



31.8.2016



HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTO

Keskustelupöytäkirja

14 – 2016

Kokousaika: 31.8.2016 klo 18.00 – 22.06

Kokouspaikka: Vanha Raatihuone, Aleksanterinkatu 20

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



HELSINGFORS STADSFULLMÄKTIGE

Diskussionsprotokoll

14 – 2016

Mötestid: 31.8.2016 kl 18.00 – 22.06

Mötesplats: Gamla Rådhuset, Alexandersgatan 20

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



31.8.2016

203 §.....	6
Esityslistan asia nro 3	6
YLEISTEN TÖIDEN LAUTAKUNNAN VARAJÄSENEEN VALINTA	6
Valtuutettu Männistö	6
205 §.....	6
Esityslistan asia nro 5	6
NUORISOLAUTAKUNNAN VARAJÄSENEEN VALINTA	6
Valtuutettu Männistö	6
208 §.....	7
Esityslistan asia nro 8	7
SOSIAALI- JA TERVEYSLAUTAKUNNAN JA SEN TOISEN JAOSTON VARAJÄSENEEN VALINTA.....	7
Valtuutettu Männistö	7
209 §.....	7
Esityslistan asia nro 9	7
POLIISIN NEUVOTTELUKUNNAN VARAJÄSENEEN VALINTA	7
Valtuutettu Männistö	7
210 §.....	8
Esityslistan asia nro 10	8
KRUUNUSILLAT-HANKKEEN HANKESUUNNITELMAN HYVÄKSYMINEN.....	8
Apulaiskaupunginjohtaja Sauri	8
Valtuutettu Pajamäki.....	9
Valtuutettu Muttilainen	11
Valtuutettu Arhinmäki.....	12
Valtuutettu Niiranen (vastauspuheenvuoro).....	13
Valtuutettu Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)	13
Valtuutettu Niiranen (vastauspuheenvuoro).....	14
Ledamoten Månsson	14
Valtuutettu Jalovaara (vastauspuheenvuoro)	15
Ledamoten Månsson (replik)	16
Valtuutettu Kivekäs	16
Valtuutettu Hakanen	18
Valtuutettu Ebeling.....	19
Valtuutettu Nyholm	19
Valtuutettu Oker-Blom	20



31.8.2016

Valtuutettu Kolbe	21
Valtuutettu Hursti	21
Ledamoten Rantala	22
Valtuutettu Rantanen	23
Valtuutettu Niiranen	24
Valtuutettu Mäkimattila	24
Ledamoten Brettschneider	25
Valtuutettu Hyttinen	25
Valtuutettu Koskinen	26
Valtuutettu Kaarin Taipale	26
Valtuutettu Nieminen	27
Valtuutettu Stranius	27
Valtuutettu Kantola	28
Valtuutettu Arhinmäki	29
Ledamoten Oker-Blom	29
Valtuutettu Muttilainen	30
Valtuutettu Hursti	30
Valtuutettu Rautava	31
Valtuutettu Hakanen	31
Valtuutettu Bogomoloff	32
Valtuutettu Huru	32
Valtuutettu Finne-Elonen	33
Valtuutettu Arhinmäki	33
Valtuutettu Hursti	34
Valtuutettu Hakanen	34
Valtuutettu Arhinmäki	35
Valtuutettu Hakanen	35
Valtuutettu Rautava	36
Valtuutettu Koulumies	36
Apulaiskaupunginjohtaja Sauri	37
Valtuutettu Pakarinen	39
Valtuutettu Anttila	40
Valtuutettu Muurinen	41
Valtuutettu Enroth	43
Valtuutettu Rissanen	44
Valtuutettu Holopainen	45
Valtuutettu Männistö	46
Valtuutettu Kaarin Taipale (vastauspuheenvuoro)	47
Valtuutettu Muttilainen (vastauspuheenvuoro)	48
Valtuutettu Rauhamäki	48
Valtuutettu Raittinen	49
Valtuutettu Urho	50
Valtuutettu Koulumies (vastauspuheenvuoro)	51



31.8.2016

Valtuutettu Nieminen (vastauspuheenvuoro).....	52
Valtuutettu Muttilainen (vastauspuheenvuoro).....	52
Valtuutettu Rantanen (vastauspuheenvuoro)	52
Valtuutettu Valokainen.....	52
Valtuutettu Asko-Seljavaara	54
Valtuutettu Torsti.....	54
Valtuutettu Karhuvaara	55
Valtuutettu Raatikainen.....	56
Valtuutettu Jalovaara	57
Valtuutettu Ebeling.....	58
Ledamoten Månsson (replik)	59
Valtuutettu Jalovaara (vastauspuheenvuoro)	60
Valtuutettu Asko-Seljavaara (vastauspuheenvuoro)	60
Valtuutettu Nyholm	60
Valtuutettu Nieminen	60
Valtuutettu Mäkimattila	61
Valtuutettu Huru.....	61
Valtuutettu Villo.....	61
Valtuutettu Hursti	62
Valtuutettu Vesikansa	62
Valtuutettu Hakanen	63
Ledamoten Månsson	63
Valtuutettu Huru.....	63
Valtuutettu Villo.....	64
Valtuutettu Arhinmäki.....	64
Valtuutettu Sevander	66
Valtuutettu Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)	67
Valtuutettu Urho (vastauspuheenvuoro)	67
Valtuutettu Ebeling (vastauspuheenvuoro)	67
Valtuutettu Hyttinen	68
Valtuutettu Ebeling.....	68
Valtuutettu Niiranen (vastauspuheenvuoro).....	69
Valtuutettu Hakanen	69
Valtuutettu Hursti	70
Valtuutettu Raatikainen.....	70
Valtuutettu Villo.....	70
Valtuutettu Mäkimattila	71
Esityslistan asia nro 13.....	71
LASTEN PÄIVÄKOTI NEULASEN UUDISRAKENNUKSEN HANKESUUNNITELMA	71
Valtuutettu Mäki.....	71
Valtuutettu Holopainen	72
Valtuutettu Muttilainen	72
Valtuutettu Malin.....	73



31.8.2016

214 §.....	73
Esityslistan asia nro 14	73
OSTO-OIKEUDEN LISÄÄMINEN HELSINGIN TEOLLISUUSKATU 13 OY:LLE VUOKRATUN TONTIN VUOKRASOPIMUKSEEN (VALLILA, TONTTI 22697/17)	74
Valtuutettu Hakanen	74
Valtuutettu Lovén.....	75
Valtuutettu Arhinmäki.....	75
Valtuutettu Ingervo.....	76
Valtuutettu Pakarinen	77
Valtuutettu Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)	77
Valtuutettu Villo (vastauspuheenvuoro)	77
Valtuutettu Soininvaara (vastauspuheenvuoro)	78
Valtuutettu Asko-Seljavaara (vastauspuheenvuoro)	78
Valtuutettu Koskinen.....	78
Valtuutettu Lovén.....	78
Valtuutettu Finne-Elonen	79
Valtuutettu Modig.....	79
Valtuutettu Holopainen	79
Valtuutettu Hursti	80
Valtuutettu Korkkula.....	80
Valtuutettu Muttilainen	81
215 §.....	81
Esityslistan asia nro 15	81
SALMISAAREN TOIMITILATONTTIEN 20048/6 JA 9 VUOKRAUS- JA OSTO- OPTIOPERUSTEIDEN MUUTTAMINEN (LÄNSISATAMA, TONTIT 20048/6, 9 JA 10)	81
Valtuutettu Hakanen	81
216 §.....	82
Esityslistan asia nro 16	82
VUOKRAUS- JA MYYNTIPERUSTEET TOIMISTOTONTILLE (VALLILA, TONTTI 22403/2)	
.....	82
Valtuutettu Hakanen	82
Valtuutettu Lovén.....	82



31.8.2016

203 §

Esityslistan asia nro 3

YLEISTEN TÖIDEN LAUTAKUNNAN VARAJÄSENEEN VALINTA

Valtuutettu Männistö

Arvoisa puheenjohtaja.

Esitämme Tarik Ahsanullah. Toimitetaan sihteerille vielä.

205 §

Esityslistan asia nro 5

NUORISOLAUTAKUNNAN VARAJÄSENEEN VALINTA

Valtuutettu Männistö

Puheenjohtaja.

Esitetään Matias Pajula.



31.8.2016

208 §

Esityslistan asia nro 8

SOSIAALI- JA TERVEYSLAUTAKUNNAN JA SEN TOISEN JAOSTON VARAJÄSENEEN VALINTA

Valtuutettu Männistö

Puheenjohtaja.

Pia Hytönen

209 §

Esityslistan asia nro 9

POLIISIN NEUVOTTELUKUNNAN VARAJÄSENEEN VALINTA

Valtuutettu Männistö

Kiitos, puheenjohtaja.

Last but not least, esitetään Panu Hämäri.



31.8.2016

210 §

Esityslistan asia nro 10

KRUUNUSILLAT-HANKKEEN HANKESUUNNITELMAN HYVÄKSYMINEN

Apulaiskaupunginjohtaja Sauri

Puheenjohtaja. Ordförande. Arvoisat valtuutetut. Ärade fullmäktige.

Edessämme on nyt viimeinen tämän vuosituhannen alun suurista joukkoliikennehankkeista. Länsimetron ja Raide-Jokerin jälkeen valtuusto käsittelee tänä iltana Kruunusilltojen hankesuunnitelmaa.

Kruunusilloilla on jo pitkä historia. Valtuusto hyväksyi marraskuussa 2008 Laajasalon joukkoliikenteen valmistelun pohjaksi raitiotie- ja siltavaihtoehdon, johon varauduttiin sitten myös Kruunuvuorenrannan osayleiskaavassa. Ympäristövaikutusten arviointi valmistui 2014, ja siinä arvioitiin myös yhteyden erilaisia toteuttamismalleja. Marraskuussa 2015 kaupunginvaltuusto päätti Kruunuvuorenrannan joukkoliikenneyhteyden asemakaavan Kalasataman Nihdistä Kruunuvuorenrantaan.

Kruunusillat-hanke mahdollistaa Laajasalon kaupunginosan asukasmäärän kasvun nykyisestä noin 17 000 asukkaasta yli 40 000 asukkaaseen vuoteen 2050 mennessä. Kruunusillat-nimi saattaa olla hiukan harhaanjohtava. Kyseessä ei todellakaan ole pelkkä siltahanke, vaan 10 kilometriä pitkä raitiotieyhteys Helsingin keskustan, Hakaniemen, Kalasataman Nihdin, Korkeasaaren, Kruunuvuorenrannan ja Laajasalon itärannan Yliskylän välillä. Yhteys mahdollistaa 2 uutta raitiovaunulinjaa: toisen Kolmikulmasta Kruunuvuorenrannan Haakoninlahteen ja toisen rautatieasemalta Yliskylään. Yhteyteen kuuluu 3 uutta siltaa: Hakaniemestä Nihtiin, Nihdistä Korkeasaareen ja Korkeasaaresta Laajasalon puolelle yli Kruunuvuorenselän.

Kuten kaupunginhallitus esityksessään toteaa, hanketta ei voida perustella sen taloudellisella kannattavuudella, vaan sen kaupunkirakenteseen ja liikennejärjestelmään perustuvilla hyödyillä. Kruunusillat on Helsingin merkittävimpiä kaupunkirakenteellisia parannuksia kaupungin perustamisen jälkeen. Se tuo Kulosaaren sillan rinnalle uuden yhteyden kantakaupungin ja itäisten kaupunginosien välille ja vahvistaa siten



31.8.2016

koko kaupunkirakenteen yhtenäisyyttä ja toimivuutta vuosisadoiksi tulevaisuuteen.

Valtuutetuille lähetettiin aiemmin tänään viesti, että liitteestä oli teknisen virheen takia jäänyt pois eläintarhan johtajan lausunto. Se on nyt lisätty liitteeseen 12.

Paikalla ovat asiantuntijoina projektijohtaja Ville Alajoki rakennusvirastosta sekä kaupunkisuunnitteluviraston ja HSL:n edustajat, ja vastaanamme mahdollisesti esiin nouseviin kysymyksiin parhaamme mukaan.

Puheenjohtajan luvalla näytän lopuksi lyhyen ilmakuvavideon raitiotieyhteyden reitistä. Kolmikulman ja Haakoninlahden välinen raitiovaunu lähtee Kolmikulmasta Mannerheimintietä pitkin rautatieaseman eteen, josta lähtee myös toinen yhteys, joka menee Yliskylään asti. Nykyistä raitiotiereittiä pitkin Hakaniemeen, josta mennään sitten Hakaniemenrantaa pitkin Merihaan editse Merihaan ja Nihdin välistä siltaa myöten Kalasataman puolelle, josta taas Finkensilta vie Korkeasaareen, jossa ovat Korkeasaaren uusi sisäänkäyntirakennus ja pysäkki. Sen jälkeen pengerrystä pitkin lähestytään tätä pitkää Kruunuvuorensilta-osuutta, joka vie meidät sitten Kruunuvuorenrannan puolelle. Ensimmäinen ratikkayhteys päättyy Haakoninlahteen, eli tänne, ja toinen Yliskylään jatkava yhteys jatkaa Koirasaarentietä kohti Laajasalon keskustaa. Täällä raitiotielinja kääntyy sitten Laajasalontielle ohi Laajasalon ostarin ja koulukeskuksen, kääntyy sitten itään kohti Yliskylään, sieltä Ilomäentietä jälleen etelään Reposalmentien päätepysäkille, joka on suurin piirtein tässä.

Tässä vielä pieniä hifistelykuvia siitä, miltä siltayhteys tulevaisuudessa voi näyttää. Tässä mennään veneellä Kruunuvuoren selkää sillan alitse. Alituskorkeus siis 20 metriä. Tässä näkymä raitiovaunun ikkunasta.

Kiitoksia.

Odotan keskustelua mielenkiinnolla.

Valtuutettu Pajamäki

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Tämän asian yhteydessä, koska tätä on käsitelty niin paljon ja tämä on ikään kuin itsestään selvä, ei käytetä ryhmäpuheenvuoroja, mutta voin



31.8.2016

ilokseni ilmoittaa, että sosialidemokraattinen ryhmä kyllä on kyseisen hankkeen takana. Mutta puheenvuoro on ikään kuin henkilökohtainen.

Tämä on mielestäni hanke ja päätöskokous, jonka pitäisi päättyä aplo-deihin. Mutta me lähdemme ikään kuin altavastaaaja-asemasta sen ta-kia, että kaupunkilaiset ovat keskustelleet viime viikot Länsimetro-projektista, joka kiistatta, täytyy sanoa niin, että meidän on pakko pyy-tää kaupunkilaisilta anteeksi sitä, että me olemme töpänneet talouden ja aikataulun sen projektin kanssa. Mutta se on täysin eri asia kuin se, mitä me olemme nyt tekemässä. Helsingin talous on äärimmäisen vahva, meidän taseemme on erityisen vahva. Se, mitä tulee tappeluun vuosittaisista toimintamenoista, on ikään kuin poliittinen prosessi – se ei liity Helsingin taseeseen millään tavalla.

Kun minä tulin valtuustoon – aloitin siis vaalien 1996 jälkeen – Helsin-gin kaupunkiin on sen jälkeen tullut enemmän asukkaita kuin mitä Lah-dessa on asukkaita. Helsingin väestönkasvu tästä eteenpäinkin on his-toriallisen voimakasta. Helsingillä on siis rahaa ja Helsingillä on pakot-tava tarve tehdä oikein, ja sen lisäksi Helsingin kannattaa tehdä jotain myös ikään kuin tyyllillä.

Kruunuvuorensiltojen hyödyt ovat ilmeiset. Ne on käyty läpi joka pai-kassa. Sinne rakentuvat kaikki meidän opiskelijakampuksemme, sinne siirtyy ikään kuin Helsingin painopiste – akseli kääntyy itään. Korkea-saari, Mustikkamaa, kaikki nämä uudet alueet, Kalasatama ja Kruunu-vuorenranta saavat voimaa tästä hankkeesta.

Jos me katsomme referenssejä siihen, mitä Suomessa on pystytty te-kemään, niin tätä ennen Suomen pisin silta on vähän päälle kilometrin mittainen silta Raippaluotoon, ja se silta pystyttiin rakentamaan 1 500 asukkaalle. Nyt meillä on 40 000 asukasta pelkästään siellä toisessa päässä, jotka me olemme saavuttamassa tällä siltahankkeella. Vastaa-van hankkeen on vain tehnyt Portland Oregon, eli Jenkkien länsiranni-kolla, jossa on saatu aikaiseksi samalla hinnalla 500 metriä siltaa, joka on vain kevyelle liikenteelle ja joukkoliikenteelle, ja se on siellä erin-omainen vetonaula. Nyt Helsinki menee ikään kuin heittämällä ohi. Jo-ten luulen ja toivon, että tuleville valtuustosukupolville voisi olla sellai-nen ilo, että jos me tämän hankkeen saamme aikaiseksi, Helsinki kul-kee etujoukoissa. Ja kun tulee viisaasti ajateltuna se päivä, jolloin löy-tyy valtuusto, jolla on rohkeutta rakentaa Santahamina, meitä kiitetään vielä entistä enemmän.

Tämä on erinomainen hanke.

Kiitos.



31.8.2016

Valtuutettu Muttilainen

Kiitoksia, puheenjohtaja.

Hyvää syksyä, valtuustoverit.

Olen yleensä tottunut tässä pömpelissä puolustamaan ihmisiä siltojen alla – tänään puolustan ihmisiä siltojen päällä. Tämä on mielestäni, ja myös vassareitten ryhmä on ollut tämän siltahankkeen takana. Tämä ei siis ole ryhmäpuheenvuoro myöskään.

On tärkeää, että Hertsikasta tuleva liikenne ei tukkeudu lisää. Toki olisi suotavaa, että jos tämä kokonaiskustannus on se 377 miljoonaa arviolta tai 372–377 miljoonaa, niin kaikki paalut eivät palaisi tähän infahankkeeseen. Tein kuitenkin vissiin tämän valtuustokauden ensimmäisen aloitteen, joka koski Krunavuoren nutaa, eli nuorisotaloa, mutta koettiin, että se oli liian kallis. Silloin ei tarvita yksityisautoilua tälle sillalle, kun Krunavuorella on tarpeeksi palveluita, joita voidaan hoitaa siellä saarella käsin itse.

Näkisin myös tärkeänä sen, ei nyt lähdetä Länsimetro-puolelle, mutta että tämä kuvio pysyisi jotenkin hanskassa.

Täällä on muutakin infraa jo havaittavissa, kuten skurukiskot, joten aika pitkällä tämän kuvion kanssa ollaan. Toki jotenkin pitäisi ratkaista tämä hälytysajoneuvoliikenne sinne saareen, mikä on siis huomioitu kyllä, mutta jos vaikka odottava äiti synnyttää, niin hänet kiidätetään usein taksilla. Tai itse kyseisessä paikassa tänä kesänä todistaneena siellä saattaa myös murtua jalkoja, ja sieltä joutuu lähtemään taksilla. En tiedä, miten tämä nyt sitten ratkaistaan, että tätä siltaa voisi ylittää taksilla myös, ilman että sinne tulee yksityisautoilijoita pyörimään.

Yksi, mikä olisi hyvin tärkeää, niin meillä on tämä metro, joka on jo 25 % vuorokaudesta tyhjillään, niin olisi hyvä, että tämä myös toimisi yöaikaan, että porukka ei tarvitse näitä takseja saareen.

Yksi, mikä minulle tuli mieleen, että voisi myös olla jotain kahvila- tai baaritoimintaa tuossa keskellä siltaa, koska tämä on aika kallis rakennelma. Siinä on aika hyvän näköalat, joten toivottavasti jotain pop up -kiskaa sinne saadaan pystyyn. Ei nyt tarvitse mitään suuria muutostöitä tehdä, että en lähde sitä asiaa tässä sen kummemmin ajamaan.



31.8.2016

Lähdetään siitä, että silta saadaan valmiiksi, ja tämän on hyvä näinä aikoina, kun kannatta byggaamiseen investoida, niin bygata silloin, kun siihen on kaikista eniten varaa.

Kiitos.

Valtuutettu Arhinmäki

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Vasemmistoliiton ryhmä pitää tämän päivän päätöstä, kun sen teemme, erittäin merkittävänä koko Helsingille. Tämä prosessi on ollut pitkä, ja tämän sillan merkittävyyttä ja hankkeen suuruutta kuvaa se, että me olemme käsitelleet tätä asiaa jo valtuustossa. Teimme periaatepäätöksen siitä, että liikennesuunnittelu tapahtuu nimenomaan tämän silta-vaihtoehdon pohjalta. Eli harvinaisen demokraattinen prosessi siinä mielessä, että nämä liikennesuunnittelun lähtökohdat on käytetty valtuustossa asti.

Jos ajatellaan sitä prosessia, jota tässä on ? Kruunuvuoren kaavaa – olen itse ollut mukana sitä tekemässä – se on hyvä, mutta ei täydellinen. Kruunuvuorenlammen alueella mennään liian paljon aarniometsän puolelle. Stansvikissä olisi voinut jonkin verran enemmän säästää rakentamiselta alueelta ja tämä korvata nostamalla vielä hivenen korkeutta.

Se, mikä meillä on ollut lähtökohta alusta asti, että tämän kaupungin osan pitää perustua joukkoliikenteeseen – ei vain Kruunuvuoren, vaan koko Laajasalon, jonka väkimäärä tulee jatkossa kaksinkertaistumaan, kun Kruunuvuori rakentuu, Yliskylä laajenee, ja joskus tulevaisuudessa mahdollisesti myös Santahaminan rakentaminen.

Tämä on oleellinen ratkaisu koko Helsingin liikenteen kannalta. Jo tällä hetkellä Laajasalon liikenne on tukossa, kaikki se liikenne, joka tulee yhden sillan kautta Herttoniemen liikenneympyrään. Jos tätä ratkaisua ei tehtäisi, Laajasalosta ei pääsisi liikkumaan.

Tämä on myös kaupunkikuvallisesti merkittävä ratkaisu. Tästä tulee yksi Helsingin kaupungin olympiastadionin, joidenkin kirkontornien lisäksi tähän skylineen, Helsingin kuvaan liittyvä asia. Jos ajatellaan siltoja, joita on ympäri maailmaa, jos mennään lahden toiselle puolelle Tukholmaan. Moni on varmaan ylittänyt, jotkut maratonilla, muut vain fillarilla tai kävellen Tukholman korkeimman silta, josta avautuu näkymä yli koko Tukholman. Se on hienoimpia paikkoja, mitä tiedän, ja suositte-



31.8.2016

len käymään katsomassa siitä, miten näkee Tukholman yli. Tämä nousee niin korkealle, että tästä avautuu samalla lailla näkymä merelliseen Helsinkiin, Suomenlinnaan ja kantakaupunkiin. Tällaisen merkitystä ei kannata vähätellä, kun me rakennamme uutta, kiinnostavaa, innostavaa kaupunkia.

Tämä avaa myös tulevaisuuden mahdollisuuksia. Apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri esitti ne raitiovaunulinjat, jotka tulevat nyt toisaalta Kruunuvuoren ja sitten Yliskylään, mutta ei tarvitse jäädä tähän. Meidän tulevaisuudessa pitää miettiä sitä, että kun ehkä puolet hakeutuu Helsingin keskustaa kohti, niin muita suuntia on. Nyt valtio on lähdössä mukaan Raide-Jokerin rahoittamiseen, joka lähtee Itäkeskuksesta liikkeelle. Osa lähtee idän suuntaan metrolla. Miten pystytään parantamaan yhteyksiä myös idän suuntaan, ei vain keskustaan? Pitää miettiä, että seuraava vaihe olisi se, että Ylikylästä tehtäisiin myös raitiovaunuyhteys Herttoniemen tai Siilintien metroasemalle tai niin, että se yhdistyy Siilitielle suoraan Raide-Jokeriin. Tämä avaisi uusia mahdollisuuksia. Tämä mahdollistaa entistä paremmin liikkuvan Helsingin, entistä ympäristöystävällisen, entistä joukkoliikenteeseen tukeutuvan.

Meidän ryhmämme kannattaa tätä hanketta erittäin vahvasti.

Valtuutettu Niiranen (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Valtuutettu Arhinmäki totesi tuossa, että Laajasalon ja Kruunuvuoren tulee perustua joukkoliikenteeseen. Ei nyt ihan noinkaan voimakkaasti tule sanoa. Kyllä Laajasalo on rakentunut hyvin pitkälle tällä hetkellä sen varaan, että ihmiset kulkevat sinne autoilla. Ja jatkossa, vaikka tämä ratkaisu tehdään – onpa tästä sillasta mitä mieltä tahansa ja onko hyvä, että siinä kulkee vain joukkoliikenne ja kevyt liikenne – niin siitä huolimatta mielestäni tulee tunnustaa se, että Laajasalon liikennehaasteisiin tulee saada parannusta myös yksityisautoilun osalta niin, että sieltä liikenne sujuu hyvin Itäväylän suuntaan ja sinne, mihin ihmiset autoillaan töihin menevät.

Valtuutettu Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

On itsestään selvää ja päivänselvää, että osa ihmisistä tarvitsee työhön, harrastuksiin, muihin autoa ja Laajasalosta tullaan jatkossa käyt-



31.8.2016

tämään myös yksityisautoilua. Mutta tämä silta avaa aivan toisenlaisen mahdollisuuden, suoran yhteyden Helsingin keskustaan joukkoliikenteellä sen sijaan, että moni joutuu valitsemaan auton sen vuoksi, että Laajasalon yhteydet – ensin bussilla Herttoniemen metroasemalle, Herttoniemen metroasemalta sitten metrolla eteenpäin – niin siinä se vaihto on jo sellainen, joka pudottaa näitä. Eli kyllä tämä tulee merkittävästi parantamaan, ja niin kuin sanoin puheenvuorossani, entisestään pitää parantaa, koska kaikki eivät suuntaa, noin puolet suuntaa Helsingin keskustaan, niin jatkokehitysajatuksena on se, että myöhemmässä vaiheessa raitiotieyhteys joko Herttoniemen metroasemalle tai Sörnäisten metroasemalle ja yhteys Raide-Jokeriin.

Valtuutettu Niiranen (vastauspuheenvuoro)

Puheenjohtaja.

Oli hyvä, että Arhinmäki täsmensi kantaansa niin, että yksityisautoilun mahdollisuudetkin tulee turvata. Totta kai tietysti tämä raitiosilta ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden lisääntyminen myös osaltaan toivottavasti helpottaa katuverkkojen vetävyyttä. Mutta toisaalta alueellehan rakentuu tuhansille asukkaille lisää koteja, joten veikkaisin, että autoliikenteen määrä kuitenkin lopulta lisääntyy nykyisestä.

Ledamoten Månsson

Tack, ordförande.

Degerö och Kronbergsstranden behöver bättre kollektivtrafik än nu, det är helt klart, i takt med att området byggs ut.

Tuo silta on todella hienon näköinen, tai sillat. Video oli aivan erinomaisen hieno, kiitos siitä. Mutta silta on myös aivan erityisen kallis. 260 miljoonaa itse siltaan, sitten 100 miljoonaa raitiovaunuihin ja varikkoihin, ja ties mitä vielä tulee siihen päälle. Eli 400 miljoonaa menee helposti rikki, ennen kuin silta on valmis ja käytössä. Ehkä lähentelemme puolta miljardia. En nyt epäile, että ihan Länsimetron tapaista fiaskoa tulee, koska tässä kieltämättä kun rakennetaan maan päällä tai veden päällä – tietysti vähän haastavampaa kuin maan päällä – on ehkä helpompi seurata kustannuksia. Mutta silti.

Järjestelmään olen tehnyt palautusehdotuksen, jossa mainitaan sekä vesiliikenne että myös raideliikenne vaihtoehtoina, edullisempina vaihtoehtoina. Vesiliikennettä on tässä mainitussa Tukholmassa. On siltoja,



31.8.2016

mutta on myös vesiliikennettä. Vesiliikennettä on peräti New Yorkin tapaisessa maailman metropolissa, ja sielläkin pärjätään sillä. Ehdotan myös harkittavaksi tätä raideliikenneyhteyttä Herttoniemeen ja – huomauttaa, mitä olen laittanut siihen ehdotukseen – sen jatkamista Viikkiin, jossa olisi mahdollisuus yhdistää Raide-Jokeriin. Vaikka nyt ei muita palautusehdotuksia ole vielä tehty, huomautan jo nyt, että tämä katkaisi molemmat ne ehdotukset, jotka ovat järjestelmässä.

Tietysti voi ajatella näin, että meillä on jo aikaisempia päätöksiä eli kaavapäätöksiä tehty, niin kuin Pekka Sauri tuossa sanoi, eli nyt on ikään kuin laki jo säädetty ja nyt on enää asetuksen vuoro, eli tämä toimeenpano. Mutta meidän järjestelmässämme asetuskin, eli hanke-suunnitelma, tulee valtuuston käsiteltäväksi, ja silloin meillä on vastuu myös ajatella järkevästi ja oikein.

Vi vet att de här broarna bland annat innebär att Vårdös öde beseglas. Vi för vår del skulle vilja hålla kvar Vårdö som natur- och rekreationsområde. Jag beklagar att så många partier här har fixerat sig vid bron, och också fixerat sig vid spårväg. Ett faktum är att för en spårvagn skulle man få sju ledbussar, som skulle ha minst lika stor kapacitet. Det kunde ha varit ett billigare alternativ.

Me olemme tehneet ja tekemässä valtavia infraliikenneinvestointeja: Kehärata, Länsimetro, Raide-Jokeri, Pissarakin tulossa. Tämä on luonut nyt jo aivan kestäättömän paineen lippujen hintoihin. Elleivät HSL:n omistajakunnat tänä syksynä suostu edes väliaikaisesti korottamaan subventioastetta 50 %:sta, lippujen hintoja on taas ensi vuonna pakko korottaa 6 %:lla. Toivon – vaikka se nyt ei ole siinä ehdotuksessa mukana – että selvityksessä selvitetään myös eri vaihtoehtojen vaikutus lippujen hintoihin ja tietysti myös verorahoihin.

Muistakaa vielä viimeisenä juttuna, että silta valmistuu – kyllä minä sen tiedän, että se varmaan menee läpi tänään – vasta 10 vuoden kuluttua. Siihen asti on tarjottava jotain parempaa kuin nyt joukkoliikennettä Laajasalon ja Kruunuvuorenrannan asukkaille. Toivon mukaan on edes väliaikainen vesiliikenne silloin vaihtoehdoissa, ja toivon, että se olisi HSL:n liikennettä eikä vain jotain vesibussia yksityisen hoitamana.

Näin tämä palautusehdotus kaikkine vaihtoehtoineen.

Kiitos.

Valtuutettu Jalovaara (vastauspuheenvuoro)



31.8.2016

Arvoisa puheenjohtaja.

Kun kuulin valtuutettu Månssonin puheenvuoron, aloin kuulostella, onko RKP ottanut uuden populistipuolueen tehtävän täällä valtuustossa. Että miten ihmeessä otetaan meidän ilmastomme ja muu huomioon, niin täällä sitten joillain busseilla ja muuta tätä hommaa hoideltaisi. Kannattaisi tehdä, niin kuin Paavo Arhinmäki tässä totesi, että menkää sinne Tukholmaan katsomaan, kuinka siellä ovat nämä sillat myönteinen ja keskeinen osa kaupunkikuvaa ja imagoa.

Ledamoten Månsson (replik)

Väitetään, että olisi nyt otettu joku populistinen kanta ehkä johtuen siitä, että olemme oppositiopuolue tuolla valtakunnallisesti niin kuin myös useimmat muut täällä edustettuina olevat puolueet, niin kiistan jyrkästi. Nimittäin me olemme olleet alusta lähtien tätä mieltä, että tämä on liian kallis hanke, ja kun ei ole tarpeeksi selvitetty edullisempia vaihtoehtoja, niin tehdään se edes nyt.

Valtuutettu Kivekäs

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Tänään me päätämme 3 sillasta ja raitiovaunuyhteydestä, jolle tulee alkuvaiheessa 2 linjaa. Mutta tässä on toki kyse paljon enemmästä. Niin kuin valtuutettu Pajamäki jo hienossa puheenvuorossaan totesi, Helsinki kasvaa – Helsinki on kasvanut, kasvaa yhä lisää. Me olemme tehneet ja tulemme tekemään tähän liittyviä päätöksiä asuntotuotannosta, kaavoista, monissa asioissa koska me haluamme, että myös meidän lapsemme mahtuvat Helsinkiin asumaan, ja ne, jotka haluavat tänne muuttaa, tänne myös mahtuvat.

Osana Helsinkiä kasvaa Laajasalo, jonne tulee kymmeniä tuhansia asukkaita lisää: Kruunuvuorenrantaan, nykyisen Laajasalontien varteen, kun sitä tiivistetään ja muuallekin. Ehkä joku päivä sinne Santahaminaankin, vaikka se ole meidän käsissämme. Ja kasvaa koko Itä-Helsinki, jossa nyt lyhyemmällä metrojunilla metron kapasiteetti ei koko kasvulle riitä, elleimme tee rinnakkaisia raideyhteyksiä. Tästä tänään on kyse ja ollut kyse jo pitkään.

Valtuustossa tehtiin periaatepäätös 2008. Kruunuvuorenrantaan ja Laajasaloon selvitettiin ensin metroa. Se todettiin epäkäytännölliseksi ja liian kalliiksi, ja raitiovaunusilta valittiin halvempänä vaihtoehtona. Sen



31.8.2016

jälkeen on selvitetty myös lähes kaikkia muita kuviteltavissa olevia ratkaisuja. On selvitetty köysirata, on selvitetty useampi erilainen vesijoukkoliikenneyhteys, on selvitetty metron haaroittaminen, on selvitetty suora bussiliikenne Hakaniemeen, on selvitetty bussiliikenne Herttoniemeen ja ihmiskatapulttia ja sukellusvenettä ja SUP-lautaa lukuun ottamatta suunnilleen kaikki kuviteltavissa oleva. Aina on tultu siihen tulokseen, että itse asiassa tämä on se toimiva ratkaisu.

Me kaikkihan haluamme toimivaa kaupunkia. Me haluamme kaupunkia, jossa liikenne toimii, ihmiset voivat kulkea työpaikoilleen, harrastuksiinsa, kavereidensa luokse. Tai ainakin vihreät haluamme sitä. Uskon, että muutkin. Se tarkoittaa kaupungissa...

Välihuuto!

Ainoastaan me haluamme toimivaa. Veronika Honkasalo tarkensi, että vasemmistoliitto ei halua toimivaa kaupunkia.

Välihuuto!

Tästäkin erimielisyydestä huolimatta totean, että kaupungissa saadaan liikenteestä toimiva, kun se ei vie liikaa tilaa, ja se tarkoittaa, että joukkoliikenteen osuus on suuri. Se taas onnistuu niin, että tehdään joukkoliikennettä, jota ihmiset haluavat käyttää. Me vihreät taas emme halua pakottaa ketään yhtään minkään liikennevälineen käyttöön, on se sitten auto, joukkoliikenne, raitiovaunu, polkupyörä, SUP-lauta tai mikä hyvänsä. Vaan pitää tehdä joukkoliikennettä, jota ihmiset haluavat käyttää, ja nyt sitä ollaan tekemässä. Tehdään Laajasalosta keskustaan joukkoliikennetarkaisu, joka tarjoaa paremman mahdollisuuden suurelle osalle laajasalolaisista kuin yksityisauto, ja sitten he haluavat käyttää sitä, ja meidän liikenneongelmamme, ruuhkautuminen Herttoniemessä, kevenevät tällä merkittävästi.

Tästä me nyt päätämme. Päätös on yksi merkittävä askel ja yksi symboli sille, miten Helsingistä on tulossa tiiviimpi, paremmin toimiva ja kaikin tavoin mukavampi kaupunki. Ja symbolina nousee myös tämä silta, kun me teemme 1,2 kilometrin sillan, joka on korkeimmillaan 135 metriä – joka on muuten enemmän kuin meidän Kalasataman ja Pasilan tornitalomme. Se on samalla symboli sille, miten Helsinki katsoo tulevaisuuteen ja haluaa, että tänne mahtuu ihmisiä ja täällä kaikilla on tilaa liikkua ja toimia.

Kiitos.



31.8.2016

Valtuutettu Hakanen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Kruunusillat on kallis hanke, jolle on halvempia ja hyviä vaihtoehtoja. Kruunusillat voi näyttää komealta, mutta edustaa vanhaa käsitystä kaupunkirakenteesta, jossa kaikki tiet vievät Helsingin niemelle ja rannat vallataan rakentamiselle. Se on jätti-investointi kantakaupunkiin suuntautuvaan raitioliikenteeseen, vaikka suurin osa Laajasalon liikenteestä suuntautuu muualle.

Kruunusiltojen vaihtoehtona on esitetty raitio- tai pikaraitioyhteys Kruunuvuorenrannasta ja Laajasalosta Herttoniemen metroasemalle. Jos ollaan huolissaan metron kapasiteetista – josta ovat näköjään huolissaan ne, jotka itse päättivät sitä kapasiteettia lyhentää aikoinaan – voidaan raitiolinjaa jatkaa Kulosaaren siltaa pitkin Kalasatamaan ja edelleen Pasilaan. Tätä yhteyttä voisi täydentää lautta Kruunuvuorenrannasta kantakaupunkiin.

On sinänsä ymmärrettävää, että halutaan nopea yhteys kantakaupunkiin Kruunuvuoresta. Kun tämä yhteys palvelee vain osaa Laajasalon liikennetarpeista, on syytä kuitenkin arvioida hankkeen etuja ja kustannuksia myös suhteessa muihin tarpeisiin ja vaihtoehtoihin ratkaisuihin. Hankkeen valmistelussa ei ole, toisin kuin valtuutettu Kivekäs väitti, selvitetty kaikkia vaihtoehtoja. Esimerkiksi ei ole selvitetty raitioliikenteen viemistä Kulosaaren sillan ja Itäväylän kautta Herttoniemeen ja Kruunuvuoreen. Samoin on jätetty selvittämättä vaihtoehto, jossa matkustajalautta kulkee suoraan Kauppatorille.

Entä onko kohtuullista maksaa yhteensä noin 375 miljoonaa nykyarvion mukaan silta- ja raitiotiehankkeesta, joka tuo joidenkin minuuttien matka-aikaedun Aleksanterinkadulle matkaaville, mutta ei mitään etua Itäseen tai pohjoisen suuntaan liikkuville? Kustannuksia voi verrata myös Raide-Jokeriin, jonka hinta Helsingille on kolmannes Kruunusiltojen hinnasta, mutta käyttäjämäärä kolmin- tai nelinkertainen Kruunusiltoihin verrattuna.

Alun perin Kruunusiltojen hinnaksi esitettiin täällä valtuustossa kaavoitusta kun alettiin valmistella 125 miljoonaa euroa. Viimeksi kun valtuusto käsitteli tätä hanketta marraskuussa, apulaiskaupunginjohtaja Sinemäki vakuutti, että koko hankkeen hinta ei missään nimessä ole yli 300 miljoonaa euroa, vaan kokonaishinta on vain jonkin verran yli 220 miljoonaa euroa. Nämä ovat siis sanatarkkoja sitaatteja apulaiskaupunginjohtajan meille antamasta informaatiosta vain muutama kuukausi ennen tätä päätöstä. Tällä tasolla on Helsingissä asian valmistelu ta-



31.8.2016

louden osalta. Ei lupaa kovin hyvää. Nyt kerrotaan siis kokonaishinnaksi 375 miljoonaa euroa.

Kalliskin investointi voi olla perusteltu, jos se tuo kaupungille vastavasti lisätuloja. Kruunusillat ei tuo satojen miljoonien lisätuloja. Se on kannattava lähinnä rakennuttajille, rakennusliikkeille, jotka voivat myydä kovemmallalla hinnalla Kruunuvuorenrannan asuntoja. Luonto-, kulttuuri- ja maisema-arvoista tehdään kauppatavaraa.

Samalla Kruunusillat on osa laajempaa suunnitelmaa, jossa siltareittiä jatketaan Vartiosaareen ja Ramsinniemeen. Merellisen Helsingin hienoimpia alueita ollaan uhraamassa gryndereille, joille kustannetaan veronmaksajien varoin lisävoittoja. Siltaratkaisu ohjaa muitakin liikennetarkaisuja tavalla, jota pitäisi arvioida laajemmin osana yleiskaavan liikenneverkkoja.

SKP ja Helsinki-listat on alusta alkaen vastustanut Kruunusilloja ja esittänyt edullisempia ja monipuolisemmin liikennetarpeisiin vastaavia vaihtoehtoja. Tällä kannalla olemme edelleen. Siksi kannatan asian palauttamista, josta täällä on tehty ja tekeillä useita esityksiä, ja jos palautusta ei hyväksytä, esitän, että valtuusto hylkää Kruunusiltojen hanke-suunnitelman.

Kiitos.

Valtuutettu Ebeling

Arvoisa puheenjohtaja.

Valtuutettu Månssonin palautusehdotus on hyvä. Se on laaja. Se on laajempi kuin oma palautusesitykseni, jonka tulen tekemään, jos tämä palautusesitys ei tule menemään läpi. Oman ehdotukseni etu on nähdäkseni se, että se on nopeammin selvitettävissä, mutta kyllä minusta on perusteltua selvittää tämä myös... Myös laajempaa selvittämistä pidän selkeästi parempana kuin sitä, että ei selvitetäisi. Tämän johdosta kannatan valtuutettu Månssonin palautusehdotusta.

Valtuutettu Nyholm

Arvoisa puheenjohtaja.

En kannata palautusta. Tämä 259 miljoonan investointi siltaan on lopputulos pätkäilyyn siitä, miten alueen liikenne järjestyy. Joukkoliiken-



31.8.2016

nesilta on täsmäratkaisu siihen, että alueesta ei tule liiaksi automatkustamiseen painottuva. Muut suunnitelmat, kuten lauttaliikenne tai pikaratikka Herttoniemeen, eivät ole kylliksi houkuttelevia yksinään siihen, että alueen asukkaat siirtyvät suuresti osaksi joukkoliikenteen piiriin.

Kruunuvuorensilta luo suoran yhteyden keskustaan ja luo tarpeettomaksi Linnanrakentajantien muutokset säästään yli 50 miljoonaa ja säilyttäen Herttoniemen kartanoalueen koskemattomana.

Valtuustona ollaan jo aikataulussa myöhässä. Tästä tulee kirikilpailu, eli onko silta valmis ennen asukkaita.

Kiitos.

Valtuutettu Oker-Blom

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Kruunusillat-hankesuunnitelma on kunnianhimoinen. Hankkeella luodaan uutta kaupunginosaa ja tiivistetään kaupunkirakennetta luoden samalla ehkä jopa uuden nähtävyyden, Suomen pisimmän sillan. Korkeana siltana tulee se varmasti tarjoamaan kulkijoille hienoja näkymiä. Toisaalta moni meistä on varmaan ylittänyt esimerkiksi Lauttasaaren siltaa kävellen ja tietää, ettei kukaan halua kävellä sillalla syys- ja toukokuun välisenä aikana.

Ongelmana on tämän hankkeen kustannus. Hanke on yksinkertaisesti sanottuna liian kallis. Valmistelussa todetaan, että hyötökustannussuhde on 0,7 ja alittaa siten reilusti rajan, joka on tasan 1. Asiaa voi myös ajatella seuraavan hieman karkean laskuharjoituksen kautta: Alueelle on vuoteen 2025 mennessä rakennettu asuntoja 11 000 asukkaalle. Jokainen heistä tienaa kuten keskimääräinen suomalainen – mukana laskelmissa toki, etteivät kaikki suomalaiset ole ansiotyössä – noin 23 500 euroa. Vähennetään siitä kunnallisveron perusvähennys. Jäljellä olevasta menee kunnallisveroa noin 4 000 euroa per henkilö vuodessa. 11 000 asukasta maksaa siis kunnallisveroa noin 44 miljoonaa euroa. Hankekustannus ilman uusia raitiovaunuja on 260 miljoonaa. Kaikki alueen asukkaiden kaikki kunnallisverotulot menevät siis pelkästään tämän hankkeen kustantamiseen, eli käytännössä siltojen maksamiseen, vuoteen 2031 asti tai melkein vuoteen 2034 asti, jos otetaan huomioon uudet raitiovaunut.

Tietäen miten pieni taloudellinen liikkumavara on peruspalveluiden rahoittamisen jälkeen, voidaan todeta, että alueen tulevien asukkaiden



31.8.2016

elämänmittaisista veroistakaan ei voida kerätä läheskään tähän investointiin vaatimaa summaa. Ehdotan edelleen vaihtoehtoisten yhteyksien tutkimista. Etenkin lauttayhteyden mahdollisuutta tulee vielä miettiä. Koko alueen mielekkyys kannattaa näillä suunnitelmilla kyseenalaistaa ja pohtia, eikö parempia alueita todellakaan ole löydettävissä esimerkiksi rakentamalla korkeammin ja tiiviimmin. Minäkin kannatan Björn Månssonin tekemää palautusesitystä.

Valtuutettu Kolbe

Se oli hetkellinen herätys.

No niin, puheenjohtaja. Rakkaat valtuutetut.

En kannata palautusta siitä yksinkertaisesta syystä, että kyseessä on hieno hanke monella tavalla. Ehkä nyt tässä sallitaan sellainen pieni katsaus ensinnäkin siltojen merkitykseen ja toisaalta se, minkälaisia siltoja Helsingissä on ollut ja aikaan saatu vuosien varrella ja millä tavalla nimenomaan tämä silta tulee jäämään meidän ajastamme keskeiseksi kaupunkikulttuuriseksi tunnuksesi. Samalla myönnän, että tässä on takana pitkä prosessi ja tämä kokonaisuuden arviointi on ollut sangen vaativaa, ja on selvää, että monenlaisia kompromisseja on tehty.

Jos mietitään vähän, meillä on maailman lyhyin Pitkäsilta, joka on siis kivisilta noin 100 vuoden takaa. Sitten kestikin jonkin aikaa, että saatiin ensimmäiset puusillat, Kulosaaren silta. Silta Kulosaaresta Hakaniemeen 1919 edusti tätä uudenlaista rakentamista, ja sitten moottoritiemallilla 1957 saatiin Kulosaaren silta. Hakaniemi vähän sen jälkeen 1960-luvun alussa, ja Lauttasaaresta samoin moottoritiesilta korvasi vanhan sillan 1930-luvulta.

Eli siltoja on tehty tässä kaupungissa autoistumisen ehdoilla, totta kai, auto on ollut tärkeä modernin elämänmuodon tunnus. Mutta nyt meillä tämä Kruunusilta-hanke muistuttaa siitä, että kaupungissa on muitakin tapoja kulkea, vähintään yhtä merkittäviä, ja ennen kaikkea sen tapa yhdistää keskustaa ja meille tunnusomaista saarirakentamista, saarialueita, on todellakin hieno tämän aikakauden symboli. Eli kannatan lämpimästi hanketta ja sen mahdollisimman nopeaa toteuttamista.

Kiitos.

Valtuutettu Hursti



31.8.2016

Kiitos, puheenjohtaja. Arvoisat kollegat.

Ensinnäkin sanon heti, että minullakin on tuolla palautusehdotus, mutta se on samankaltainen kuin valtuutettu Månssonilla, joten sanon, että kannatan valtuutettu Månssonin palautusta.

Valtuutettu Arhinmäki sanoi, että siltahanke on hyvä, että näköalat koko Helsingin näkemisessä paranevat, menkää katsomaan Tukholmaan. Voisimme mennä katsomaan Pariisiin samalla, siellä on Eiffel-torni, pannaan sitten sellainen Eiffel-torni, jos halutaan vain näköalat. Eli kyllä tässä on ihan muusta kysymys.

Niin kuin valtuutettu Månsson palautusehdotuksessaan esittää, katsellaan muita vaihtoehtoja: olisiko halvempia, parempia vaihtoehtoja. Jos maanpäällinen raiderata esimerkiksi rakennettaisiin niin, että se kulkee Laajasalossa, Jollaksessa, Kruunuvuorensillalta Herttoniemeen, niin ei siellä mitään vaihtoja tarvitsisi tapahtua. Kyllä se sama liikenne voisi jatkaa sieltä myös Viikkiin samoilla vaunuilla, niin kuin valtuutettu Månsson puheenvuorossaan esitti.

Kyllä minä henkilökohtaisesti näen, että muitakin ja edukkaampia vaihtoehtoja on kuin tämä. Se, että onko niitä, niin ehdottomasti olen sitä mieltä, että sen selvittäminen kannattaa, ja sen jälkeen ruvetaan sitten uudelleen päättämään, mikä se vaihtoehto on.

Kiitos.

Ledamoten Rantala

Arvoisa puheenjohtaja.

Tämän hankkeen suurin ongelma on se, että se on taloudellisesti kannattamaton. Näin kaupungin omatkin laskelmat osoittavat, ja juuri siksi olisi järkevää tässä vaiheessa palauttaa hanke, niin että voidaan selvittää tarkemmin muita taloudellisesti kestävämpiä vaihtoehtoja.

Värderade ordförande.

Det finns alternativ till bron, precis som ledamoten Månsson sade. En spårvägsförbindelse via Hertonäs upp till Vik, kombinerad med sjöbusstrafik till centrum, är ett beaktansvärt alternativ. Nu får vi en direkt förbindelse in till centrum, matartrafik till metron i Hertonäs och framledes också en kontakt till spårvagnerna i Vik. Det är självklart att kollektiv-



31.8.2016

trafikförbindelser behövs för de nya bostadsområdena, men det finns som sagt alternativ.

Arvoisa puheenjohtaja.

Jos on nyt ihan pakko rakentaa nimenomaan silta, niin silloin olisi myös järkevää mahdollistaa autoliikennettä sillalla – vaikkapa sitten siltamaksun kautta. Myös Raippaluotoon pääsee autolla.

Valtuutettu Rantanen

...puheenjohtaja.

En kannata palautusta. Vaihtoehdot, joita täällä palauttajat ovat pyytäneet, on kyllä selvitetty moneen kertaan. Hanketta ei kannata myöskään seisottaa, koska Kruunuvuori on valmistumassa, ja nyt jos otetaan vielä uusi tuumailukierros, tämä silta tai mikä tahansa muu ratkaisu toteutuisi paljon sen alueen käyttöönoton jälkeen, ja tämä alue ehtisi jo muodostua liikenteellisesti ja kaupunkirakenteellisesti ongelmalliseksi sitä ennen. Menetetäisiin myös ne maankäyttötuotot, jotka vielä ovat saatavissa sillä, että tontteja luovutetaan sillan kanssa, koska tämä sitova päätös sillan tekemisestä vaikuttaa myös maankäyttötuottoihin, joita kaupunki sieltä saa.

Täysi väärinkäsitys on, että tämä olisi autoilijoiden edun vastaista, koska käytännössä tämä tulee korvaamaan myös Herttoniemeen ajatellun kaksikerroksisen risteyksen, joka olisi se vaihtoehto, jolla autoliikenne jollakin lailla yritettäisiin saada Herttoniemestä ilman sumputusta ulos. Nyt kun uudet asukkaat – heistä suuri osa, eivät varmastikaan kaikki – tukeutuvat joukkoliikenteeseen tämän ratkaisun myötä, silloin sinne jää edelleen autoilijoille mahdollisuus ajaa entisiä reittejä ilman ruuhkaa, joka syntyisi ilman siltaa.

Tämä taloudellinen etu, nämä laskelmat kannattaa nimenomaan ottaa huomioon niin, että me säästämme sen Herttoniemen hyvin raskaan liikennejärjestelyn kustannuksen, joka sieltä tulee ja saamme vastaavasti maankäyttötuottoja ja teemme rakenteellisen muutoksen siihen, miten liikenne Helsingin kantakaupungissa ylipäänsä hoituu.

Hanke on erittäin kannatettava. Tämä on merkittävä, ja tämä on myös mielestäni kaupunkikuvallis-esteettisesti kiinnostava ja tulee saamaan paljon myönteistä huomiota – noista kuvista pystyy jo sen näkemään – korostaa Helsingin merellisyttä, koska se paljastaa jo kauemmas, miten Helsinki rakentuu saarille. Vesiliikenneyhteyksiä tulee kehittää, mut-



31.8.2016

ta ne eivät ole korvaava väylä mitenkään työpaikkaliikenteelle, jota tällä pyritään ratkaisemaan.

Valtuutettu Niiranen

Arvoisa puheenjohtaja.

En kannata palautusta. Täällä valtuutettu Oker-Blom mainitsi, että Laajasalon suunnan asukkaat eivät maksaisi veroillaan koskaan siltaa. Suomen pisin silta, Raippaluodon silta, on vähän samanlainen esimerkki. Lisää voi kysyä silloiselta liikenneministeriltä Ole Norrbackilta, joka oli sillan isä. Täällä valtiosihteerinäkin toiminut Markus Rantala mainitsi, että autolla pääsee Raippaluotoon. Ehkä hän sitten tietää, onko se sitten maksettu siltamaksuilla.

Täällä apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri totesi, että Kruunuvuorensillat on kenties merkittävin hanke Helsingin kaupunkirakenteen historiassa. Sinne päin. Kruunuvuorensillat on todellakin hieno hanke. Tulevaisuuden historiankirjoissa ne epäilemättä symbolisoivat Helsingin nousukautta, sitä nousun ja kasvun kautta, jota me nyt Helsingissä elämme.

Helsinki kasvaa todella voimakkaasti ja nimenomaan kantakaupungissa myös Laajasalon suunnan lisäksi, eli meidän rantojamme rakennetaan vauhdilla. Kantakaupungin tiivistäminen on yksi syy siihen, miksi henkilökohtaisesti olen kannattanut kaupunkisuunnittelulautakunnassa tämän sillan joukkoliikenne- ja kevyen liikenteen vaihtoehtoja, jotta ihmiset, jotka suunnittelevat siltä suunnalta tulevaisuudessa asunnon ostamista, tietävät, minne menevät. Että jos asioivat paljon kantakaupungissa, niin kannattaa käyttää raitiovaunua tai joukkoliikennettä.

Mielestäni tämä hanke on hyvä, enkä sen johdosta kannata palautusta. Toki tietysti voidaan harkita vielä sitä, mihin noin kaupungin talouden kannalta tämä 260 miljoonaa on järkevää ajoittaa.

Valtuutettu Mäkimattila

Kiitoksia.

Kannatan palauttamista.



31.8.2016

Ledamoten Brettschneider

Värderade ordförande. Bästa fullmäktige.

Redan senaste år, för ungefär ett år sedan, så framförde jag mina dubier vad gäller genomförandet av det här broprojektet. Nämä epäilykset eivät ole mitenkään vähentyneet, vaan päinvastoin lisääntyneet ja vahvistuneet. On sanottu, että kaupungin talous on vahvalla pohjalla, mutta kuitenkin joudumme leikkaamaan tärkeitä palveluja monilla muilla sektoreilla. Miten sitten voidaan sanoa, että talous on niin hyvällä pohjalla?

Siltaprojektin kustannukset todella arveluttavat eniten ja tietenkin myös, kuinka hyvin nämä pitävät paikkansa. On vakuutettu, että ne tulevat pitämään paikkansa, mutta kokemukset aikaisemmista suurista rakennusprojekteista osoittavat, että on enemmän sääntö kuin poikkeus, että näin ei käy, vaan että alkuperäistä talousarviota on reilusti ylitetty.

Toinen epäilyksen aihe ovat laskelmat käyttäjien määristä, joita lasketaan tuhansissa ja taas tuhansissa. Ajattelen tässä lähinnä pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden määrää. Montako pyöräilijää ja jalankulkijaa tulisi ylittämään siltaa pimeänä talviaamuna tai -iltana pakkasessa ja viimassa tai syysmyrskyssä?

SFP har under hela processen ifrågasatt brobygget som enda alternativ och efterlyst utredningar om andra, billigare och mera realistiska alternativ. Sådana har man ansett att har gjorts, men de har knappast fått någon större uppmärksamhet. Broarna har ständigt framförts som enda möjliga alternativ.

Kannatan lämpimästi Björn Månssonin esittämää palautusehdotusta, ja toivon...

Tack. Kiitos.

Valtuutettu Hyttinen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Kun mietitään, miten tehdään joukkoliikenteestä houkuttelevaa, merkittävää on liikennemuotojen lisäksi myös joukkoliikenteen hinta käyttäjilleen. Sillan kustannukset ovat sellaiset, että yhdistettynä muihin käynnissä oleviin joukkoliikenteen suurhankkeisiin, jotka palvelevat huomattavasti suurempaa joukkoa matkustajia, lippujen hintojen korotuspaineet muodostuvat kestäättömiksi.



31.8.2016

Vaihtoehdoiksi ovat jäämässä joko merkittävät lippujen hintojen korotukset tai vaihtoehtoisesti joukkoliikenteen karsiminen muualla kaupungissa joko linjoja karsimalla, vuoroja vähentämällä tai pahimmillaan molemmilla tavoin. Kumpikaan vaihtoehto ei lisää joukkoliikenteen käyttöä tai houkuttelevuutta. Kannatan tästä syystä valtuutettu Månssonin palautusesitystä.

Kiitos.

Valtuutettu Koskinen

Arvoisa puheenjohtaja.

En kannata Kruunusillan hanketta esitetyssä muodossa. Liikenneyhteys tulee maksamaan tehdyn arvion mukaan kalustohankintoihin yli 400 miljoonaa euroa. Kannattavuuslaskelmien mukaan hankkeen hyöty-kustannussuhde on 0,7, ja se jää selvästi alle kannattavuusrajan 1,0.

Suurin puute mielestäni on kuitenkin se, että sillalla ei sallita henkilöautoliikennettä. Kohtuullisilla kustannuksilla se olisi mahdollista. Sallimalla henkilöautoliikenne sillalla hankkeen hyötysuhde paranee oleellisesti. Tuskin sillalla on kovin paljon kävelyliikennettä, ja saattaa pyöräily talvikuukausinakin olla varsin vähäistä. Hankkeen pidemmän ajan tavoitteena tuntuu olevan Ramsinniemen, Vartiosaaren ja Santahaminan ottaminen asuntorakentamiseen käyttöön. Sekin puoltaa varautumista myös henkilöautoliikenteelle.

Näillä perusteilla kannatan, että hanke palautetaan uudelleen valmisteltavaksi.

Valtuutettu Kaarin Taipale

Kiitos, puheenjohtaja.

En todellakaan kannata palautusta.

On aika murheellista kuulla näissä palautusta kannattavissa puheenvuoroissa muun muassa se, että se, mikä nyt valtuutettujen pitäisi erittäin hyvin tietää ja he tietävätkin sen, ettei pidä sotkea investointi- ja käyttötalouden menoja keskenään.



31.8.2016

Erityisesti halusin tuoda esille yhden niistä monista, monista, monista tekijöistä, jonka takia kannatan tätä siltaa ja viedä meidät hetkeksi miellämmme siihen hetkeen, kun vuosi vaihtuu ja kun koko maailman katseet kohdistuvat Sidneyyn ja nimenomaan sen siltaan ja siihen huikeaan ilotulitukseen. Kun mietitään monen kaupungin kansainvälistä imagoa, eli brändiä, niin esimerkiksi San Francisco tunnustetaan aina Golden Gate -sillasta. Pariisin sillat ovat monen tunnelmakuvan innoituksen lähde. Niin Pietari kuin Venetsia tunnetaan kanavistaan ja silloistaan.

Nykyään puhutaan jatkuvasti kaupungeista ja nimenomaan puhutaan kansainvälisestä kilpailusta ja mainitaan aina se, että kaupungeilla täytyy olla joku brändi, jolla ne erottuvat. Helsingin merellisyys on sen hienoin brändi, juuri Helsingille ominainen – jotain, jota ei tarvitse liimata päälle. Kruunuvuorensillat tekevät tämän merellisyyden uudella tavalla todeksi ja näkyväksi. Kuten todettu, tämä on vain yksi monista, monista aspekteista, mutta halusin nyt tänä päivänä tässä juuri tämän tuoda teille eteen.

Kiitos.

Valtuutettu Nieminen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuustotoverit.

En kannata hankkeen palauttamista. Meitä laajasalolaisia on nyt 16 000, hetken kuluttua 38 000, ja meidän elämänuoramme menee yhden siltayhteyden kautta Laajasalosta Herttoniemeen. Pelastusturvallisuuden kannalta on todellakin vastuutonta ajatellakaan, että tämän yhden linjan kautta hoidettaisiin yhteys, niin tulee vain keskisuureen suomalaiseseen kaupunkiin, jonka nimi on Laajasalo, Degerö.

Linnanrakentajantien vetokykyä on tässä kerrottu, miten se tulee parantamaan tämän hankkeen myötä. Se ei sinänsä pidä paikkansa. Jos katsotaan tuo väkimäärän kasvu 16 000:sta 38 000:een, Linnanrakentajantie tukkeutuu lähes samassa suhteessa. Siksi tulee taata tulevaisuudessa raideliikenneyhteydet, jotka tulevat Laajasalon kautta, Itäkeskukseen tai Siilitielle, kuten monissa puheenvuoroissa on jo esitetty.

En ole palautuksen takana.

Valtuutettu Stranius



31.8.2016

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Kannatan kyllä lämpimästi vesiliikennettä keskustaan ja Kauppatorille ja raideyhteyttä Herttoniemen metroasemalle ja sieltä edelleen Viikkiin ja Raide-Jokerin yhteyteen, mutta en kuitenkaan kannata palautusta. Björn Månssonin listaamia hyviä juttuja voi edistää yhdessä Kruunusiltojen kanssa.

Ilolla kuitenkin odotan, että pääsen polkemaan noita uusia siltoja pitkin pimeinä talvi-iltoina vastatuuleen pakkasessa yhdessä Björn Månssonin kanssa. Harmittaa vain, että ne pyöräkaistat näyttävät olevan niin kapeita, ettemme voi polkea rinnakkain ja juutumme helposti ruuhkaan.

Olen kyllä vakavasti ottaen huolissani Kruunusiltojen vaikutusalueella olevista luontoarvoista. Siellä on paljon vanhaa metsää ja monimuotoisuudelle merkittäviä elinympäristöjä ja monimuotoisuutta, mutta näihin voidaan ehkä palata myöhemmässä keskustelussa.

Kiitos.

Valtuutettu Kantola

Kiitos.

Kyllä, kannatan Månssonin ehdotusta. Tämä siltahanke, siis kyseessä-hän on todella kaunis silta, ja uusia liikenneyhteyksiä ehdottomasti tarvitaan itään päin, mutta tässä arveluttaa tämä vaihtoehtottomuus ja hinta, mikä on tullut jo moneen kertaan aikaisemmin esille. Sitten tässä on vielä tämä, mitä valtuutetut Niiranen ja Rantalakin ovat korostaneet, tämä yksi potentiaalinen asukasryhmä, jolla kuitenkin tulee olemaan autot ja jotka tarvitsevat autoa liikkumiseen. Jos nyt puhutaan, että kuitenkin tässä kyseessä on niin mittava infahanke kuin on, niin siinä olisi ollut hyvä ottaa myös tämä autoilu ja autoilijoiden tarpeet huomioon.

Mitä tulee valtuutettu Rantasen esittämään näkemykseen, että tämän hankkeen jälkeen autoilijat siirtyisivät julkisen liikenteen pariin, niin voi olla, että se osittain pitää paikkansa, mutta kyllähän toisaalta pitää myös paikkansa se, että nämä raitiokiskot eivät käänny yksittäisen asukkaan tarpeen mukaan Kruunuvuoresta esimerkiksi Pohjois-Helsinkiin päin. Kyllä se auto on ihan varmasti tarpeen jatkossakin.

Kiitos.



31.8.2016

Valtuutettu Arhinmäki

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Muutamia huomioita näistä palautusperusteista. Täällä on todettu, että hanke on kallis. Sitä se on. Mutta pidän absurdeina laskelmia, joissa lasketaan esimerkiksi tämän hintaa suhteessa 11 000 asukkaaseen Kruunuvuorenrannassa. ? se on isompi siellä, mutta tähän tulee palvelemaan koko Laajasaloa, johon kaavaillaan tällä hetkellä 40 000 asukasta. Sen lisäksi pitää huomioida, että kyllähän tämä palvelee Korkeasaarta erittäin merkittävällä tavalla, ja Merihaka-Hakaniemi saa ihan uutta elinvoimaa tässä. Minusta on hyvä, että tämä linjaus on käännetty sinne, kun jossain vaiheessa pohdittiin Kruununhaan kautta, niin se luo sinne vahvuutta.

Täällä todettiin, että tämä on osa sellaista kaupunkisuunnittelua, jossa Helsingin kaupungin rannat suljetaan ihmisiltä. Kruunuvuoren kaava nimenomaan avaa rantoja ihmisille. Toki siellä ovat voineet niillä rannoilla nuoret kollit liikkua ehkä luvattomasti – en tiedä, onko kukaan tässä valtuustosalissa niin tehnyt, joku on saattanut – mutta jatkossa se on mahdollista kaikille helsinkiläisille.

Tässä on puhuttu siitä, että tämä ei palvele itään meneviä ihmisiä. No, palvelee siltä osin, että ruuhka itään ei ole niin suuri. Mutta aivan kuten toin omassakin puheenvuorossani esille, me tarvitsemme Herttoniemeen tai Siilitielle raitiovaunuyhteyttä, jota voi helposti jatkaa sen jälkeen, kun tämä tehdään, ja sitä kautta saadaan yhteys Raide-Jokeriin.

Tässä on viitattu Vartiosaareen. En itse hyväksy Vartiosaaren rakentamista, ja tämä ei ole kiinnittynyt siihen. Toki tämä mahdollistaa Vartiosaaren raitiovaunulinjauksen, mutta tämä silta ei edellytä Vartiosaarta.

Viimeisenä totean sen, että kannattaa kiivetä Kruunuvuoren kalliolle. Se uskomaton näkymä, joka sieltä avautuu Helsingin yli, avautuu nyt kaikille, jotka tulevat ylittämään tätä siltaa.

Ledamoten Oker-Blom

Puheenjohtaja.

Vielä sen verran, että toki koko alueella on muitakin alueella, mutta niin on tähänkin asti ollut. Nyt on kysymys siitä, että halutaanko millä perusteella rakentaa ja myydä uusia asuntoja alueelle. Ehdotuksessahan oli



31.8.2016

ja Månssonin palautusehdotuksessa on kysymys muista vaihtoehtoisista tavoista hoitaa liikennettä, eli lähinnä tämä vesibussi-/lauttayhteys. Siitä on kysymys. Ei suinkaan siitä, että ei tarjottaisi mitään vaihtoehtoa.

Vielä lopuksi: jos Korkeasaari on näissä laskelmissa mukana, voidaan todeta, että se ei suinkaan paranna oleellisesti mitään taloudellisia lukuja. Siitä saadaan erittäin pieniä tuloja, ja kysymys on nähtävyydestä, ei mitenkään arjen käytännön pyörittämisen vaatimuksesta. Lisäksi uskoisin, että aika harva tulee siitä Kruunuvuoren suunnasta Korkeasaareen, vaan pääreitti turisteille kulkee kyllä ihan toista kautta ja toimii tänäkin päivänä.

Valtuutettu Muttilainen

En kannata palautusta.

Muistuttaisin, että Vuosaaressa myös asustaa sellainen 50 000 ihmistä, ja kun tuota Laajikaa täydennysrakennetaan, jos sinne nousee se Krunavuori, niin se on tosiaan se 40+. Olisi mielenkiintoista tietää, miten Vuokki toimisi, jos ei sinne menisi siltaa, jos se kaikki liikenne menisi Mellarin kautta.

Myös Vuosaaren metron kohdalla puhuttiin, että se ei kannata, ja sitä vatvottiin ja vatvottiin. Näin puhuttiin mielestäni metron kohdalla ylipäättäen 1970-luvulla. Näin olen vanhemmalta valtuustotoverilta ? kuullut, että se ei tule kannattamaan. Joten omituisia väitteitä, että tämä ei maksa itseänsä takaisin.

Ottaisin myös kantaa tuohon Brettschneiderin huoleen siitä, että meillä eivät riitä rahat palveluihin, jos tällaista rakennetaan. No, ainakaan teidän valtuustoryhmänne ei ole tähänkään mennessä ollut samoilla kannoilla, että palveluita pitäisi lisätä. Se sijaan olette leikanneet niistä.

Valtuutettu Hursti

Kiitos, puheenjohtaja.

Näinhän se menee joka tapauksessa, että rakennettiin siltahanketta tai ei, niin siitä säästyvät kustannukset, jos ei niitä rakenneta, niin eiväthän ne vähäosaisten hyväksi mene sinne, minne niitä tarvittaisiin. Silloin kun viittomakielen tulkkia tänne valtuustoon ehdotin, niin ei ollut rahaa, mutta nyt tähän löytyy kyllä rahaa.



31.8.2016

Mutta se asia, josta haluaisin kaikkia muistuttaa: Kruunuvuorenrannan ja Helsingin keskustan välinen yhteys on voimassa olevalla yleiskaavalla 2002 esitetty metroyhteytenä.

Kiitos.

Valtuutettu Rautava

Arvoisa puheenjohtaja.

En missään tapauksessa kannata asian palauttamista, tämän sillan, jonka muuten aikoinaan on ideoinut eräs jo eläkkeellä oleva toimistopäällikkö kaupunkisuunnitteluvirastosta.

Samalla haluaisin todeta, että siinä voimassa olevassa yleiskaavassa se ei ole metroyhteys, vaan se on yhteys, ja siinä ei vielä määritellä sitä, millä tavalla se sinne tullaan tekemään.

Näen tämän myös tärkeänä sen takia, että... Tai on tärkeätä, että tälle saadaan hyvin paljon matkustajia lisää, eli tämä liittyy mielestäni myös kiinteästi siihen, että me saamme tuon Vartiosaaren yleiskaavan hyväksytyä, ja tällä tavalla saamme kustannustehokkuutta entistä aikaisemmin. Eli eteenpäin vain tämä päätös.

Valtuutettu Hakanen

Kiitos, puheenjohtaja.

Toisin kuin valtuutettu Rantanen täällä väitti, niin vaihtoehtoja ei ole kaikkia selvitetty moneen kertaan. Raideliikenneyhteyttä Herttoniemen metroaseman kautta tai Itäväylän kautta edelleen esimerkiksi Kalasatamaan ja Pasilaan ei ole selvitetty. Suoraa matkustajalauttayhteyttä Kauppatorin suuntaan ei ole selvitetty.

Lisäksi tässä ollaan tekemässä sellaista raideliikenne ratkaisua, joka ohjaa jatkossa muita ratkaisuja – muun muassa Vartiosaaren ja Raminniemen, toisaalta Kalasataman ja Vallilanlaakson kautta keskuspuistoa kohti ratkaisuja, jotka ovat selvästi nähtävissä yleiskaavaehdotuksesta, mutta joita tämän siltahankkeen yhteydessä ei ole lainkaan selvitetty valtuustolle. Eli valtuustoa ollaan viemässä ratkaisuun, josta seuraa jotain, jota ei ole selvitetty eikä käsitelty.



31.8.2016

Tämä ei myöskään ole neutraali suhteessa niihin vaihtoehtoihin, joita valtuutettu Stranius toivoi tämän rinnalla selviteltävän, kuinka parannetaan Laajasalosta pohjoiseen ja itään suuntautuvia liikenneyhteyksiä, koska tämä on niin jättimäinen hanke, että on selvää, että ne voimavarat pitkäksi aikaa ovat poissa esimerkiksi raideyhteyden rakentamisesta Herttoniemen metroasemalle.

Tämän esityksen talous perustuu nimenomaan rakennusliikkeiden intresseihin saada parempi hinta Kruunuvuorenrannan asunnoista ja lisää rakennusmaata Vartiosaaresta, Ramsinniemestä ja eräiltä muilta alueilta, joihin tässä tähdätään.

Valtuutettu Bogomoloff

Ensinnäkin minusta tämä on kohtuuttoman kallis, ja vaikea uskoa, että se muista suurista hankkeista nähtyjen, saatujen näyttöjen jälkeen pysyisi budjetissa.

Toinen asia on, että jos väitetään, että tämä maksaa itsensä jotenkin takaisin, niin pidän tätä väitettä kyllä harhaanjohtavana.

Kolmas asia on sitten se, että tälle vaihtoehdottomuudelle, jonka kanssa tässä on pelattu aika pitkään, niin se vasta harhaanjohtavaa onkin. Kyllä vaihtoehtoja on.

Ja ihan viimeiseksi tai miltei viimeiseksi toteaisin, että ne täällä, jotka ovat ottaneet silloista puhuttaessa samaan lauseeseen mukaan Venetsian, Pariisin ja tämän sillan, niin suosittelisin kyllä opintomatkojen jatkamista.

Mitä itse asiaan tulee, niin sanon näin, että jos tämä palautuisi, en olisi tippaakaan pahoillani.

Valtuutettu Huru

Kiitos, puheenjohtaja.

Hintahaarukkaan valtuutettu Hurullakin mielessä, ja muistaakseni tämä hinta on jo tähän mennessä noussut puolella. Haluaisin, että vielä kerrattaisiin se, millä hinnalla meille myytiin tämä, että yleensäkin lähdettiin viemään eteenpäin tätä asiaa, ja toiseksi, kuinka paljon se voi nyt vielä tästä ilmoitetusta summasta nousta. Ja pitäisikö tässä huomioida myös se, että kun Hanasaari laitettiin kiinni, niin nämä energiapoliittiset



31.8.2016

ratkaisut, mitä siinä tulee menetyksiä, niin mikä on sen vaikutus, mikä pitäisi hinnassa huomioida myös.

Kiitos.

Valtuutettu Finne-Elonen

Ärade ordförande. Hyvä puheenjohtaja.

Täällä on paljon puhuttu siitä, kuinka tästä sillasta nyt tulisi brändi ja uusi vetonaula Helsinkiin ja näköalapaikka ja kaikkea muuta. Siihen tämä budjetti 370 miljoonaa on kyllä minun mielestäni aivan liian kallis. Rahat menevät kuin kankkulan kaivoon, jos ei samalla varauduta esimerkiksi autoliikenteeseen sillalla. Minusta on melkein kuin kiusantekoa näille 40 000 tulevalle asukkaalle, jos ei heidän tarpeitaan oteta huomioon ja mahdollisteta myös autoliikennettä sillalla.

Kaikki vaihtoehdot pitää vielä kerran tutkia, joten kannatan palautusta.

Valtuutettu Arhinmäki

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Ymmärrän hyvin, että kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja valtuutettu Rautava kytkee tämän Vartiosaareen ja Ramsinniemeen, ja hänellä on täysi oikeus siihen. Mutta samaan aikaan pitää todeta, että silloin kun tämä hanke lähti liikkeelle, tätä hanketta tehtiin nimenomaan Laajasalon näkökulmasta. En kannata palauttamista, vaan voimakkaasti tätä hanketta. Mutta samaan aikaan katson, että kun Laajasaloon tulee noin 40 000 asukasta, asuntojen ja raitiovaunusillan sijaan Vartiosaareen pitää rakentaa kevyen liikenteen väylä, jota kautta se avautuu merellisen Helsingin osana isolle joukolle niin itähelsinkiläisiä kuin muualta Helsingistä tulevia.

Toinen seikka, johon haluan puuttua, että kun valtuutettu Hakanen sanoi, että tämä tehdään vain sen takia, että rakennusliikkeet saavat paremman hinnan. Varmastikin niiden asuntojen, jotka ovat kovan rahan asuntoja, hinta on kalliimpi silloin, kun liikenneyhteydet ovat hyvät suhteessa siihen, että olisi täysin pussinperällä, mikä tämä olisi ilman tätä siltaa. Mutta mehän politiikalla vaikutamme siihen, että tälle alueelle pitää tulla nähdäkseen vuokra-asuntorakentamista, Hitasia, osaomistusta, asumisoikeutta.



31.8.2016

Ennen muuta kuitenkin ajattelen tätä sitä kautta, että kun rakennetaan uusia asuinalueita, niistä pitää tehdä mahdollisimman hyviä asukkaille, asukkaiden näkökulmasta, ja tämä alue on asukkaiden näkökulmasta toimiva siinä tapauksessa, että tässä ovat toimivat joukkoliikennetytydet.

Viimeisenä asiana: En tiedä, tarkoittiko valtuutettu Hakanen, että on huono asia, jos Kalasatamasta vedetään raitiovaunulinja Vallilanlaakson vanhaa satamaratapohjaa pitkin Pasilaan ja tämä hanke kiinnittyy siihen. Pidän, riippumatta siitä, toteutuuko tämä hanke, erittäin tärkeänä sitä, että Kalasatamasta vanhaa satamapohjaa Vallilanlaakson läpi tehdään raitiovaunulinja Pasilaan.

Valtuutettu Hursti

Kiitos.

Vielä kerran, kun ei vastauspuheenvuoroja palautuksessa saa, niin valtuutettu Rantalalle sanoisin, että sanoitte puheenvuorossanne, että 2002 yleiskaavassa ei ole esitetty metroyhteyttä. Kyllä se täällä paperissa ainakin lukee. Jos ei lue, niin onko kaupunginhallitus antanut meille vääristettyä tietoa esittelijän perusteluissa. Näin se täällä lukee.

Sitten vielä ihmettelen sitä, että kun sieltä Kruunuvuoresta nyt kovasti sitä liikennettä muualle viedään, niin miksei sitä viedä itään päin, missä ovat kaikki urheiluhallit. No, ei nyt kaikkia, tuolla on Lauttasaaressakin yksi. Mutta siellä on hyvin voimakkaasti käytettyjä, kuten Kontulan ja Vuosaaren ja Myllypuron urheilukeskus ynnä muuta, että kyllä tuolta voisi olla halukkuutta siihenkin suuntaan.

Valtuutettu Hakanen

Kiitos, puheenjohtaja.

Kannatan siis edelleen asian palauttamista. En perustellut sitä – toisin kuin valtuutettu Arhinmäki väitti – sillä, että tämä hanke tehtäisiin vain rakennusliikkeiden hyväksi. Sen sijaan kylläkin sanoin muutamaankin kertaan molemmissa puheenvuoroissani sen, että taloudellisesti tästä hankkeesta hyötyvät nimenomaan rakennusliikkeet, jotka saavat paremman hinnan ja että tämä ei ole taloudellisesti kaupungille kannattava.



31.8.2016

Laajasalon asukkaista selvitysten mukaan suurin osa matkustaa muualle kuin Stockalle tai Aleksille tai tänne kaupungintalolle. Heille tärkeää olisi kehittää nimenomaan yhteyksiä pohjoiseen, itään, Pasilasta Itäkeskukseen suuntautuville alueille. Niille tässä ei tarjota yhtään mitään parannusta.

Mitä sitten tulee Vallilanlaaksoon, joukkoliikennekatuun, niin olen edelleen sitä mieltä, että sitä ei pidä rakentaa, vaan sen sijaan pitää rakentaa raideyhteyksiä esimerkiksi Vallilan teollisuusalueen kautta kohti Pasilaa. Olen myös sitä mieltä, että Arhinmäen ja kenenkään muunkaan ei pidä täällä sanoa, että tämä ei liity mitenkään Vartiosaareen ja Ramsinniemeen ja niiden rantojen rakentamiseen, kun jokainen meistä on voinut katsoa, mitä yleiskaavaehdotuksessa tältä osin esitetään kaupunkisuunnittelulautakunnan yksimielisenä ehdotuksena – josta onneksi osa ryhmistä on nyt irtaantunut, ja jäljellä eivät taida olla kuin 3 suurinta.

Valtuutettu Arhinmäki

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Valtuutettu Hakaselle vain totean sen, että Vartiosaaren kaavahan on tulossa valtuustokäsittelyyn kaupunkisuunnittelulautakunnasta läpi, ja kaupunkisuunnittelulautakunnasta sitä vastusti vasemmistoliiton edustaja ja toinen vihreiden edustajista. Kuten sanoin täällä, kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja Rautava on kytkenyt tämän ja moni muu, mutta silloin kun tätä hanketta lähdettiin viemään eteenpäin, silloin kun tehtiin osayleiskaavaa Kruunuvuorenrannan osalta ja mietittiin Kruunuvuorenrannan ja Laajasalon joukkoliikenneyhteyksiä – kun saatiin olemaan silloin kaupunkisuunnittelulautakunnan jäsen ja olen osallistunut – niin silloin tämä ei ollut mitenkään yhteydessä tähän Vartiosaaren mahdolliseen rakentamiseen.

Kannatan tämän rakentamista, ja tämän toteuttaminen ei edellytä Vartiosaaren rakentamista. Mutta sen sijaan toki valtuuston enemmistö voi olla, siitä huolimatta että vasemmistoliitto ja osa vihreitä ovat Vartiosaaren rakentamista, niin voi hyvinkin olla, että tämä ei ihan riitä siihen, että Vartiosaari säilyttäisiin osana merellistä luonto-Helsinkiä.

Valtuutettu Hakanen

Kiitos, puheenjohtaja.



31.8.2016

On hyvä asia, että vasemmistoliitto ja eräät muut ovat Vartiosaaren rakentamista vastaan, ja tässä suhteessa yleiskaavaehdotuskin varmaan ansaitsee täällä käsittelyä, kriittistä tarkastelua tältäkin osin. Sekin on totta, että silloin kun tätä hanketta alettiin suunnitella, nämä raideyhteyksien ja siltayhteyksien jatkamiset Vartiosaareen ja Vuosaareen, Ramsinniemeen eivät olleet esillä. Ainakaan virallisesti. Tosin silloinen apulaiskaupunginjohtaja kyllä kertoi äskettäin eräässä suurehkoissa pääkaupungin lehdessä, että tällainen visio on ollut aika kauan olemassa. Mutta kun eivät silloin olleet esillä, ja silloin puhuttiin 125 miljoonasta kokonaishintana, ja nyt puhutaan 375 miljoonasta ja epäillään senkin ylittyvän, niin kyllä tässä on minusta perusteita myös tehdä uudelleenarvio sille linjalle, jonka esimerkiksi vasemmistoliitto valitsi silloin, kun puhuttiin aivan eri kokoluokan hankkeesta.

Valtuutettu Rautava

Arvoisa puheenjohtaja.

Tarkennan omaa kommenttiani äskeisessä puheenvuorossa tästä yhteydestä. Se on yleiskaava 2002:ssa metro- tai rautatieyhteys. Yleiskaavassa nämä merkinnät eivät ole tarkkoja, vaan se voi mennä jostain muustakin kohtaa, mihin kohtaan se on piirretty. Se tarkoittaa nimenomaan yhteyttä kantakaupungin ja Laajasalon välillä. Nyt yleiskaavaehdotuksessa, joka on yksimielisesti jo kaupunkisuunnittelulautakunnassa hyväksytty, on merkitty tämä siltayhteys siihen kaavaan.

Valtuutettu Koulumies

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Olen siinä mielessä vähän kinkkisessä tilanteessa tässä, että olen tämän kyseisen lautakunnan puheenjohtaja, joka valmistelelee tätä Kruunusillat-hanketta. Aikoinaan siellä lautakunnassa kun asia vietiin eteenpäin kaupunginhallitukselle, esitin itse palautusta, ja äsken äänestin tyhjää.

Mielestäni on aivan selvää, että valtuusto on ylin päättävä elin kaupungissa ja lautakunnat ovat sitä alempana, niin nyt siellä sitten tämän kaupungin tahdon mukaisesti jatketaan valmistelua niin hyvin kuin mahdollista. Minulla on täysi luottamus siihen, että rakennusvirastossa on siihen löytyvä asiantuntemus ehdottomasti olemassa, ja uskon, että tästä ei tule sellaista fiaskoa niin kuin Länsimetro oli, vaan että tämä pystytään virkamiespuolelta avoimemmin viemään eteenpäin ja ihan



31.8.2016

hyvin toteuttamaan tätä hanketta, jos se nyt vielä tätä iltana lopullisesti hyväksytään.

Itse olen ajatellut, että tämä on vähän liian kallis hanke ottaen huomioon, että siitä on suljettu pois yksi merkittävä liikennemuoto, eli yksityisautoilu. Me emme tiedä, mikä on teknologia, jolla autot kulkevat tulevaisuudessa. Sillan elinikä on suunnilleen 100 vuotta. Meidän lapsenlapsenlapsemme tulevat käyttämään sitä siltaa, ja on hirveän lyhytnäköistä tällä lailla tehdä siitä pelkästään joukkoliikennesilta. Olen itse sitä mieltä.

Jotta nyt kaikki kivet käännettäisiin tässä prosessin yhteydessä, esitän vielä ponnin, ja toivon, että asiaa vielä tutkittaisiin. Jos joku insinööritaidon älyväläys saadaan, että autotkin saataisiin sinne tulevaisuudessa liikennöimään. Me emme tiedä, mikä on kaupunkisuunnittelun ja liikennesuunnittelun tavoite vajaan 100 vuoden päästä, niin esitän toivokkaan toivomusponnen:

Hyväksyessään Kruunusillat-hankkeen kaupunginvaltuusto edellyttää, että jatkovalmistelussa tutkitaan vielä, voisiko siltaa tulevaisuudessa muokata yksityisautoille soveltuvaksi mahdollisimman pienin muutoksin nyt suunniteltujen pe-lastusajoneuvojen liikennejärjestelyjen pohjalta.

Kiitos.

Apulaiskaupunginjohtaja Sauri

Puheenjohtaja. Ordförande. Arvoisat valtuutetut. Bästa fullmäktige.

Ajattelin, että palautusäänestykseen jälkeen ehkä voisi vastata joihinkin kysymyksiin, joita tähänastisessa keskustelussa on esitetty.

Valtuutettu Muttilainen kysyi, voisiko takseja sallia sillalla esimerkiksi hälytysajon yhteydessä. Hälytysajoneuvoliikennehän on sillalla sallittu, mutta taksien salliminen ? johtaa siihen, että sillalla kulkee liikennettä, joka ei ole sitten raitioliikenteen ohjauksen tiedossa, mikä tuottaa taas riskin raitiovaunujen turvallisuudelle ja nopealle liikenteelle.

Kun sinne ei olla tuomassa vesijohtoa, pysyviä kioskeja ja kahviloita sinne on vähän vaikea perustaa, mutta varmaan pop up -järjestelyt voivat olla mahdollisia.



31.8.2016

Valtuutettu Arhinmäki otti esiin sen raitiotieyhteyden Laajasalosta Herttoniemeeseen. Se on mukana valmisteilla olevassa yleiskaavassa, ja siihen varaudutaan myös Yliskylän alueen suunnittelussa, mutta yksinään raitiotietä Laajasalon ja Herttoniemen välille ei ole järkevää vetää, koska senhän pitää olla yhteydessä muuhun raitiovaunuverkkoon. Tällainen erillinen pätkä ei ole järkevä.

Vesiliikenne on nostettu monessakin puheenvuorossa esiin. Ensinnäkin vesiliikennettä on tutkittu kohtalaisen perinpohjaisesti tässä vuosien varrella. Perusjuttuhan on se, että sinne laiturille pitää päästä jotenkin kummassakin päässä. Eihän se laiturista laituriiin ole suuri ongelma, mutta se, että se sama ihmismäärä pitäisi saada sitten sen vesiliikenteen päälle, ja tämän on se ongelma, mikä siinä on. Tämän takia se ei kerää tarpeeksi käyttäjiä eikä ratkaise näitä Laajasalon liikenneongelmia. Liian monta vaihtoa, yhteys nopea vain rannasta rantaan.

Vaihtoehtoahan on selvitetty vuoden 2012 vesiliikenneselvityksessä myös Kauppatorille, ja Kauppatorin linjaus vesiliikenteessä on ylivoimaisesti hitain, ja sen hyöty olisi kaikkein heikoin näistä muutenkin vaikeista vesiliikennevaihtoehdoista. Vielä toinen puoli on se, että Kauppatorillehan ei tahdo oikein mahtua nykyistäkään vesiliikennettä, ja sieltä on nytkin paineita viedä vesiliikennettä muualle.

Väliaikaisen vesiliikenteen järjestäminen on tietysti mahdollista kaupallisen toimijan toimesta. Siitä voidaan keskustella, rakentaako kaupunki sitten laiturirakenteet, jos tällaista liikennettä halutaan markkinaehtoisesti järjestää. HSL ei toistaiseksi ole nähnyt vesiliikenneoperointia perusteltuna

Ylipäänsä vesiliikennekeskustelussa kannattaa muistaa, että kaupunkisuunnitteluvirastossa laaditaan parhaillaan Helsingin rantojen yleisuunnitelmaa, jonka osana myös on ajatuksena tehdä kattava vesiliikenneselvitys reittipotentialle.

Väliaikaista liikennettä järjestetään bussiliikenteellä. Bussiliikenteen palveluita parannetaan Laajasalon täydennysrakentamisen tahdissa, ennen kuin Kruunusillat-hankkeen liikenne alkaa vuoden 2026 alussa.

Tällä hetkellähän kaikki liikenne Laajasalosta suuntautuu pohjoiseen, eli Herttoniemeeseen, mutta arvioitten mukaan tulevaisuudessa 64 % joukkoliikennematkoista suuntautuisi raitiovaunulla kantakaupungin suuntaan ja 36 % liityntäbusseilla Herttoniemeeseen kuten tälläkin hetkellä.



31.8.2016

Mitä tulee siihen, että yksityisautot tuotaisiin tälle Kruunusiltojen reitille, no, tässähän tehtiin jo aikaisemmin se linjaus, että näin ei menetellä, ja siltä on sen perusteella suunniteltu. On arvioitu, että pelkät siltarakenuskustannukset, jos halutaan autoliikenne siihen lisätä, olisivat noin 120 miljoonaa euroa. Mutta kysymys on ilman lisähintaakin siitä, että ne autot eivät mahtuisi kantakaupungin katuverkkoon. Sen takia juuri tämä on raitioliikenneyhteys, että ihmisiä saadaan joukkoliikenteen piiriin. Samalla tavalla Laajasalon puolella kaupunkiympäristön suunnittelu meni uusiksi ja jo rakennetut alueet ruuhkautuisivat entistä enemmän. Tästä sillastahan on se etu, että myös pohjoiseen, eli Herttoniemen suuntaan, ja sitä kautta kulkeville on Laajasalontielle sujuvampi liikenne ja vähemmän ruuhkaa.

Valtuutettu Huru otti esiin tämän Hanasaaren energiaratkaisun. Sehän tehtiin aivan muilla perusteilla kuin tämän Kruunusillan vuoksi. Päinvastoin, tämä Hakaniemen Nihdin siltaosuuden rakentaminenhan odottaa, että Helen ei enää tarvitse hiilenkuljetuksia Hanasaareen. Se on todennäköisesti viimeinen osuus, jota tästä koko yhteydestä rakennetaan.

Valtuutettu Pakarinen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Siltahankkeesta on ihan perustellustikin kirjoitettu runsaasti lehdistössä, mutta on yksi asia, jota en ole nähnyt missään käsiteltävän, ja veikkaan, että se on myös aika monelta valtuutetulta jäänyt esityslistalta lukematta. Nimittäin täällä todetaan, että rautatieasemalta Yliskylään kulkevaa linjaa varten suunnitellaan uutta päätepysäkkiä Kaivokadulle ja rautatieaseman eteen nykyisen raitiotien rinnalle. Kaivokadulla ajoneuvokaistat muuttuvat 2+2-kaistaisesta 1+1-kaistaiseksi.

Kaivokatuhan on ihan keskeinen reitti kulkea itäisestä kantakaupungista läntiseen tai läntisestä itäiseen, ja se, että juuri tämä aivan kaupungin ydinväylä muutettaisiin vain 2-kaistaiseksi tai 1+1-kaistaiseksi, tukkisi kyllä kaupungin liikenteen aivan perusteellisesti. Kun liikutaan itään, seuraava vaihtoehto on Eteläespa tai sitten mennään Norden-skiöldinkadulle, ja se kuulostaa aivan järjettömältä. Niinpä teenkin seuraavan ponnin:

Hyväksyessään Kruunusiltojen rakentamisen kaupunginvaltuusto edellyttää, että rautatieasemalta Yliskylään kulkevan raitiolinjan rautatieaseman eteen suunnitellun pää-



31.8.2016

tepysäkin sijaintia harkitaan vielä, jotta Kaivokatua ei olisi tarpeen muuttaa 2+2-kaistaisesta 1+1-kaistaiseksi.

Muistuttaisin vielä, että esimerkiksi Mikonkadun edessä on valmiit raitiotiekiskot, joita voisi ehkä käyttää tässä, ja miksei se päätepysäkki voisi olla esimerkiksi siellä.

Valtuutettu Pajamäki tuossa alussa toivoi, että tässä aplodeerattaisiin tälle hankkeelle. Minä olen valmis aplodeeraamaan siinä vaiheessa, kun todetaan, että on pysytty tässä esityslistan ensimmäisellä sivulla olevassa summassa 259 miljoonaa euroa. Silloin tämä on todellakin aplodien arvoinen.

Kiitoksia.

Valtuutettu Anttila

Arvoisa puheenjohtaja.

Kruunusillat ja koko Kruunuvuorenrannan rakentaminen on yksi niitä suuria tavoitteita, joita silloin asetettiin, kun päätettiin, että tavarasatamat ja öljysatama siirretään pois rannoilta ja ne avataan kaupunkilaisille, sekä asukkaille että myös virkistyskäyttöön. Kruunuvuorenrannan asemakaava, jossa aikaisemmin oli todella öljysatama, on todella upea paikka, tulevaisuuden asuinpaikka, josta on hienot näkymät ja joka selvästi peilautuu kantakaupungin kanssa tällaisena vastakkaisena kaupunkikuvallisena miljööna.

Näin ollen tämä silta, joka yhdistää Kruunuvuorenrannan ja kantakaupungin, tulee olemaan todella merkittävä yhteys, merellinen yhteys ja kaupunkikuvallinen yhteys. Siinä mielessä uskon, että tulevat sukupolvet tulevat kiittämään sitä joukkoa, joka tänä iltana päättää tämän sillan rakentamisesta.

Täällä apulaiskaupunginjohtaja Sauri totesi, millä tavalla tätä siltahanketta on selvitetty yleiskaavassa 2002, jossa jo olivat tavarasatamien ja öljysataman siirtämisen päätökset olemassa. Siinä yleiskaavassa 2002 päätettiin, että joukkoliikenneyhteys valitaan Kruunuvuorenrannan liikennevaihtoehdoksi. Se tehtiin jo silloin siinä yhteydessä. Sitten sen jälkeen ovat lukemattomat eri selvitykset selvittäneet kaikki nämä vaihtoehdot, mitä täällä valtuustossa on tänä iltana keskusteltu: lautat, köysiradat, erilaiset vaihtoehdot Kulosaaren metroasemalle, Herttoniemen metroasemalle ja niin edelleen ja niin edelleen. Ne selvitykset ovat kyllä



31.8.2016

kaikki olemassa, ja myös Kruunuvuorenrannan osayleiskaavan aineistossa nämä kaikki selvitykset ovat nähtävissä.

Metrohanke oli pitkään etenkin kaupunkisuunnitteluviraston virkamiesten, liikennesuunnittelijoiden suuri toiveuni, ja sitä metrohanketta kyllä aika kauan saatiin lautakunnan toimesta veivatakin, että siitä tavallaan päästiin tähän siltahankkeeseen ja tähän muuhun joukkoliikennesuunnitteluun eteenpäin. 2000–2008 olin kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja, silloin Arhinmäki ja monet muutkin, Rautava muun muassa, olimme yhdessä tätä Kruunuvuoren rantaa, Tatu Rauhamäki oli myös mukana silloin tätä osayleiskaavaa rakentamassa.

Kaiken kaikkiaan Kruunuvuorenranta, joka tulee olemaan noin 40 000 asukasta... Jos muistaa, että silloin kun tehtiin metropäätös, niin Vuosaarressahan oli silloin alle 10 000 asukasta, ja silloiset kaupungin päättäjät kuitenkin uskalsivat tehdä metropäätöksen ja tiesivät, että siitä tulee sellainen joukkoliikenneyhteys, joka selkeästi myös parantaa asukkaiden liikenneyhteyksiä.

Kaiken kaikkiaan Kruunuvuorensiltojen merkitys tulee olemaan suuri yli 40 000 asukkaalle. Se on joukkoliikenneyhteys, se on virkistys, ratikalla Korkeasaareen, ratikalla myös virkistys- ja uimarannoille, Haakoninlahdelle ja niin edelleen. Siitä tulee selvä, hieno yhteys itäisestä kantakaupungista tänne keskustaan pyörällä. Kyllä siitä tulee todella merkittävä, hieno tulevaisuuden ratkaisu.

Valtuutettu Muurinen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Ensinnäkin kannatan valtuutettu Pakarisen ja valtuutettu Koulumiehen ponsia.

Mielestäni tämä Kruunusillat-hanke on välttämätön Kruunuvuoren ja Laajasalon sekä sen ympäristöalueiden liikenneyhteyksien turvaamiseksi. Kruunuvuoren alueelle, niin kuin täällä on kuultu, tulee noin 12 500 uutta asukasta ja Laajasaloon ja sen ympäristöalueille, muun muassa Jollakseen, täydennysrakentamisen kautta noin 10 000 uutta asukasta entisten 17 000 asukkaan lisäksi. Eli jatkossa yhteensä noin 40 000 asukasta.

Nämä kaikki alueen asukkaat käyttävät tällä hetkellä samaa ulosmenoreittiä, menivätpä mihin suuntaan tahansa, ja ulospääsy saarelta on nyt yhden haavoittuvaisen yhteyden varassa. Matkalla keskustan suun-



31.8.2016

taan on 3 siltaa ja erittäin ruuhkainen ja vaarallinen kapeikko Herttoniemenrannan kohdalla Linnanrakentajantiellä. Sikäli uusi liikenneyhteys on tarpeen. Ilman sitä alue joutuisi vaikeuksiin. On muistettava, että siltayhteys palvelee myös toisinpäin: keskustasta, Kalasatamasta ja muilta alueilta Kruunuvuoreen ja Laajasaloon, niiden ulkoilumaastoihin.

Toki olisin toivonut, että Kruunuvuorensillalle olisi rakennettu myös autokaistat. Jälkeenpäin niiden rakentaminen on hankalaa ja kallista. Sellainen tarve voi joskus ilmaantua. Siltaa voivat käyttää vain hälytysajoneuvot, mutta mielestäni sillan avaaminen edes taksien käyttöön, ainakin yöaikaan, olisi järkevää, jos tämä päiväkainen käyttö ei onnistu, kuten apulaiskaupunginjohtaja täällä epäili. Teenkin asiaan liittyvän ponnin:

Hyväksyessään Kruunusillat-hankkeen hankesuunnitelman kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään mahdollisuutta avata siltojen käyttö ainakin yöaikaan takseille.

Toinen asia, joka minua tässä suunnitelmassa hiertää, on toteamus, ettei hankkeen yhteydessä toteuteta autoille liityntäpysäköintiä. Tässä on jäänyt huomaamatta, että esimerkiksi Jollaksessa on alueita, joilta on lähimmälle bussipysäkille 1–2 kilometrin matka, joten oman yksityisauton käyttö on välttämätöntä. Jos näitä liityntäpysäköintipaikkoja ei ole, autolla on ajettava jatkossakin kaupunkiin asti, kun nykyiset liityntäpysäköintipaikat metroradan varrella ovat riittämättömiä. Kaikki eivät kykene todellakaan pyöräilemään. Muun muassa iäkkäille, vaikeasti liikkuville ihmisille oman auton käyttö on usein ainoa mahdollisuus päästä ulos kodista. Teen tästäkin asiasta ponnin:

Hyväksyessään Kruunusillat-hankkeen hankesuunnitelman kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään mahdollisuutta liityntäpysäköintipaikkojen rakentamiseen uuden raitiotiereitin varrelle Laajasalon alueelle.

Kolmas asia, josta olen huolissani, on varikkorakennuksen paikka. Alun perin varikon paikaksi oli esitetty urheilupuiston aluetta hyvin lähellä meren rantaa. Toivon, että tämä suunnitelma hylätään lopullisesti, sillä se pelaisi hienon harrastus- ja merenranta-alueen. Parempia paikkoja löytyy Laajasalontien länsipuolelta, jossa on vielä tilaa, esimerkiksi Laajasalon tien ja Koirasaarentien kulmauksessa.

Kannatan tämän hankesuunnitelman hyväksymistä näillä esittämilläni ponsilla täydennettynä.

Kiitos.



31.8.2016

Valtuutettu Enroth

Kiitos, puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Aluksi ilmoitan, että kannatan valtuutettujen Koulumiehen, Pakarisen ja Muurisen ponsia.

Valtuutettu Koulumies puhui ikärakenteen muuttumisesta. Se on totta, meillä on yhä enemmän vanhoja ihmisiä, jotka osallistuvat ja liikkuvat, mutta joitten järkevästi täytyy jo pidättäytyä polkupyöristä ja myös liallisista hasardinomaisista kävelyreissuista esimerkiksi liukkailla keleillä. Soisin, että tämä väestö rakenne otettaisiin laajemmaltikin huomioon.

On tietysti niin, että nämä baanahankkeet ovat nyt olleet niin kovasti esillä – eiväthän me ole koko meidän liikennejärjestelmämme, ja tietysti niistä puhutaan silloin, kun ne esillä ovat – mutta niitä voivat käyttää vain ne, jotka pystyvät fillarilla menemään, ja se on heille sovelias reisu, mutta täytyy muutkin väestöryhmät ottaa huomioon. Samaten kävelyreitti vanhemmille, joilla on useampi lapsi mukana, on aikamoinen rulljanssi liukkaalla sillalla saati sitten fillarilla, vaikka siihenkin on tällaisia hasardiratkaisuja.

Valtuutettu Pakarinen puhui tästä Kaivokadun tukkeutumisesta. Olen ihmetelty, minkä vuoksi loppujen lopuksi tuossa on 2 reittiä. Ainakin kaupungin päässä luulisi, että pelkästään Kolmikulmaan kiertyvä tai sieltä lähtevä reitti riittäisi, jolloin ei tarvittaisi tätä päätepysäkkiä aseman luona ja voitaisiin hyvin saavuttaa se tulos, mitä Pakarinen aloitteessaan esitti.

Aikaisemmin täällä keskustelussa, oliko se nyt valtuutettu Månsson, joka palautti vielä mieliin tämän laivaratkaisun yhtenä ainakin väliaikaisena, ennen kuin tämä koko siltakompleksi valmistuu käyttöön. Kun apulaiskaupunginjohtaja Sauri tuossa sanoi, että tällaisessa laivaratkaisussa on ongelmana se, miten siihen päästään, niin tällä lakimiehen näkökulmalla tuo asia on jo aikaisemmin ratkaistu esimerkiksi maamme monissa, monissa losseissa. Lossit ovat aluksia, jotka kuljettavat ihmisiä ja autoja, joissa molemmissa päissä on läppä, joka laskeutuu laiturille, jota pitkin ajetaan tuohon matkustajia ja autoja kuljettavaan alukseen. Se käy nopeasti, eikä siinä ole mitään ongelmaa. Myös kaikki muut alukset, jotka kuljettavat henkilöitä ja liikkuvaa kalustoa, ovat tämän ongelman ratkaisseet kukin omalla tavallaan ja sopivimmalla tavalla. Esimerkiksi ruotsinlaivat, joita tuosta kaupungintalon virkahuoneen ikkunasta sopii opetusmielessä katsella.



31.8.2016

Taksiliikenne ainakin tulisi sallia. Taksi on julkista liikennettä täydentävä muoto, ja se näkökulma, että sille ei hälytysajoneuvojen lisäksi voisi enää muita mennä, niin taksit nyt tuskin työntävät ratikoita edeltään minnekään ja sopeutuvat ratikoitten vuororytmiin luonnostaan.

Tässä nämä näkemykset.

Kiitos.

Valtuutettu Rissanen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Aluksi lainaan itseäni vuodelta 2007. ”Unelmat, haaveet, salaiset toiveet, niitä kannattaa kaikkien meidän poliitikkojen vaalia. Monesti näistä tavoitteista kuitenkin tingitään, kun reaaliolijat sisällämme saavat ylliotteen ja vetävät jalkoja tukevasti kohti maata. Utopioita ja rohkeutta on silti hyvä viljellä. Ne toimivat etenkin keskustelun herättelijöinä”, kommentoin tuolloin vuonna 2007 siis muun muassa silloisen valtuutettu Helistön ja muutaman muun esittämää ajatusta köysiradasta Katajanokalta Laajasaloon.

Kieltämättä tästä olisi saatu hieno nähtävyys, ja tuolloin viitattiin moniin maailmalla oleviin köysiratoihin, kuinka ne ovat niin hienoja ja toimivia, mutta ei niissä yleensä ole kyse päivittäisistä työmatkalaisista ja sujuvasta joukkoliikenteestä. Ja siitä tässä nyt on todellakin kysymys: miten me saamme hyvän yhteyden Laajasalosta kantakaupunkiin. Pelkkä maisemareitti rannasta rantaan ei riitä, kuten tässä apulaiskaupunginjohtaja jo aikaisemmin totesi, minkä takia esimerkiksi lauttaliikenne ei ole oikeastaan kestävä ratkaisu. Todella sinne rantaan pitää päästä, ja tarvitaan sitä joukkoliikennettä myös Laajasalon päässä ja siitä eteenpäinkin ja toisaalta myös täällä kaupungin päässä.

Maailma muuttuu ja Helsinki muuttuu etunenässä, näin se on oltava. Hyvässä kaupungissa pääsee kulkemaan paikasta toiseen nopeasti. Toisin kuin esimerkiksi valtuutettu Hakanen täällä näki vain suuria pelkotiloja ja tämän ainoastaan gryndereitä tukevana hankkeena, itse näen tässä kyllä nimenomaan kaupunkilaille kannattavan hankkeen. Helsingiläiset tämän ansaitsevat.

Nopeus tosiaan on valttia, ja kyllä tämän Kruunusilta-hankkeen nopeudet ovat oikeastaan nimenomaan se valtti, mitä tässä tarjoamme. Monien selvitysten jälkeen Kruunuvuorenrannan linkiksi on siis valikoitunut



31.8.2016

raitioyhteys. Vuonna 2007 tosin tavoitteena olisi ollut avata tuo yhteys jo 2010-luvun alussa. Aika nopeasti, silloin haaveiltiin. Yksi korkea liikennesilta on tässä matkan varrella ehditty hylätä. On monenlaista muutakin ehditty hylätä ja tutkia, mutta nyt vihdoinkin olemme täällä päätöksenteossa. Saamme upean maamerkin ja sujuvan yhteyden uusille helsinkiläisille ja myös vanhoille.

Olen myös iloinen siitä, että kantakaupungissa löytyi järkevä linjaus. Tuolloin 2007 nimittäin vielä vaarana oli Liisankadun todellinen jumiuttaminen, kun siltojen päätepisteeksi kaavailtiin Kruununhakaa. Se olisi todellakin ollut virhe, ja on todella hienoa, että näin ei käynyt. Meillä on onnistuttu suunnittelemaan hyvä yhteys myös täällä kantakaupungin päässä. Tästäkin siis kiitos suunnittelijoille.

Aivan lopuksi haluan sanoa olevani iloinen siitä, että tämä valtuusto uskaltaa myös koskea Helsingin merelliseen siluettiin. Näinhän ei aina ole ollut.

Valtuutettu Holopainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Tämä on varmasti yksi hienoimpia päätöksiä, joita olemme tehneet tällä valtuustokaudella. Liikennehankkeita arvioitaessa tulee aina vastaan kysymys siitä, kannattavatko ne hankkeet, ja täälläkin on palautuksen yhteydessä argumentoitu, että taloudellinen kannattavuus on heikko. Liikenneyhteydet eivät palvele vain tietyn alueen asukkaita, ja meidän arvioinneissamme on vielä hyvin heikosti huomioitu esimerkiksi se, mikä on saavutettavuus virkistysalueille.

Aina ei tarvita niin massiivista rakentamista, jos liikenneyhteys palvelee muitakin tarkoituksia. Kalasatamasta on tulossa hyvin tiivis ja korkea. Nihdin rakentaminen kärjessä tulee muokkaamaan nyt hyvin avaria maisemia voimakkaasti. Mustikkamaa tulee kulumaan viheralueena nopeasti muun muassa Kalasataman, Kulosaaren alueen asukkaiden käytössä, joten tämä yhteys tulee olemaan myös hyvin tarpeellinen uusien asukkaiden viheralueiden ja niiden saavutettavuuden kannalta.

Tämä on hyvin tarpeellinen ja hieno hanke.

Kiitos.



31.8.2016

Valtuutettu Männistö

Arvoisa puheenjohtaja.

Aika paljon on tänään jo sanottu tästä Kruunuvuorenrannan siltahankkeesta, mutta kuitenkin muutama havainto ja ajatus vielä. On aivan selvää, että sellainen uusi merellinen asuinalue kuin Kruunuvuori ja laajemminkin Laajasalo, Jollas tarvitsevat toimivan nopean joukkoliikenneyhteyden, ja sellainen tämä silta ja raitiotieyhteys kiistatta on. Tämä ongelma siis ratkeaa, ja kaikki muut vaihtoehdot olisivat nekin sisältäneet merkittäviä haasteita joko yhteyden nopeuden, sujuvuuden tai elinkaaren aikaisten kustannusten muodossa.

Tässä hankkeessa sen sijaan kääntöpuoli on se kalleus. Hankkeen kustannuskilpailukyky on kiistatta heikko. Siitä emme pääse yli emmekä ympäri. Olemme investoimassa kalliiseen hankkeeseen, ja se on syytä tunnustaa, koska se on tosiasia.

Sitä, että täällä on tänään moni käyttänyt puheenvuoroja tämän hankkeen osalta kertoen, kuinka tästä tulee vetonaula tai tästä tulee nähtävyys Helsinkiin, itse kyseenalaistan. Mielestäni ylipäätään kannattaa ? tehtäessä yrittää muistaa, mitä oikein teemme. Guggenheim-hankkeesta olisi voinut tulla tai voisi kenties tulla vetonaula tai houkuttelevuustekijä, mutta nyt kyse on siis siitä, että rakennamme joukkoliikenneyhteyttä. Se rakennetaan, koska ihmisillä on tarve liikkua, ei mistään muusta syystä, ja sellaisena sitä tulee käsitellä.

Ylipäätään tällaiset hankkeet, jolle esitetään – vaikka ne ovat vain joukkoliikennehankkeita – 3 miljoonan euron markkinointibudjetit tai niistä synnytetään ikään kuin ilmiötä, jollain tavalla mielestäni eivät ole ihan sitä, mitä niiden pitäisi olla. Toivoisin jonkinlaista malttia siinä, kun investointihankkeita lähdetään toteuttamaan, etenkin silloin kun kustannukset ovat jo valmiiksi aika korkeat. En yhtään halua sanoa, etteikö tästä sillasta voisi tulla näyttävä, etteikö joukkoliikenneyhteys voisi olla erittäin toimiva, etteikö tämä hanke kokonaisuutena voisi omata myös laajempia vaikutuksia, mutta me olemme tänään tekemässä investointia joukkoliikenteeseen, emme mihinkään muuhun.

Mitä tässä hankkeessa olisi sitten voitu tehdä kustannuskilpailukykyä parantaaksemme jo aiemmin? Olisi voitu ottaa autoliikenne ainakin osittain mukaan tähän hankkeeseen. On selvää, että silloin liikennejärjestelmän moninaisuus olisi kasvanut, ja kun silta kerran rakennetaan, autoliikenteen tuominen sille olisi ollut hyvä mahdollisuus. Kannatan lämpimästi täällä Pia Pakarisen toimesta esitettyjä ajatuksia siitä, että



31.8.2016

esimerkiksi taksiliikenne, joka on osa joukkoliikennettä, voitaisiin ottaa ilta- ja yöaikaan sillalle mukaan.

Nyt kuitenkin on syytä katsoa eteenpäin. Mikä tulevaisuudessa on siten kaikkein tärkeintä? Tärkeintä on se, että tämän hankkeen toteutus sen toteutuvien kustannusten ja aikataulun muodossa pitää ja pätee. Tämän lyhyen puheenvuoron sanat on kirjoitettu tällaiselle metropaperille, kun sellainen tuolta löytyi, ja siinä suhteessa meillä on varmaan aika paljon kaikilla opittavaa. Länsimetron kaltaista farssia emme halua enää nähdä, eikä perusteeksi enää käy se, että julkisen sektorin infrainvestoinneissa aina käy näin. Nyt kerta kaikkiaan johtaminen on saatava haltuun, kustannustehokkuus ja projektointi on saatava tasolle, joka se tämän kokoluokan investoinneissa tulee olla.

Itse näen, että kannattaisi ottaa oppia esimerkiksi Tampereen kokemuksista. Siellä vastaavia katastrofeja ei ole tapahtunut. Tampereella on toteutettu monia infrahankkeita menestyksekkäästi allianssihankeina, ja toivoisin, että tässä hankkeessa arvioitaisiin myös allianssimallin menestymisen mahdollisuudet. Tiedän, että Jokeri-hankkeessa tätä jo kaavailaan, mutta en näe mitään syytä, miksi emme nyt Länsimetron jälkeisenä aikana katsoisi ihan kaikkia mahdollisuuksia todella saada projekti toteutumaan paremmin kuin aiemmat esimerkit Helsingissä.

Viimeisenä totean, että hankkeen kustannustehokkuutta ja kilpailukykyä edistää kiistatta se, että Vartiosaari on se seuraava luonteva jatkokohde tälle raitiotieyhteydelle, ja kun se aikanaan rakentuu merkittäväksi asuinalueeksi, on selvää, että sitten tämän joukkoliikenneyhteyden peittopiirissä on entistä enemmän asukkaita, ja sitä kautta tämä näyttää kannattavammalta.

Valtuutettu Kaarin Taipale (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Ikävää, että valtuutettu Männistö väaristeli täällä esitettyjä puheenvuoroja. Omalta osaltani toteaisin, että toistin moneen otteeseen, lukuisia kertoja, että sillan rakentamiselle on pitkä lista hyviä, rationaalisia, käytännöllisiä, kaupunkisuunnittelullisia, kaikki mahdollisia liikenteellisiä syitä, jotka kuitenkin ovat täällä tulleet jo erittäin selviksi sekä esittelyaineistossa että apulaiskaupunginjohtajan puheenvuorossa. Sen lisäksi on riemastuttavaa, että samalla kun investoidaan kaupunki-infraan, sillä voidaan myös terävöittää kaupungin brändiä, eikä siitä tarvitse erikseen maksaa lisenssimaksuja.



31.8.2016

Valtuutettu Muttilainen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Valtuutettu Männistö otti tärkeän asian esiin eli toivoi, niin kuin hyvin moni varmasti tässä salissa, että tälle Länsimetron tielle ei lähdetä. Olin esittänyt sellaisen kysymyksen apulaiskaupunginjohtaja Saurille, että miten tätä voisi nyt seurata ja tehostaa ja parantaa tätä hommaa, että pysyttäisiin paremmin mukana, ettei tule tällaista katastrofia. Vähän läpinäkyvyyttä tähän touhuun. Se olisi hyvin suotavaa, ettei tämä ole yhtäkkiä 500 miljoonaa.

Sen verran otan kantaa tuohon Vartiosaaren rakentamiseen, että miksi mennään Vartiosaareen, koska sinne mahtuu vain Jollaksen verran asukkaita. Vedetään se mieluummin tuonne Villinkiin.

Valtuutettu Rauhamäki

Arvoisa puheenjohtaja.

Ollaan tämän valtuustokauden isoimman investointipäätöksen äärellä ja hyvä niin – ja hyvässä vaiheessa sinänsä. Pitää muistaa kuitenkin se, että henkisesti me teimme tämän päätöksen jo edeltävän yleiskaavan yhteydessä, kun päätimme, että raideyhteys ja joukkoliikenneyhteys tulee Kruunuvuorenrantaa. Se, että se nyt laitetaan toteen, on seuraava tai tavallaan pitkän prosessin askel.

Täällä on moneen otteeseen todettu, että selvityksiä on tehty liuta. Silti hieman yllättää, että täällä vaaditaan entisestään lisää selvityksiä aiheen tiimoilta. Jos ne tähän kokoaisi tähän pöydälle, ei varmaan puoli metriä riittäisi, jos ainakin kaikki liitteet otettaisiin mukaan.

Kaupunki kasvaa. Me olemme yhdessä päättäneet, että kaupunki kasvaa. Me olemme päättäneet kaavoittaa Kruunuvuorenrannan. Me olemme päättäneet, että nämä väestöennusteet ovat, mitä ovat. Me olemme ottaneet yleiskaavan kasvuennusteeksi tietyt määrät kasvulle. Meidän tulee silloin myös siinä yhteydessä laittamatta päätä pensaaseen tavallaan ratkaista liikenneyhteyksien investointien kautta myös niitä liikenteelle ja liikkumiselle aiheutuvia haasteita, mitä tänne tulee.

Mitä enemmän me tiivistämme tulevaa raideyhteyden piirissä olevia nykyisiä asuinalueita tai mahdollisia uusia asuinalueita, sitä kannattavammaksi tämä investointi tulee. Sen HK-arvio on tällä hetkellä kohtuullisen alhainen, mutta kun me toteutamme Vartiosaaren, me tiivis-



31.8.2016

tämme Yliskylää jne., sitä kannattavammaksi taloudellisesti tämä raideyhteys tulee. Jota siis kannatan.

Täällä on aika paljon keskusteltu siitä, olisiko tämä silta pitänyt avata autoille. Varmasti tavallaan olisi voinut olla järkevää. On totta, että siinä olisi ollut liikenteelliset haasteet ottaa vastaan sitä kantakaupunkiin, mutta ehkä sitä olisi pitänyt vielä tarkemminkin harkita tässä. Mutta nyt ollaan siinä tilanteessa, että ollaan tekemässä lopullista päätöstä, ja ehkä turha katsoa siinä mielessä peruutuspeiliin liiallisesti.

Pitää muistaa, että mitä enemmän me saamme tälle sillalle käyttäjiä ja mitä enemmän me saamme raideyhteydelle pyöräilijöitä tänne, sitä helpompi niillä Kruunuvuorenrannan asukkailla, jotka autolla haluavat liikkua, on liikkua myös olemassa olevassa tieverkossa, koska sieltä poistuu merkittävä määrä. Jollei tätä siltaa toteutettaisi nyt, siellä olisi merkittävästi enemmän busseja, merkittävästi enemmän henkilöautoja ja sitä vaikeampi ja haastavampi myös liikkua henkilöautolla.

Sitten muistutan yhdestä asiasta, joka tulee meille vastaan siinä vaiheessa, kun tiedän, että tämä valtuusto tulee tekemään päätöksen ja tämä hanke menee eteenpäin, sitten kun se aikanaan toteutuu, tämä heijastuu HSL:n lippujen hintoihin. Hirveän monesti tuntuu siltä, että tämä tulee yllätyksenä. Että Raide-Jokeri tai Länsimetro, kun me päättämme täällä isoista infrahankkeista ja raidehankkeista, etteivät ne heijastuisi. Tämä on samalla päätös, että HSL:n liput nousevat jonkun verran. Se löytyy sieltä liitetiedoista. Ne menevät inframäärärahoihin HSL:n piikkiin osittain infrasopimuksen mukaisesti ja vaikuttavat siihen. Nämä ovat samalla päätöksiä siitä, että kun me parannamme joukkoliikenneyhteyksiä, myös niiden kustannukset matkustajille mutta myös kaupungin subventiossa kasvavat.

Valtuutettu Raittinen

Arvoisa puheenjohtaja.

Pelkkää raitiotie-pyöräilysiltaa ei voi suositella. Tällä konseptillä ennustetut kävijämäärät eivät ole realistisia, kun ottaa huomioon kuljetustarpeet, alueen asukasmäärän ja Helsingin ilmaston. Kun on nähty vaikeudet suurten infrahankkeiden kustannusten arvioinneissa, voi sanoa, että esitetty enimmäiskustannus ei ole realistinen kalusto- ja varikkoinvestoinnit huomioon ottaen. Toteutuva kustannus tulee nousemaan reilusti yli 400 miljoonan euron.



31.8.2016

Tätä hanketta perustellaan myös tulevan rakennusoikeuden arvon kohoamisella. Rakennusoikeuden arvon kohoaminen tarkoittaa vuokrien ja asuntojen ostohintojen nousua. Keille tässä ollaan arvon nousua tarjoamassa? Pitäisikö asumistukea ehkä vielä nostaa? Helsingissä on tarvetta nimenomaan kohtuuhintaisille asunnoille, mitä toivetta tämä ratkaisu ei tule.

Tämä yksipuolinen liikennesuunnitelma ja myös yleiskaavaesitys tulevat myös nopeuttamaan työpaikkojen siirtymistä keskustasta kehäteille, joissa yritysten logistiset edellytykset tavara- ja henkilöstöliikenteen osalta täyttyvät.

Kannatan vielä Pakarisen, Muurisen ja Koulumiehen ponsia.

Kiitos.

Valtuutettu Urho

Arvoisa puheenjohtaja ja arvoisat valtuutetut.

Miten ihmeessä siitä Osku Pajamäen alkupuheenvuorosta, joka oli hurmoshenkinen ja kuinka loistavaa tulevaisuutta, kaunista vetonaulaa, uutta kaupunki ja uutta sanoisiko elämyspuistoa tänne ollaan suunnittelemassa, on tultu tällaiseen lässähtäneeseen, faktoja kertaavaan ja todistelevaan puolin ja toisin, kun me kaikki tiedämme, että tämä on hanke, jota on vedätetty vuosia?

Tämä muistuttaa niin tavattomasti sitä, kun aloitettiin Länsimetron suunnittelu ja Koivusaaren suunnittelu siinä ohessa. Eihän tässäkään hankkeessa ole koskaan sanottu, että se on nyt sitten päätetty, että nyt turha natista, vaan aina on sanottu, että tässä päätetään vain tästä vaiheesta ja tässä vasta yleiskaavassa hyväksytään vain mahdollisuudet. Tämä on oikein tyypillinen vedätys. Jotenkin toivoisin, että rehellisesti myönnettäisiin, että tämä on tolkuttoman kallis suunnitteluvaiheessaan. Se on parantunut siitä, mitä ajatus oli ensin tuoda hanke Kruununhaan, sille pienelle Liisankadulle kaikki nämä raitiovuorot. Se tulee nyt Hakaniemeen, jossa on metro.

Kaiken kaikkiaan tämä on ihan ylimitoitettu rakennushanke, unelmia saaresta saareen. Onhan näitä nähty maailmalla, Oaklandin sillat San Franciscossa. Jotenkin hurahdetaan tällä lailla. Niin hurahdettiin Länsimetron, koska Espoo ja valtio tulivat mukaan ja Helsingin piti saada kaavamaat Koivusaaresta, niin että se rakennetaan sitten kolmin–nelinkertaiseksi.



31.8.2016

Se toteutus on opettanut minulle sen, että mikään realismi ei istu tähän valtuustoon, ei rahassa eikä suunnittelujen valvonnassa. Minulla on ihan pieni esimerkki parin viikon päästä. Tulin maalta kaupunkiin, ja meidän Lauttasaarentie on ollut pyörätien rakentamisen alla koko kevään ja kesän, ja aina vain kaupungin sivuilla viime viikkoon saakka, jolloin Pekka Sauri tosin sai minulta viestin, luki, että Lauttasaaren pyörätiet valmistuvat kesäkuun loppuun mennessä, ne maksavat 2 miljoonaa. Minä haluan tietysti myöhemmin tietää, mitä tämä kaikki on maksanut. Työt eivät ole lähelläkään valmiita, ja ne ovat seisoneet koko kesäkuun. Ei niitä ole kukaan valvonut kesäkuun puolivälistä elokuun puoliväliin. Siellä on ollut työmiesten autoja ja muutamia kylttejä, että tähän ei saa pysäköidä, ja kaikki on kaivettu auki.

Näin kulkevat kaupungin työt pienissä asioissa, ja mikäli minä yhtään olen seurannut Länsimetro Oy:tä, josta tosin Helsinki omistaa vain 15 % ja Espoo 85 %, omistajaohjausta ei tässä kaupungissa suurissa rakennushankkeissa ole viime vuosina oikeasti osattu.

Minä olen epäileväinen. Kannatan kaikkia epäileviä ponsia, ja toivon todella, että nämä laskelmat tulevat niiden valtuutettujen eteen, jotka ensi vuonna ja seuraavina vuosina tulevat katsomaan kaupungin budjetteja ja sitä, miten julkisten palvelujen korjausrakentamiseen, esimerkiksi kouluihin ei ole rahaa ja mihin ei ole rahaa, mutta juuri tämänkaltaisiin hankkeisiin meillä on varaa. Edistäähän tämä polkupyöräilyä.

Valtuutettu Koulumies (vastauspuheenvuoro)

Puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Tässä on tämä Länsimetro-vertaus aika monessa puheenvuorossa nyt nostettu esiin, ja se on ihan aito huoli varmasti kaikilla meillä. Tulipa tässä mieleen, että on yksi keino, jolla me voimme välttää sellaisen samanlaisen katastrofin toteutumisen täällä meidän Helsingissämme. Se on se, että kun ensi keväänä on kunnallisvaalit ja sitten nimetään ihmiset luottamustoimiin, meidän täytyy valita sinne, teidän jokaisen puolueen edustajan täytyy valita sinne sellaisia ihmisiä, jotka tietävät jotain näin ison rakennushankkeen valvonnasta ja ohjauksesta. Se tulee olemaan sellainen luottamuselin, jonne ei voi valita ihan ketä tahansa ääniä saanutta henkilöä. Jokaisen täytyy nyt ehdokasasettelussa kiinnittää huomiota siihen, että riittää päteviä ihmisiä tuohon tehtävään.



31.8.2016

Valtuutettu Nieminen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Pahoittelen edustaja Urhon niin tietämätöntä puheenvuoroa kaupungin omistajaohjauksesta. Helsingissä on upeita siltoja viimeisen 5 vuoden aikana rakennettu rakennusviraston omistajaohjauksessa kustannustehokkaasti aikataulussa ja hyvin laadukkaasti. Tämä on tosiasia.

Valtuutettu Muttilainen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Kyllä tällä stadilla riittää sitä pääomaa korjata niitä kouluja, jos haluaa, mutta kauheata halukkuutta siellä oikealla tähän asiaan ei ole koskaan ollutkaan, ainakaan näiden vuosien aikana, kun tässä olen itse valtuustossa istunut. Että asiaan voi tietysti vaikuttaa, jos haluaa.

Valtuutettu Rantanen (vastauspuheenvuoro)

Puheenjohtaja. Valtuustotoverit.

Tämä ei ole oikea paikka keskustella Länsimetrosta, mutta kun Terhi Koulumies sanoi, että sinne valittiin epäpäteviä poliitikkoja, on pakko sanoa, että Helsingillä ei ole siellä poliittisia edustajia, vaan ne ovat nimenomaan virkamiehiä.

Tämä nyt käynnissä oleva hanke on kaupungin sisäinen, ei ylikunnallinen hanke, niin kuin Länsimetro. Me voimme ihan itse päättää, miten me tätä hallinnoimme, ja hommassa ei tässä suhteessa ole mitään ongelmaa.

Valtuutettu Valokainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Täällä on ollut kaikennäköistä keskustelua. Voi olla, että kansalaiset saavat uuden sillan, jossa voisi kuvata suomenkielisen Silta-version. Tanska–Ruotsi-tv-yhteistyössä tehtiin hyvin loistava. Ihan samalla lailla kuin tämä Office, josta tehdään nyt suomenkielinen versio.



31.8.2016

Jos oikein järkevä olisi – tätä ei varmaan ole lisätty – että olisikohan tuollainen liikutettava ponttonisilta järkevä. Sen voisi aina tarvittaessa siirtää paikasta toiseen. Helsinki kehittyy, jengiä tulee. Mistä tätä jengiä tulee? Minkä duunin perässä? Nämä jutut minua ihmetyttävät välillä. Helsinkiin haalitaan hirveästi porukkaa, ja sitten se, että työn perässä. Se on ryön perässä. Yhtä harvinainen ? että lähdetäänkö hiihtämään. ”Ei minulla ole mailaa”.

Positiivista siltahankkeessa on joukkoliikenteen mahdollisuus purkaa tulevaa ihmissumppua, kun näin ollen niin Laajis rakennetaan. Mutta tämä jää nähtäväksi, miten se silta palvelee. Silta on todellakin kallis. Ainakin kyllä minä toivon, ja me varmaan kaikki toivomme, ettei se summa ylitä. Siellä spårat ja varikot lisäävät summaa aika monella sadalla miljoonalla, ellen minä nyt väärin ole lukenut.

Yksi, mitä olisin toivonut, että siltaa pitkin olisivat kulkeneet jonkinlaiset dösät, jotka jatkaisivat Laajasalosta Pohjois-Helsinkiin. Niin kuin Yrjö Hakanen sanoi, sinne pääsee aika heikosti. Siinä pitää sitten olla kaikkennäköistä vempainta, että joudut vaihtamaan ynnä muuta. No, se on varmaan niin kapea, että tämä on mahdoton juttu. Ehkä sitä laajennetaan 10 vuoden kuluttua siitä, kun se on rakennettu, mutta siinä sitten tulee taas fyrkkaa.

Helpottaako silta sitten ruuhkia, jotka syntyvät, kun ihmiset tulevat autoillaan keskustaan Kehä III:n takaa ja lähtevät saman tien illalla pois? Viikonloppuisin ei ole Helsingissä, kaupungissa ruuhkaa. Toivoisin, että kiinnitettäisiin tähän huomiota. Puututaan siihen asiaan, minkä takia Helsingissä on niin tajuttomat ruuhkat. Me olemme pieni kaupunki, mutta silti ne ruuhkat ovat kyllä... Ei voi verrata Losin ruuhkiin, mutta anyway, sanon, että Helsinki on pieni kaupunki.

Vaikka tässä puhutaan eri rahoista, aina eri rahoista, vanhusten palvelutalo pitää saada. Miksi? Siksi se pitää saada, koska ne ihmiset, jotka ovat rakentaneet meille hyvinvoinnin, tuskin hyötyvät tästä sillasta. Mutta tarkoitan sitä, että näitä määrärahoja, mitä nyt on, niitä pitäisi ?. Onhan se selvä, että tällainen silta on paljon seksikkäämpi rakennusidea kuin joku vanhustentalo.

Olihan täällä... Tai ei täällä, anteeksi, mutta tuolla korkeammilla palleilla yksi puupää, joka ehdotti Guggenheimia taas. Uh!

Kiitos.



31.8.2016

Valtuutettu Asko-Seljavaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Tämä on erittäin mielenkiintoinen ja hauska keskustelu, vaikka puhumme hyvin järkevistä ja vaikeasta asiasta, eli miten saadaan 40 000 ihmistä kuljetettua Laajasalosta ja Kruunuvuorenrannasta muualle kuin oma alueensa sisällä. Jotain liikennevälineitä me tarvitsemme.

Ne, jotka nyt kovasti vastustavat tätä siltaa, eivät esitä mitään ratkaisua tähän, vaan puhutaan jostain SUP-laudoista ja lautoista. Monta vuottahan on jo käsitelty sitä, että lautta-, tunnelimahdollisuus ei tässä tule kyseeseen. Nyt meillä on kädessä tämä ainoa vaihtoehto, ja se on silta, ja kannatan tätä siltaa.

Valtuutettu Torsti

Puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Valtuutettu Urho kaipasi innostuneita puheenvuoroja Pajamäen tapaan tässä illan pidetessä, joten kokeillaan. En missään tapauksessa samaan päädy, mutta ehkä samoja ajatuksia.

Katsoin itse tuota ensimmäistä palautusäänestyskarttaa, ja kyllä ajattelen, että on osa olla kaupunkien kyllä-liikettä. Sellainen päätös tämä siltakokonaisuus raideliikenteineen nimittäin on. Tässä sanotaan ”kyllä” tiivistyvälle kaupungille. Tässä sanotaan ”kyllä” pääsulle Helsingin upeille rannoille yhä laajemmin. Tässä sanotaan ”kyllä” kymmenille tuhansille kodeille. Tässä sanotaan ”kyllä” tulevaisuuden kaupungille, joka perustuu joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn.

Täällä on käyty läpi hankkeen monet käytännölliset, liikenteelliset ja asuntopoliittiset kysymykset, myös sen eittämätön kalleus. En nyt puutu näihin, vaan otan vielä pari näkökohtaa vähän toisista kulmista.

Ensinnä tässä ei ole kyse vain siltakokonaisuudesta. Tässä on kyse laajemmasta kaupungin akselin kääntymisestä itään ja merelle, ja tähän akselin kääntymiseen kuuluu kaupunkikulttuuri Teurastamolla ja Suvilahdessa, Kalasatama, Myllypuron uusi kampus vain muutamia esimerkkejä mainitakseni. Tämä siltaratkaisu konkretisoi ja symboloi tätä Helsingin akselin kääntymistä itään ja merelle tavalla, jonka tulevat sukupolvet ottavat sitten itsestäänselvyytenä.



31.8.2016

Toiseksi tämä silta on valtavan symbolinen kaupunkikuvan osa. Sillat yhdistävät historiallisesti ihmisiä, jopa kulttuureja. Sodissa siltoja tavataan hajottaa. Näyttävä, Helsingin kaupunkikuvaa muuttava siltakokonaisuuus ja joukkoliikennetarkaisu on minusta ihan ihon alle tuleva päätös tällaisena aikana, jolloin on akuutin tärkeää pitää kaupunki kasassa, luoda uusia siltoja myös kuvainnollisesti kaupunkilaisten välille ja vahvistaa konkreettista liikettä kaupungin eri alueiden väleillä, liki pakottaa meitä helsinkiläisiä huomaamaan elämänpriemmet erilaisuudet.

Olen itse tosi kiitollinen Helsingin päättäjille tänään myös kaupunkilaisena ja tulevien kaupunkilaisten äitinä siitä, että täällä on kyllä-liike. Silti tietysti yhdyn Lasse Männistön, Osku Pajamäen ja monen muun toiveisiin siitä, että hanke viedään läpi ehkä toisella otteella ja vastuullisuudella, kuin surkea Länsimetro-esimerkki ja sitä varten perustettu yhtiö on viime viikkoina ja kuukausina meille näyttäytynyt. Mutta uskon myös, että tämän kyllä-päätöksen tekijät kokevat ehkä oikein erityistä vastuuta, siitä että toimiva ja vastuullinen hankemalli tässä tapauksessa rakennetaan.

Kiitos kanssavaltuutetut, on hienoa olla osa kaupunkien kyllä-liikettä tänään. Sillalla tavataan.

Valtuutettu Karhuvaara

Arvoisat valtuutetut.

Sillalla tavataan. Tämä alkaa vaikuttaa "Sumujen silta" -leffalta kohta koko keskustelu.

Oslossa toimii nopea lauttaliikenne vuonojen rannoilla oleviin kyliin. Vesiliikenne ei todellakaan ole vain näköalaliikennettä. Erona meihin on toki se, että täällä tarvitsemme kummassakin päässä isompien ihmismassojen jatkoyhteydet laajoille alueille.

Kaupungin läpi kulkemisen sujuvuus on ehdottomasti huomioitava jatkosuunnittelussa, koska työpaikat jakautuvat yhä enemmän yli kuntarajojen, ja keskustan palvelut ja niiden tavoitettavuus myös autolla ovat edellytys yritysten kilpailukyvyille. Sillasta huolimatta keskustunnelin mahdollisuus on pidettävä tulevien sukupolvien mahdollisuutena.

Itse uskon, että muutaman kymmenen vuoden kuluessa tällä nyt päätöksessä olevalla sillalla tai sen viereen myöhemmin rakentuvalla väylällä saamme nähdä myös robottibussit ja luotijunat, koska en usko, et-



31.8.2016

tä näin kapea silta palvelee jatkossa sitä ihmismäärää, joka sinne alueelle kaiken kaikkiaan on muuttamassa.

Sitä ennen olemme päättämässä kustannuksiltaan haasteellisesta sillasta, joka mahdollistaa toivottavasti edelleen myös vesiliikenteen kehittämisen eri puolille Helsingin kantakaupunkia. Kuten apulaiskaupunginjohtaja jo sanoi, olemme tekemässä merellisen Helsingin ohjelmaa, ja siihen liittyvät myös erilaisille saarille pääsemiset jatkossakin. Ne ovat myös osa matkailuvalttiamme ja kaupungin brändiä. Tämän varmistamiseksi teenkin ponnin:

Hyväksyessään Kruunusillat-hankesuunnitelman kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään mahdollisuus toteuttaa Kruunuvuorenrannan ja kaupungin keskustan ranta-alueille myös aikataulutetun vesiliikenteen mahdollistavat laiturialueet.

”Sumujen silta” ei ollut kaukaa haettu vertaus, koska tiettyyn aikaan vuodesta tuon meren yllä leijuu niin läpitunkematon sumu, että uskon, että joku tilastotieteilijä saa kiksejä, kun se laskee päiviä vuodessa, jolloin siltaa ei voi käyttää. Sama koskee näitä syystalven myrskyjä, jotka tulevat koillisesta ja estävät todella tehokkaasti eteenpäin pääsyn. Mutta toivotaan, että rakennesuunnittelijat kykenevät tekemään sillan, jossa nämä luonnon olosuhteet eivät vaikuta sillan käyttöön.

Kannatan todella sitä, että taksit voisivat kulkea yöllä kyseistä siltaa pitkin ja niin, että voimme aivan varmasti varmistaa sen, että hälytysajoneuvoille ei tule tilannetta, että ne eivät pääse siltaa käyttämään.

Kiitos ajastanne.

Valtuutettu Raatikainen

Arvoisa puheenjohtaja.

Kuunnellut puheenvuoroja laidasta laitaan, ja oikein hyvä keskustelu. Lisään oman puheenvuoroni tähän.

Silta varmaan on ehkä tarpeellinen, mutta en oikein ymmärrä näitä perusteluja, että jos siihen tehtäisiin autokaista, se maksaisi näin ja näin paljon enemmän. En ole nähnyt yhtään perustelua siitä, että miksi siellä on pyöräkaista, että kuinka paljon halvempi se olisi, jos siellä ei olisi pyöräkaistaa – jota tuskin hirveän paljon tullaan käyttämään ainakaan talvisin tai öisin.



31.8.2016

Hinta-arvio. Jos joku oikeasti uskoo, että tämä tulee pysymään näissä budjeteissa, mitä nyt on kaavailtu, niin ihmettelen. En nyt sano, että söisin hatullisen jotain, mutta kyllä minä kovasti ihmettelen. En lähtisi takaamaan tätä summaa.

Mitä tulee näihin selvityspyyntöihin, joista kohta teen palautusesityksen itsekin, niin okei, sanotaan, että selvityksiä on tehty tällainen pino. Varmaan onkin, mutta alkuperäinen hinta-arvio sillalle oli ihan jotain muuta kuin nyt, niin ehkä näitä selvityksiä olisi syytä siinä valossa katsoa hieman uudestaan.

Vielä kommenttina noihin Länsimetro-juttuihin: toivottavasti tämä silta-projekti ei ole niin hölmö kuin tämä Länsimetro – että ensin metron laiturit ovat liian lyhyet ja sen jälkeen metroja lyhennetään – että tämä silta ei jää liian lyhyeksi.

Teen joka tapauksessa palautusehdotuksen, joka kuuluu näin: esitän, että Helsingin kaupunginvaltuusto palauttaa hankkeen uuteen valmisteluun lisäselvityksen tekemiseksi edullisemmista vaihtoehdoista huomioiden myös hankkeen aiheuttamat epäsuorat kustannukset. Edullisempia voisivat olla ainakin suora vesiliikenneyhteys Laajasalosta keskustaan ja/tai raideliikenneyhteys esim. Herttoniemen metroasemalle.

Kiitoksia.

Valtuutettu Jalovaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Käsillä on valtuuston varmaan tämän kauden merkittävin rakennushanke. Kuten Osku Pajamäki totesi, tämä merkittävällä tavalla kääntää koko kaupunkia tuonne idän suuntaan. Saadaan se itäpuolikin paremmin mukaan tähän muun kaupungin yhteyteen. Tällä on myös merkittäviä työllisyysvaikutuksia.

Täytyy sanoa, että ihmettelen näitä kaikenlaisia vaatimuksia uusista ja uusista selvityksistä, mitä tämän illan mittaan on kuultu, ja näitä palautusehdotuksia ja muuta kaikenlaista. Kaupunkisuunnitteluvirasto on tehnyt valtavan määrän selvityksiä, ja jos niitä haluaa lukea, netissähän niitä riittää. Tämä selvitysten teettäminen on vähän populistinen juttu, joka meillä täällä asiassa kuin asiassa on aina esillä. Kannattaa mieluummin mennä nettiin, kuin pyytää uusia selvityksiä.



31.8.2016

Ymmärrän toki, että kun vaalit ovat ensi keväänä, kaikenlaiset puheen-
vuorot, joissa selvityksiä pyydetään, tulevat lisääntymään. Erityisesti
ihmettelen RKP:n ryhmää tänä iltana, että mistä teillä on... Yleensä te
olette myönteisesti suhtautuneet tämän kaupungin kehittämiseen, mut-
ta minua kiinnostaisi vielä vähän enemmän tietää, miksi te nyt tätä
hanketta niin kovasti vastustatte.

Valtuutettu Ebeling

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät kaupunginvaltuutetut.

On hienoa, että Helsingin kaupunginvaltuusto on joukkoliikennemyön-
teinen. Myönteisyys on säilynyt, vaikka olemme joutuneet kokemaan
joitakin pettymyksiä, kuten automaattimetrohankkeen epäonnistumisen,
useamman kustannuslaskelman menemisen uusiksi, Länsimetroon liit-
tyen onnettoman laituriratkaisun ja viimeksi lähes käsittämättömältä
tuntuvan hankkeen viivästymisen, kun kaiken piti olla juhlallista käyt-
töönottoa varten valmiina.

Kun hyvästä asiasta, kuten joukkoliikenteen edistämisestä, tulee niin
sanotusti poliittisesti korrektaa, siihen sisältyy kuitenkin myös vaara.
Vaarana on, että tulemme leväperäisiksi emmekä enää viimeisen pääl-
le etsi parasta saatavissa olevaa ratkaisua. Rahaa saatetaan antaa ku-
lua tarpeettomasti, kun kuitenkin on kysymys hyvästä asiasta. Tä-
hänastinen keskustelu valitettavasti näyttää vahvistavan tätä pelkoani.

Kaupunginvaltuusto on lyhyen ajan sisällä toistamiseen hyväksymässä
ison joukkoliikennehankkeen, jonka hyöty-kustannussuhde on selvästi
alle kannattavuusrajan. Edellinen oli Raide-Jokeri. Sitä olin valmis kan-
nattamaan, koska ymmärrän poikittaisen joukkoliikenteen merkityksen
ja parempaa vaihtoehtoa ei ollut esitetty. Nyt tilanne on toinen.

Nostan esille joitakin näkökohtia, joista en tässä hankkeessa pidä. 1)
Hanke ei lisää merkittävästi joukkoliikennematkoja siihen vaihtoehtoon
nähdessä. 2) Matka-aika Kruunuvuorenrannasta pitenee Laajasalon si-
säisillä matkoilla sekä Itä-Helsinkiin. 3) Hanke pikemmin haittaa kuin
vähentää autoliikennettä keskustassa. 4) Yhteys auttaisi itäsuunnan
metron ylikuormitukseen vain muutaman vuoden ajaksi. 5) Matkalippu-
jen hinnat nousisivat laskennallisesti 2,8 %. 6) Valtuutettu Taipaleelle,
Helsingin käyttötaloudelle koituu 12,8 miljoonan lisäkustannus vuosit-
tain aluksi, joka vain pikkuhiljaa pienenee. 7) 30 vuoden aikaiset tuotot
kattavat vain noin 10 % kokonaiskustannuksista.



31.8.2016

Laajasalolaisille Itäkeskus on yhtä tärkeä asioinnin suunta kuin keskustta. Raide-Jokeri korostaa tätä. Haluammeko luoda sitä paitsi tarpeettomia paineita Vartiosaaren tulevaisuudelle?

Kruunusilloista ei pitäisi päättää, ennen kuin yleiskaavassa on määriteltä rata- ja raitioliikenteen kokonaisuus. Kruunusilloista ei pidä tehdä yleiskaavan lähtökohtaa. Käsittäakseni Helsinki Quick Step -suunnitelmassa esitetty lauttaratkaisu Kruunuvuorenrannan joukkoliikenneratkaisuksi voi olla merkittävästi parempi kuin nyt tehty esitys.

Helsingin kaupunki on tehnyt 19.6.2012 päivätyn selvityksen lauttaan perustuvasta Laajasalon joukkoliikenneyhteydestä. Nähdäkseni siinä kuitenkin jatkoselvitykseen valittiin väärä vaihtoehto, eli bussilauttavaihtoehto, kun paras olisi kävely- ja pyöräliikenteen lautta välille Kruunuvuorenranta–Katajanokka. Tämä tuli nähdäkseni torjutuksi, koska jatkoyhteyksiä ei suunniteltu optimaalisiksi. Yhteydet rantaan ja rannasta eteenpäin pitää tietysti optimoida tutkittavassa vaihtoehdossa. Mielestäni olisi pitänyt tutkia erityisesti se vaihtoehto, jota Helsinki Quick Step ehdottaa. Katajanokan puoleinen lauttasatama olisi luonteva pääteasema esimerkiksi Mannerheimintien ratikoille.

Kruunuvuoren siltojen rakentaminen on suunniteltu aloitettavaksi Finkensillasta vuonna 2018. Tähän on noin 1,5–2 vuotta aikaa, joten ehdimme vielä selvittää, onko Helsinki Quick Stepin ratkaisu parempi. Tämän johdosta teen seuraavan palautusesityksen: Helsingin kaupunginvaltuusto päättää palauttaa Kruunusillat-hankkeen uudelleen valmisteltavaksi siten, että ilman tarpeetonta viivytystä tutkitaan huolellisesti, olisiko Helsinki Quick Step -suunnitelmassa esitetyn kaltainen lauttaratkaisu nyt esitettyä parempi vaihtoehto. Asia tulee pyrkiä tuomaan uudelleen kaupunginvaltuuston käsittelyyn vuoden kuluessa.

Haluan helsinkiläisten saavan mahdollisimman hyvän ja tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän kustannustehokkaasti. Haluan myös säästää rahaa ja Helsingin luontoa. Siksi tein tämän esityksen.

Kiitos.

Ledamoten Månsson (replik)

Tämä on vastauspuheenvuoro edelliseen. Pyysin silloin jo vastauspuheenvuoroa. Eli kun valtuutettu Jalovaara nyt on katsonut asiakseen valita RKP:n silmätikukseen tässä keskustelussa nyt jo toistamiseen, niin toistan sen, että meidän mielestämme tämä hinta ratkaisee. Jos saisimme tämän sinänsä komean sillan vaikka puoleen hintaan, voi-



31.8.2016

simme harkita, mutta nyt ei kerta kaikkiaan ole varaa investointisuunnitelmissa tällaiselle. Se on hyvin yksinkertainen asia. Toivon, että Ville Jalovaara sitten opetuslautakunnassa muistaa tämän investoinnin, kun pitää kääntää markkoja ja senttejä, anteeksi, euroja ja senttejä opetuksen tiimoilta.

Valtuutettu Jalovaara (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Arvoisa valtuutettu Månsson tietää aivan hyvin, että ei näitä asioita, opetuslautakunnan kyniä ja tätä siltaa, voida näin vain laittaa vastakkain.

Valtuutettu Asko-Seljavaara (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Olen samaa mieltä kuin Jalovaara, että jos kerran sanotaan, että ei haluta siltaa, on esitettävä joku muu vaihtoehto, jolla nämä 40 000 ihmistä kuljetetaan sieltä alueelta pois.

Välihuuto!

Te ette ole esittäneet mitään muuta kuin kielteisen kannan.

Valtuutettu Nyholm

Arvoisa puheenjohtaja.

Puhe pois, kiitos.

Valtuutettu Nieminen

Kiitos, puheenjohtaja. Arvoiset valtuustotoverit.

Itse juuri laskin, että noin 80 päivää tänä vuonna melko yhteen kyytiin työskennellyt merellä ja Helsingin upeassa saaristossa kymmenien uusien yrittäjien kanssa, jotka ovat tänä kesänä tuolla aktivoituneet. Hieno juttu. Siksi kannatan valtuutettu Arja Karhuvaaaran mainiota pontta, joka



31.8.2016

liittyy laituripaikkoihin niin Kruunuvuoren päähän kuin Helsingin päähänkin.

Olen huolissani, en tästä hankkeen hyväksymisestä, se nyt on selvä homma, että näin tulee tapahtumaan, ja Laajasalo tarvitsee niitä yhteyksiä, kuten on tullut esille jo moneen kertaan. Mutta olen huolissani pohjoisen, idän suunnan yhteyksien säilyttämisestä, ja olen aikaisemmin myös perustellut ne asiat, miksi: todellisuudessa jatkossakin noin puolet ihmisvirroista kulkee idän suuntaan. Teenkin tätä varten ponnellen.

Hyväksyessään Kruunusillat-hankkeen kaupunginvaltuusto edellyttää, että huolehditaan myös Laajasalon nopeasta ja tiheästä joukkoliikenteestä metrolle Helsinkiin.

Välihuuto!

No niin, metrolla Herttoniemeen. Juuri näin.

Ei minulla muuta. Jos se on virhe, niin korjataan tuohon. Eli metrolla Helsi-, metrolla Herttoniemeen juuri.

Valtuutettu Mäkimattila

Puheenjohtaja. Arvoisat valtuutetut.

Tätä kun kuuntelee, näyttää aika selvältä, että tätäkin hanketta viedään eteenpäin uuvutustaktiikalla. Tämän päivän skeptikko saattaa kuitenkin olla huomisen realisti tämän asian suhteen. Sen vuoksi kannatan valtuutettu Ebelingin erittäin hyvin perusteltua rakentavia vaihtoehtoja tarjoavaa palautusehdotusta.

Kiitos.

Valtuutettu Huru

Kiitos, puheenjohtaja.

Palautukseen. Hyvä, että pysyn listalla, koska minulla on puheenvuoro omasta ponnestani.

Valtuutettu Villo



31.8.2016

Kyllä kannatan, palautukseen.

Valtuutettu Hursti

Kiitos, puheenjohtaja.

Täällä ollaan oltu yksimielisiä siitä, että tämä on suurin, ehkä merkittävin ja kallein hanke Helsingin kaupunginvaltuuston päätettävänä, ja sen tietävät kaikki täällä – muutkin kuin Osku Pajamäki, joka hyvän puheenvuoron piti muuten, paitsi että oli tämän siltahankkeen puolella.

Sen tähden tämä palautusehdotus, jonka olen tehnyt tänne, on hieman lyhyempi kuin tässä on aikaisemmin ollut esillä. Se on hieman täsmäpalautusehdotus, ja tämä ei ole pelkästään minun kantani, vaan koko valtuustoryhmä René Hurstin. Eli Helsingin kaupunginvaltuusto päättää palauttaa asian uudelleen valmisteluun edullisempien vaihtoehtojen selvittämiseksi, joka on yhtä kuin maanpäällinen raideyhteys Herttoniemen metroasemalle, josta suora raideliikenneyhteys keskustaan ja myös itään.

Eli valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaara kun kysyi, millä ne 40 000 ihmistä saadaan Laajasalosta ja Kruunuvuorenrannasta ja sieltä pois, niin tässä on juuri se ehdotus. Tällä me saamme heidät pois sieltä, ja saamme heille myös mahdollisuuden liikkua itään päin eikä pelkästään keskustaan.

Kiitos.

Valtuutettu Vesikansa

Kiitos, puheenjohtaja.

Otin tämän puheenvuoron kannattaakseni Jarmo Niemisen hyvää pontta, ja tietenkin haluan kannattaa myös hanketta, josta on jo moneen kertaan äänestetty, ja toivottavasti kohta päästään äänestämään myös näistä ponsista. Kun kaupunginosasta rakentuu nykyistä Vuosaarta itse asiassa suurempi kaupunginosa, tämä tärkeä yhteys palvelee tietenkin erityisesti sitä yhteyttä keskustaan, mutta kuten täällä on esitetty, totta kai liikennevirtoja tulee myös suuntautumaan itään ja pohjoiseen. Sen takia Niemisen ponsi on erinomainen. Eli samalla tavalla kuin silta on tärkeä, niitä virtoja on tärkeää ohjata myös metroradan varteen. Tämä tulee palvelemaan tietenkin myös laajasti sitä asuntorakentamista, jota sinne tehdään, että yhteydet syntyvät joka suuntaan.



31.8.2016

Kiitos.

Valtuutettu Hakanen

Kiitos, puheenjohtaja.

Minua häiritsee tässä koko prosessissa se, että tämä hanke on laitettu liikkeelle tietyillä tavoitteilla ja tietyillä arvioilla muun muassa kustannuksista, ja matkan varrella näiden vuosien kuluessa hankkeen luonne, tavoitteet ja kustannukset ovat radikaalisti muuttuneet. Ne, jotka eivät usko tämän liittyvän jollain tavalla sellaiseen raideliikenne- ja liikenneverkkoratkaisuun, jota me emme ole käsitelleet, voivat katsoa tämän esityslistan liitettä 3, Kruunusillat, raitioyhteys Laajasaloon, yleissuunnitelma ja sen sivua 30, jonne on piirretty kartta tämän siltaesityksen perusteluksi, jolla kartalla on valtava määrä reittejä, joita me emme ole missään päättäneet. Esimerkiksi Vartiosaareen, Ramsinniemen ja muualle. Eli tässä tosiasiallisesti käsitellään asiaa, jota ei kuitenkaan ole asianmukaisesti kokonaisuudessaan valmisteltu käsittelyyn. Tästäkin syystä on minusta hyvä, että nyt valtuusto käsittelee useita erilaisia palautus- tai muita esityksiä, joissa voidaan ottaa myös kantaa joihinkin konkreettisiin kysymyksiin vähän rajatumminkin.

Haluan myös korostaa sitä, että se esitys, jota René Hursti tässä palautuksessaan esittää, ei ole tullut kaikin puolin kunnolla selvitettyä. Sen takia kannatan René Hurstin palautusehdotusta.

Ledamoten Månsson

Puheenjohtaja.

Nyt on äänestetty jo tarpeeksi tuosta palauttamisesta. Nyt ei toivon mukaan enää. Asia on hävitty, eikä tuolla hylkäysehdoksellaan tule olemaan mahdollisuuksia, kun on ensin kaikki vaihtoehdot äänestetty nurin. Eli emmehän me voi jättää sitten Laajasaloo ilman parempaa joukkoliikennettä. Sen sijaan ponsissa on paljon hyviä, ja kehotan meitä kaikkia ennakkoluulottomasti ottamaan niihin kantaa. Ei nyt ihan kaikki, mutta useat, että saadaan vähän valtuustonkin leimaa tähän projektiin.

Valtuutettu Huru



31.8.2016

Kiitos, puheenjohtaja. Arvoisat valtuutetut ja lehterillä istuvat kaupunkilaiset.

Pussinperällä on mainittu monesta suusta. Se jätettäkään omaan rauhaansa, mutta se, mikä minua kiinnostaa, jos ajatellaan Kalasatamaa ja sen rantoja, siellähän olisi mahdollittoman hienot mahdollisuudet rakentaa kunnon laiturit ja riittävän syvät väyläykset, jotta suuremmillakin veneillä ja aluksilla pääsisi sinne. Mietin huolimatta siitä, että sillan korkeudesta on mainittu, mikä se on, niin veden korkeuserot huomioiden, onko sillan korkeus kuitenkin riittävä.

Turvallisuus on toinen näkökulma. Tuulta ja sadetta piisaa monta kuu-kautta Helsingissä. Jo se, pääsetkö ratikalla töihin sateisena syysaamuna, herättää kysymyksen, miten tällainen liukkaus vaikuttaa aikatauluihin, kun pitäisi päästä tätä siltaa myöten perille.

Pelastuskaluston paikalle saamisestakin on esitetty ajatuksia, mutta entä pitäisikö koko siltarakenne suojata jollain fleksirakenteella tai muuta, ettei talvella tule lumimyräkän seurauksena kasaumia raiteille.

Nykyisiä luontoarvojakin on täällä sivuttu, mutta kaiken kaikkiaan ainoa myönteinen asia sillassa on mielestäni se, että Suomesta löytyy hyvää elokuvateollisuutta ja voisimme saada saman kuin San Franciscon Golden Gate ja Hitchcockin leffat.

Lopuksi kannatan valtuutettu Raatikaisen palautusehdotusta ja kerron omasta ponnestani. Välttyäksemme metrokömmähdyksiltä toivon, että:

hyväksyessään Kruunusillat-hankesuunnitelman kaupunginvaltuusto edellyttää, että kartoitetaan mahdollisuus laatia suunnitelma tiedotuksesta liittyen viikkoraportteihin ja vastuuhenkilöiden nimeämiseen rakennusprojektin eri vaiheisiin. Silloin jokainen todennäköisesti tietää, mistä vastaa.

Kiitos.

Valtuutettu Villo

Kannatan valtuutettu Hurun pontta.

Valtuutettu Arhinmäki



31.8.2016

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Valtuutettu Nieminen on tehnyt ponnin, jossa halutaan painottaa sitä, että Kruunusiltojen valmistumisenkin jälkeen pitää olla hyvät joukkoliikenneyhteydet Herttoniemen metroasemalle. Se on ehdottoman tärkeää. Niin kuin on käynyt keskustelussa ilmi, tämä Kruunusillat on aivan perustavanlaatuisen tärkeä koko Laajasalolle, mutta kaikki joukkoliikenne tai muu liikenne ei suuntaudu keskustan suuntaan, vaan osa pohjoiseen, itään, ja sen vuoksi näiden yhteyksien pitää olla kunnossa. Kuten ensimmäisessä puheenvuorossani sanoin, pitäisi miettiä sitä, miten Yliskylästä voitaisiin raitiotieliikennettä jatkaa niin, että pystyttäisiin yhdistämään raitiotien kautta metrolinjaan, ehkä myös Raide-Jokeriin.

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Tässä sillassa on hyvin huomioitu myös kevyt liikenne, joka koko ajan kasvaa, vaikka täällä on irvailtu sillä, että kuinka moni ajaa talvella polkupyörällä tätä siltaa pitkin. Entistä useampi vuosi vuodelta on kokovuosipyöräilijä. Kuten minun keskivartalostani näkyy, en ole sitä vielä, mutta ehkä siinä vaiheessa, kun tämä silta aukeaa.

Pitää olla myös kevyen liikenteen hyvät yhteydet idän suuntaan, Herttoniemen suuntaan, Herttoniemen metroasemalle. Voi jättää sinne pyörän ja jatkaa metrolla itäsuuntaan. Tämä on itse asiassa aika pitkän matkan takana tämä alue, jos joutuu kiertämään Yliskylään Laajasalon nykyisen sillan kautta.

Nyt tulee Mauri Pekkaris -hengessä siltarumpupuheenvuoro, mutta Tullisaaren ja Herttoniemenrannan välille on kaavoitettu puoliväliin salmea kevyen liikenteen silta. Toista puolta ei kaavoitettu, koska laajasalolaiset vastustivat ja pelkäsivät, että Herttoniemenrannasta tulee nuorisotkemaan Tullisaaren. Tällä hetkellä Herttoniemenrannassa osa vastustaa sen takia, että pelkää, että Laajasalosta tulevat Herttoniemenrantaan ihmiset häiritsemään herttoniemenrantalaisten elämää.

Mutta tämä on ihan oleellinen, että tämä kevyen liikenteen silta tehtäisiin. Nimittäin tämä lyhentää arviolta parilla kilometrillä matkaa, ja se näkyy selvästi talvisaikaan. Niinä talvina, joita yhä harvemmin on, kun on vielä jäätä meressä, siihen syntyy melkeinpä tie Herttoniemenrannan ja Tullisaaren välillä, kun ihmiset menevät Tullisaareen ulkoilemaan, kävelemään. Tämä palvelee tietenkin sitä, mutta ennen muuta tämä palvelisi Kruunuvuorenrannassa ja muualla Laajasalon länsiosissa asuvien nopeita kevyen liikenteen yhteyksiä.



31.8.2016

Tämä on puoliksi siis kaavoitettu, ja itse asiassa valtuusto on myös hyväksynyt valtuutettu Arhinmäen aikoinaan tekemän aloitteen siitä, että tämä toinenkin puoli kaavoitetaan, mutta sitä kaavaa ei ole koskaan tehty. En nyt tee – sen vuoksi, että valtuusto on jo hyväksynyt aikoinaan aloitteen siitä, että tämä pitäisi loppuun asti kaavoittaa ja tehdä –siitä ponsiesitystä tämän osalta, mutta muistutuksena nyt se, että jotta saadaan kevyen liikenteen yhteys kuntoon, tämä pitäisi viedä eteenpäin.

Ongelmahan tässä on se, että sinne kevyen liikenteen sillan toiselle puolelle jää yksi venekerho, jossa on purjeveneitä, ja toisin kuin hivenen korkeamman Kruunuvuorensillan alta, niin ne eivät mahdu, jolloin se tarvitsisi sitä, että esimerkiksi tehtäisiin järjestelyjä purjeveneiden osalta, muiden veneiden osalta Työväen Pursiseura Pyysaaren kanssa. Mutta tämä palvelisi valtavan suurta joukkoa sekä virkistyksessä että kevyessä liikenteessä, joka suuntautuu metroradan suuntaan. Eli tämä nyt muistutuksena, että tätä valtuustossa hyväksyttyä aloitetta kannattaisi nyt tässä yhteydessä alkaa edistämään.

Kannatan valtuutettu Niemisen tekemää pontta siitä, että huolehditaan näistä joukkoliikenneyhteyksistä Herttoniemen metroasemalle.

Valtuutettu Sevander

Kiitos, puheenjohtaja.

Se on faktaa, että tämän sillan hinta on sen verran korkea, että nämä kannattavuusluvut näyttävät vähän pahalta. Mutta aina näissä kannattavuuslaskelmissa on niin paljon tulkinnanvaraa, ja niin kuin tekstistäkin näkee, mahdollista maan arvonnousua ei osittain ole pystytty ottamaan mukaan näissä laskelmissa mukaan.

On esitetty kritiikkiä siitäkin, että tämä on tietyllä tavalla gryndereitten ajama hanke, koska he saavat parempaa rakennusmaata sillan toisesta päästä. Jos se näin olisi, jotenkin herää kysymys, onko se kohtuuhintaisen asumisen pelastus, että me purkaisimme siltoja ja teitä. Kyllä se vain on fakta ja tosiasia, että Helsinki kasvaa ja me tarvitsemme maata, ja jos siellä nyt sitten tehdään hyviä liikenneyhteyksiä, niin kuin tässä tapauksessa tehdään, se on vain positiivinen asia. Meillä on muita keinoja vaikuttaa siihen, että me pystymme erilaisilla tontinluovutus-toimilla tai muilla asuntopoliittisilla keinoilla mahdollistamaan myös kohtuuhintaisen asuntotuotannon.



31.8.2016

Sitten on esitetty kritiikkiä, että tämä ei palvelisi nyt Laajasalon suunnalta tuleville ihmisille heidän liikkumistaan. Osittain tämä on seuraava valtuuston ja valtuutettujen tehtävä myös mahdollistaa, että tuo silta tulee vielä tehokkaampaan käyttöön. Siihen vaikuttavat tietysti elinkeinopoliittiset ja osittain myös kaavoitukselliset asiat. Tuo Helsingin kolkka tulee kasvamaan, ja sen eteen on tehtävä töitä.

Lopuksi ehkä Månssonille tällainen pieni piikki, että kun hän on tässä heitellyt, niin se on aika populistista kyllä heittää investoinnit ja palvelujen käyttömenot vastakkain. Ne ovat kuitenkin eri asioita, niin pyritään puhumaan ihan faktoissa.

Kiitos.

Valtuutettu Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)

Kruunusilltoja ei rakenneta gryndereitä varten, vaan ne rakennetaan asukkaita varten. Mutta tällä alueella kyllä rakennetaan myös gryndereitä varten. Nimittäin Kruunuvuorenlammen ympäristössä osayleiskaava menee liian lähelle lampea ja sitä hienoa aluetta, ja silloin kun tätä yleiskaavaa käsiteltiin, silloinen apulaiskaupunginjohtaja Penttilä myönsi, että tämä johtuu siitä, kun on eri maanomistaja, se pitää huomioida. Moni tuntee nämä sinne hylätyt villat, ja miksi ne ovat olleet hylättyjä, on sen vuoksi, että grynderi hankki muistaakseni 1950–1960-luvun taitteessa nämä alueet rakentaakseen sinne asuntoja ja ei koskaan saanut lupaa rakentaa. Tämä on mahdollistanut sen, miten siitä on tullut sellainen salainen paratiisi aikoinaan. Tässä osayleiskaavassa haluttiin vuosikymmenien jälkeen tätä silloista grynderin sukua, jolla edelleen nämä maat on hallussa, palvelulla sillä, että rakennetaan liian pitkälle sinne alueelle. Mutta se ei liity millään tavalla tähän, että tämä silta tehtäisiin näiden gryndereiden vuoksi.

Valtuutettu Urho (vastauspuheenvuoro)

Koulujen korjaukset ovat osa samaa investointibudjettia kuin siltojen rakentamiset. Täällä tuntuu olevan se käsitys, että tämä Kruunusillat on nyt joku erillinen polkupyöräily - julkinen liikenne -hanke, jota ei koskisi tämä kaupungin investointikatto.

Valtuutettu Ebeling (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.



31.8.2016

Herää kysymys, kuunteleeko valtuutettu Sevander enemmän valtuutettu Taipaleita vai lukeeko esityslistaa. Kuten puheessani totesin, Helsingin käyttötaloudelle koituu 12,8 miljoonan lisäkustannus vuosittain aluksi, joka vain pikkuhiljaa vähenee.

Kiitos.

Valtuutettu Hyttinen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Edellä valtuutettu Pajamäki esitti puheenvuorossaan toivomuksena, että sillan valmistuttua myöhemmin rakennettaisiin asuntoja myös Vartiosaareen ja Santahaminaan. Useammassa puheenvuorossa on tuotu esiin, ettei hanke ole pelkästään Kruunuvuorenrantaan eikä käsittääkseni edes Vartiosaareen asuntoja rakentamalla taloudellisesti kannattava. Kuitenkin muutaman valtuutetun kriittisistä puheenvuoroista huolimatta kokoomus on äänestänyt johdonmukaisesti hankkeen puolesta tai tyhjää. Poikkeuksena tosin valtuutettu Rydman edellisessä äänestyksessä. Tästä syystä haluaisinkin esittää kokoomuksen valtuustoryhmälle kysymyksen: kannattaako kokoomus taloudellisesti kannattamatonta hanketta, vai onko taustalla ajatus, että Malmin lentoaseman tavoin myös Santahaminaan voitaisiin tulevaisuudessa rakentaa asuntoja, mikäli se on gryndereille mieleinen ? taloudellisesti kannattava?

Kiitos.

Valtuutettu Ebeling

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät kaupunginvaltuutetut.

Koska Kruunuvuoren siltojen rakentaminen on suunniteltu aloitettavaksi Finkensillasta vuonna 2018, tähän on vielä noin 1,5–2 vuotta aikaa, joten ehdimme vielä hyvin selvittää, onko Helsinki Quick Stepin ratkaisu parempi. Jos me teemme nyt päätöksen siltaratkaisusta, siltaprosessi pääsee etenemään aikataulun mukaan. Silloin voimme samanaikaisesti selvittää Helsinki Quick Stepin ehdottoman ratkaisun ilman, että se hidastaa tämän sillan rakentamista. Mikäli osoittautuu, että Helsinki Quick Stepin suunnitelma ei olisi hyvä, siltahankkeelle ei olisi tullut vahinkoa. Mikäli taas osoittautuisi, että tuo suunnitelma on parempi kuin tehtävä päätös, silloin ehditsimme hyvin ottamaan tämän huomioon. Siksi teen seuraavan toivomusponsehdotuksen:



31.8.2016

Hyväksyessään Kruunusillat-hankkeen hankesuunnitelman kaupunginvaltuusto toivoo, että selvitetään, olisiko Helsinki Quick Step -suunnitelmassa esitetyn kaltainen lauttaratkaisu hyvä. Valtuusto toivoo, että selvitys tuodaan kaupunginvaltuuston tietoon vuoden kuluessa.

Kiitos.

Valtuutettu Niiranen (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Replikkini on valtuutettu Hyttiselle. Hän kyseli, mitä mieltä kokoomuslaiset tai kokoomus on Santahaminan rakentamisesta. Kerron vain oman mielipiteeni vastauksena siihen. Mielestäni tätä Kruunusiltojen hanketta tukisi itse asiassa sanotaan 30–50 vuoden sisällä se, että Santahaminaakin rakennettaisiin, jos silloin se puolustuspoliittisesti ynnä muista syistä on mahdollinen. Nuutti ei ollut silloin kaupunkisuunnittelulautakunnassa, kun siellä pohdiskeltiin tätä kysymystä, Kruunusiltajakin, niin siellä totesin vain sen, että mielestäni metro pitkällä juoksulla Laajasaloon olisi ollut parempi vaihtoehto johtuen juuri Santahamina-asiasta joskus tulevaisuudessa, 2050–2070-luvulla.

Valtuutettu Hakanen

Kiitos, puheenjohtaja.

Koska tämä hanke on muuttunut entistä selvemmin sellaiseksi, jossa veronmaksajien rahoilla luodaan rakennusliikkeille mahdollisuus nostaa asuntojen myyntihintoja ja omistajille vuokria Kruunuvuorenrannassa ja jossa veronmaksajien rahoilla avataan tietä Vartiosaaren ja Ramsiniemen rakentamiselle, en voi tätä hanketta kannattaa.

Laajasalossa on tarvetta parantaa joukkoliikenneyhteyksiä. Tässä itä ja pohjoinen ovat vähintään tai pikemminkin vielä tärkeämpiä suuntia kuin Helsingin niemen kantakaupunki. Nyt rakennetaan tai esitetään sellaista siltahanketta, joka itse asiassa sitoo niitä voimavaroja, joita tarvittaisiin useimpien laajasalolaisten päivittäisten työ- ja asiointimatkojen helpottamiseen ja jouduttamiseen. On tietysti ymmärrettävää, että Kruunuvuorenrannasta halutaan nopeita yhteyksiä myös kantakaupunkiin, mutta kun rahoja ja resursseja ei ole loputonta määrää jaettavissa näihin investointeihin, on tietenkin syytä asettaa jotain tärkeysjärjestyksiä,



31.8.2016

ja en pidä Laajasalon suunnan kannalta tärkeimpänä tätä Kruunusilta-hanketta. Siksi ehdotan, että valtuusto hylkää ehdotuksen Kruunusiltojen hankesuunnitelmaksi ja kehottaa kaupunginhallitusta valmistelemaan esityksen vaihtoehtoisista ja edullisemmista liikennejärjestelyistä.

Valtuutettu Hursti

Kiitos, puheenjohtaja.

Pitemmittä puheita, kuten tässä on monia hyviä palautusehdotuksia tehty, ne eivät ole menneet läpi, ja kuitenkin olemme olleet tätä hanketta vastaan. Näin ollen kun valtuutettu Hakanen on tehnyt palautusehdotuksen, korjaan, hylkäysehdotuksen, jonka takana aion seistä, eli kannatan hylkäysehdotusta.

Kiitos.

Valtuutettu Raatikainen

Arvoisa puheenjohtaja.

Ihan muutama kommentti. Täällä puhuttiin tämän sillan brändiarvosta, niin minä nyt en oikein tällaista siltaa, on se ihan nätin näköinen ja näin, mutta samat ihmiset, osa heistä, jotka ovat puhuneet tästä brändiarvosta, nyt kannattaa miettiä, täältä ollaan yksi aika hyvä brändiarvo tuhomassa, eli Malmin lentokenttä.

Mitä tulee näihin muihin ehdotuksiin, ponsiin ja näin, erittäin hyvä ehdotus, että taksit voisivat käyttää yöllä sitä. Mikseivät muutkin autot.

Rahoitusmallista. Männistön esittämä allianssisysteemi, jota Tampereella on koitettu, niin jos tämä nyt ilmeisesti menee läpi, kannatan ilman muuta, että sitä kannattaisi miettiä.

Kiitos.

Valtuutettu Villo

Arvoisa puheenjohtaja.

Minä nyt yritän edelleenkin kannattaa tuota Hurun pontta, että jos se nyt onnistuisi.



31.8.2016

(Puheenjohtajan välihuomautus.)

Kiitos.

Valtuutettu Mäkimattila

Arvoisa puheenjohtaja.

Kannatan Ebelingin toivomuspontta esitetyn lauttaratkaisun selvittämisestä ripeällä aikataululla.

Kiitos.

213 §

Esityslistan asia nro 13

LASTEN PÄIVÄKOTI NEULASEN UUDISRAKENNUKSEN HANKESUUNNITELMA

Valtuutettu Mäki

Kiitos, puheenjohtaja.

Päiväkoti Neulasen uudisrakennuksen hankesuunnitelma on erinomainen hanke Myllypuroon, joka on edelleen väestöltään kasvava alue Helsingissä. Mallia tämän uudentyyppisen, lapsimäärältään suuren päiväkodin rakennuttamiseen varhaiskasvatuslautakunta haki vierailullaan Osloon, ensimmäisenä lautakuntavuotenaan. Oslossa suurin osa päiväkodeista oli lapsimäärältään suuria, mutta rakennettu juuri siten, kuin päiväkotit Neulanen tullaan rakentamaan. Rakennus jakautuu itseensä siipiin omine piha-alueineen sekä yhteisiin sisä- ja ulkotiloihin. Tilat ovat tarpeen mukaan myös muunnettavissa, ja esteettömyys on kaikkialla huomioitu.

Päiväkoti sijaitsee keskellä Myllypuroa, ja kulku eri suunnista kävelyteitä pitkin sujuu hyvin päiväkodille. Kyllä sinne myös autoilla pääsee. On



31.8.2016

hyvä, että jo tässä vaiheessa on huomioitu päiväkodin tilojen käyttö ilta- ja vapaa-ajan toimintoihin, sillä vaikka meillä Myllypurossa on suhteellisen uusi asukastalo Mylläri, muitakin vapaa-ajan tiloja meillä kaivataan suuresti, koska Mylläri on ympäri vuoden jatkuvasti täyteen varattu.

Toivon, että uudesta päiväkotit Neulasesta tulee lippulaiva uudentyyppisten päiväkotien rakentamiseen niin Helsinkiin kuin muuallekin Suomeen.

Kiitos.

Valtuutettu Holopainen

Kiitos, puheenjohtaja.

? varmasti tarpeellinen hanke, kun lapsimäärät ovat alueella kasvamassa. Olisi kuitenkin hyvä, että pidämme vaihtoehtona sen, että kun tiiviissä kaupunkirakenteessa pystytään hyödyntämään niin sanottuja kivijalkatiloja, niin käytetään myös erilaisia malleja tämän ohella.

Nyt on tietynlainen suuntaus rakentaa hyvin isoja päiväkoteja. Tässä on jo melkein 300 lasta. Jos ne ovat hyvin suunniteltu ja siellä on monta eri piha-aluetta, ne saattavat toimia, mutta jos taas joudutaan menemään vanhoihin rakennuksiin, siellä saattaa olla hyvin paljon lapsia samaan aikaan esimerkiksi ulkoilemassa.

Toivottavasti myös erilaiset mallit jatkosuunnittelussa ovat mahdollisia. Kuten esimerkiksi Jätkäsaarella, on korttelipihoissa toteutettu asuinrakennusten alakerroissa päiväkoteja, niin tämä malli sallittakoon myös jatkossa. Mitään tiettyä ideaalia lapsimäärää ei varmasti ole, vaan se riippuu aina suunnittelusta. Toivottavasti suunnittelussa pidetään aina mukana myös muut tekijät kuin kustannukset.

Kiitoksia.

Valtuutettu Muttilainen

Kiitoksia, puheenjohtaja.

Neulasen uudisrakennus on erittäin tervetullut Myllykylän alueella. Viime keväänähän kyseinen valtuusto kuitenkin päätti purkaa vanhaa uuden tieltä, ja tässä on kuitenkin tarkoitus yhdistää pari päiväkotia käsit-



31.8.2016

tääkseni. Alueelle tosiaan tulee paljon täydennysrakennusta, ja Myllykylän alue on hyvin lapsivoittoista, joten hyvin perusteltu hanke.

Valtuutettu Malin

Kiitos, puheenjohtaja.

Täällä on käytetty hyviä puheenvuoroja tästä aiheesta. Tämä on erittäin tarpeellinen hanke alueelle, siellä on suuri tarve päivähoitopaikoille. Tämä on myös hyvin toteutettu hanke, eli näissä tiiviissä neliöissä ja suurissa lapsimäärissä ollaan kuitenkin saatu aikaiseksi sellainen hanke, jossa päästään toiminnan ja lasten ehdoilla toimimaan. Se on minusta hieno asia, mutta kuten valtuutettu Holopainen, pidän myös hyvin tärkeänä sitä, että huomioidaan aina ne tilat ja tilatarpeet, ei pelkästään taloudellisten kysymysten vaan myös lasten tarpeiden näkökulmasta. Varmasti jatkossakin me tarvitsemme täällä eri kokoisia päiväkoteja erilaisille alueille.

Tässä Neulasessahan on sellainen asia, jonka haluan mainita, eli erittäin hauska ja vahva ympäristöajattelu. Tässä on suunniteltu ilmeisesti näin, että lapsillakin olisi jatkossa mahdollisuus siellä esimerkiksi seurata talon energiankulutusta ja tällaisia asioita. Tällaista suunnittelua toivoisi laajastikin jatkossa, kun näitä päiväkoteja suunnitellaan.

Vielä loppukaneettina, että kun tarkoitus on, että talo olisi hyvin tiivis ja energiatehokas, niin silloinhan me kaikki tiedämme, että on erityisen tärkeää, että rakentamisen laatu on kohdillaan. Tätä viestiä varhaiskasvatuslautakunnassa vein eteenpäin, ja täällä valtuustossa myös sitä tuon eteenpäin. Kun tällainen hanke tehdään, on erityisen tärkeää, että osataan se tiivis rakentaminen oikein.

Kiitos.

214 §

Esityslistan asia nro 14



31.8.2016

OSTO-OIKEUDEN LISÄÄMINEN HELSINGIN TEOLLISUUSKATU 13 OY:LLE VUOKRATUN
TONTIN VUOKRASOPIMUKSEEN (VALLILA, TONTTI 22697/17)

Valtuutettu Hakanen

Puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Tässä on jokin tovi jo istuttu ja keskusteltu, mutta aihe on aika tärkeä. Valtuustolle esitetään taas useamman tontin myyntivaltuuksien antamista. Talousarvion mukaan tänä vuonna on ollut tarkoitus ja tavoite myydä kiinteistöjä noin 100 miljoonalla eurolla. Jo ennen tätä kokousta on kiinteistöjä myyty noin 235 miljoonalla eurolla. Vireillä on eräitä kauppoja, ja nyt 3 ehdotusta lisää.

Tonttien myynnissä voisi olla järkeä, jos myyntitulot käytettäisiin hankkeisiin, jotka tuottavat vielä paremmin, varmemmin ja luovat jotain pysyvää tulonlähdettä kaupungille. Nyt tehdään kuitenkin päinvastoin. Pitkällä aikavälillä paremman tuoton antavat vuokrasopimukset vaihdetaan lyhyen aikavälin myyntituloihin, joita käytetään Kruunusiltojen kaltaisiin kannattamattomiin investointeihin.

Tässä esityksessä on kyse kiinteistöyhtiöstä, jonka pääkäyttäjä on TeliaSonera. Seuraavassa asialistan kohdassa on vuorossa Salmisaaren toimitilatontit, jotka ollaan valmiita myymään Technopolis Oy:lle alennettuun hintaa. Sitten tämän kokouksen listalla on vielä NCC:n kiinteistöjalostusyhtiö, jolle aiotaan myydä Vallilasta kiinteistö. Yhteensä esityslistatietojen nojalla tässä on nyt kysymys runsaan 30 miljoonan euron kaupoista, jos oikein näitä laskin yhteen. Budjetin myyntitavoite kiinteistöjen osalta ollaan kohta ylittämässä siis kolminkertaisesti.

Salmisaaren tonttien kohdalla huomiota herättää myös se, että Technopolis-yhtiön maksamia tonttivuokria esitetään heti alennettavaksi, samoin kuin tontin osto-optiohintaa. Kenellä muulla Helsingissä, kuin suurilla yrityksillä, on mahdollisuus neuvotella tontin vuokrien alentamisesta. Ainakin tavallisille asuntotonteille kaupunki päinvastoin nostaa tonttivuokria erittäin rajusti.

Helsingiläisten yhteisen tuottavan omaisuuden myyminen on huolestuttavaa tilanteessa, jossa yhtiöittäminen, sote-uudistus ja veroratkaisut vähentävät tuntuvasti kaupungin tuloja. Kun samaan aikaan investoidaan uusien alueiden rakentamiseen ja liikennehankkeisiin, voi kysyä, millä kaupungin palvelujen rahoitus ja investointeihin otettujen lainojen maksaminen pitkällä aikavälillä tullaan hoitamaan. Esitän, että asia pa-



31.8.2016

lautetaan uuteen valmisteluun niin, että vuokrasopimukseen ei sisälly vuokralaiselle annettavaa osto-optiota.

Valtuutettu Lovén

Kiitoksia.

Ei ole ihan ensimmäinen kerta, kun tästä aiheesta keskustellaan tässä salissa. Ei ole ihan ensimmäinen kerta, kun otetaan esiin, että meidän myyntitavoitteemme on ylitetty monin kerroin, mikä ei varmaankaan tarkoita sitä, että ensi vuonna ei Helsinkiä myydä tulevilta polvilta yksityiseen omistukseen. Tiedetään myös se, että kuinka paljon vaikeuttaa Espoon kaavoitusta se, että siellä maita on myyty niin paljon yksityiseen omistukseen. Helsingissä yksittäisten tonttien osalta näkisim me luummin, että myytäisiin asuintalojen alle. Se tulisi helsinkiläisten eduksi.

Se, että asuintalojen tontin vuokria aina nostetaan, kun pitää jostain sitä rahaakin saada kaupungin kassaan, nostaa asumismenoja taas entisestään. Yleensä sitten niistä mahdollisesti grynderin omistamista omistusasunnoista omistustontilla, tai jos on vuokratontilla, niin se vuokrankorotus nousee suoraan sinne asukkaan vuokraan, joka siirtyy useimmiten matalapalkka-aloilla työskenteleville vuokra-asujille, suoraan asumistukimenoihin tai muihin tukimuotoihin, tai kaventaa leipää, joka sitten taas heikentää tiettyjen helsinkiläisten yritysten toimintaa, koska ostovoima häviää.

Sen sijaan suurille yrityksille ollaan valmiita myymään kohtuullisen edullisesti jatkuvalla syötöllä näitä tontteja. Muistutan tässä muun muassa kritisoimaani Itäkeskuksen kauppakeskuksen uuden osan alta myytyä tonttia hollantilaiselle veroparatiisiyhtiölle. Ne miljoonat ovat tulevilta valtuustoilta ja tulevilta sukupolvilta aina pois vuokratuloista. Ne ovat myöskin Helsingin hallinnasta pois. Tässä kohtaa minä toivoisin pitkänäköisyyttä, valtuutetut, toverit, että saataisiin myös seuraavalle ja sitä seuraavalle ja vielä 30 vuoden päästäkin Helsingin valtuustossa päätösvaltaa pitää.

Kiitos.

Valtuutettu Arhinmäki

Arvoisa rouva puheenjohtaja.



31.8.2016

Noin nyrkkisääntönä voisi todeta, että vuokratontilla saa noin 25 vuodessa sen tuoton, jonka saa sen kerran myymällä. Siitä eteenpäin se on tuloa kaupungille. Sen vuoksi nämä tavoitteethan ovat yhdessä sovitteja, mutta ovatko ne pitkällä tähtäimellä järkeviä, erityisesti kun nämä myyntitavoitteet korotetaan. Toki kiinteistövero tulee jonkin verran enemmän silloin kun on myytyjä tontteja, mutta se ei millään lailla kompensoi menetystä.

Eli nyt kun jatkossa pohditaan budjettia, niin olisi hyvä miettiä uudestaan tämä, että säilytetäänkö meidän maaomaisuutemme ja pitkällä aikavälillä tasainen tuotto vai ulosmitataanko se kerralla. Toinen on se, että pitäisi kiinteistölautakunnassa tarkemmin käydä läpi sitä, että kun meillä on nämä myyntitavoitteet, niin ettei niitä kerta toisensa jälkeen ylitetä.

Tässä on kysymys myös siitä, että kun muistan, että kun kävimme keskustelua siitä, kun kaupungin tonteilla olevien kerrostalojen, tavallisten ihmisten asuntojen maavuokria korotettiin merkittäväällä tavalla, niin muistan kun täällä silloin käytettiin puheenvuoro, jossa sanottiin, että tuetaan kapitalisteja sillä, että asuintalojen tonttivuokrat ovat alhaisia. Sillä yritetään pitää huolta siitä, että meidän muutenkin kohtuuttomat asumisen kustannukset eivät nouse entistä korkeammaksi. Niissä asuu tavallisia työssä käyviä, eläkeläisiä, työttömiä, sekä omistusasunnoissa että vuokra-asunnoissa. Tuntuu kummalliselta se, että silloin kun puhutaan oikeista kapitalisteista, ei tavallisista ihmisistä, ollaan valmiita tinkimään tuotto-odotuksista, tinkimään vuokrasta, mutta silloin kun on kysymys tavallisista helsinkiläisistä, pieni- ja keskituloisista ihmisistä, niin silloin kyllä halutaan nostaa vuokria.

Valtuutettu Ingervo

Kiitos, puheenjohtaja.

Hyviä puheenvuoroja ollut tässä, ja tontin voi myydä vain kerran. Kiinteistölautakunnassa – jossa olen ollut huhtikuusta alkaen – on jäänyt vaikutelma, että nämä osto-optiot ovat neuvoteltu valmiiksi niin, että on vaikea enää niitä muuttaa. Ensisijaisesti lypsävää lehmää ei pitäisi missään nimessä koskaan myydä, ja tontin vuokrathan ovat ehkä varmin tulonlähde kaupungille epävarmoina aikoina. Siksi nimenomaan tämä toimistotonttien myynti on ollut mielestäni erityisen ongelmallista.

Meillä on nämä tontinmyyntitavoitteet, mitä pitäisi saada rahaa. Minusta on tärkeää, että jatkossa mietitään vielä se, kuinka tärkeä tavoite se on suhteessa muihin tavoitteisiin, ettei siitä ainakaan tule tällainen keskei-



31.8.2016

nen, ensisijainen, sitova tavoite. Näkisin, että myyntitavoitteiden jakaminen useammalle vuodelle, mikä on ollut lautakunnassa esillä, ja sitä on pidetty siellä järkevänä, ettei katsota liikaa sitä yhtä vuotta, koska muuten tulee painetta tehdä mahdollisesti sellaisiakin myyntejä tai optioita, jotka eivät olisi kaupungin näkökulmasta järkeviä. Itse näkisin, että tonttien myynti pitäisi olla ennemminkin poikkeus kuin sääntö.

Valtuutettu Pakarinen

Kiitos, puheenjohtaja.

Nämä argumentit, joita tässä on edellä esitetty, olisivat oikein hyviä, jos me eläisimme sellaisessa maailmassa, että Helsinki olisi tässä jonkinlaisessa monopoliasemassa, tarjoamassa yrityksille toimintatiloja. Kun ottaa huomioon, että naapurikaupungit mielellään myyvät tontteja ja muillakin tavoin houkuttelevat yrityksiä näihin muihin kaupunkeihin, niin me emme todellakaan ole sellaisessa asemassa. Eli kyllä minä sanoisin, että hyvin usein tontin myymisen vaihtoehtona on se, että yritys lähtee kokonaan pois. Minun mielestäni meillä ei ole sellaiseen kyllä varaa.

Valtuutettu Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)

Varmasti joskus voi olla perusteltuja syitä myydä tontteja, en sitä ollenkaan kiistä, mutta aika usein niitä ei ole, vaan yritykset sijoittuisivat joka tapauksessa Helsinkiin. Tietysti tätä voidaan käyttää myös hyväksi. Muistakaa vanha Lepakon paikka. Se tontti myytiin ja kaavoitettiin sen vuoksi, että Nokia lupasi tulla sille tontille. Tuliko Nokia siihen. Ei tainnut tulla. Tämä pitää muistaa.

Valtuutettu Villo (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Sen verran vain haluan todeta, että mitä on tässä Helsinkiä seurannut yli 50 vuotta, niin olemme niin hyvin onnistuneet hinnoittelemaan, että meiltä ovat lähteneet Koffit, Airamit, Fazerit, Hartwallit ja niin poispäin. Samalla kun ovat lähteneet työpaikat, ihmiset ovat menneet lähemmäs sinne, missä nämä yritykset ovat. Valitettavasti verorahatkin menevät sinne. Kun katsotaan, mitä Helsinki on saanut tilalle, väestön määrä kyllä kasvaa, mutta väitän, että suhteessa verotulot ovat pienentyneet.



31.8.2016

Kiitos.

Valtuutettu Soininvaara (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Minustakaan ei ole kiva, että näitä myydään, ja olisi kaupungin kannalta parempi, että olisi vakaata vuokratuloa. Tähän asiaan kuitenkin liittyy se seikka, että yritykset tarvitsevat omistustontin, jotta se talo, joka on sen tontin päällä, kelpaisi vakuudeksi. Silloin sen yrityksen on hyvin vaikea toimia Helsingissä, jos se ei pysty saamaan lainoilleen vakuutta siitä kiinteistöstä, joka sillä on. Se, että tällaiset säännöt ovat olemassa rahoitusmaailmassa, niin se on tietysti tylsää, mutta me emme oikein voi sille mitään.

Lepakon tontti sinänsä rahoitti puolet viereisen metroaseman kustannuksista. Se oli aika hyvä kauppa.

Valtuutettu Asko-Seljavaara (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Jos emme tarjoa tontteja yrityksille, ne menevät Espooseen. Katsokaa, miten upeita rantatontteja siellä on tarjolla. Kyllä nyt täytyy vain pidättää tässä kaupungissa kaikki yritykset, jotka täällä viihtyvät.

Valtuutettu Koskinen

Arvoisa puheenjohtaja.

Tässähän tontin vuokra korotetaan kolminkertaiseksi, että ei kai se kauhean huono asia ole. Jos se myydään, siitä saadaan kolminkertainen hinta kuin mitä tällä vanhalla vuokrasopimuksella olisi saatu.

Valtuutettu Lovén

Kiitoksia.



31.8.2016

Tuossa kun vetosin valtuustotovereihin, unohdin sanoa sellaisen yhden fundamentaalisen jutun tässä puheenvuorossani. Kannatan Yrjö Hakasen esitystä.

Valtuutettu Finne-Elonen

On tärkeää, että Helsingissä pidetään firmoja, työpaikkoja, tuolla Telia-Soneralla on 3 000 henkeä töissä. Jos se muuttaa pois, helsinkiläisten mahdollisuudet kaventuvat.

Kiitos.

Valtuutettu Modig

Puheenjohtaja.

En tässä kohtaa kannata palautusta, koska haluan, että kaupunki toimii johdonmukaisesti ja pitkäjänteisenä kumppanina. On tilanteita, joissa myynti on perusteltua, mutta kyllä meillä on valloillaan politiikka, missä sitä tehdään lähtökohtaisesti ideologisista syistä, ei niin, että jokainen kauppa olisi perusteltavissa. Pitkäaikaisen vuokrasopimuksen käytöksi vakuudelle ei käytännössä ole mitään estettä. Se on todella, todella hankalaa, tiedän sen omasta kokemuksestani.

Ennemminkin kaupunki voisi lähteä kehittämään näitä vuokrasopimuksia sellaisiksi, että ne pystyisivät paremmin vastaamaan yritysten tarpeisiin. Jos ajatellaan vuosikymmenten pituista vuokrasopimusta, ei ole mitään syytä, minkä takia lainanantaja ei näkisi siinä samoja toimintaedellytyksiä, kuin sen yrityksen omistaessa sen maan. Joten kyllä meidän kannattaisi uudelleen miettiä nämä meidän myyntitavoitteemme ja ne perustelut sille, millaisia tontteja ja kuinka pitkälle jalostettuna me niitä haluamme myydä.

Valtuutettu Holopainen

Kiitos, puheenjohtaja.

En kannata tässä vaiheessa palautusta, mutta toivon, niin kuin edellisenkin puhuja, että me todella katsoisimme kokonaisuutta. Helsinki ei ole niin onnettomassa asemassa, että täältä olisivat kaikki yritykset ja työpaikat ja asukkaat mihinkään katoamassa. Päinvastoin, jos katsotaan asuntojen hintoja, niin ne kertovat siitä, että Helsinkiin halutaan



31.8.2016

jäädä. Me olemme pärjänneet paremmin, olemme houkuttelevampi kuin meidän naapurikuntamme, ja tämä kehitys on ollut hyvää viime vuosina. Me olemme tehneet hyviä ratkaisuja. Helsingissä on myös hyvät joukkoliikenneyhteydet, mikä edistää monien yritysten saavutettavuutta ja Helsingin houkuttelevuutta.

Kyllä tässä kun näitä lukee, on todella vaikea ottaa kantaa yksittäisiin vuokra- tai ostosopimuksiin, mutta jotenkin sitä linjaa pitäisi selkeyttää. Pitäisi miettiä, kohtelee ko Helsinki asukkaita samalla lailla kuin yrityksiä, tai samanlaisilla periaatteilla. Ei meidän tarvitse pitää sellaista teollisuusromantiikkaa täällä Helsingissä sentään enää voimissaan, kun meillä on onneksi hyvin menestyvä pääkaupunki muutenkin. Käytetään se tila mieluummin tehokkaasti hyväksi. Sitten niitä isoja halleja ja varastoja voi rakennella ihan muualle.

Kiitoksia.

Valtuutettu Hursti

Kiitos, puheenjohtaja.

Tässä vaiheessa iltaa lyhyet puheet ovat hyviä. Kannatan valtuutettu Hakasen palautusta.

Valtuutettu Korkkula

Kiitos, puheenjohtaja.

On ihan turha pelätä, että kaikki yritykset sinne Espooseen lähtevät. En näe mitään realismia sen taustalla. Se, mikä toisi realismia ja tietoa tähän päätöksentekoon, olisi yksinkertaisesti se, että kun niin vahvasti ideologisista syistä näitä tontteja ja myös kiinteistöjä – kiinteistötoimi on tietysti aivan eri asia ja niiden myynti, mutta puhutaan nyt tonteista ja maasta, niin kun niitä myydään – niin tuotaisiin edes päätösehdotuksessa esille, mikä on se yksi myynnistä saatava tulo plus myynnin jälkeinen kiinteistövero. Verrattaisiin sitä tähän vuokratuottoon ja tuotaisiin esiin, missä ajassa suurin piirtein – vaikka noin vuoden tarkkuudella, ei sitä tarkasti voi sanoa useista eri syistä – vuokraus tulisi jo pelkien taloudellisten mittareiden valossa kaupungille myyntiä kannattavammaksi. Joissakin tapauksissa se on alle 20 vuotta, joissakin enemmän, se vaihtelee. Jotta voitaisiin tehdä politiikkaa, joka perustuu tietoon, tällainen vaihtoehto tulisi olla aina saatavilla.



31.8.2016

Kiitos.

Valtuutettu Muttilainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Kuten tuli ilmi, tämän vuoden myyntitavoitteet on jo saavutettu, ja tässä on tämän valtuustokauden aikaan moneen kertaan kuulutettu, että voisi saada jotakin väliaikaistietoa, missä mennään, mutta niitä ei koskaan tule. Tähän olisi kiva saada pientä korjausta tähän asiaan. Täällä vaan arvotaan asioita, mutta ei ole kellään mitään tietoa missä mennään.

215 §

Esityslistan asia nro 15

SALMISAAREN TOIMITILATONTTIEN 20048/6 JA 9 VUOKRAUS- JA OSTO-
OPTIOPERUSTEIDEN MUUTTAMINEN (LÄNSISATAMA, TONTIT 20048/6, 9 JA 10)

Valtuutettu Hakanen

Kiitos, puheenjohtaja.

Yritysten sijoittumisessa on tietysti monia tekijöitä. Nykyisin suurin osa yrityksistä on vuokratulla tontilla. Useimmat taitavat nykyään ulkoistaa koko kiinteistön omistuksen ja olla vuokralla jonkun toisen omistamassa talossakin. Pääasiassa tonttejakin on kaupunki päättänyt myydä kiinteistösijoitusyhtiöille tai kiinteistöyhtiöille, joilla on joku vuokralainen, mahdollisesti isokin yritys. Eli tämä väite siitä, että yritykset eivät sijoitu Helsinkiin, jos ne eivät voi ostaa itselleen tonttia, on vähintäänkin yksi-puolinen ja harhaanjohtava.

Erilaisia rahoitusjärjestelyjä tietysti on, mutta se on selvää, että kaupungin kaltaisen vuokranantajan pitkäaikainen tontinvuokrasopimus ei estä yrityksen rahoituslainajärjestelyjä millään tavalla. Tällaista sopimusta voi kyllä käyttää myöskin vakuutena.



31.8.2016

Esitän, että valtuusto palauttaa tämän Salmisaaren toimitilatonttien vuokraamista ja osto-optiota koskevan asian uudelleen valmisteltavaksi niin, että vuokrasopimukseen ei sisälly osto-optiota.

216 §

Esityslistan asia nro 16

VUOKRAUS- JA MYYNTIPERUSTEET TOIMISTOTONTILLE (VALLILA, TONTTI 22403/2)

Valtuutettu Hakanen

Puheenjohtaja.

Toivon todellakin, että erityisesti kaupunginhallitusryhmät miettivät, mitä järkeä on siinä, että virkamiesten valmistelun pohjalta hyväksytään 3 kertaa laajempi helsinkiläisten yhteisen omaisuuden myynti, kuin mistä nämä kaupunginhallitusryhmät ovat keskenään sopineet tälle vuodelle. Kuka tätä kaupunkia johtaa, ja minkä takia myydään omaisuutta, joka tuottaa, ja tässä tapauksessa aika vakaata ja varmaa tuottoa. Ehdotan, että valtuusto palauttaa tämän Vallilan toimitotonttia koskevan asian uudelleen valmisteltavaksi niin, että vuokrasopimukseen ei sisälly osto-oikeutta.

Valtuutettu Lovén

Kannatetaan tuota Hakasen Yrjön tekemää palautusehdotusta.



31.8.2016

HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTO
HELSINGFORS STADSFULLMÄKTIGE

Mari Puoskari
puheenjohtaja
ordförande

Tiina Teppo
johtava asiantuntija
ledande sakkunnig

Pöytäkirja tarkastettu ja hyväksytty:
Protokollet justerat och godkänt:

Pilvi Torsti
kaupunginvaltuutettu
stadsfullmäktigeledamot

Jarmo Nieminen
kaupunginvaltuutettu
stadsfullmäktigeledamot