulua laajennetaan ja toisaalta esityksen mukaan luovutaan Neulapadontien tiloista, mikä tulee olemaan neliömäärä oppilasta kohti? Onko se suurempi vai pienempi kuin nykyisissä tiloissa, joista kieltämättä varsinkin Neulapadontien tilat kaipaavat parempaa?

Valtuutettu Ingervo

Kiitos, puheenjohtaja.



4.11.2015

---

Kannatan myös tätä yhdistymistä. Mielestäni tämä 700 metrin matka sinänsä on toiminnallisesti jonkin verran ongelmallinen, mutta kuitenkin kannatan, kun tähän on tulossa uudisrakennus. Se mahdollistaa sen, että siitä voi tulla oikeasti yhtenäinen peruskoulu, mitä haluamme. Yhtenäiseksi peruskoulua ei tee koskaan se, että päätämme toisistaan kaukana sijaitsevien koulurakennusten olevan yhtenäinen peruskoulu. Kannatan vain jatkossa näitä samalla tontilla tai vierekkäisillä tonteilla olevien koulujen yhdistymistä varsinaisesti, koska niissä on toiminnallinen mahdollisuus, että ne tulevat oikeasti yhtenäiseksi. Muutosvaiheessa kannattaa olla riittävää porkkanaa kouluille, jotta yhdistyminen toteutuu onnistuneesti.

Sisäilmaongelmaisia kouluja on luvattoman paljon. Niitä kukaan täällä ei ole toivonut eikä halunnut, mutta minusta on tärkeää, että koulutiloja, joissa on sisäilmaongelmaa, ei lasketa mukaan käytettävissä oleviin koulutiloihin. Kun tontille rakennetaan uudisrakennus, mikä on siis hyvä, pitää huomioida, että myös ulkotilan tulee olla riittävä oppilasmäärälle, joka siellä sen jälkeen on niin, että pihalla voi myös potkia palloa turvallisesti ja olla paljon oppilaita yhtä aikaa. Toki välitunneissa jotakin vuorottelua voi tehdä, mutta niin että piha olisi oikeasti virkistykseen ja ulkoilun tilaksi hyvä.

Sisätiloissa on ongelma, jos tehdään valmiiksi liian pieniä ja ahtaita tiloja, kun halutaan monipuolisia oppimisympäristöjä. Se pitää kanssa huomioida suunnittelussa, ettei tehdä liian ahdasta valmiiksi.

Valtuutettu Mäki

Kiitos, puheenjohtaja.

Myllypuron ala-asteen Neulapadontien sivupisteen vieressä todella on päiväkotit Neulanen, ja se on ihan yhtä huonossa kunnossa kuin tämä ala-asteen sivupiste. Ala-asteen sivupisteen poistaminen liittyy siihen, että sekä Neulasen päiväkodin että ala-asteen paikalle rakennetaan uusi päiväkotit. Siitä on jo päätös tehty täällä, ja se tulee olemaan toiseksi Suomen suurin päiväkotit – 270 paikkaa. Haluan tässä korostaa, että se rakennetaan uudella tyylillä, jolla voidaan lasten päiväkotiryhmiä muunnella. Siihen tulee monta uloskäyntiä ja monta eri leikki-paikkaa. Se ei ole tällainen mammuttirakennus, vaan ihan uutta kokeilua Suomessa.

Näistä kouluista järjestettiin infotilaisuus keväällä, ja vanhempien suurin huoli oli juuri tämä Neulapadontien sivupiste, koska se koettiin pieneksi, turvallisiksi ja kodikkaaksi. Mutta se on niin huonokuntoinen, ja kun



4.11.2015

---

Myllypuroon tulee lisää lapsia, koululaisia, niin sinne tulee myös päiväkotikäisiä lapsia, joten tämä tarve tähän päiväkotiin on ihan todellinen.

Valtuutettu Muttilainen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Lähinnä kiinnostaa, milloin tämä uusi päiväkotiympäristö bygataan sinne. Jäävätkö nämä skidit nyt ilman mitään paikkaa siinä välissä? Tähän olisi kiva saada jotain varmennusta. En nyt lähde tässä esittämään ponsia asian puolesta, kun Terhi Mäki tämän osasi kertoa, että uutta päiväkotia tulee, vaikkei sitten kaupungin johtajistolta välttämättä saatukaan tätä tietoa. Tähän olisi kiva saada joku tällainen ajankohta. Se on aika villi matka lähteä roudaamaan jengiä sitten ympäri stadia sieltä.

Valtuutettu Mäki (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Se on tässä ensi vuoden budjettikirjassa 2018–2019 tämä rakentaminen tulossa eli aika pian.

Valtuutettu Valokainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Minua ihmetyttää tässä, tai ei ihmetytä, mutta on aika absurdia, että niin kauan kuin minä tässä nyt 6 vuotta olen kuunnellut näitä koulujen lakkauttamisia erinäisistä syistä, niin aina on ponnahtanut niiden huono kunto. Tämä rakennus on bygattu 1976. Jos vertaa sitä esimerkiksi Vallilan ala-asteeseen, joka on 1902 rakennettu, niin Helsinki ainakin voisi oppia tuosta, kun he tekevät näitä uusia hienoja kouluja, etteivät ne sitten ole 40 vuoden kuluttua ihan täyttä bullshittiä, ihan mätää. Tämä on ihmeellistä. Luulisi, että on viisaampia ihmisiä, jotka saavat vähän käytännöllisempiä rakennuksia.

Kiitos.

Tulisi halvemaksi.



4.11.2015

---

Apulaiskaupunginjohtaja Viljanen

Kiitoksia keskustelusta.

Täällä kysyttiin tämän päiväkodin tilannetta, että voiko päiväkotia olla tässä rakennuksessa, mutta niin kuin täällä jo Terhi Mäki kertoi, niin päiväkotia on siis eri rakennuksessa. Se ei ole tässä samassa Neulapadontien sivupisteessä, vaan se on eri rakennus.

Mikä on tämän Neulapadontien päällimmäinen syy? Se on todella moniongelmainen talo, ja sitä on itse asiassa ilmanvaihdolla tekoahjuttu, jotta lapset voivat olla siellä uudisrakennuksen alkuun asti. Täällä ei ole tarkoitus, että lapset siirtyisivät mihinkään väistöpaikkaan tästä sivutoimipaikasta, vaan että sitten kun uudisrakennus valmistuu, siirrytään sinne suoraan näistä tiloista. Tämän rakennuksen, Neulapadontien sivupisteen, purkamisesta ei ole siis mitään päätöstä vielä olemassa, mutta tosiaan uudisrakennuksen valmistumisen jälkeen opetustoimi ei tätä rakennusta enää tarvitse.

Täällä kysyttiin, riittääkö kapasiteetti, kun katsoo väestöennusteita. Voisin näyttää täältä tämän kuvan. Lähikoulun itse asiassa valitsee yläasteluokkalaisista 56 % ja ala-astelaisista 80 %. Ihan 100-prosenttisesti tuolta alueelta ei mennä lähikouluun. Sen takia uudisrakennuksen kapasiteetin on arvioitu, että tämä kokoluokka tulee riittämään.

Pahoittelen, että ilmeisesti selitin hieman epäselvästi, mutta siis nyt tässä vaiheessa täällä on 700 metriä tämän Neulapadontien sivupisteen ja yläasteen välinen etäisyys sekä etäisyys tähän ala-asteen toiseen osaan, rakennukseen. Mutta jatkossahan tällaista etäisyyttä ei ole, eli yläaste ja ala-aste olisivat vierekkäin. Siinä tämän vanhan yläasterakennuksen välissä on ainoastaan jalkapallokenttä. Tämä rakennus tulee jäämään, missä on enin osa näistä ala-astelaisista, ja tämä tulee olemaan sen uudisrakennuksen ja tämä on käytännössä hyvin lähellä sitä yläastettakin. Täällä ei ole siis 700 metrin etäisyyttä.

Kiitos.





4.11.2015

---

282 §

Esityslistan asia nro 13

OULUNKYLÄN PATOLAN JA MAUNULAN ALUEIDEN SEKÄ HAAGAN ISONNEVAN ALUEEN  
ASUNTO- JA AUTOPAIKKATONTTIEN VUOKRAUSPERUSTEET

Valtuutettu Hakanen

Kiitos, puheenjohtaja.

Toivon, että valtuutetut kiinnittävät huomiota siihen, että tässä esitetään uusille tonteille vuokria, jotka tarkoittavat jopa 33 euroa kerrosneliöltä pelkän tonttimaan osuutena. Tähän kysymykseen tonttien vuokrien määräytymisperusteiden kohtuullisuudesta on todella syytä palata, jos halutaan vähänkään vaikuttaa Helsingin asumisen hinnan kehitykseen.

Kiitos.

283 §

Esityslistan asia nro 14

KRUUNUSILTOJEN LIIKENNESUUNNITELMA VÄLILLÄ KRUUNUVUOREN-  
RANTA-KALASATAMA (NIHTI)

Apulaiskaupunginjohtaja Sinnemäki

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.



4.11.2015

---

Meillä ovat nyt käsittelyssä sekä liikennesuunnitelma että asemakaavaehdotus, jotka sisältävät oman osuutensa tästä Kruunusillat-hankeesta. Olen ottanut tähän nyt jonkin verran kuvia, koska en osaisi ehkä aivan näin värikkäästi ja kauniisti kuvata sitä, miltä tämä silta tulee lopulta näyttämään. Siis tässä käsittelyssä koko Kruunusillat-hanke käsittää yhteyden Yliskylästä keskustaan asti tai keskustasta Yliskylään. Keskustasta Nihtiin on vielä olemassa pöydällä 3 eri vaihtoehtoa, ja sen jälkeen sitten lukkoon lyötyinä osuuksina ovat nyt tänä iltana käsittelyssä olevat sekä kaava että liikennesuunnitelma, jotka koskevat tässä näkyvää Finkensiltaa Nihdistä Korkeasaareen ja Kruunuvuorensiltaa Korkeasaaresta Kruunuvuoreen, josta sitten yhteys jatkaa Laajasalon keskustaan.

Koko tämän hankkeen tarkoituksena on tarjota sujuva, toimiva raitiovaunuyhteys sekä vanhasta Laajasalosta että sitten nyt rakentumaan lähteneestä Kruunuvuorenrannasta aina Kalasatamaan ja keskustaan asti. Toteutuessaan tämä raitiovaunusilta tarkoittaisi sitä, että Yliskylästä pääsee keskustaan alle puolessa tunnissa ja itse asiassa sieltä Kruunuvuorenrannasta yhteys keskustaan olisi jopa noin 15 minuutin mittainen.

Jo vuonna 2008 valtuusto linjasi, että tämä silta tulisi olemaan joukko-liikennesilta, eli nyt liikennesuunnitelmassa ja kaavassa näiden valtuuston tekemien linjausten mukaisesti esitetään siltaa, jossa ovat raitiotieyhteys, pyöräväylät ja sitten kävelyn väylät.

Arvoisat valtuutetut.

Tosiaan tänä iltana on tarkoitus päättää osaltaan kaavasta ja liikennesuunnitelmasta Kruunuvuorensillan ja Finkensillan osalta, mutta tietenkin tässä yhteydessä on hyvä vähän valaista sitä kokonaisuutta. Tässä kuvassa näkyvät tuolta Nihdistä keskustaan menevät 3 vaihtoehtoa, joita on tänä syksynä selvitelty ja joiden välillä täytyy tehdä ratkaisu siinä vaiheessa, kun valtuustossa voidaan sitten päättää koko tämän hankkeen hankesuunnitelmasta. On kuitenkin perustelua, että kaava ja liikennesuunnitelma menevät tässä vaiheessa eteenpäin, niin siinä tapauksessa ainakin sitten meillä on toiveita saada lainvoimainen kaava siinä vaiheessa, kun rakentaminen on lähdössä käyntiin.

Arvoisat valtuutetut.

Tässä näkyvät nuo keskustaan menevät 3 yhteyttä. Siinä on Hakaniemmen kautta keskustaan, sitten toinen siltalinjausvaihtoehto joka tulisi tuohon Kruununhakaan ja sieltä Liisankatua Kaisaniemenkadulle ja keskustaan ja kolmas vaihtoehto on sitten myös yhteys, joka tulee



4.11.2015

---

Kruununhakaan ja siitä jatkaa Pohjoisrantaa pitkin keskustaan. Ehkä tässä vaiheessa voi sanoa, että näillä 3 vaihtoehdolla on kaikilla sekä pluspuolia että miinuspuolia ja aivan lopullista ratkaisua vielä ei ole tehty.

Tässä on vähän aikajanaa siitä, miltä tämä kokonaisuus näyttää. Myös taaksepäin aikajanaa. Kuten totesin, niin tuolla vuodessa 2007 on oikeastaan se yksi ratkaisevistä päätöksistä eli se kun valtuusto linjasi siitä, että suunnitellaan raitiotieyhteyttä. Vuonna 2014 vielä käytiin läpi myös muita mahdollisia tapoja järjestää tämä joukkoliikenneyhteys, ja niissä aika perusteellisissa selvityksissä myös tämä raitiotiesilta säilytti sen vahvan asemansa. Se on sellainen tapa järjestää joukkoliikenne, että päästään sellaiseen suoritukseen, jossa paljon ihmisiä voi liikkua Laajasalosta keskustaan ja matka-ajat myös ovat kohtuullisen lyhyitä. Sitten tietenkin näillä ominaisuuksilla päästään myös siihen, että joukkoliikenteen käyttäjämäärät pysyvät korkealla.

Tästä aikajanasta näkyy myös se, mikä tuolla esittelytekstissäkin todetaan eli että kokonaista hankepäätöstä näistä Kruunusilloista ei kannata tehdä, ennen kuin olemme siinä tilanteessa, että tiedämme lopullisesti, mitä valtuusto on tänä vuonna linjannut Hanasaaren voimalaitoksen tulevaisuudesta. Kaupunginjohtajan esityshän koskien sekä Heleniä että kaupungin energiapolitiikkaa kokonaisuudessaan on konsernijaostossa tällä hetkellä pöydällä, ja se esitetty linjaus on sellainen, että se kyllä sopii tähän siltahankkeeseen. Mutta totta kai sitten tässä päättäjät niin konsernijaostossa, kaupunginhallituksessa kuin valtuustossa sitten tekevät sen lopullisen linjauksen, ja vasta sen jälkeen ikään kuin voidaan edetä siihen vaiheeseen, jossa voidaan valtuustossa päättää hankesuunnitelmasta.

Tässä vielä ehkä näkyy se puoli tästä hankkeesta, joka välillä on ollut vähemmän keskustelussa. Tietenkin paljon on keskusteltu siitä, miten Laajasalosta ja Kruunuvuorenrannasta syntyy sujuva ja mukava yhteys keskustaan. Mutta tämä siltahanke tarkoittaa myös sitä, että aika laajoilta alueilta kantakaupungista syntyvät hyvät, nykyistä paremmat yhteydet hyvälle virkistysalueille. Tämä siltahanke tekee Korkeasaaresta paljon keskeisemmän paikan kuin mitä se on ollut tähän mennessä. Se tarkoittaa Kalasataman asukkaille, vaikka Kalasatamaan toki rakennetaan myös puistoa, sitä, että on yhteydet niin Korkeasaareen kuin sitten Kruunuvuorenrannan ja Laajasalon hienoille ja kauniille ja upeille virkistysalueille.

Arvoisat valtuutetut.



4.11.2015

---

Tässä on esitetty arviota siitä, kuinka paljon matkustajia arkivuorokaudessa tällä sillalla liikkuisi. Kuten näette, puhutaan aika isosta joukosta ihmisiä. Tämä tietenkin perustuu siihen, että Laajasalossa täydennysrakennetaan tästä eteenpäin tulevana vuosikymmeninä. Meillä on suunnittelussa Laajasalon kaupunkibulevardi eli Laajasalon sisäisen moottoritien muuttaminen kaupunkibulevardiksi asumiseen. Sitten meillä on sen lisäksi vielä koko Kruunuvuorenrannan rakentaminen oikeastaan tästä syksystä eteenpäin.

Tässä vielä näkyy tätä kokonaisuutta, ja tuosta näkyy noita matka-aikoja, millä tavalla näillä väleillä pystyy liikkumaan. Tämän matka-ajan yksi tietenkin keskeinen tekijä on se, että kun suunnitellaan alusta lähtien toimivaa pikaratikkayhteyttä, niin tästä saadaan sellainen, että raitiovaunu pystyy kulkemaan mahdollisimman nopeasti pysähtymättä kaikki olennaiset pysäkinvälit. Nopeimmillaan se on tietenkin tuossa itse Kruunuvuorensillalla, jossa ei myöskään sitten ole pysäkkejä siinä välillä, mutta sitten esimerkiksi myös Koirasaarentien osuus on rakennettu sillä tavalla, että raitiovaunulla on siinä oma väylänsä ja sen ei tarvitse pysähdellä suhteessa muuhun liikenteeseen. Nämä suunnitelmat mahdollistavat tietenkin myös sen, että pyöräilyn väylät ovat sujuvat ja hyvät ja myös pyöräilyn yhteytenä tämä itse asiassa tulee olemaan kohtuullisen nopea.

Arvoisat valtuutetut.

Tässä vielä nyt todettu se, minkä äsken tuossa sanoinkin, että hankekokonaisuudesta päättäminen edellyttää sitä, että meillä on tietoa Hanaasaaren voimalan kohtalosta. Tässä sitten näkyy, miltä tämä silta valmistuessaan tulisi näyttämään. Lopetan sitten ehkä näihin lukutietoihin, joista näkyy vähän näitä etäisyyksiä ja suunnitelmaa siitä, miten liikennöinti tällä välillä sujuisi. Mutta todellakin nyt teemme päätöstä kaavasta ja liikennesuunnitelmasta, mutta ajattelin, että tähän on hyvä nyt tuoda vähän tietoa siitä, mitä sitten mahdollisesti ensi keväänä on edessä. Itse tämän hankesuunnitelman pitäisi valmistua jo tämän vuoden aikana, mutta valtuustossa se olisi sitten päätettävissä toivon mukaan ensi kevään aikana.

Kiitoksia.

Valtuutettu Hakanen

Arvoisa puheenjohtaja. Valtuusto. Bästa fullmäktige.



4.11.2015

---

Kruunuvuoren ja Laajasalon liikenteen suunnittelua on alusta alkaen leimannut sitoutuminen yhteen vaihtoehtoon. Kruunusiltaa koskeva periaatelinjaus ajettiin läpi vuonna 2008 täällä valtuustossa ilman, että sen ympäristövaikutuksia ja liikenteen muita vaihtoehtoja olisi kunnolla selvitetty siinä vaiheessa.

SKP:n ja Helsinki-listojen ryhmä ei kannata Kruunusiltojen suunnitelmaa ja esitettyä asemakaavan muutosta. Tähän on monta syytä. Ensinnäkin Laajasalon asukkaiden liikkumisesta suuri ellei suurin osa suuntautuu muualle kuin Helsingin ydinkeskustaan, jota Kruunusillat palvelisi.

Toiseksi, Kruunusiltojen kallis investointi lykkää hamaan tulevaisuuteen pikaraitiotieyhteyden rakentamisen Laajasalosta Herttoniemen metroasemalle. Yleiskaavaehdotuksen mukaan Laajasalon ostarin ja Herttoniemen metroaseman alueiden pitäisi kuitenkin olla niitä, joita kehitetään alueen liike- ja palvelukeskuksina.

Kolmanneksi, pikaraitiotie tulisi halvemmaksi kuin Kruunusillat. Alun perin siltavaihtoehdon kerrottiin maksavan 125 miljoonaa euroa. Nyt pelkästään tänään käsiteltävä Kruunuvuorenranta–Nihti-osuus maksaa kerrotun mukaan 170 miljoonaa euroa. Koko sillan ja sen molempiin päihin tarvittavien raitioliikenteen ja muiden liikennejärjestelyjen toteuttamiseen menee sitten huomattavasti enemmän rahaa. Yhteen laskettu arvio tällä hetkellä lienee jo 320 miljoonaa euroa. Tämä on turhan kallis hanke tilanteessa, jossa rahaa puuttuu vaikkapa homekoulujen korjaamisesta.

Neljänneksi, on olemassa vaihtoehto, joka tulee noin puolet halvemmaksi. Tämä vaihtoehto on nopea raitiotieyhteys Herttoniemen metroasemalle ja lauttayhteys Kruunuvuorenrannasta Helsingin keskustaan. Parillakin nykyaikaisella lautalla pystytään hoitamaan sama kapasiteetti kuin mikä tässä meille äsken esitettiin sillan kautta raitiotieyhteydenä keskustaan kulkevan. Riippuu tietysti siitä, mihin suuntaan on menossa, mutta tämä vaihtoehto on monille siltaa nopeampi eikä ero matkajassa ydinkeskustaankaan ole paljon pidempi.

Lisäksi, eikä vähiten tärkeänä on kyse arvoista, joita ei voi mitata rahassa: Kruunuvuorenselän kansallismaisemasta, Korkeasaaren kulttuuriympäristöstä, Helsinki-puistosta, Suomenlinnan Unescon maailmanperintökohteen maisemasta ja ympäristövaikutuksista. Nämä ovat oleellinen osa sitä Helsingin merellistä identiteettiä, jota pitäisi rakentamisen sijasta suojella esimerkiksi osana tulevaa kansallista kaupunkipuistoa.



4.11.2015

---

Suunnittelun aikana on käynyt mielestäni hyvin selväksi, että kyse ei ole vain Kruunuvuorenrannan ja Laajasalon liikenneyhteyksistä. Tässä on mitä suurimmassa määrin kyse Vartiosaaren ja Ramsinniemen rakentamishankkeista kuten yleiskaavaehdotuksestakin käy ilmi. Samalla on kyse siitä, minkä hinnan grynderit saavat muun muassa Kruunuvuorenrannan asunnoista. Hyöty menee sinne, maksaja on kaupunki.

Ehdotan, että valtuusto hylkää Kruunusiltojen liikennesuunnitelman ja siihen liittyvän asemakaavaehdotuksen. Samalla valtuusto edellyttää halvempien vaihtoehtojen esitysten valmistelusta lauttayhteydestä Kruunuvuorenrannasta Helsingin keskustaan ja nopeasta raitioyhteydestä Laajasalosta Herttoniemen metroasemalle.

Kiitos.

Valtuutettu Rautava

Arvoisa puheenjohtaja.

Voisin pitää tämän puheenvuoron myös seuraavan asian yhteydessä, mutta otan sen nyt tässä esille. Mehän nyt käsittelemme tietysti liikennesuunnitelmaa ja asemakaavaa. Tämä ei ole vielä hankepäätös. Niin kuin äsken apulaiskaupunginjohtajan aineistosta nähtiin, hankepäätös olisi tarkoitus tehdä ensi vuonna. Mutta jotta tästä hankkeesta tulisi taloudellisesti järkevä, se edellyttää toki sen, että me saamme Vartiosaaren asutuskäyttöön ja se toteutettua niin kuin se nyt tällä hetkellä tuolla yleiskaavan pohjissa on.

Sellainen asia, jota ehkä valtuutettu Hakanen ei tuossa ottanut huomioon, mutta viimeaikaiset arviot ovat olleet, on myös se, että tämä tulee vaikuttamaan metron välityskykyyn, jonka kaikkein tiukimmat paikat ovat nimenomaan siinä Herttoniemen ja Kalasataman, Sörnäisten välillä. Tämä silta tulee vähentämään paineita tässä tarkoituksessa ja voi sillä tavalla helpottaa koko järjestelmän toimivuutta.

En näe, että tässä hyötyjinä ovat grynderit, rakennuttajat siellä, vaan enemmän tässä ovat kyllä hyötyjinä nykyiset Laajasalon asukkaat ja tulevat Laajasalon asukkaat.

Jos todettiin, ettei muita vaihtoehtoja ole selvitetty, niin haluan todeta, että kyllä aikaisemmin – varmaankin valtuutettu Anttila muistaa hyvin, miten on muun muassa metroselvitykset tehty, että olisiko metrolinjaus hyvä. Samoin näille silloille on ollut erilaisia paikkoja. Siellä ovat olleet



4.11.2015

---

meillä myös lauttayhteydet selvityksessä kaupunkisuunnittelussa. Tätä huolimatta on todettu, että tämä on kokonaisuuden kannalta kaikkein paras vaihtoehto. Yleiskaavassakin pitää huomioida, että tulevaisuudessa nämä raitiolinjat on tarkoitus jatkaa Vuosaaren ja sieltä vielä eteenpäin.

Valtuutettu Niiranen (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Repliikki sekä valtuutettu Hakaselle että valtuutettu Rautavalle. Pidän myös tätä Kruunuvuorensiltaa kalliina hankkeena, todella kalliina hankkeena tässä taloustilanteessa, ja hieman epäilen sitä, onko meillä tähän nyt varaa ja onko ihan järkevää tässä apulaiskaupunginjohtajan vi-lauttamassa aikataulussa tätä tehdä niin, että rakentaminen alkaisi jo 2018. Olen Rautavan kanssa samaa mieltä siitä, että ainakin tuo Vartiosaari pitäisi saada myös eteenpäin, jotta tässä olisi mielekkyyttä.

Kannattaisi pohtia myös sitten toteuttamisvaiheen alkuvaiheessa sitä, miten liityntäliikennettä voitaisiin hoitaa. Tämä lauttayhteys on erinomainen idea joka tapauksessa, tulee tämä silta sitten vai ei. Ilmeisesti tulee. Eli korostaa tätä Helsingin merellisyyttä, ja sitä tämä lautta hienosti tukisi. En kuitenkaan kannata tätä valtuutettu Hakasen esitystä, vaan mielestäni tässä vaiheessa nämä suunnitelmat tältä osin pitää hyväksyä ja palata sitten siihen rahoitukseen ja aikatauluun ehkä.

Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja ei ehkä kuullut ihan tarkkaan. Sanoin, että silloin kun tämä periaatelinjaus 2008 tehtiin, ei ollut tehty kaikkia niitä selvityksiä ympäristövaikutuksista ja vaihtoehdoista, joita olisi pitänyt oikeastaan silloin olla. Nyt myöhemmin niitä on tehty, mutta se linjaus ratkaistiin jo ennen niitä.

Toiseksi, silloin ei kerrottu valtuustolle, että tämän kannattavuus edellyttää Vartiosaaresta Ramsinniemeen suuntautuvaa jatkoyhteyttä ja näiden erittäin hienojen viher- ja virkistysalueiden rakentamista.

Metron välityskyvyn osalta täällä valtuustossakin on ollut esillä useita erilaisia vaihtoehtoja, joilla metron välityskykyä voidaan hoitaa ilman, että käytetään yli 300 miljoonaa euroa tähän siltahankkeeseen.



4.11.2015

---

Valtuutettu Nieminen (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Meitä laajasalolaisia on tällä hetkellä noin 16 000, ja kun rakentamishankkeet pääsevät vauhtiin, meidän määrämme nousee noin 30 000 – 35 000:een. Elämänlankamme kulkee pohjoiseen. Se kulkee Herttoniemen kautta Itäkeskukseen ja sinne suuntaan. Joka toinen matka menee siis pohjoisen suuntaan. Lännen suuntaankin toki meitä laajasalolaisia kulkee 50 % siten, että Teollisuuskadun kautta tästä lopusta puolikkaasta noin neljännes menee Pasilaan ja sitä kautta eteenpäin. Voidaan osoittaa, että kantakaupunkiin suuntautuu vain neljännes Laajasalon matkoista tällä hetkellä. Toki se luku hieman muuttuu, kun Kruunuvuori rakennetaan, joka on Helsingin syrjäisin kaupunginosa ilman suoraa yhteyttä kaupunkiin. Toivon, että ymmärrätte sen, että Itäkeskus on suunta, johon laajasalolaiset menevät ja jonne joukkoliikenneyhteydet pitää taata.

Ledamoten Månsson

Puheenjohtaja.

Jag börjar på svenska med en detalj. I föredragningslistan nu så kallas den här bron för Kronbron, och det låter inte bra på svenska. Det påminner om en seriefigur som finns som heter Kronblom, och det är, jag tycker vi borde tala om Kronbergsbron, men om man nu vill ha det här samma på svenska som Kruunusillat så skulle jag föreslå att vi allvarligt överväger begreppet Kronobron, och Kronobroarna. Det förekommer i namn som kronofogden, till exempel. Det är det normala sättet att, visserligen kronjuvel finns nog men det, Kronbron låter bara inte bra.

Tämän hankkeen tiimoilta on 4 suurta kysymysmerkkiä. Tässä niitä on jo käyty läpi. Miksi nyt, kun meillä on yleiskaava tulossa? Siihenhän tämä hanke istuisi sitten ratkaistavaksi eikä etukäteen, vaikka kyseessä ei olekaan vielä hankepääätös. Epäselvää on, mihin nämä sillat johtaisivat: keskustaan, Hakaniemen vai jonnekin etelämmäksi. Epäselvää on Hanasaaren voimalan ja sen alueen kohtalo. Sen sijaan aika selvää on se, niin kuin Risto Rautava tässä todisti, että tällä ratkaisulla sinetöitäisiin nyt Vartiosaaren kohtalo, vaikka se asia on tarkoitus käsitellä erikseen ja yleiskaavankin yhteydessä. Tämähän pitäisi käsitellä siinä yhteydessä eikä nyt erikseen.





4.11.2015

---

Sitten tämä talous: Tässä mainittiin tämä yli 300 miljoona. Ei meillä kerta kaikkiaan ole näitä varoja. Nythän sanotaan, että HSL hoitaa tämän. Herran jestas, anteeksi, minä istun HSL:n hallituksessa ja tiedän, mitkä ovat näiden infrahankkeiden paineet lippujen hintoihin. Ensi vuonna olisi yli 11 %, jos ei pystytä rukkaamaan sitä formulaa, jolla lasketaan. Eli kyllä Helsingin veronmaksajien rahoista tai lippujen kautta meidän kansalaisiltamme otettaisiin tämä raha.

Kolmas suuri kysymysmerkki on käyttö. Tämä, että raitiotie ja sitten kevyt liikenne. Minä rohkenen epäillä, ettei kevyttä liikennettä kovin paljon nähdä talvella Kruunuvuoren sillan yli – ei ainakaan kävelyä. Leo Stranius ja jotkut muut urheat tietysti aina – ja Jarmo tietysti – käyttäisivät polkupyörää, mutta epäilen noita lukuja.

Viimeisenä vielä tämä ekologinen ympäristönäkökohta. Paitsi että tässä on ekologisesti arveluttavaa, niin myös tämä kaupunkinäkökymä. Vaihtoehtona olisi yhteysalusliikenne, joka on hyvin sopusoinnussa merellisen Helsingin brändin kanssa tai sitten pikaraitiotie Herttoniemeen.

Teen palautusehdotuksen, joka on järjestelmässä. Palautetaan uuteen valmisteluun niin, että Kruunuvuorenrannan joukkoliikennetarkaisu rakentuu muihin kestäviin ja taloudellisiin vaihtoehtoisin – esimerkiksi yhteysalusliikenne ja pikaraitiotie Herttoniemeen – kuin siltatarkaisuun. Varmuuden vuoksi tämä on vielä kaksi kertaa på svenska: oma versio ni ja sitten virallinen käänös.

Kiitoksia.

Apulaiskaupunginjohtaja Sinnemäki

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja.

Muutama kommentti, kun tässä tämä hylkäysehdotus ja palautusehdotus ovat tulleet keskusteluun.

Ensin hintaan: Tämän koko siltahankkeen hinta ei missään nimessä ole yli 300 miljoonaa euroa. Nyt tällä hetkellä olemassa oleva arvio sekä nyt päätettävissä olevista silloista että sitten tästä kaupunkiyhteydestä on ollut noin 220 miljoonaa euroa, ja tämä summa tarkoittaa varmasti jonkin verran ylöspäin siinä vaiheessa, kun päästää siihen hankesuunnitelmavaiheeseen. Mutta näiden siltojen hinnaksi ei tule tulemaan yli 300 miljoonaa euroa.



4.11.2015

---

### Välihuuto!

Selvästi alle. Jos ajatellaan esimerkiksi tätä suhdetta metron kapasiteettiin, niin itse asiassa se, että pystymme vaikuttamaan siihen, että metron kapasiteetti ei ylitä, perustelee tätä hanketta.

Ei ole mielestäni mitään, mikä perustelisi tästä hankkeesta päättämisen siirtämisen nyt käsittelyssä olevaan yleiskaavaan. Tämä siltä muodostaa yhteyden olemassa olevasta Laajasalosta, rakentuvasta Kruunuvuorenrannasta rakentuvaan Kalasatamaan ja sieltä keskustaan. Kaikki ovat alueita, joille koko ajan kaavoitetaan ja joille yleiskaavalliset edellytykset ovat olemassa.

Ehkä tämän hankkeen aikataulusta voi sanoa sen, että kun Kruunuvuorenrantaa nyt rakennetaan, Sörnäistenniemi alkaa olla rakennettu, Sompasaarta ja Nihtiä rakennetaan, niin se itse asiassa perustelee sitä, että tässä hankkeessa kannattaa edetä mieluummin nopeasti kuin hitaasti, koska ihmiset tietenkin tehdessään päätöksiä siitä, mihin muuttavat, tekevät oletuksia siitä, onko joukkoliikenneyhteyksiä vai ei. Mitä nopeammin pystymme viemään tätä hanketta eteenpäin, sitä enemmän Kruunuvuorenrantaan muuttaa ihmisiä tai Laajasalon täydennysrakennusalueille muuttaa ihmisiä, joille juuri tämä yhteys on olennainen.

On ihan selvää, että Laajasalosta tullaan liikkumaan jatkossakin hyvin paljon Herttoniemen suuntaan, Itäkeskuksen suuntaan eivätkä tämän sillan käyttäjäluvut sitä oletakaan, että kaikki vain liikkuisivat keskustaan. Mutta kyllä nämä arviot silti näyttävät sen, että tulee olemaan kymmeniä tuhansia ihmisiä loppujen lopuksi päivittäin, jotka käyttävät juuri tätä suuntaa ja tätä yhteyttä. Niin kuin sanoinkin tuossa, niin totta kai myös niiden yli 10 000 ihmisen, jotka tulevat muuttamaan nimenomaan Kruunuvuorenrantaan, odotuksia tulee muovaamaan huomattavasti se, mitä me tulemme päättämään tästä sillasta ja tästä pikaraitiotieyhteydestä.

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja.

Tämän hankkeen kannattavuus ei edellytä Vartiosaarta. On totta, että monet ovat sitä mieltä, että olisi hyvä rakentaa Vartiosaari ja olisi hyvä jatkaa tätä raitiotieyhteyttä, mutta sinänsä tämä hanke on kannattava myös ilman Vartiosaaren rakentamista.

Raitiotieyhteytenähän on ihan selvää, että tämä toimii hyvin ja ympäristöisesti ja on mukava ja sujuva yhteys. Pyöräilyn osalta sitten itse sen sillan suunnittelussa tietenkin tullaan tekemään töitä sen eteen, et-



4.11.2015

---

tä silta olisi mahdollisimman mukava ja mahdollisimman suuren osan vuodesta pyöräiltävissä. Uskon, että ne tekniset ratkaisut löydetään, jotta se on kuitenkin myös hyvin nopea yhteys tuolta ja totta kai myös kaupungista sitten Laajasaloon päin. Kävelyn osalta olen itsekkin varovaisempi. Aika varmasti näyttää, kuinka paljon kävelijöitä siellä marraskuussa on, mutta voi olla, että kävelijöitäkin jonkin verran tulee olemaan.

Kiitoksia.

Valtuutettu Muurinen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Nämä esitetyt Kruunuvuorenrannan joukkoliikenneyhteyden liikennesuunnitelma ja asemakaava luovat edellytykset Kruunuvuorenrannan suunnitellulle rakentamiselle. Kruunuvuorenrannasta samoin kuin Laajasalosta, Jollaksesta, Santahaminasta on tällä hetkellä mahdollisuus kulkea vai yhtä jo nyt ruuhkaista reittiä pitkin, joten jokin hyvä ja toimiva kulkuyhteys on tarpeellinen.

Kuten täällä on jo todettu, suunnitellun Kruunuvuorensillan päässä asuu jo nyt noin 17 000 asukasta ja Kruunuvuoren rakentamisen sekä Laajasalon täydennysrakentamisen kautta asukkaita tulee lisää noin 15 000, eli kokonaisasukasmäärä tulee olemaan runsaat 30 000. Eikä sillan käyttäjiksi voi laskea vain Laajasalon ja Kruunuvuoren suunnasta tulevia ihmisiä. Liikennettä on varmasti myös toiseen suuntaan. Kruunuvuorenrantaan on tulossa 1 000 työpaikkaa ja alue on kiinnostava ulkoilualue myös keskustassa asuville.

Kruunusiltaa ja raitiotieyhteyttä on lisäksi mahdollista hyödyntää turismin edistämiseen, saaristomaisemaan. Lossi tai lautta, kuten sitä nykyään halutaan kutsua, ei ole toimiva vaihtoehto sillalle. Kaikissa Suomen pikkukylissäkin on jo luovuttu hankalista losseista, joten en pidä sitä sopivana yli 30 000:n väestölle. Suomen talviolosuhteet asettavat lisäksi ihan omanlaisensa vaatimukset liikennejärjestelyille ja niiden toimintavarmuudelle.

Liikenne koko Kaakkois-Helsingistä, erityisesti Laajasalosta ja Kruunuvuoren rannasta, on hyvin haavoittuvaista ja hidastakin, kun ainoa reitti kiertää Herttoniemenrannan ja Kulosaaren sillan kautta silloin, kun ollaan menossa kaupunkiin. Lisäksi liikennejärjestelyt Herttoniemenrannan kohdalla Linnanrakentajantiellä ovat hyvin hankalat. 100 metrin alueella 5 liikennevalot, mikä tekee monta risteystä sisältävästä tien-



4.11.2015

---

pätkästä myös vaarallisen. Kruunuvuoren tilanne ilman siltaa on verrattavissa tilanteeseen, jossa ainoa reitti Lauttasaaresta keskustaan kulki Kuusisaaren ja Munkkiniemen kautta eli Lauttasaaresta ei olisi siltoja.

Kaikkein järkevintä olisi tietysti, jos sillan rakentamisvaiheessa voitaisiin varata valmius myös autoliikenteelle, vaikka ei sitä heti toteutettaisikaan. Kun siltaa voivat nykysuunnitelman mukaan käyttää raitiovaunujen lisäksi hälytysajoneuvot, olisi hyvä, jos sillan käyttö sallittaisiin myös takseille. Nekin ovat julkista liikennettä.

Kun tavoitteena on toimiva liikenneratkaisu ja julkisen liikenteen käytön vahvistaminen, Kruunusilta ja raitiotieliikenne edistävät mielestäni tätä tavoitetta, joten kannatan Kruunuvuorenrannan joukkoliikenneyhteyden liikennesuunnitelman sekä asemakaavan hyväksymistä.

Hanasaaren voimalapäätös tulee olemaan ratkaiseva Kruunuvuorensillan kaupungin puoleisen pään sijoittelussa, joten siitä kannattaa päättää vasta voimalapäätöksen jälkeen.

Kiitos.

Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Pyysin tämän jo apulaiskaupunginjohtajan puheenvuoron yhteydessä. On tietysti mielenkiintoista, että apulaiskaupunginjohtajalla on sellainen varmuus, että hinta ei tule olemaan 300 miljoonaa euroa. Tämä pitää neekin paikkansa siltojen osalta, mutta jos apulaiskaupunginjohtaja kuunteli tarkkaan, niin se 320 miljoonaa, johon viittasin arviona tällä hetkellä, joka perustuu myös kaupungilta saatuihin tietoihin, sisältää ne raitiotieyhteydet, jotka siltojen molempiin päihin välttämättä tarvitaan. Niistähän ei voi olla ihan tarkkaa lukua tietenkään, koska vielä ei tiedetä, mitä kautta se raitiotieyhteys ajelee eteenpäin, mutta suuruusluokka tulee olemaan varmaankin se, että puhutaan noin 100 miljoonasta tai lähes 100 miljoonasta näiden muiden kulujen osalta.

30 000 kävijää, johon apulaiskaupunginjohtaja viittasi, on sama määrä, jota pystytään parilla sellaisella lautalla hoitamaan, joita on Tukholmassa, Vancouverissa ja monessa muussa isossa kaupungissa. Kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtajan tiedot siitä, mikä on tämän siltaohjelman kannattavuus, ovat todella aika erit kuin apulaiskaupunginjohtajan. Kysyisinkin mielelläni, mihin viraston lukuihin ja tietoihin ja tut-



4.11.2015

---

kimuksiin perustuu apulaiskaupunginjohtajan käsitys, että siltahanke ilman Vartiosaaren ja Ramsinniemen jatkorakentamisia on kaupunkitaloudellisesti kannattava. Usko, että se on rakennusliikkeelle kyllä kannattava, mutta onko se kaupungille kannattava. En ole sellaisia lukuja ja tietoja missään nähnyt.

Ledamoten Brettschneider

Värderade ordförande. Bästa fullmäktige.

I SFP-gruppen har vi hela tiden ställt oss skeptiska till, eller rentav ut sagt negativa, till Kronbergsbron, ännu mera förstås till detta som Björn Månsson redan tog upp, Kronbron, som verkar verkligen som ett ganska, en märklig konstruktion. Vår skepticism har inte minskat under behandlingen av ärendet. Andra alternativ som förts fram har knappast utretts, båtfärjförbindelsen, spårförbindelsen till Hertonäs, det förefaller som om bron har blivit det enda alternativet man på allvar brytt sig om att utreda.

Siltayhteyden hinta on jo noussut 170 miljoonaan, joka ilmeisesti – kuten yleensä aina käy suurten investointien kohdalla – tulee siitä vielä reilusti nousemaan. Kuitenkaan siihen ei ole vielä sisällytetty jatkoyhteyksien kustannuksia sillasta eteenpäin molemmissa päissä yhtä vähän kuin ylläpitoa ja kalustohankintakustannuksia. Nythän me jo kuulumme, että ei ainakaan yli 300 miljoonaan. Tällaisia uusia lukuja nyt on esitetty.

On juuri arvioitu, että Länsisatama–Mechelininkatu-tunnelia, joka arviolta olisi maksanut 100 miljoonaa, ei kannata rakentaa. Ovatko sitten Kruunuvuorensillan kustannukset verrattuna siitä saatu hyöty paremmin puolustettavissa? Esitetään kyllä erilaisia lukuja siitä, kuinka suuri hyöty silloista olisi: 30 000 matkustajaa raitiovaunulla joka päivä ja 3 000 kävelijää ja pyöräilijää vuorokaudessa, 330 ajoneuvoa vähemmän ruuhka-aikana keskustaan päin, 150 ajoneuvoa vähemmän Kulosaaren sillan yli ja niin edespäin. Mielenkiintoista, miten tarkkoja lukuja voidaan saada esille jo tässä vaiheessa, mutta ennusteitahan nämä ovat.

Emme me voi ennakoida ihmisten käyttäytymistä tai muiden vaihtoehtojen olemassaoloa 20 vuoden kuluttua tai missä esimerkiksi työpaikat sijaitsevat. Nehän ovat siirtymässä pois kantakaupungista ja nyt. Montakohan kävelijää ja pyöräilijää tulee käyttämään siltaa työmatkoillaan tuulisena sade- tai lumipyrypäivänä tai pimeänä, kylmänä talviaamuna tai -iltana? Näimme tässä kauniita kuvia. Siellä ihmiset olivat shortseissa ja kesäasuissa.



4.11.2015

---

Entä sitten Hakaniemestä tai Kruununhaasta eteenpäin? Montako raitiovaunua vielä mahtuu keskustaan? Jo nyt raitiovaunut seisovat peräkkäin ruuhka-aikaan Pitkäsillan molemmin puolin.

Viime aikoina on paljon puhuttu merellisestä Helsingistä ja miten tulevaisuudessa tulisi veneliikenteen voida liikkua saaresta toiseen. Miksi ei aloiteta lauttaliikenteestä kantakaupungista Laajasaloon?

Även om det slutliga byggnadsbeslutet fattas först senare har det beslut som fattas i dag synnerligen stor betydelse för det slutliga beslutet. Ifall vi i dag beslutar att gå vidare med den här planen kommer det att vara mycket svårt att längre fram stoppa broprojektet. Jag anser också att andra alternativ allvarligt borde övervägas, både utgående från kostnaderna och från vilken inverkan de här broarna kommer att ha på miljön och stadsmiljön. Jag stöder helhjärtat Björn Månssons återremitteringsförslag.

Tack.

Valtuutettu Asko-Seljavaara (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Kun nyt monet alkavat puhua tästä lauttaliikenteestä, ette varmaan muista sitä, että silloin kun edellisen kerran hyväksyimme jopa tämän siltaratkaisun, niin siitä oli tehty erittäin tarkka, monipuolinen tutkimus, miten nämä lautat voisivat liikkua. Mutta asia on kyllä valitettavasti niin, että sen tutkimuksen, jota oikeat asiantuntijat tekivät, mukaan ei lauttaliikenne pysty tuomaan kymmenien tuhansien ihmisten lähiöstä meren yli toimintaa. Älkää nyt enää puhuko siitä, kun se on tutkittu.

Ledamoten Wallgren (replik)

Tack, bästa ordförande.

Jag skulle önska att få de fakta på bordet som Asko-Seljavaara hänvisar till. Jag har också ett minne av att jag fick en utredning av att den här färjtrafiken inte kommer att ha tillräcklig kapacitet, men jag skulle vara intresserad av att få se de siffrorna på nytt, så jag faktiskt vet vad jag röstar om idag.

Tack.



4.11.2015

---

Valtuutettu Nieminen (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät ystävät.

Kyllä lautat välittävät, nekin, joilla te menette Suomenlinnaan, niin tasan tarkkaan tiedätte, että kymmeniä tuhansia ihmisiä menee päivässä parhaimpaan aikaan Suomenlinnaan ja se on lautta. Puhutaan asioista asioina.

Valtuutettu Hursti

Kiitos, puheenjohtaja.

Hyviä puheenvuoroja, hyvin on tutustuttu asiaan, täytyy myöntää, ja erikoisesti pidin puheenvuoroista, jotka esittivät valtuutetut Niiranen, Månsson, Brettschneider, Hakanen ja Nieminen. Se on ihan saletti juttu, että sieltä liikenne menee ihan jonnekin muualle kuin keskusta, jos Laajasalon jengistä ja niistä puhutaan. Eivät ne lähde kuin tuonne itään, ja niin kuin Nieminenkin sanoi, Pasilaan. Tämä on ihan fakta homma.

Sitten täytyy muistaa, että meillä on 4 vuodenaikaa. Mitäs kun tulee talvi ja tulee räntää ja muuta, niin mitkä ovat sen sillan ylläpitokustannukset vuosittain ja puhtaanapito talvella ynnä muuta? En sen enempää lähde siihen, mutta kannatan Månssonin palautusta ja kannatan myös Yrjö Hakasen hylkäysehdotusta. Meidän valtuustoryhmämme ihan yksimielisesti.

Valtuutettu Huru

Kiitos, puheenjohtaja.

Erittäin hyvät ehdotukset sekä valtuutettu Hakaselta että Björn Månssonilta.

Kiitos.



4.11.2015

---

Valtuutettu Anttila

En kannata asian palauttamista. Minusta tätä asiaa on tässä valtuustossa moneen kertaan keskusteltu vuodesta 2008 lähtien, jolloin ratkaistiin oikeastaan Kruunuvuoren kohtalo myös vuoden 2002 yleiskaavassa. Kruunuvuorenrannasta on tulossa iso asuinalue, ja se ilman muuta tarvitsee toimivan liikenneyhteyden, ja se liikenneyhteys pitää rakentaa silloin, kun ihmiset sinne tulevat. Muuten siitä muodostuu selvästi yksityisautoilun varassa oleva asuinalue.

Laajasalo kokonaisuudessaan, jos ajatellaan, että yli 30 000 ihmistä joutuisi käyttämään Herttoniemen metroaseman kautta kulkevaa liikennettä, niin se on aivan kerta kaikkiaan mahdoton ajatuskin. Tätä asiaa moneen kertaan kyllä selvitettiin silloin, kun yleiskaavaa ja Kruunuvuorenrannan osayleiskaavaa valmisteltiin. Siinä mielessä valtuutettu Rautava kyllä totesi aivan oikein, että nämä kaikki alustavat suunnitelmat ja arvioinnit on tehty jo siihen aikaan.

Ehdottomasti kannatan Kruunusiltojen liikennesuunnitelmaa ja myös asemakaavaa, jaärkevin vaihtoehto on Hakaniemeen, koska sinne tulee myös Pisara. Se on myös liikenteen solmukohta, ja sillä tavalla siihen on monet perustellut syyt johtaa sitten eri puolille. Kukaan meistä ei tiedä, mihin suuntaan tulevaisuudessa tulevat Kruunuvuorenrannan asukkaat kulkevat. Arvailuja voi esittää, että heidän liikennesuuntansa on itään, mutta aivan hyvin on myös keskustaan tai länteen.

Kiitos.

Valtuutettu Taipale

Kiitos, puheenjohtaja.

Tässä koko ajan tuppaa unohtumaan se, että me puhumme nyt asemakaavasta. Se, että asemakaava nyt menisi eteenpäin, ei sido meitä vielä yhtään mihinkään muuhun kuin siihen, että silloin myös näitä kustannuslaskelmia voidaan tehdä tarkemman suunnitelman perusteelta. Muutenhan koko ajan pitää ikään kuin arvailla, millainen silta se nyt sitten mahdollisesti olisi ja millaisia kustannuksia siitä aiheutuisi.

Sitten myös unohtuu se, että tämä on pala sellaista Helsingin tulevaisuuden infrastruktuuria, joka osoittaa, että Helsinki kasvaa myös itään. Meillä on muitakin kuin Kulosaaren silta. Meillä on merellinen Helsinki myös idän suunnalla. Niin kuin monta kertaa on tullut todetuksi, näitä muita vaihtoehtoja köysiradoista alkaen on tarkkaan tutkittu, eli on jottenkin vähän tylsää se, että ikään kuin kaikki nämä asiat pitäisi uudes-





4.11.2015

---

taan kaivaa esille, kun tässä on tosiaan nyt puhe tässä vaiheessa siitä, että onko tämä asemakaava sen tyyppinen, että sen perusteella voi tehdä laskelmia.

Monista hankkeista Helsingissä on tapana niiden ajajilla sanoa, että tarvitaan rohkeutta tehdä rohkeita päätöksiä, jotka kantavat tulevaisuuteen. Tässä on nyt kysymys nimenomaan helsinkiläisestä perusinfrastruktuurista. On meillä ennenkin siltoja tehty ja ennenkin silloilla talvela ajettu ja ennenkin silloilta lunta luotu, että ei tässä nyt sikäli ole mitään hirveän isoa eroa.

Kiitoksia.

Ledamoten Oker-Blom

Arvoisa puheenjohtaja.

Sinänsä kannatan sitä, että kaupunkirakenne tietyllä tavalla eheytyy rakentamalla tämä silta, koska silloin saadaan tehokkaammin hyödynnettyä niitä eteläisiä ja itäisiä osia kaupungista, joita ei ole tähän asti hyödynnetty tarpeeksi hyvin suhteessa siihen, että ne ihan näin linnunteitse ovat melko lähellä ydinkeskustaa.

Hintaa pidän erittäin korkeana, ja miettisin siksi vielä kerran, että eikö tosiaankaan löydy muita liikennetkaisuja, jotka olisivat tätä siltaa parempia. Näin karkeasti laskien, jos ajatellaan helsinkiläisten keskiansiota ja otetaan siitä Helsingin kaupungin kunnallisveroaste ja kerrataan, että sinne tulisi uusia asukkaita noin 15 000, niin päästään siihen, että näiden kaikkien kaikki verotulot 3 vuodelta maksavat tämän sillan. Eli kaikkien näiden 15 000 helsinkiläisen kaikki kunnallisverot 3 vuodelta. Se kuulostaa aika isolta panostukselta, jos ottaa huomioon, että muitakin palveluja siellä tarvitaan ja muitakin palveluita nämä henkilöt käyttävät kaupungissa.

Kiitos.

Valtuutettu Hamid

Arvoisa puheenjohtaja.

En kannata palautusta, ja myös minä ihmettelen, että uudestaan ja uudestaan pyydetään selvittämään niitä muita vaihtoehtoja. Myös minä



4.11.2015

---

muistelen, että niitä on selvitelty, ja tämä on nyt ehdottomasti se paras vaihtoehto.

Totta kai investointi on suuri, mutta kuten kaikki tiedämme, nimenomaan infraan kannattaa investoida. Täytyy muistaa, että myös tuolla alueella on vielä paljon tontteja myymättä ja vuokraamatta, ja kyllähän tämä silta tulee aiheuttamaan myös meidän oman maamme arvon nousua, joten sitäkin kautta tämä on ehdottomasti kannattava investointi. Raideliikenne jos mikä on yksi kestävimpiä tapoja matkustaa.

Itse koen, että on hyvin erikoista kaupunkisuunnittelua, jos päädymme siihen, että rakennamme entistä enemmän asuntoja Laajasalon Kruunuvooren alueelle ja sitten ihmiset joutuvat kiertotietä ja mahdollisesti jopa henkilöautolla, kuten valtuutettu Anttila esitti huolensa, matkustamaan keskustaan sieltä pussin perältä.

En myöskään ymmärrä huolta siitä, että meidän upea merellisyytemme tai Helsingin siluetti kärsisi. Itse olen sitä mieltä, että mitä mahtipontisempi silta siihen saadaan, niin sitä parempi ja siitä voi tulla upea maamerkki Helsinkiin. Jos me teemme sellaisen anteeksi pyytelevän sillan, niin sitten varmasti näköala tuhoutuukin, mutta mitä kauniimpi ja korkealuokkaisempaa arkkitehtuuria, niin sitä parempi. Ehdottomasti lämpimästi kannatan kyllä tämän liikennesuunnitelman hyväksymistä.

Valtuutettu Rantanen

Puheenjohtaja.

En kannata palautusta. Olemme nyt päättämässä liikennesuunnitelmasta ja asemakaavasta, emme itse hankkeesta. Tässä vaiheessa tämän pitkän suunnitteluprosessin jälkeen, joka on edennyt melko kuitenkin yleisellä hyväksynnällä ja enemmistöhyväksynnällä vähintäänkin, missään tapauksessa ei kannata tässä kohtaa kaataa tätä itse hanketta. Me ajaudumme itse asiassa todella pitkälle nollapisteeseen.

Nämä kaikki muut vaihtoehdot on selvitetty. Lautta olisi todella hieno ja lauttaliikenteen kehittäminen kuuluu Helsinkiin, mutta ei sillä ratkaista tätä jokapäiväistä työpaikkaliikenneasiaa, koska silloin Laajasalosta kantakaupunkiin suuntautuvassa liikenteessä joudutaan pätkimään liikenne niin moneen erään, että se ei ole missään tapauksessa kilpailukykyinen muille vaihtoehdoille.

Tämä silta tulee myös poistamaan niitä suuria liikennerakentamistarpeita, ainakin osan siitä, mikä nyt tällä hetkellä suuntautuisi Herttonie-



4.11.2015

---

men ympärille liikennesumpun ratkaisemiseksi. Nämä vaihtoehtoiset ratkaisut pikaraitioteistä ja muista eivät nekään ole mitenkään vähäisiä, ja ne tulisivat nimenomaan johtamaan siihen, että myös autoliikenteen puolella on tehtävä Herttoniemeen niitä isoja investointeja, joita tämä silta osaltaan myös poistaa.

Kysymys tästä kulttuurimaisemasta on hyvä, mutta täytyy muistaa, että eiväthän sillat ole anti-kulttuurimaisemaa, vaan sillathan ovat kulttuurimaisemaa, jos ne tehdään hyvin, niin kuin Jasmin Hamid edellä sanoi. Samalla logiikalla meidän pitäisi vaatia Kulosaaren siltaa purettavaksi. Kyllähän tämän sillan on tarkoitus olla myös Helsingin maamerkki ja olla nimenomaan kommunikaatiota niitten saarien ja merellisen Helsingin kanssa. Totta kai semmoisena efektinhän tämä halutaan tehdä.

Mitä tuli maan arvoon, josta puhutaan, tästäkin Hamid sanoi mielestäni oikein hyvin: oleellista on, että tämä joukkoliikenneratkaistu tehdään ennen maan luovutusta. Silloin ikään kuin maan arvo siinä kilpailutuksessa, kun niitä tontteja myydään, koituu nimenomaan kaupungin eduksi. Jos me lykkäämme taas ja panemme tämän poikki ja palautamme, niin me ehdimme luovuttaa maan pois sieltä, ennen kuin lopullinen ratkaistu tulee. Silloin ratkaisun vaikutus menee pelkästään gryn-dereille. Eli nyt on aika tehdä tästä joukkoliikenneratkaistusta joka tapauksessa päätös, tai muuten me menetämme maan arvon nimenomaan niille, joka sen maan ostavat sieltä.

Valtuutettu Ebeling

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät kaupunginvaltuutetut.

Minulla ei ole periaatteellista estettä hyväksyä tällaista merkittävää silta-hanketta. Hienosti rakennettu silta voi olla myös hieno kaupungin maamerkki. Kun kuitenkin mietin eri vaihtoehtojen kustannuksia, minusta näyttäisi järkevältä pyrkiä ainakin aluksi ratkaisemaan tämä yhteystarve lauttaliikenteellä. Lauttavaihtoehdolla on kiistattomia etuja: Se on halpa investointi, sen voi toteuttaa nopeasti, se on joustava ja otettavissa käyttöön asteittain kysynnän mukaan. Lisäksi siitä voidaan tarvittaessa luopua lisäkustannuksitta.

Valtuutettu Asko-Seljavaara vetosi siihen, että asia on jo tutkittu. Jos-sain määrin näin onkin. Vastaavalla tavalla aikoinaan oli tutkittu, että Helsingin Bussiliikenteestä tulee parissa kolmessa vuodessa kannattava, kun Suomen Turistiauto ja HKL-Bussiliikenne yhdistetään. Muistutan, että kun viime valtuustossa tämä huono valmistelu oli käynyt ilmi, kahden suurimman ryhmän jäsenet eivät vaikuttaneet pitävät ongelma-



4.11.2015

---

na valmistelun heikkoutta, kun se oli kuitenkin tukenut heidän näkemystään, vaikka epäonnistuihin pahasti.

Minusta näyttää, että tätä lauttavaihtoehtoa ei ole myönteisesti selvitetty. Uskon, että jos näin tehdään, voimme löytää paremman liikennetarviksisun. Lisäksi muistutan, että lauttavaihtoehdon etuihin kuuluu myös se, että siitä voidaan tarvittaessa luopua lisäkustannuksitta. Kantanan valtuutettu Månssonin palautusehdotusta.

Valtuutettu Hakanen

Kiitos, puheenjohtaja.

Täällä valtuutettu Wallgren kyseli tietoja, ja niitä ovat tässä matkan varrella joutuneet aika paljon selvittämään kansalaisjärjestöt, esimerkiksi Stadin rantaryhmä ja erään muut, jotka ovat teettäneet selvityksiä, koeajatuttaneet tuolla reitillä lauttoja. Aalto-yliopistossa toiminut professori ja dosentti Heikki Kukkonen on muun muassa tehnyt laskelmia tällaisella modernilla 70 tonnin maantielautalla, joka pystyy kulkemaan jäissä ja käyttämään polttoaineena nestekaasua. Kahdella lauttaparilla pystytään hoitamaan 3 000 matkustajaa tunnissa ja hinta olisi noin 6 % siitä hinnasta, joka pelkästään tässä siltavaihtoehdossa tulee näihin rakentamisiin, jossa siis ei vielä ole mukana käyttökuluja. Tämä lauttapari on siis aivan realistinen matkustajamäärien osalta, ja hinta lienee samaa luokkaa kuin mikä tässä siltavaihtoehdossa menee jo pelkkiin kokoihin todennäköisesti.

Ledamoten Wallgren

Tack, bästa ordförande.

Jag tar det den här gången på finska.

Valtuutetut Hamid ja Taipale, Kaarin Taipale tässä tapauksessa, esittivät, että lauttavaihtoehto on tarkkaan tutkittu, ja näin varmaan on. En tässä ole peräänkuuluttanut uusia selvityksiä, vaan olen pyytänyt, että esittelijä toteaisi näiden aiempien selvitysten tulokset. Minusta se on ihan relevanttia, että tässä yhteydessä todetaan se, mikä on ennestään todettu ja tuodaan se meille selvästi esille, jotta voidaan verrata, mitä tiedetään kapasiteetista tässä siltavaihtoehdossa ja mitä tiedetään kapasiteetista lauttavaihtoehdossa.



4.11.2015

---

Vastaavasti viitaten Anttilan ja Rantasen puheenvuoroihin, niin haluaisin tietää, koska tämä on tärkeä argumentti työmatkaliikenteen kannalta, että jos on lauttavaihtoehto, niin sitten tulevat nämä vaihdot. Se voi olla hankalampaa, ei niin houkutteleva. Kuitenkin kokonaisuus on merkittävä myös sen kannalta, mitä ihmiset pitävät mielekkäänä kulkemisena työpaikan ja kodin välillä. Mitä me tiedämme näiden selvitysten perusteella siitä, mikä on lauttayhteyden ja mikä on siltayhteyden merkitys ajankäytöllisesti eli mikä on se aika, joka menee liikkumiseen näissä kahdessa vaihtoehdossa? Jos näitä on selvitetty, niin olisi mielestäni outoa, ellei näiden selvitysten tuloksia olisi täällä saatavilla, kun tällaisia ratkaisuja tehdään. Peräänkuuluttaisin näiden tarkkojen selvitysten tarkkoja tuloksia.

Kiitos.

Valtuutettu Nieminen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Muutamia faktoja taas: Ilman muuta Kruunuvuoren alueen ja koko Laajasalon alueen tonttimaan hinta nousee merkittäväällä tavalla, kun tämä siltayhteys toteutuu, joten saadaan kalliimpia kämppiä Helsinkiin. Voidaan vetää suoraan johtopäätös.

Sitten lauttoihin mitä tulee: maailmalla on lauttoja, joihin mennään metrolla, junalla, raitiovaunulla, bussilla. Näitä vaihtoehtoja ei ole tutkittu näissä asioissa, vaan nähty vain perinteinen lossityyppinen lauttaideologia, vanha tukkimiesromantiikka tässä hommassa.

Rakennamme meri-Helsinkiin tällä hetkellä yhteyksiä: Helsinki–Suomenlinna, Suomenlinna–Helsinki, Helsinki–Lonna, Lonna–Helsinki, Helsinki–Vallisaari, Vallisaari–Helsinki, ja aivan varmasti lähtee linja myös käyntiin Kruunuvuori–Helsinki. Itse harmittelen sitä, että me emme näe täällä valtuutettuina ja kaupunkisuunnittelussa kokonaisuutena merialueidemme liikenteen kehittämistä.

Nyt kun itse harkitsette seuraavaa äänestyspäätöstänne, muistakaa kuitenkin, että tässä tehdään Laajasalo-liikennesuunnitelmaa, meidän laajasalolaisten yhteyttä, ja on erittäin arveluttavaa, että se yhteys on vain yhden karvan varassa tulevaisuudessa. Sitä on varmennettava suuntaan tai toiseen, ja tämä siltavaihtoehto on yksi varmennus, jolla voidaan laajasalolaisten liikenneturvallisuutta, pelastusturvallisuutta, kaikkea tällaista myös lisätä.



4.11.2015

---

Kiitos.

Valtuutettu Hyttinen

Kiitoksia. Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Tämä hanke on vaikuttanut alusta asti siltä, että ensin on päätetty ratkaisuihin ja sitten vasta perusteluista. Helsinkiin halutaan maamerkiksi riippusilta hinnalla millä hyvänsä. Kruunuvuoren uudet asukkaat tarvitsevat joukkoliikennetähtäystä, tästä asiasta ei ole epäselvyyttä. Raitiovaunuyhteyden hyödyllisyyden osalta oleellista on kuitenkin se, miten hyvin se käytännössä palvelee alueen asukkaita ja miten sen nopeus suhtautuu muihin vaihtoehtoihin kuten bussiin ja metroom. Mikäli yhteys on hitaampi kuin muut vaihtoehdot, on todennäköistä, että se ei poista painetta muista liikennemuodoista.

Jo tällä hetkellä matka-aika Hakaniemestä Rautatienraiteille on raitiovaunulla merkittävästi hitaampi kuin metrolla. Koillis-Helsingin suunnalta tulevien bussimatrustajienkin kannattaa vaihtaa kulkuvälinettä Sörnäisissä nimenomaan metroom, ei raitiovaunuun, jos he haluavat päästä nopeasti keskustaan. Vastaavalla tavalla on maalaisjärjellä pääteltävissä, että ruuhka-aikaan metromatka yhdistettynä bussiin Herttoniemestä on Kruunuvuorenrannan asukkaillekin nopeampi kuin raitiovaunuvaihtoehto. Tämä voi olla tilanne myös ruuhka-ajan ulkopuolella niille, jotka eivät asuisi aivan rannassa.

Joukkoliikenteen välityskyvyn heikentyminen rakentamalla Länsimetroom lyhyet laiturit ja pakottamalla siten lyhentämään metrojunien pituudet on myös Helsingin puolella ongelma, joka on aiheutettu huonoilla poliittisilla päätöksillä laittamalla kaikki panokset metron automatisoinnin onnistumiseen. Tämä ei onnistunut, joten välityskyky on muodostumassa todellisuudessa ongelmaksi.

Ratkaisuja on varmasti muitakin, muun muassa lauttavaihtoehto. Nyt pitäisi tutkia ja selvittää niiden todelliset kustannukset. Ei voi olla niin, että ainoa tavoite on sillan rakentaminen ja maan arvon kasvattaminen. Tavoitteen pitää olla toimiva joukkoliikenne. Kannatan Björn Månssonin palautusesitystä.

Kiitos.



4.11.2015

---

Valtuutettu Muttilainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Kyllä siinä on jotakin järkeä, että silta bygataan sinne, ennen kuin siellä on saari täynnä asukkaita, eikä siinä vaiheessa, kun sieltä pitäisi päästä kulkemaan. Ikävä kyllä tässä kaupungissa monta kertaa tehdään asiat toisinpäin, eli sinne roudataan asukkaat ja palvelut vasta sitten. Toki duunataan myös niin päin, että palvelut viedään asukkailta veke.

Sillan pituus on se 1,2 kilsaa, joten siinä mielessä tämä pyöräily- ja daltaten vaihtoehto palvelee hyvin. Ne, joilla ei ole kondista dallata tai fillaroida tuota matkaa, niin skuru on siinä oiva väline. Toki tätä halutaan varmaan perustella sillä, että tälle sillalle pitäisi saada myös yksityisautoilua, jotta päästäisiin sitten helpommin palveluiden pariin, mutta täytyy lähteä siitä, että Kruunuvuorella ovat palvelut sillä tasolla, että tätä väliä ei tarvitse suhata yksityisautolla. Tällasia ajatuksia.

Itse diggaan tuosta vaihtoehdosta, silta Hagiksen rantsuun, eniten ehdottomasti.

Valtuutettu Nyholm

Arvoisa puheenjohtaja. Valtuutetut.

Keskustelussa esille tullut epäoikea havainto täytyy ampua alas, ja kiitos apulaiskaupunginjohtajalle jo siitä, että avitti vähän tässä. Vartiosaari ei liity päätökseen millään tavalla. Vartiosaari täytyy päättää osayleiskaavassa ja säilyttää virkistyskäytössä rakentumattomana. Jos päätös on toisenlainen ja yleiskaavaan tämä saari osoitetaan rakentamiseen, niin itse asiassa tämä päätös näistä silloista estää Vartiosaa- ren pikaisen rakentamisen, koska silloin gryndereiden on odotettava kaupungin infrarakentamista siihen asti, että spåra on ensiksi rakennettu Kruunuvuoreen, sieltä Yliskylään ja vasta Yliskylän keskustasta Laajasalon itäreunaan.

Eli päätetään mitä tahansa näistä Kruunuvuoren silloista, niin harmillisesti useat täällä haluavat nähdä Vartiosaa- ren metsän kaatuvan, ja täällä Vartiosaarta keppihevosenä käyttävät sillanvastustukseen. Muis- takaa osoittaa tukenne myös kaavapäätöksessä, joka koskee Vartio- saarta. Koska me tarvitsemme tukea, niin kaikkien puolueitten Vartio- saaren ystävät, liittykää yhteen.



4.11.2015

---

Kiitos.

Valtuutettu Urho

Arvoisa puheenjohtaja.

Kenelle tätä rakennetaan? Kruunuvuorenrannan uusille asukkaille ja Laajasalon nykyisille, niille, jotka matkaavat sieltä töihin ja asioimispa-veluihin kuka mihinkin. Mutta julkiselle liikenteelle, jalankulkijoille ja pyöräilijöille, tätä minä en ymmärrä. Koko tuo siltarakennelma vain pie-nelle osalle kulkijoita. Haluaisin nähdä sen sitten, kun se rakentuu, myös yksityisautoilulle. Muuten tässä ei ole mitään järkeä.

Hinta. 220 miljoonaa nykyarvossa, ja sitten sillan eri päissä olevien lii-kenneinfrojen kustannukset. Meillä on metro keskustassa, ja kun silta tulisi edes Hakaniemeen, josta metro veisi eteenpäin, tämä raitiotiever-kon tiivistäminen tuntuu täysin tarpeettomalta. Me puhumme 300 mil-joonasta, ja se on huikea summa. Haluaisin nähdä siihen elinkaarimal-lilla tai siis yksityisellä rahalla tulevan rahoituspanoksen yksityisautoilun vastineeksi.

Lauttaliikenteen päivitys, se on kuulemma selvitetty. Olen nyt noin 7 vuonna käynyt tätä Kruunuvuorensilta-asiaa eri elimissä, ja aina sano-taan, että juuri nyt ei vielä päätetä tästä, kun se tulee siinä ja tässä. Jossain muussa vaiheessa olennaisesti tulette sitten päättämään. Ja nyt täällä sanotaan, että kun se on jo päätetty 7 vuotta sitten 2008 jos-sakin. Me olemme tehneet erilaisia periaatepäätöksiä tai sopimuksia tai varaumia, jotta tämä silta tulisi, mutta jokaisessa näissä on todettu, että eihän tätä ole vielä päätetty. Haluaisin tietää, mistä tässä ujutuksessa on kysymys.

Sitten pitkään suunnittelun varrella on tullut ajatus, että laajasalolaiset ja Kruunuvuoren uudet asukkaat pääsisivät kaupunkiin. Minä olen kyllä lauttasaarelaisena kokenut aina, että minä olen Helsingin kaupungin asukas. Jos he sitten ajattelevat, että olisihan se hauska raitiovaunulla päästä suoraan Stockmannille tai Kruununhakaan, niin ei tässä sillan rakentamisessa, 300 miljoonaa, voi todellakaan olla siitä kyse.

Olen ihmeissäni, jos tämän päätöksen jälkeen edetään ilman, että ava-taan, mitä lauttaliikenne olisi maksanut tai maksaisi. Se olisi nopeasti saatavissa Tukholman malliin, ja se pystyy toimimaan tässä meidän saaristossamme. Stadin rantaryhmä ?. Olen ollut useamman kerran





4.11.2015

---

kuulemassa ne esitykset, eikä niissä ole mitään epäselvää. Ne ovat toteutumiskelpoiset.

Kiitos.

Apulaiskaupunginjohtaja Sinnemäki

? rakentamisesta se 220 miljoonaa, joka tulee sitten tarkentumaan tähän hankepäätökseen. Se sisältää siis raitiotiekiskojen rakentamisen Yliskylästä keskustaan asti. Se ei ole pelkkä siltojen kustannus, vaan se on ikään kuin koko tämän uuden reitin kustannus. Eli 220 miljoonaa alkuperäisessä arvioissa, ja sitten tästä se tarkentuva summa hankepäätökseen asti.

Tässä keskustelussa valtuutettu Kaarin Taipale hyvin totesi tietenkin siitä, että mistä nyt päätämme: tästä kaavasta ja liikennesuunnitelmasta. Totta kai se iso päätös on sitten aikanaan se hankepäätös. On kuitenkin mielestäni hyvä minun tässä kohtaa nyt todeta, että totta kai tällä liikennesuunnitelmalla ja tällä kaavalla pyritään edistämään ja luomaan edellytyksiä sille koko hankepäätökselle, joka aikanaan tulee valtuuston päätettäväksi.

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja.

Vuonna 2014 laaditussa YVA-selvityksessä, jossa näitä erilaisia liikennevaihtoehtoja hyvin laajasti selvitettiin, ehkä se perusasia tästä lauttayhteydestä on se, että se on huomattavasti hitaampi yhteys kuin raitiovaunuyhteys, ja sen yhteyden hitauden takia sen käyttäjämäärät jäävät vähäisiksi. Kun tämän raitiovaunuyhteyden, nopean joukkoliikenneyhteyden rakentaminen lisää kestävien kulkumuotojen osuutta, joihin tietenkin valtuusto strategiassaankin on tukeutunut, niin lauttaliikenne sitä ei tekisi. Siinä varmaan on se näiden perusero.

En itse tunnista niitä näkemyksiä, että haluttaisiin ehdoin tahdoin rakentaa silta. Tässä on käyty laajasti läpi erilaisia vaihtoehtoja, ja nämä monipuoliset selvitykset ovat kyllä tulleet siihen tulokseen, että silta on hyvä joukkoliikenneyhteys sekä uusille asukkaille Kruunuvuorenrannassa että vanhasta Laajasalosta niille matkoille, jotka suuntautuvat keskustaan. Kuten tässä aikaisemminkin totesin, tämä yhteys ei olelauskaan sitä, että kaikki menisivät koko ajan Laajasalosta keskustaan, vaan että myös se yhteys tulee nopeaksi ja sujuvaksi. Se tarkoittaa sitä, minkä valtuutettu Nieminenkin taisi tuossa todeta, että sen jälkeen Laajasalosta on keskustaan päin kaksi yhteyttä. Tämä taas tietenkin osaltaan vaikuttaa siihen, että ne kohdat, joissa meillä jossakin vaiheessa 2020-



4.11.2015

---

luvun lopussa tulee tiukkuutta metron kapasiteettiin, kun se tulee täytymään, niin tämä osaltaan sitten helpottaa sitä, että metro tulee omalta osaltaan pysymään sujuvana.

Tietenkin kaiken kaikkiaan varmasti koko hankkeen kannattavuutta on järkevä tarkastella lopullisessa muodossaan siinä vaiheessa, kun meillä on hankepääätös ja tarkentuneet laskelmat. Siihen yhteyteen kuuluvat tietenkin myös ne kysymykset, kun on valittu keskustan ja Nihdin välinen yhteys, että millä tavalla taataan raitioliikenteen sujuvuus siinä valitussa vaihtoehdossa. Alustavissa arvioissa, mitä yhteyksistä on tehty, Hakaniemen yhteyden vahvuus on ehkä siinä, että siinä raitiovaunu voi liikennöidä omaa väyläänsä melko pitkälle hyvin lähelle ihan keskustaan. Se omalta osaltaan tätä yhteyttä nopeuttaa.

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Ehkä vielä huomio tähän kysymykseen maanarvon noususta ja keskusteluun, että missä vaiheessa tällaisia infrainvestointeja kannattaa tehdä. Maan arvon nousu ei ole aivan sama asia kuin kallis asuminen. Se, että jos kaupunki investoi johonkin sellaiseen asiaan, jossa maan arvo nousee, niin jos ajoitetaan oikein, niin tietenkin silloin kaupunki itse onnistuu saamaan siitä itselleen enemmän tuloja kuin jos infrainvestoinnit ajoitetaan jollakin epäoptimaalisella tavalla. On kuitenkin niin, että maan arvo on korkea siellä, missä palvelut toimivat, joukkoliikennetyhdet toimivat – niissä paikoissa, jotka ihmiset kokevat viehättäviksi ja joissa he haluavat asua. Kun täällä samaistettiin maan arvon nousua vain huonoihin asioihin, niin kyllä se itse asiassa ehkä enemmän kertoo hyvistä asioista. Me olemme onnistuneet, jos maan arvo Kruunuvuorenrannassa tulee olemaan kohtuullisen korkea, koska silloin olemme tehneet aluetta, jonne ihmiset haluavat muuttaa, josta on hyvät yhteydet ja johon ihmiset uskovat.

Kiitos.

Valtuutettu Niiranen (vastauspuheenvuoro)

Puheenjohtaja.

Tässä mielestäni apulaiskaupunginjohtaja ja eräät muutkin puheenvuoron pitäjät ovat ehkä hieman asettaneet liikaa vastakkain lauttaliikennettä ja siltää. Eivät ne sulje toisiaan pois. Epäilen, että tulevaisuudessa molempia tarvitaan. Ainakin itse tuossa, kun aiemmin pidin puheenvuoron, lähinnä tarkastelen lauttaa sellaisena yhtenä tukevana joukkoliikenteen muotona, jos tätä hanketta sen kalleuden johdosta joudu-



4.11.2015

---

taankin lykkäämään ja toteuttamaan hieman myöhemmin. Silloin tällainen vaihtoehto, jossa olisi bussin avulla liityntäliikenne metrolle ja sen lisäksi lautta, olisi hyvä välivaiheen vaihtoehto.

Myöskään Kruunuvuorenrannan keskusta ei sulje pois lauttaliikennettä, vaan on ajateltu sellaista laituria ja muita satamarakenteita, jotka mahdollistavat lauttaliikenteen joka tapauksessa, eivätkä kaupunkisuunnitteluviraston virkamiehet ole tälle nähneet estettä. Kysyin tätä nimenomaista asiaa myös. Se on sillä tavalla mahdollinen joka tapauksessa, eivätkä nämä kaksi sulje toisiaan pois.

Valtuutettu Asko-Seljavaara (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Kun tämä lauttaliikennepuolue nyt innolla astuu esille, niin ottakaapa esille myös tämä köysirata. Sitäkin tutkittiin, ja todettiin, että siinäkin voidaan muutama kymmenen ihmistä siirtää meren päällä Hakaniemrantaan, mutta se ottaa liian pienen kapasiteetin.

Ottakaa sekin huomioon, että tällä liikennejärjestelyllä alkaa olla vähän kiire, koska Kruunuvuorenrannan rakentaminenhan on alkanut.

Valtuutettu Taipale (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Ilmoittaudun tässä ahkeraksi joukkoliikenteen ja HKL:n reittioppaan käyttäjäksi, ja siellä aina valitsen vaihtoehdon "ilman vaihtoja", koska tiedän, että se on kaikkein kätevin. Ei välttämättä edes aina nopein, mutta se on joka tapauksessa kaikkein kätevin, koska ei tarvitse miettiä, kauanko joutuu pysäkillä millaisessa ilmassa odottelemaan. Nyt jos meillä on lautta, niin lauttahan vie vain laiturilta A laiturille B, ja sen jälkeen tarvitaan liittymisyhteyksiä kummassakin päässä, jotka nimenomaan pidentävät matkaa ja tekevät siitä tavattoman hankalan. Sitä paitsi Laajasaloonhan tulee myös täydennysrakentamista, että me emme puhu nyt pelkästään nykyisestä Laajasalosta, vaan tulevasta, täysin riippumatta Vartiosaaresta. Ratikka pystyy sillalla ajamaan todella nopeasti, koska siellä se ei pysähtele. Lautta on todella mukava, herttainen aurinkoisena kesäsunnuntaina, kun käydään retkellä saaristossa. Tosiaan se on ihan eri asia.

Kiitos.



4.11.2015

---

Ledamoten Wallgren (replik)

Tack, bästa ordförande.

Kaarin Taipale ja Sinnemäki selittivät hyvin, mikä etu on tällä ratikkaliikenteellä. Minä en sitä epäile, mutta olisin vain vielä kysynyt, onko teillä niitä aikavertailuja. Se yhdistelmä siitä, että on hankalampaa, kun tulee vaihtoja ja aika on pidempi, johtaa siihen, että myös kapasiteettia tarvitaan vähemmän tai käyttöä tulee vähemmän, metro ylikuormittuu. Ne ovat tärkeitä näkökohtia. Jos jollakin on niitä aikavertailuja, minua kuitenkin edelleen kiinnostaa ennen tätä äänestystä.

Kiitos.

Valtuutettu Ebeling (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Valtuutettu Asko-Seljavaari pyrki asiattomasti yhdistämään lauttaliikennettä kannattavat köysirataehdotukseen. Jos tällainen puhetapa otetaan valtuustossa käyttöön, niin varmaankin siltaa kannattavat voidaan taas liittää vaikka Guggenheimiin.

Valtuutettu Hursti

Kiitos, puheenjohtaja.

Kyllä minäkin ihmettelen vähän tätä vilkasta ja pitkää keskustelua ja varsinkin valtuutettu Anttilan sanoja, että tämä on päätetty jo 2008. Jos se on päätetty, niin mitä se tekee tänä iltana täällä valtuustossa?

Tästä puuttuu vielä sellainen näkökulma, että rakennettaisiin tunneli tai sellainen iso liukurata, jolla pääsisi suoraan. Tsimmarit kaikille ja pantaisiin ne sinne. No, se on ihan tuommoinen juttu. Mutta se, mitä en saanut kannattaa, oli Hakasen hylkäysehdotus. Nyt luultavasti saan ja kannatan.

Valtuutettu Huru

Kiitos, puheenjohtaja.



4.11.2015

---

Valtuutettu Hursti sanoikin sen jo, mikä tässä tuli mieleen, että kun tässä on erinäköisiä vaihtoehtoja, niin minne on jäänyt tunnelivaihtoehto esimerkiksi Kulosaaren alitse. Siellähän eivät sitten tuulet ja tuisku häiritse niin kuin budjettivalmistelu. Totta, että jos meillä on vain sellainen väylä, jota pitkin voivat mennä kävelijät tai polkupyöräilijät, niin on aika ongelmallista miettiä, miten silta pidetään talviaikaan käyttökelpoisena. Jos tulee hätätilanne, että siellä pitäisi hälytysajoneuvojenkin ajaa, niin täytyyhän sen sillan olla jollakin tavalla suojattukin, koska tuulen lisäksi meillä ovat kuitenkin ne tuiskut.

Täällähän apulaiskaupunginjohtaja ensimmäisessä puheenvuorossaan mainitsi, että silta vähentää painetta metroon. Valtuutettu Hyttinenhän toi äärimmäisen tärkeän näkökulman siihen, että jos mietitään, että kustannukset ovat satoja miljoonia euroja, niin sillä rahalla saisi jo pidennettyä näitä laitureitakin, että pystyttäisiin pitämään metroasemat riittävän pitkinä riittävän pitkille metrojunille.

Maan arvo harvemmin laskee. Pitkällä aikavälillä maan arvo nousee aina, mutta se olisi tietysti voitu jo aika päiviä sitten ottaa huomioon, että pussin perälle ei kannata rakentaa. Jos asumistehokkuutta ja työmatkaliikennettä halutaan palvella, niin silloinhan se kannattaa keskittää raiteiden viereen ylöspäin ja kohti kiinteätä maata, kohti pohjoista.

Kiitos.

Kannatan Hakasen palautusehdotusta. Hylkäysehdotusta.

Kiitos.

Valtuutettu Nieminen

Kiitos, puheenjohtaja. Arvoisat valtuutetut.

Kun Kruunusilltoja nyt suunnitellaan ja itse asiassa ollaan päätetty jo liikennesuunnitelma, asian suuntaan todennäköisesti hylkäys, jota en kannata, ei etene pidemmälle. Tämä silta ei ratkaise kuitenkaan Laajasalon, ison tulevan kaupunginosan, liikennejärjestelyjä. Tämä ei saa johtaa siihen, että me heikennämme Laajasalon haja-asutusalueen reuna-alueitten joukkoliikenneyhteyksiä, liityntäliikenneyhteyksiä metroasemalle Herttoniemeen. Pahoin pelkään, että tässä takana on ajattelu se, että tämän seurauksena myös heikennetään liityntäliikenneyhteyksiä pohjoiseen, jolloin ihmiset pakotetaan menemään Hakaniementorin kautta metroon. Näin ei saa käydä. Toivon, että te valtuutetut ym-



4.11.2015

---

määrätte tämän laajan Laajasalon alueen liikennekysymyksen, että se ei ole pelkkä yhteys Kruunuvuoresta Hakaniemeen, vaan se on paljon muutakin.

Valtuutettu Valokainen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos.

Tässä varmaan puhe on eniten nimenomaan rahasta, ja nyt kun sitä rahaa 3–4 vuoden kuluttua tuntuu olevan, niin totta kai tällainen silta on varmaan hieno ja hyvä. Mutta sitten juuri tämä lautta lisänä siihen on vallan mainio. Se, miten lauttaan pääsee ja sieltä pois, niin muistutan, että meillä ihmisillä on myös varmaan halu kävellä, ja tietenkin on raitiovaunuja ja busseja niin kuin tähänkin asti.

Sitähän ei ole vielä tullut ilmi, kuinka paljon tämä pelkkä suunnittelu on tullut maksamaan. Sitä ei Sinnemäki muistanut tuossa kertoa.

Kiitos.

Valtuutettu Rautava (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Olen myös tuolla HSL:n hallituksessa mukana hallituksen puheenjohtajana, niin voin valtuutettu Niemiselle vakuuttaa, että kyllä siellä ymmärretään joukkoliikennetarpeet myös Herttoniemen suuntaan. Kyllä nämä molemmat asiat ovat tärkeitä toki, mutta valtuutettu Muurinen hyvin perusteli myös, mitä varten tämä silta tullaan tarvitsemaan. Ei ole vain yhtä ratkaisua, yhtä tietä sieltä pois. Koska väkimäärä tulee olemaan niin suuri Laajasalossa, tarvitaan näitä yhteyksiä enemmänkin.

Apulaiskaupunginjohtaja Sinnemäki

Puheenjohtaja.

Ei varmaan enää hirveän moneen asiaan. Valtuutettu Niiraselle toteaisin omastakin puolestani, että ei tietenkään ole mitään estettä sille – sehän on hyvä asia, jos meillä vesijoukkoliikenne kehittyy ja täydentävänä muotona lauttaliikenne kehittyy. Mutta ehkä peruskysymys päivittäisessä ihmisten arkisessa liikkumisessa on se, että kun Kruunuvuorenrannasta keskustaan raitiovaunuyhteys nopeimmillaan on 15 mi-



4.11.2015

---

nuuttia, niin lauttaliikenteessä yhteys on puoli tuntia. Tämä on ihmisten arkisessa liikkumisessa niin ratkaiseva ero, että se tekee ison eron siinä, kuinka paljon tällainen joukkoliikenneyhteys houkuttelee käyttäjiä ja kuinka paljon ei. Tämän takia itse asiassa nämä hitaammat yhteydet usein ovat sellaisia yhteyksiä, jotka houkuttelevat enemmän autoliikenteeseen ja vähemmän joukkoliikenteeseen. Mutta Kruunuvuorenrantaahan rakennetaan niin, että kyllä erilainen täydentävä lauttaliikenne on mahdollista ja varmasti hyvinkin toivottavaa tulevaisuudessa.

Valtuutettu Hakanen

Kiitos, puheenjohtaja.

Tässä ehkä näkyy se, mitä valtuutettu Wallgren on tällä eri yhteyksissä toistanut, että meillä pitäisi kyllä olla luvut näissä esityksissä asioista, jotka vaikuttavat tähän harkintaan. Ne luvut, jotka itse olen saanut, ovat eri luvut kuin mitkä apulaiskaupunginjohtaja kertoo. Minun saamieni lukujen mukaan sillat ja pengerrykset ja vastaavat siltoihin suoraan liittyvät rakentamiset ovat 220 miljoonaa sen jälkeen noin, kun tämä siltayhteys on viety loppuun asti. Siihen päälle tulevat raitiotielinjojen järjestyksen kustannukset, jotka syntyvät Helsingin kantakaupungin alueella ja toisaalta Laajasalon suunnassa. Toivon, että apulaiskaupunginjohtaja toimittaa koko valtuustolle nämä laskelmat, niin että me jatkossa edes tiedämme, mitä tänään tehtävät päätökset sitten seuraavassa vaiheessa maksavat.

Valtuutettu Muttilainen perusteli täällä siltavaihtoehdon kannattamista sillä, että kerrankin saadaan ajoissa joukkoliikenneyhteydet kuntoon, ennen kuin rakentaminen on valmistunut. Tässähän on nimenomaan kysymys päinvastaisesta. Kuten apulaiskaupunginjohtaja kertoi, silta valmistuu liikenteelle aikaisintaan 2023, mahdollisesti 2025. Rakentaminen on jo alkanut. Eli lauttavaihtoehdo ja yhteyksien kehittäminen Herttoniemen metron suuntaan ovat nopeampi tapa. Lautta voidaan hankkia vaikka heti. Kilpailuttamisen myötä siihen varmaan menee puoli vuotta tai vuosi, mutta ei pitäisi mennä enempää.

Hinta-arviot, joita tällaisesta maantielautasta on esitetty ja sen edellyttämistä laiturijärjestelyistä lauttaparin pohjalta, liikkuvat 12:n ja 15 miljoonan euron tasolla kokonaisuudessaan.

Valtuutettu Nyholm ei halunnut, että tämä asia kytkeytyy Vartiosaaren ja Ramsinniemen rakentamiseen, mutta kuten valtuutettu Nyholm hyvin varmaan itsekkin tietää, se on jo siihen kytkeyty. Yleiskaavaehdotuksessa se on ihan selvästi piirretty ja kerrottu sanoinkin. Eräissä muissakin



4.11.2015

---

yhteyksissä ne samat ryhmät, jotka ajavat siltavaihtoehtoa, ovat ajamassa myös – ainakin pääosa näistä ryhmistä – näitä jatkorakentamisia eli koko itäisen Helsingin merellisen saariston luonteen muuttamista rakennetuksi alueeksi.

Metron välityskykyä voidaan parantaa jatkamalla nykyisillä pidemmillä junavaunukokonaisuuksilla ja myös kehittämällä tätä puoliautomaattimetrosysteemiä sekä hakemalla sellainen ratkaisu, joka koskee lähinnä Otaniemen Aalto-yliopiston kampusaluetta, jotta laitureiden pidentäminen on erilaisista rakenteellisista syistä vaikeaa. Muualla sellaisia objektiivisia esteitä ei ole.

Valtuutettu Rantanen puhui umpiperästä, jos ei tehdä siltaa. Tämä nyt on aivan perätöntä. Tässä on nimenomaan hylkäysesityksessä molempiin suuntiin kapasiteetiltaan vähintään nykyistä tasoa edustava yhteys keskustaan ja Herttoniemen metrolle ja Herttoniemen metron suuntaan nopeampi yhteys tarjolla kuin mikä nyt on tulossa. Jos pikaraitioyhteys jätetään toteuttamatta, niin kuin nyt tämä esitys käytännössä merkitsee hamaan tulevaisuuteen asti, yhteys tulee hidastumaan Laajasalon asukasmäärän kasvaessa.

HSL:n puheenjohtaja kehui, että kaikki on otettu huomioon. Lukekaa siitä lausunnosta, jonka HSL on itse antanut tähän suunnitelmaan. Sen mukaan HSL suunnittelee jatkossa pääliikenneyhteydeksi Laajasalosta tätä siltaa eikä suunnittele mitään muuta tällä hetkellä Laajasalon yhteyksistä. Näillä investointikatoilla ei kyllä Helsingissä ole suunnitelmassa pikaraitioyhteyksiä Herttoniemeen, jos tämä 300 miljoonaa heitetään nyt siltoihin.

Lopuksi maan arvon noususta vain se, että en pidä lainkaan realistisena valtuutettu Rantasen ajatusta, että 200–300 miljoonaa kaupunki saisi enemmän tonttimaan myynnistä tai vuokrasta siltavaihtoehdon tuloksena kuin mitä se saa ilman siltavaihtoehtoa. Se melkein kuulostaa siltä, että Rantanen ajattelee, että koko myyntitulo on vain sillan ansiota, mutta kyllähän sinne on tulossa rakentajia jo aikaisemminkin.

Valtuutettu Nyholm (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Vartiosaari yritetään nyt puheissa kytkeä tähän yhteen, jotta Vartiosaa-  
ren kaavapäätökset eivät olisi itsenäisiä päätöksiä. Niiden pitäisi olla  
siis itsenäisiä päätöksiä, joissa arvioidaan kaupungin etua ja kaupunki-  
laisten etua ja luonnon etua. Siihen on tietysti vain yksi vastaus: pitää





4.11.2015

---

Vartiosaari virkistysaarena. Mutta nyt sitten yritetään rakentaa tällaisia tekosyitä äänestä myöhemmissä vaiheissa Vartiosaaren rakentamisen puolesta. Tähän ei pidä mennä, vaan ymmärtää, että nämä kaksi asiaa ovat ihan erilaisia ja ihan toisiinsa ei-kytköksissä olevia. Apulaiskaupunginjohtaja vastasi virkavastuulla tähän samaan aiheeseen minun mukaisesti eli siis, että Vartiosaari ei liity tähän koko hommaan olenkaan.

Valtuutettu Villo (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Itse mietin tässä samalla, kun puhutaan ihmisten vapaasta ja sujuvasta liikkumisesta töihin ja näin poispäin. Sen sijaan kannan hieman huolta siitä, että todella kun meillä on erilaisia vuodenaikoja ja mihin tämä koko hanke perustuu, että onko kukaan kiinnittänyt siihen huomiota, että varmaan pelastuslaitoksellakin olisi oma panos annettavaan. Jos haluamme että nämä ihmiset, jos he tarvitsevat apua, saavat sen keskimäärin siinä 8–10 minuutissa, kun otetaan huomioon esimerkiksi ruuhka-aika, niin toivon myös, että pelastuslaitokselta pyydetäisiin lausuntoja, että miten he pystyvät hoitamaan, jos apua tarvitaan.

Kiitos.

Valtuutettu Muttilainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Siellä oli Villolla hyviä pointteja. Ne olisivat tulleet myös omassa puheenvuorossani. On tietysti hieman jännä juttu kannattaa monen sadan miljoonan hanketta täällä, mutta tähän voisi myös ottaa sellaisen pointin, että jos Vuokissa ei olisi siltaa, niin suhattaisiinko sitä väliä sitten lossilla vai millä. Näin muistutuksena, että pistäkää nyt se Vuokin silta kondikseen.

Valtuutettu Hursti

Kiitos, puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Nyt oikeasti en käsitä tätä juttua, että mikä älytön homma tässä on, että nyt pitää tällainen hanke saada läpi vankkämällä ja vankkämällä. Opetuksesta leikataan 8 miljoonaa, varhaiskasvatuksesta leikataan 3 mil-



4.11.2015

---

joonaa, päihde- ja kuntoutuspaikkoja on lopetettu, katkaisupaikkoja lakkautettu, vanhusten ympärivuorokautispaikkoja lakkautettu. Meillä on asunnottomia, joille voisi tällaisen kriisimajoituksen tehdä, mihin monet jo laittoivatkin nimensä, teimme siitä aloitteen. Kiitos siitä. Te olette järkeviä, niin laitetaan nyt nämä asiat tärkeysjärjestykseen ja ei nyt oteta tätä kaavamuutosta tähän hetkeen. Otetaan se sitten, kun ruvetaan oikeasti päättämään näistä silloistakin. Nyt tärkeysjärjestykseen asiat!

Kiitos.

Valtuutettu Raatikainen

Arvoisa puheenjohtaja ja valtuutetut.

Palaan vielä tähän köysirateemaan, että joitakin kiloja ja vuosia sitten kävin Alpeilla laskettelemassa, ja näiden nykyisten köysiratojen kapasiteetti on melkoinen. Samalla voitaisiin unohtaa Guggenheim. Meillä olisi tällainen nähtävyys täällä, kun tästä meren yli pyyhältäisi nopea köysirata. Siitä on aika hyvä artikkelin parin kolmen vuoden takaisessa Tekniikan Maailmassa – kannattaa tutustua. Tämä olisi aika hyvä valtti.

Valtuutettu Röyskö

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Olisin halunnut kysyä apulaiskaupunginjohtaja Anni Sinnemäeltä, kuinka paljon siltainvestoinnin yhteydessä on otettu huomioon sen heijastumat Helsingin kaupungin eri hallintokuntien budjetteihin. Viittaan tässä yhteydessä eläintarhan johtokunnan antamaan lausuntoon, jossa mainitaan seuraavaa: ”Kruunusillat-hanke edellyttää Korkeasaaren eläintarhan pohjoisrannan kaavoitusta liikennealueeksi. Aiemmin eläintarhan hallinnassa ollut alue muuttuu julkiseksi alueeksi, mikä tuo mukanaan vaikutuksia muun muassa logistiikkaan, kävijöiden saapumiseen eläintarhaan ja eläintarhan yleisen turvallisuuden ylläpitoon. Mustikkamaalla sijaitse vastaanottorakennus on korvattava Korkeasaaren pohjoisrannalle sijoittuvalla uudella rakennuksella. Nykyinen vastaanottorakennus on valmistunut 1999 ja olisi vielä käyttökelpoinen, joten Kruunusilltojen aiheuttama uudisrakentamisen tarve rasittaa eläintarhan rajallisia investointimäärärahoja”.

Kiitos.



4.11.2015

---

Valtuutettu Huru

Kiitos, puheenjohtaja.

Täällä valtuutettu Villo viittasi pelastuslautakuntaan, ja lautakunnassa istuvana, niin tammikuun 20. päivä tätä asiaa on käsitelty kokouksessa, ja siellä on erityisesti tuotu esiin tämä, että siltojen soveltuminen hälytysajoreiteiksi ja pelastustoiminnan mahdollistaminen silloilla tulee varmistaa jatkosuunnittelussa erillisneuvotteluin. Tämä on todellakin huomionarvoinen seikka.

Kiitos.

284 §

Esityslistan asia nro 15

KRUUNUVUORENRANNAN JOUKKOLIIKENNEYHTEYDEN ASEMAKAAVAN HYVÄKSYMISEN JA ASEMAKAAVAN MUUTTAMINEN (NRO 12305)

Ledamoten Månsson

Herr ordförande.

Johdonmukaisuuden nimissä esitän aivan samanlaista palautusehdotusta. Palautetaan uuteen valmisteluun niin, että Kruununvuorenrannan joukkoliikennetarkaisu rakentuu muihin kestäviin ja taloudellisiin vaihtoehtoihin – esimerkiksi yhteysalusliikenne ja pikaraitiotie Herttoniemeen – kuin tähän siltatarkaisuun. Ei muuta.

Valtuutettu Hakanen

Arvoisa puheenjohtaja.

Kannatan valtuutettu Månssonin esitystä.



4.11.2015

---

Valtuutettu Hursti

Kiitos, puheenjohtaja.

Lyhyesti: kannatan valtuutettu Månssonin palautusehdotusta.

Ledamoten Brettschneider

? vain kannattaa Månssonin palautusehdotusta, mutta se oli jo kannatettu.

HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTO  
HELSINGFORS STADSFULLMÄKTIGE

Harry Bogomoloff  
puheenjohtaja  
ordförande

Tiina Teppo  
johtava asiantuntija  
ledande sakkunnig

Pöytäkirja tarkastettu ja hyväksytty:  
Protokollet justerat och godkänt:

Maija Anttila  
kaupunginvaltuutettu  
stadsfullmäktigeledamot

Yrjö Hakanen  
kaupunginvaltuutettu  
stadsfullmäktigeledamot