HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTO

Keskustelupöytäkirja

14 – 2021

Kokousaika: 25.8.2021 klo 18.00 – 21.02

Kokouspaikka: Vanha Raatihuone, Aleksanterinkatu 20

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

HELSINGFORS STADSFULLMÄKTIGE

Diskussionsprotokoll

14 – 2021

Mötestid: 25.8.2021 kl 18.00 – 21.02

Mötesplats: Gamla Rådhuset, Alexandersgatan 20

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

250 § ... 6
Esityslistan asia nro 3 ... 6
JÄSENTEN VALITSEMINEN HELSINGIN JA UUDENMAAN SAIRAANHOITOPIIRIN KUNTAYHTYMÄN VALTUUSTOON VUONNA 2021 ALKAVAKSI TOIMIKAUDEKSI ... 6

Ledamoten Mia Haglund ... 6

251 § ... 6
Esityslistan asia nro 4 ... 6
JÄSENTEN VALITSEMINEN KÅRKULLA SAMKOMMUN -NIMISEN KUNTAYHTYMÄN VALTUUSTOON VUONNA 2021 ALKAVAKSI TOIMIKAUDEKSI ... 6

Ledamoten Björn Månsson ... 6

252 § ... 7
Esityslistan asia nro 6 ... 7
KRUUNUSILLAT-HANKKEEN HANKESUUNNITELMAN ENIMMÄISHINNAN KOROTTAMINEN RAITIOTIEOSUUDEN OSALTA ... 7

Apulaispormestari Daniel Sazonov ... 7
Valtuutettu Sami Muttilainen (vastauspuheenvuoro) ... 8
Ledamoten Björn Månsson (vastauspuheenvuoro) ... 8
Valtuutettu Otso Kivekäs (vastauspuheenvuoro) ... 8
Apulaispormestari Paavo Arhinmäki (vastauspuheenvuoro) ... 9
Apulaispormestari Daniel Sazonov (vastauspuheenvuoro) ... 9
Valtuutettu Risto Rautava (vastauspuheenvuoro) ... 9
Valtuutettu Sami Muttilainen (vastauspuheenvuoro) ... 10
Valtuutettu Otso Kivekäs (vastauspuheenvuoro) ... 10
Valtuutettu Eveliina Heinäluoma (vastauspuheenvuoro) ... 11
Valtuutettu Arja Karhuvaara (vastauspuheenvuoro) ... 11
Valtuutettu Risto Rautava (vastauspuheenvuoro) ... 12
Valtuutettu Reetta Vanhanen (vastauspuheenvuoro) ... 12
Apulaispormestari Daniel Sazonov (vastauspuheenvuoro) ... 12
Valtuutettu Mirita Saxberg (vastauspuheenvuoro) ... 13
Apulaispormestari Paavo Arhinmäki ... 13
Valtuutettu Otso Kivekäs ... 14
Valtuutettu Jenni Pajunen ... 15
Valtuutettu Otto Meri ... 16
Valtuutettu Eveliina Heinäluoma ... 16
Valtuutettu Otto Meri (vastauspuheenvuoro) ... 17
Valtuutettu Laura Rissanen (vastauspuheenvuoro) ... 18
Valtuutettu Otso Kivekäs (vastauspuheenvuoro) ... 18
Valtuutettu Eveliina Heinäluoma (vastauspuheenvuoro) ... 19

Valtuutettu Harry Bogomoloff (vastauspuheenvuoro) 19
Valtuutettu Otto Meri (vastauspuheenvuoro) 20
Valtuutettu Ville Jalovaara (vastauspuheenvuoro) 20
Valtuutettu Risto Rautava (vastauspuheenvuoro) 20
Apulaispormestari Paavo Arhinmäki (vastauspuheenvuoro) 21
Valtuutettu Sami Muttilainen (vastauspuheenvuoro) 21
Valtuutettu Otso Kivekäs (vastauspuheenvuoro) 22
Valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaara. 22
Valtuutettu Elisa Gebhard 23
Ledamoten Marcus Rantala 23
Valtuutettu Mika Ebeling 24
Valtuutettu Amanda Pasanen 25
Valtuutettu Mari Rantanen 26
Valtuutettu Nuutti Hyttinen 27
Ledamoten Björn Månsson 27
Ledamoten Mia Haglund 28
Valtuutettu Seija Muurinen 29
Valtuutettu Mikael Jungner 30
Valtuutettu Matias Pajula 30
Valtuutettu Sami Muttilainen 31
Valtuutettu Laura Kolbe 32
Valtuutettu Mari Holopainen 33
Valtuutettu Otso Kivekäs 33
Valtuutettu Mika Ebeling 34
Valtuutettu Otso Kivekäs 35
Valtuutettu Otto Meri 35
Ledamoten Björn Månsson 36
Valtuutettu Anniina Iskanius 36
Pormestari Juhana Vartiainen 37
Valtuutettu Mirita Saxberg 38
Apulaispormestari Anni Sinnemäki 39
Valtuutettu Maarit Vierunen 40
Valtuutettu Laura Korpinen 41
Valtuutettu Osmo Soininvaara 41
Valtuutettu Minja Koskela 42
Ledamoten Björn Månsson 42
Apulaispormestari Anni Sinnemäki 43
Valtuutettu Mikael Jungner 43
Ledamoten Marcus Rantala 44
Valtuutettu Pirkko Ruohonen-Lerner 44
Valtuutettu Mari Holopainen 45
Valtuutettu Otso Kivekäs 45
Apulaispormestari Paavo Arhinmäki 46

Valtuutettu Ilkka Taipale 47
Valtuutettu Laura Korpinen 47
Valtuutettu Otso Kivekäs 48

253 § 48
Esityslistan asia nro 5 48
ERÄIDEN VUODEN 2021 TALOUSARVIOON MERKITTYJEN MÄÄRÄRAHOJEN YLITTÄMINEN KRUUNUSILLAT-HANKKEEN LIITTYVIEN HANKKEIDEN VUOKSI 48

Valtuutettu Mari Rantanen 48
Valtuutettu Pia Kopra 49
Apulaispormestari Paavo Arhinmäki 49
Valtuutettu Laura Korpinen 50
Valtuutettu Pia Kopra 50

258 § 50
Esityslistan asia nro 11 50
PASILAN MESSUKESKUKSEN ASEMAKAAVAN MUUTTAMINEN (NRO 12635) 50

Valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaara 50
Valtuutettu Juha Hakola 51
Valtuutettu Seija Muurinen 51
Valtuutettu Laura Kolbe 51
Apulaispormestari Paavo Arhinmäki 52
Valtuutettu Mari Rantanen 52
Valtuutettu Ilkka Taipale 53
Valtuutettu Arja Karhuvaara (vastauspuheenvuoro) 53
Valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaara 53
Valtuutettu Juha Hakola 53
Apulaispormestari Paavo Arhinmäki 54
Apulaispormestari Daniel Sazonov (vastauspuheenvuoro) 54
Apulaispormestari Paavo Arhinmäki 54
Valtuutettu Ilkka Taipale 55
Valtuutettu Pia Pakarinen 55
Valtuutettu Pentti Arajärvi 55
Valtuutettu Mari Holopainen 55

260 § 56
Esityslistan asia nro 13 56
KONTULAN PELASTUSASEMAN ASEMAKAAVAN MUUTTAMINEN (NRO 12666) 56

Valtuutettu Juha Hakola 56
Valtuutettu Eveliina Heinäluoma 56

Valtuutettu Ville Jalovaara 57
Valtuutettu Mika Raatikainen 57
Valtuutettu Juha Hakola 57

250 §

Esityslistan asia nro 3

JÄSENTEN VALITSEMINEN HELSINGIN JA UUDENMAAN SAIRAANHOITOPIIRIN KUNTAYHTYMÄN VALTUUSTOON VUONNA 2021 ALKAVAKSI TOIMIKAUDEKSI

Ledamoten Mia Haglund

Tack ska du ha, ordförande.

Mä pyysin oikein kaksin voimin puheenvuoroja.

Esittäisin, että lisätään jäsenien joukkoon Dan Koivulaakso ja varajäsenien joukkoon Mirka Haili.

(Puheenjohtajan välikysymys.)

Haili.

(Puheenjohtajan välihuomautus.)

Kiitos.

251 §

Esityslistan asia nro 4

JÄSENTEN VALITSEMINEN KÅRKULLA SAMKOMMUN -NIMISEN KUNTAYHTYMÄN VALTUUSTOON VUONNA 2021 ALKAVAKSI TOIMIKAUDEKSI

Ledamoten Björn Månsson

Arvoisa puheenjohtaja.

Esitän … som ersättare för Arja Karhuvaara Kalle Sällström. Järjestelmässä on nimi. Kalle Sällström. Sällström kirjoitetaan.

252 §

Esityslistan asia nro 6

KRUUNUSILLAT-HANKKEEN HANKESUUNNITELMAN ENIMMÄISHINNAN KOROTTAMINEN RAITIOTIEOSUUDEN OSALTA

Apulaispormestari Daniel Sazonov

Kiitos, puheenjohtaja.

Käsillämme on jälleen yksi hanke, jossa alkuperäisestä kustannusarviosta kustannukset menevät pitkäksi. Siitä emme tietenkään voi olla iloisia. Monta kertaa tässäkin salissa on todettu, että tähän pitää saada muutos. Esimerkiksi kaksivaiheinen päätöksenteko hankkeista voisi olla sellainen, mitä Länsi-Helsingin raitiotien kohdalla kokoomus esittikin, mutta ei valitettavasti saanut valtuuston enemmistön tukea.

Samaan aikaan on hyvä muistaa, että helsinkiläisten kannalta on tärkeää, että kaupunki on ennustettava, johdonmukainen toimija. Olemme rakentaneet Kruunuvuorenrannan asuinalueen ja tiivistäneet Laajasaloa ja luvanneet asukkaille suoran yhteyden kantakaupunkiin. Siksi itse, ja kokoomuskin, kannattaa sitä, että hanke menee eteenpäin.

Samalla kuitenkin näemme, että rakennettavista yhteyksistä on otettava kaikki irti. Teenkin seuraavanlaisen ponsiesityksen siitä, että:

> Valtuusto edellyttää, että selvitetään mahdollisuutta rakentamisen aikana etsiä teknisiä ja toiminnallisia ratkaisuja, joilla sillan käyttöastetta voitaisiin kasvattaa, esimerkiksi mahdollistamalla päästöttömille ja vähäpäästöisille ajoneuvoille sillan käyttö.

Kun isoja investointeja tehdään, otetaan niistä hyöty irti. Tämä asia pitää saada eteenpäin. Aikataulun ei ole syytä viivästyä, mutta siksi ponsimuotoinen esitys asian selvittämisestä.

Erikseen olen tyytyväinen, että valtuusto on nyt päättämässä siitä, että Kaivokadulle ei jatkovaiheessa tarvittaisi päätepysäkkiä, vaan kakkosvaiheessa yhteys sulautuisi olemassa olevaan raitiotieverkkoon ja jouhevoittaisi sillä tavalla myös keskustan liikennejärjestelyjä.

Valtuutettu Sami Muttilainen (vastauspuheenvuoro)

Kiitoksia, puheenjohtaja.

Valtuutettu Sazonov, voisit sä vähän avata tätä sun esitystä? Täällä puhutaan siis vähäpäästöistä ajoneuvoista, niin miten sä meinasit, että tätä hommaa kontrolloidaan, tuleeko sieltä Tesla vai Datsun sen sillan yli? Oliko sulla jonkunlainen näkemys tähän kuvioon vai mihin viittaat vähäpäästöisillä ajoneuvoilla? Onko ne nämä sähköpotkulaudat vaan minkä tyyppisiä kuvioita?

Ledamoten Björn Månsson (vastauspuheenvuoro)

Puheenjohtaja.

Painoin vahingossa V-nappia, kun piti P:tä.

Valtuutettu Otso Kivekäs (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Sinänsä moneen kohtaan valtuutettu Sazonovin puheenvuorossa voi yhtyä. Kukaan meistä ei ole iloinen kustannusylityksistä, ja on tärkeää, että hankkeen kanssa päästään eteenpäin. Ja keskustan päätepysäkki, todellakin parempi, että ei pysähdytä Kaivokadulle, vaan voidaan jatkaa siitä esimerkiksi Länsisatamaan, kuten HSL:n tänään julkistetuissa luonnoksissa pidetään mahdollisena.

Kuitenkin valtuutettu Sazonovin ponnesta haluaisin tuoda esiin sen näkökulman, että olennaisesti samaa asiaa on jo selvitetty esimerkiksi vuosina 2016 ja vuonna 2018, kun tätä samaa keskustelua on lukuisia kertoja käyty. Näiden aiempien selvitysten vastauksista on mahdollista lukea ne sinänsä painavat tekniset perusteet, miksi tämäntyyppinen ratkaisu ei ole realistisesti toteutettavissa.

Apulaispormestari Paavo Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Valtuutettu Sazonov, apulaispormestari Sazonov oli huolestunut hankkeiden kustannuksen noususta ja sitten heti samaan hengenvetoon hän esittää pontta, jolla merkittävällä tavalla sen toteuttaessa nostettaisiin kustannuksia. Tämä selvitys, jota ponnella esitetään, on tehty jo useamman kerran, ja tulos on se, että ensinnäkin siltaa pitäisi leventää, jotta tämä olisi mahdollista, joka maksaa lisää. Pitäisi suunnitella uudestaan, joka maksaisi lisää, viivästyttäisi hanketta. Sen lisäksi pitää muistaa, että ei pelkästään riitä, että autot mahtuvat sillalla, vaan niiden pitäisi myös sillan molemmissa päissä mahtua jonnekin. Tämä ei ole mahdollista. Kysymys tässä ponnessa onkin enemmän kosiskelusta, jota voi tehdä sen vuoksi, että tietää, että tämä ponsi ei todennäköisesti valtuustossa menee läpi. Tuskin Sazonov edes sitä itse toivoo.

Apulaispormestari Daniel Sazonov (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Oikeastaan on niin, että mitä enemmän tämä hankkeen kustannus nousee, sitä enemmän meidän pitää miettiä, miten me saamme siitä kustannuksesta kaiken mahdollisen hyödyn irti. Tiedämme, että esimerkiksi raitiotieliikenne, joka sillalle on suunniteltu, ei tule todennäköisesti olemaan ympärivuorokautista. Meillä ei ole ympärivuorokautista joukkoliikennettä juuri lainkaan yksittäisiä yöbussilinjoja lukuun ottamatta, jolloin esimerkiksi yöaikaan voi olla, että jonkinnäköisellä autoille, takseille, vastaavanlaisille ratkaisu voisi olla mielekäs.

Sen takia olemme lähteneet liikkeelle tällaisella selvitystyyppisellä kirjausesityksellä, jotta tavat eivät rajaudu vain siihen, että nyt rakennetaan leveämpi silta tai muuta. Vaan kun teknologia kehittyy, autot kehittyvät, vuosikymmenen lopussa meillä voi olla erityyppisiä ratkaisuja, niin aivan varmasti löytyy tapoja nykyisillä rakenteilla ottaa sillasta suurempi hyöty irti.

Valtuutettu Risto Rautava (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Sazonov ottikin puheensa loppupuolella ytimen tästä koko jutusta esille ansiokkaasti. Eli eilen käytiin muun muassa lautakunnan keskustelussa, kun annettiin lausuntoa väyläratkaisuista sillä tavalla, että mistä me tiedetään, minkälaisia sähköisiä ajoneuvoja, jotka lisääntyy koko ajan, tulee olemaan jo muutaman vuoden kuluttua. Kehitys on tällä hetkellä todella hurjaa, ja sen takia tässä me emme esitä mitään rakenteellisia ratkaisuja, jotka lisäisivät kustannuksia. Sen sijaan jos me saadaan lisää liikennettä tuolle sillalle, niin se on fiksua ja alentaa yksikkökohtaisia kustannuksia.

Tämän takia Sazonovin ponsi on erittäin perusteltu ja erittäin tärkeä. Toivottavasti tulette, vihreätkin, pois sieltä poteroistanne ja hyväksytte tämän ajattelun.

Valtuutettu Sami Muttilainen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Täällä on tosiaan yksi sellainen sähköinen ajoneuvo, mitä tulee koko ajan lisääkin, on sitten kyse Raide-Jokerista tai metrosta. Se on ihan totta, että ne voisi skujaa vähän myöhempäänkin kuin puoli kahteentoista asti yöllä. Siihen toivottavasti tulee joskus yli poliittisten puolueiden tai rajojen muutos, koska edelleenkin metro on neljäsosan vuorokaudesta pois käytöstä käytännössä. Sillä tämä saataisiin hyvin ratkaistua, jos tämä silta olisi siinä toiminnassa, jos nämä raiteet vedetään, eikä olisi kävelyn ja fillaroimisen ainoastaan armoilla. Mutta älkää nyt viitsikö, tuohon muuhun te ette usko itsekään.

Valtuutettu Otso Kivekäs (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

On totta, että Sazonovin ponnessa ei sinänsä esitetä rakenteellisten ratkaisujen muutoksia, mutta kuten Sazonov hyvin tietää, jos sallitaan ajoneuvoliikenne sillan yli normaalisti, niin se vaatii rakenteellisia muutoksia. Tämän erityisesti tietää vallan mainiosti kaupunkiympäristölautakunnan varapuheenjohtaja Rautava, joka on ollut eri vaiheissa mukana käsittelemässä tätä asiaa lukuisia kertoja.

Siteeraan nyt vuoden 2016 olennaisesti samansisältöisen aloitteen vastausta. ”Jos sillalla sallittaisiin säännöllinen ajoneuvoliikenne vaikka vain yöaikaan, tulisi myös reitin liikennejärjestelyt toteuttaa katumaisina

ja säännöllisen ajoneuvoliikenteen mahdollistavina. Katutilan mitoitus tulisi muuttaa ajoneuvoliikenteen vaatimusten mukaisiksi. ” Jne. Jne. Siis esimerkiksi Korkeasaaren sisäänkäynnin läpi tulisi rakentaa katuyhteys, jota sinne ei nyt ole suunniteltu.

Valtuutettu Eveliina Heinäluoma (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Valtuutettu Kivekäs oikeastaan tässä käytti täsmälleen sen puheenvuoron, jota itsekin haluaisin muistuttaa. Valtuutettu Rautava istuu samassa lautakunnassa kuin minä, ja olemme molemmat kuulleet nämä vastaukset koskien ajoneuvoliikenteen sallimista moneen kertaan. Virkamiehethän ovat todenneet, että se tosiasiassa vaatisi rakenteellisia muutoksia, jotka palauttaisivat siltavalmistelun lähtöpisteeseen. Nämä päätökset olisi täytynyt ottaa huomioon silloin, kun tätä hanketta alun perin laitettiin liikkeelle. Myös valtuutettu Kivekkään huomio Korkeasaaren läpi suuntautuvasta liikenteestä on mielestäni aito peruste sille, minkä takia ajoneuvoliikennettä laajassa mittakaavassa ei tähän siltayhteyteen sovi.

Valtuutettu Arja Karhuvaara (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Tämä on vaikea asia koko tämä Kruunuvuorensillat. Tämä on ollut sitä vuosikaudet, ja nyt vaan ihmettelen valtuutettu Arhinmäen huolta siitä, että autot eivät sitten mahdu sillan toiseen päähän eivätkä toiseen päähän. Tuskin ihmiset ajavat yli pelkästään parkkeeratakseen autonsa jonnekin, vaan ne oletettavimminkin jatkavat sillan toisesta päästä matkaa kumpaankin suuntaan.

Itse näen tärkeänä tietyllä tavalla asumisen ja työpaikka-alueiden… Mitä enemmän siellä on niitä, niin sitä enemmän tosiaan siltakustannukset laskevat suhteessa. Mutta täytyisi vielä tutkia tarkkaan se, että olisiko esimerkiksi jossain nykyisillä palvelualueilla mahdollisuus tehdä monimuotoista täydentämisrakentamista tai vanhan korjaamista, niin että siellä käyttötarkoitukset muuttuisivat ajan mukaan, jolloin saataisiin työpaikkoja ja asuntoja sinne alueelle.

Valtuutettu Risto Rautava (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Valtuutettu Kivekäs kyllä luki ihan oikean vastauksen, mutta tilanne oli silloin toinen. Silloin puhuttiin lähinnä perinteistä sähköbusseista, jotka ovat paljon isompia ajoneuvoja kuin mitä ovat ne ajoneuvot, mitkä sisältyvät tähän ponteen. Sen takia Kivekkään sinänsä oikea vastaus, mutta oli väärään kysymykseen oikeastaan tehty, koska uudet ajoneuvot tulevat olemaan huomattavasti pienempiä yksiköitä kuin nykyiset. Siitä on nyt jo merkkejä maailmalla, ja se antaa aivan uudenlaisia mahdollisuuksia meille tulevaisuudessa. Sen takia tämä ponsi on erittäin fiksu.

Valtuutettu Reetta Vanhanen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Täällä todettiin naapurista, että me vihreät olisimme poterossa, mutta emme ole, vaan olemme lukeneet jo perusteellisesti aiemmin tästä samasta aiheesta tehdyt selvitykset ja toivoisimme, että kokoomuksessakin voitaisiin vielä tarkemmin perehtyä näihin jo tehtyihin selvityksiin, ennen kuin valtuustossa tilataan uusia. Käytännössähän tästä tulee erittäin suosittu raitiolinja. Sillä on tiheä vuoroväli, 3–4 minuuttia. Tällaisessa tilanteessa on hyvin vaikea sijoittaa ajoneuvoliikennettä käyttövoimasta riippumatta kulkemaan ratikoiden väliin, vaan käytännössä kyse olisi hyvin myöhäisen yön tai aamuyön liikenteestä. Tässä tilanteessahan myös vaihtoehtoinen reitti yölliselle ajoneuvoliikenteelle kulkee huomattavasti sujuvammin kuin päiväsaikaan. Eli näitä asioita on selvitetty jo lukuisia kertoja.

Apulaispormestari Daniel Sazonov (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Tässä mennään taas äärilaidasta toiseen. Jotenkin tuntuu, että vastauksissa lähdettiin siitä, että laajamittaista autoliikennettä, nyt tarvitaan nelikaistainen moottoritie sillalle. Me haemme fiksuja ratkaisuja selvitettäväksi, miten tätä mittavaa investointia voitaisiin vaikuttavammin ja tehokkaammin hyödyntää. Se ei tarkoita nelikaistaisen moottoritien rakentamista siihen rinnalle, vaan se tarkoittaa nyt rakennettavan siltakapasiteetin fiksumpaa hyödyntämistä esimerkiksi ajallisesti rajatusti,

esimerkiksi ajoneuvotyypillisesti rajatusti. Tämän kaltaista dynaamista liikennesuunnittelua ja investointien vaikuttavuuden hakemista ja käyttöä tarvittaisiin tähän kaupunkiin enemmän. Olen kuullut, että monessa kohtaa muutkin puolueet ovat tätä toivoneet ja esittäneet, mutta nyt kun on kyseessä tällainen ihmisten liikkumista sujuvoittava asia, niin se ei jotenkin kelpaa.

Valtuutettu Mirita Saxberg (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Haluaisin tuoda tämmöisen tulevaisuusnäkökulman keskusteluun vielä. Sen lisäksi, että sillan tulee hyödyttää mahdollisimman laaja-alaisesti eri kulkumuodoilla liikkuvia helsinkiläisiä, niin olisi syytä varautua siihen, että sillan käyttöikä on pitkä, ja mikäli kävisi näin, että tulevaisuudessa raitioliikenne ei ole enää se ensisijainen liikkumismuoto, vaan tarvitaan pyöräliikenteelle tilaa, niin voitaisiin sillan leveyttä esimerkiksi pyöräteiden kanssa kompromissaamalla suunnitella sähköiselle ja vähäpäästöisellä autoliikenteelle. Elikkä tällaisissa isoissa asioissa tarvitaan kauaskantavia ja viisaita päätöksiä, ja niiden pitäisi perustua faktatietoon eikä ideologiaan.

Apulaispormestari Paavo Arhinmäki

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

On hyvä, että tällä siltahankkeella on erittäin laaja kannatus täällä valtuustossa. Oikeastaan typistyy keskusteluun siitä, että kokoomus haluaa uudestaan tehdä sen selvityksen vielä kerran veronmaksajien rahoilla, joka on tehty useita kertoja, perustellen muun muassa sillä, että sillalle pitää saada pyöriä. Sillalle, johon on tulossa raitiovaunuyhteys ja kevyen liikenteen yhteys, nimenomaan pyöräkaistat.

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Tämä on äärimmäisen tärkeä hanke Laajasalon näkökulmasta. Koko Kruunuvuorenranta, entinen Laajasalon öljysatama, on kaavoitettu tästä näkökulmasta, ja myös Yliskylän alueella on tehty tiivistysrakentamista. Laajasalon asukasmäärä tulee kaksinkertaistumaan. Ilman tätä siltaa, että se saadaan aikataulun mukaisesti eteenpäin, koko Laajasalon liikenne menisi tukkoon. Mutta tämä silta ei palvele vain Laajasaloa vaan palvelee koko Itä-Helsinkiä, koska ilman tätä siltaa myöskin met-

ron välityskyky ylittyisi hyvin nopeasti. Se tarkoittaisi, että ilman tätä siltaratkaisua koko Itä-Helsingin liikenne olisi tukossa. Pitää muistaa, että tämä silta ja raitiovaunuyhteys ei mahdollista vain Helsingin keskustaan liikkumista, vaan myös Nihdin kautta Kalasataman metroasemalle ja Pasilaan raitiotieyhteyttä.

On tärkeää siis, että teemme päätöksen tänään siitä, että tämä silta lähdetään rakentamaan. Oli myös tärkeää, että kaupunginhallituksessa yksimielisesti palautimme sen kohdan, että tuodaan erillinen selvitys ja laskelmat siitä, olisiko niin sanottu Yliskylän mutka tai koukkaus syytä toteuttaa samassa yhteydessä, kun rakennetaan yhteys Laajasalosta Hakaniemeen ja myöhemmin Rautatientorille. Tästä tehdään erillinen päätös. Voi olla, että tässä kohtaa säästäminen Yliskylän mutkasta tulee tulevaisuudessa kalliiksi, ja siksi on hyvä, että siitä tulee erillinen selvitys ja tehdään erillinen päätös.

Valtuutettu Otso Kivekäs

Kiitos puheenjohtaja.

Valtuutettu Arhinmäen tapaan nostaisin esiin tämän hankkeen isoa kuvaa, mitä olemme tässä kaupungissa tekemässä. Kruunusiltoja kulkeva Yliskylän raitiotie on ensimmäinen keskustaan suuntautuva pikaraitiotie, jota Helsingissä suunnitellaan. Meillä on rakenteilla jo Raide-Jokeri poikittain, mutta tulevaisuudessa tarkoitus on poikittaisten linjojen lisäksi tuoda eri suunnista keskustaan säteittäisiä raitiotielinjoja. Suuren kapasiteetin linjoja, joilla ihmiset pääsevät sujuvasti keskustaan myös niiltä alueilta, jotka eivät ole suoraan metron tai radan varrella. Näistä ensimmäinen tämä Laajasalon raitiotie on.

Aivan kuten Arhinmäkikin sanoi, sen vaikutukset ulottuvat laajemmalle, koska se mahdollistaa Laajasalosta myös Pasilaan pääsyn ja se vähentää metron kuormitusta. Mikäli kaikki uudet laajasalolaiset kulkisivat Herttoniemen kautta, meillä olisi metrossa hyvin ikäviä tungoksia luvassa ensi vuosikymmenellä. Siinä mielessä hanke on erittäin tärkeä. Se sitoo erityisesti Kruunuvuorenrantaa paljon tiukemmin kantakaupunkiin, tuo sen paljon lähemmäs.

Tällaisia hankkeita, joiden mittakaava näin suuri, meillä ei usein ole. Kustannusylitykset ovat tietenkin valitettavia, mutta kun katsotaan perspektiivissä, tämän hankkeen kustannus on noussut 326 miljoonaan, kun se oli 259. Se on alle 20 %:n nousu. Jos verrataan, huomioidaan laajuusmuutokset, saadaan edelleenkin vain 30 %:n nousu. Se on pal-

jon. Mutta se on silti vähemmän kuin esimerkiksi länsimetrossa. Tästä tulee oppia, ja kaupunginhallituksen esitys liittyen siihen, että tätä jatkossa mietitään, oli hyvä. Miten pääsemme tästä vielä alaspäin. Mutta ei kuitenkaan ole syytä ripotella tuhkaa päällemme.

Kiitos.

Valtuutettu Jenni Pajunen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Kruunusillat on rakennettava. Tavoitteena on, että 2026 valmistuvat Kruunusillat ovat koko Helsingin ja Suomen ylpeys. Erityisen tärkeää on pysyä suunnitellussa aikataulussa.

Kruunusillat on rakennettava, koska Laajasalon tulevan 40 000 asukkaan liikennettä ei voi jättää yhden vanhan sillan ja kaupunkibulevardin varaan. Itä-Helsingin metron kapasiteetti ei tulevaisuudessa riitä.

Kruunusillat on rakennettava. Niistä voi parhaimmillaan tulla meille valtti myös matkailuun, kun niiden varrelta löytyy luontokohteita ja elämyksiä Korkeasaaren eläintarhasta Kruunuvuoren eteläeurooppalaishenkiseen rantakortteliin. Uusien asuinalueiden myötä sillan molempiin päihin syntyy kivoja ravintoloita ja muita vapaa-ajan palveluita, joihin tullaan kauempaakin.

Kruunusillat on rakennettava ja tulevan spåralinjan hyödyt maksimoitava. Yhteyttä tulee jatkaa Hakaniemestä Rautatientorille mahdollisimman nopeasti ja kytkeä se muuhun rataverkkoon aina Jätkäsaareen asti. Optio Yliskylän lenkkiin pitää säilyttää. Laajasalon sujuvista liikenneyhteyksistä pitää huolehtia myös siltojen rakennusaikana. Laajasalontie on parasta aikaa kaupunkibulevardin työmaan takia järkyttävän ruuhkainen.

Kruunusillat on rakennettava. Hanke on kallis mutta kauaskantoinen. Kaupungin infraprojektien kustannusten kasvua pitää hillitä nykyistä paremmin. Hankkeet on suunniteltava huolellisesti niin, että myös liittyvät hankkeet kustannuksineen ovat alusta asti tiedossa. Myös kaupungille aiheutuvat tulot pitää pystyä huomioimaan kokonaisuudessaan paremmin. Kaupungin uusi pääekonomisti tuonee myös panoksensa investointien laadun ja hallinnan parantamiseen.

Kiitos.

Valtuutettu Otto Meri

Kiitos, puheenjohtaja.

Viime vuosina valtuustossa investointien kustannusylitysten käsittely on noudattanut tuttua kaavaa. Todetaan kustannusten nousu, harmitellaan asiaa ja edellytetään, että jatkossa olla tarkempia. Jälleen kerran maito on maassa, ja nyt pitäisi miettiä, miten vahingot minimoidaan. Onneksi Kruunusiltojen osalta meillä on vielä keinoja parantaa hankkeen kannattavuutta. Kannattavuuden näkökulmasta on nimittäin kolme keskeistä asiaa: käyttäjämäärä, käyttäjämäärä ja käyttäjämäärä. Jos Laajasalossa asuisi 2 000 ihmistä, ei varmasti keskusteltaisi tästä hankkeesta. Jos siellä asuisi 200 000, emme myöskään, koska tämä silta olisi jo aikapäiviä sitten rakennettu.

Hankkeen kannattavuuden näkökulmasta onkin siis ratkaisevin tekijä se, että kuinka paljon raitiotien vaikutusalueella tulee asumaan ihmisiä. Ei niinkään se, pääsenkö millä eri kulkuneuvoilla siltaa pitkin kulkemaan. Toki silläkin on merkitystä. Näin ollen katson, että nyt hankkeen kustannusten kasvettua merkittävästi on ainut ja järkevin keino selvittää sitä, missä määrin asukastiheyttä Laajasalossa voidaan kasvattaa. Se on ainut tapa, että tästä hankkeesta saadaan edes pikkasen vähemmän kannattava.

Oonkin tehnyt asiaa koskevan seuraavansisältöisen ponnen:

> Hyväksyessään Kruunusillat-hankkeen hankesuunnitelman enimmäishinnan korottamisen raitiotieosuuden osalta kaupunginvaltuusto edellyttää selvitettävän mahdollisuutta lisätä hankkeen kannattavuutta kasvattamalla Laajasalon asumistehokkuutta raitiotien vaikutusalueella luontoarvoista huolehtien.

Tämä hanke ensisijaisesti on hyödyllinen Laajasalon asukkaille ja hieman laajemmin Itä-Helsingin asukkaille, jolloin toinen, mitä tässä en esitä, on tietenkin se, mitä vihreätkin täällä on ansiokkaasti aina korostanut, eli käyttäjä maksaa -periaatteen. Kun tämä hanke tulee toteutumaan, jossain määrin ja jossain vaiheessa on hyvä selvittää sitä, miten käyttäjä maksaa -periaate voidaan soveltaa myös Kruunusiltoihin.

Valtuutettu Eveliina Heinäluoma

Arvoisa puheenjohtaja.

Pidän tärkeänä, että me päättäjät täällä kaupunginvaltuustossa edellytämme julkisissa hankinnoissa ja investoinneissa sitä, että enimmäishinnoissa arvioissa pysytään. Niin se on kaikkien isojen ja pienten hankkeiden kohdalla.

Ajattelen kuitenkin niin, että tässä valtuutettu Meri antoi hieman väärän mielikuvan kaupungin investoinneista, sillä on kuitenkin niin, että isossa kuvassa ja valtaosin näistä julkisista investoinneista me pysymme nimenomaan arvioissa ja enimmäishinnoissa. Sitten on näitä hankkeita, niin kuin valitettavasti tämä Kruunusillat-hanke, jossa erilaisista syistä johtuen olemme enimmäishinnan korotuksen kohdalla.

Pidän tätä hanketta tärkeänä, ei vähintään niiden 13 000 asukkaan kannalta, jotka Kruunuvuorenrantaan tulevat ajan mittaan muuttamaan. On erittäin tärkeää, että heillä on nopea, sujuva yhteys keskustaan, ja siten me vähennämme kuormitusta, joka kohdistuu esimerkiksi Herttoniemen suuntaan menevään ajoneuvoliikenteeseen tai julkiseen liikenteeseen. Me tiedämme, että metroyhteys idän päässä tulee saavuttamaan maksiminsa 2030-luvulla, ja senkin takia tämä ratikkaliikenne, joka kulkee Kruunuvuorensiltaa pitkin on erittäin tärkeää saada toteutettua ennen sitä.

Tuntuu vähän että kokoomus tässä ajaa kaksilla rattailla. Ettekö te ole, jos te olette näin huolissaan ajoneuvoliikenteen mahdollisuuksista tällä sillalla, niin miksi te ette alun perin olen näitä asioita vaatineet ja vaatineet tässä sillan kohdalla? Nyt tuntuu hölmöltä, että meillä on samoja selvityksiä täällä jatkuvasti uudelleen ja uudelleen vaatimassa, ja vähän anteeksi pyydellen jopa esitätte ponsia ja selvityksiä.

Valtuutettu Otto Meri (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Anteeksi, jos olin epäselvä siinä, kun totesin, että monet näistä hankkeista ylittää kustannukset. Näin toki on, mutta käsittääkseni enemmistö pysyy sentään budjetissa. Kyseisten Kruunusiltojen osalta ongelma vaan jo siinä, että alkuperäisellä kustannusarviolla tämä hanke jäi alle yhteiskuntataloudellisen kannattavuusrajan, ja nyt kun kustannukset nousevat, tämän hankkeen kannattavuus entisestään heikkenee. Tältä osin olen huolissani. Jos ja kun kustannukset vielä jatkaa nousuaan, sitähän me ei voida vielä tietää, toivottavasti näin ei käy, niin tästä hankkeesta tulee vielä entistä vähemmän kannattavaa. Jolloin katson, että ainut keino, miten tästä hankkeesta saadaan edes jossain määrin vä-

hän enemmän kannattavaa, joskin varmasti tulee edelleenkin jäämään kokonaistaloudellisen kannattavuusrajan alle, niin on se, että me saadaan lisää asukkaita Laajasaloon ja lisää käyttäjiä tälle raitiotieyhteydelle.

Valtuutettu Laura Rissanen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja

Nyt on pakko puuttua tähän valtuutettu Heinäluoman puheenvuoroon siitä, etteikö kokoomus olisi aikaisemmissakin vaiheessa tuonut esiin sitä, että tällä sillalla pitäisi pystyä erityisesti yöaikaan kulkemaan myös sähköisillä kumipyöräliikenteellä. Ihan edellisellä valtuustokaudellakin äänestettiin useampaan otteeseen esimerkiksi valtuutettu Muurisen aloitteista tätä asiaa liittyen. Tämä on kyllä sitä asiaa, jota olemme tässä tuoneet esiin. Pieni muistutus tähän väliin.

Valtuutettu Kivekäshän toki näitä vastauksia täällä tulleisiin valtuustoaloitteisiin on meille jo lukenut ääneen.

Valtuutettu Otso Kivekäs (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Minäkin sen verran puolustan kokoomusta, että he todellakin tekivät tämän esityksen kyllä ihan alun perinkin. Melko nopeasti se todettiin toteuttamiskelvottomaksi, ja asia oli siltä osaa nähdäkseni relevantisti loppuun käsitelty. Valitettavasti se, mistä on ehkä hieman aiheellista kritisoida, on tämä farssinomainen asian toistaminen yhä uudelleen. Valtuutettu Rissasen iloksi luen vielä pätkän, tällä kertaa vuodelta 2018, koskien yöaikaan liikenteen sallimista. ”Raitiovaunumatkojen hidastumisesta aiheutuvien haittojen voidaan arvioida olevan huomattavasti suuremmat siihen matka-aikasäästöön nähden, jonka bussi- ja taksimatkustajille öiseen aikaan koituisi.”

Vielä valtuutettu Merelle. Voimme laajemmin keskustella ehkä toisessa yhteydessä yhteiskuntataloudellisen kannattavuuden laskennasta liikennehankkeissa. Se soveltuu melko huonosti tällaisiin kaupunkihankkeisiin. Esimerkiksi metron ruuhkautuminen ei ole siinä millään tavalla mukana. Maan arvonnousu ei ole millään tavalla mukana. Uudet rakentamismahdollisuudet eivät ole millään tavalla mukana. Sen takia, osit-

tain siksi ne luvut ovat alhaisia, koska menetelmä on huono tähän käyttöön.

Valtuutettu Eveliina Heinäluoma (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Pidän tärkeänä, että kun me rakennetaan uusia asuinalueita, niin me huolehtisimme siitä, että sinne olisi sujuvat, hyvät joukkoliikenneyhteydet alusta alkaen. Niinhän nyt tässä pyritään, että kun Kruunuvuorenranta kehittyy joka viikko ja sinne rakentuu jatkuvasti uusia asuntoja, niin sinne saataisiin jo nyt olemassa oleville asukkaille hyvät kulkuyhteydet, jonka kautta he tottuvat käyttämään näitä, eikä ole tarve samalla tavalla omistaa esimerkiksi autoa. Nyt tuntuu, että jokainen kuukausi tai vuosi, joka me hukataan tässä hankkeessa tämän sillan rakentamisessa nimenomaan totuttaa siellä asuvia ihmisiä siihen, että pitääkin olla oma auto. Joten eiköhän nämä selvitykset nyt riittäisi, ja tässä voitaisiin edetä kuitenkin tämän hankkeen kohdalla eteenpäin, kuten olen ymmärtänyt, että kokoomuskin on tähän kuitenkin sitoutunut.

Valtuutettu Harry Bogomoloff (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Tässähän on kokonaisuutena nyt, kun kuuntelee näitä puheenvuoroja varsinkin sieltä vasemmalta reunalta, taas johdonmukainen askel yksityisautoilun vaikeuttamisprosessissa, jota nyt on harrastettu sekä vihreiden että vasemmiston puolueiden taholta jo pitkään. Ikään kuin maapallon lämpeneminen olisi siitä kiinni, millä vehkeillä siinä sillalla kuljetetaan. Tämä on tämä on aivan mielestäni absurdia monilta osin tämä pohdiskelu.

Mitä tulee liikenteen ruuhkautumiseen esimerkiksi Herttoniemen liikenneympyrässä ja muilla Laajasalosta johtavilla teillä, niin se johtuu siitä, että muilla päätöksillä on päätetty rajoittaa liikenteen sujuvuutta näillä kaduilla. Bulevardisoinnilla ja muulla. Joten ensin tehdään hiirelle luukku, ja sitten kehutaan, että kun on semmoinen olemassa, niin pakko toimia tällä ja tällä tavalla.

Valtuutettu Otto Meri (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Kiitos valtuutettu Kivekkäälle, että se nosti esille haasteet, jotka liittyy liikennehankkeiden yhteiskuntataloudellisten kannattavuuslaskelmien tekemiseen. Toivoisinkin ja oon ymmärtänyt, että pormestarilla ja ehkä meidän uudella pääekonomistilla voisi olla mahdollisuus kehittää jotain mallia, joka voisi paremmin palvella näitä keskusteluja. Mutta se nyt on kuitenkin varmaan selvää ja valtuutettu Kivekäskin sitä mieltä, että asukastiheyden kasvattaminen ja tehostaminen Laajasalossa on tekijä, joka kuitenkin parantaa tässä tapauksessa hankkeen kannattavuutta eikä heikennä.

Valtuutettu Ville Jalovaara (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Ihmettelen kokoomuksen pauhaamista. Varsinkin apulaispormestari sote-toimialalta, Sazonov, pauhaa täällä ja tekee ponsia. Jos te keskittyisitte laittamaan sote-asioita kuntoon vaihteeksi, kun siellä on erittäin vakavaa lääkärivajetta ja muuta. Onko kokoomuksen näkemys, että tänne ei tarvita tätä siltaa oikeastaan ollenkaan? Vuosaaressahan aikanaan kaupunkilaiset rakensi lopulta itse sen sillan, ja kaupunki sitten osti valmiin sillan, kun kaupunki ei saanut sitä aikaiseksi. Onko tässä samanlainen ajatus ehkä taustalla?

Valtuutettu Risto Rautava (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Ensinnäkin valtuutettu Jalovaaran puheenvuoro oli jopa loukkaava. Apulaispormestari Sazonov on myös kaupunginvaltuutettu, ja tietysti hän ottaa kantaa näihin asioihin ja on ollut mukana perehtymässä tähänkin asiaan. Lisäksi haluan täällä esitettyihin epäilyksiin todeta, että kokoomuksen valtuustoryhmä on tämän asian takana, tämän hankkeen takana, eikä halua siihen viivästyksiä. Me ymmärrämme sen, että on nyt tarpeellista tehdä päätös tänään, että hanke voi edetä eteenpäin ripeässä tahdissa.

Apulaispormestari Paavo Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Suuresti arvostamani toveri valtuutettu Bogomoloff oli tällä kertaa väärässä, kun hän kuvitteli, että vasemmisto tai vihreät haluavat tällä hankkeella hankaloittaa yksityisautoilua. Päinvastoin. Tämä poistaa ruuhkia, koska niin monella on mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä. Ne ihmiset, jotka tarvitsevat autoa syystä tai toisesta, pystyvät liikkumaan Laajasalosta ja Itä-Helsingistä kätevämmin, kun tämä silta on rakennettu.

Valtuutettu Karhuvaara epäili, että ajattelisin, että autot jätettäisiin parkkiin sillan molempiin päihin. Sitä en epäile, mutta epäilen sitä, että autot eivät mahdu Korkeasaareen, Nihtiin tai Merihaan rantaan.

Lopuksi haluan todeta, että Laajasalon bulevardi ei heikennä mutta ei myöskään lisää autoilun mahdollisuuksia. Siellä on tällä hetkellä Laajasalon tiellä 2 plus 2 kaistaa, ja myös bulevardissa on 2 plus 2 kaistaa. Eli välityskyky on tismalleen sama tulevaisuudessa kuin on ollut tähänkin asti. Toki siinä ei voi ajaa seitsemääkymppiä, jota nykyään viidenkympin rajoitusalueella monet on ajaneet, vaan nopeus hiukan laskee, mutta se ei varmaan ole ratkaiseva ongelma se kymmenen sekuntia, joka siinä ehkä pitenee matka siitä, mikä oli tässä tiellä aikaisemmin.

Valtuutettu Sami Muttilainen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Valtuutettu Merelle toteaisin, että älä yhtään huolissaan Laajasalon rakentamisesta tällä hetkellä. Siellä on aika laajamittaisia täydennysrakentamisia menossa, ja lisää tulee. Oot niitä ollut itse hyväksymässä.

Se on pakko ottaa tässä esiin, valtuutettu Arhinmäki ottikin tuon bulevardin tuossa jo, että tänne käsittääkseni tulee sähkölauttaliikenne, mikä myös auttaa osaltaan tätä kuviota. Osaako joku vastata siihen, millä aikataululla tämä saadaan liikkeelle ja millä kapasiteetilla ja millä kulurakenteella? Siis ennen kaikkea se kiinnostaa. Meillähän tälläkin hetkellä lauttayhteyksiä kaupungissa toki aika moneenkin paikkaan, mutta saattavat olla suhteellisen tyyriitä. Enkä meinaa siis HSL:ää, vaan noin yleisesti, ketä liikennöi näitä välejä.

Valtuutettu Otso Kivekäs (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Valtuutettu Bogomoloffille autoilun haittaamiseen liittyvä kysymys: millä tavalla Kruunuvuorenselän yli tällä hetkellä kuljetetaan autoilla, jos tämä silta sitä haittaa? Ymmärrän tämän tuoman haitan purjehdukselle, mutta haittaa autoilulle on hieman vaikeampi käsittää. Myöskään bulevardisoinnit, joista yleiskaavassa päätettiin, eivät silloisten selvitysten mukaan haittaa autoilua, vaan verrattuna vertailuvaihtoehtoon itse asiassa autoliikenne oli sujuvampaa. Vaihtoehto, jossa niitä ei olisi tehty, vaan vastaava määrä asukkaita olisi muuttanut pitkin kehyskuntia, olisi johtanut pahempiin ruuhkiin.

Valtuutettu Merelle vastaus kysymykseen. Kyllä, ajattelunne sillan kannattavuuslaskennasta on ihan järkeenkäypää ja kuulostaa oikealta. Vielä kannattavammaksi saataisiin, jos saataisiin liikennettä pitkin päivää kumpaankin suuntaan, mitä saattaisi auttaa radan jatkaminen Herttoniemeen. Siitä emme kuitenkaan päätä nyt.

Valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaara.

Arvoisa puheenjohtaja.

Kyllä kokoomus on ollut vaatimassa autoliikennettä Kruunuvuorensillalle. Ainakin itse olin mukana tasan viisi vuotta sitten, kun tämä hankesuunnitelma aloitettiin, ja silloin kyllä puhumme todella sähköbusseista ja takseista, niin kuin Rautava teille kertoi. Kyllä ne on ollut tässä esillä. Silloinhan tämä koko projekti maksoi 259 miljoonaa, ja nyt se maksaa 326 miljoonaa. Eli siinä on kyllä paljon suurennusta, mutta se paljon riippuu siitä, että me tässä uudessa suunnitelmassa rakennamme myös paljon lisää Hakaniemen rantaan.

Laajasalon tulee yhteensä 40 000 asukasta, ja silloin meille kävi ihan tarkasti selville jo viisi vuotta sitten, että ainoa mahdollisuus kuljettaa nämä ihmiset turvallisesti ja nopeasti pois saarelta on silta tai metro. Metro on niin paljon kalliimpi kuin silta, joten me sitten päädyimme tähän siltaan.

Nyt jos Kruunuvuorensillalla kulkee vain ratikka, polkupyörät ja jalankulkijat, niin kustannushyöty on 0,4–0,45, joka on kunnallisessa rakentamisessa liian pieni luku. Se pitäisi olla yksi. Tämän vuoksi kokoomus

onkin esittänyt, ja tuen lämpimästi Sazonovin pontta, että myös sähköautoja ja takseja voisi kulkea sillalla.

Tämä projekti on nyt toteutettava, eikä ensi vuosikymmenellä.

Valtuutettu Elisa Gebhard

Kiitos, puheenjohtaja

Kuten tässä on moneen kertaan todettu, siltahankkeessa ei ole kyse ainoastaan sillasta, vaan kyse on pikemminkin suuren yleisön luottamuksesta kaupungin päätöksenteon johdonmukaisuuteen. Kyse on siitä, voivatko esimerkiksi Laajasalon nykyiset ja tulevat asukkaat luottaa kaupungin lupauksiin nopeista joukkoliikenteen yhteyksistä kantakaupungin suuntaan.

Sujuvilla joukkoliikenteen yhteyksillä on aivan keskeinen merkitys etenkin alle 40-vuotiaiden helsinkiläisten asumistoiveissa. Etenkään siksi ei ole meille kunniaksi, mikäli uusia asuinalueita tai merkittävää täydennysrakentamista toteutetaan sivuhuomiolla, että sinne tulee uusi liikenneyhteys ehkä kuuden vuoden päästä, mikäli hanke ei viivästy entisestään poliittisten erimielisyyksien vuoksi. Kukaan ei toivo kustannusten ylittymistä, mutta sen ohessa katse on käännettävä hankkeen hyötyihin. Kuten moneen kertaan todettu, autoliikenteen tuominen sillalle olisi omiaan aiheuttamaan hankkeen viivästymisen ja hinnan kallistumisen entisestään. Hyödyt jäisivät varsin vähäisiksi.

Paljon on puhuttu prosesseista sen varmistamiseksi, etteivät suurten hankkeiden hinnat pääse paisumaan matkan varrella. Vastaavasti pidän yhtä tärkeänä, että päätökset joukkoliikenteestä etenkin uusien asuinalueiden osalta tehdään johdonmukaisesti ja riittävän aikaisin, jotta helsinkiläiset voivat suunnitella elämäänsä ja asumiskuvioitaan.

Ledamoten Marcus Rantala

Värderade ordförande. Arvoisa puheenjohtaja.

Kun valtuusto teki alkuperäisen päätöksen Kruunusilloista, valtuustolle vakuutettiin, että budjetti on oikein laskettu. Meillä on vielä allianssimalli, joka takaa sen, ettei budjetti ylity. RKP:n ryhmä oli silloin jo kriittinen, koska nähtiin, että budjetti oli alimitoitettu ja täysin epärealistinen. Toivottiin tietenkin, että oltaisiin oltu väärässä, mutta näin ei käynyt. Bud-

jetti ylittyy ja oikein kunnolla. Tämä ylitys, joka valtuusto tänään käsittelee, tuskinpa on viimeinen ylitys tämän hankkeen osalta. Tästähän kokonaisuudesta puuttuu osia, kuten linjaus Hakaniemestä keskustaan ja Yliskylän reitti. Hinta nousee samalla kun raitiotie lyhenee, ja varmasti siksi tämän hankkeen kustannus-hyötysuhde on niin matala.

Som förtroendevald i Helsingfors känns det faktiskt ganska sorgligt att vi är i den här situationen igen, och det visar att Helsingfors är inte alltid så proffsig när det gäller projekthantering och budgetering, och jag håller med de tidigare talarna som har sagt att det här är typiskt för oss. Vi ojar och vojar oss när problemen kommer till fullmäktige, men några stora förändringar har vi inte sett hur staden sköter budgetering och projektering. Det här projektet har ju andar också problem. Det kommer att vara på halvvägs i och med att ändstationen blir i Hagnäs, och det kommer också att förstöra många unika havsmiljöområden.

Arvoisa puheenjohtaja.

Se on ihan selvää, että asukkaat Kruunuvuorenrannalla tarvitsevat toimivaa ja myös kattavaa joukkoliikennettä. Alueelle on rakennettu paljon ja rakenteilla on vielä enemmän. Mutta koska Kruunusiltojen kustannusarvio on ihan eri kuin alkuperäisessä päätöksessä ja raitiotielinjaus on myös eri, olisi enemmän kuin kohtuullista selvittää myös vaihtoehtoisia joukkoliikenneratkaisuja. Niitähän on: ratikka Laajasalon kautta Herttoniemen metroasemalle, sähköbusseja sekä sähkölauttoja suoraan keskustaan. Lauttaliikennettä kehitetään monissa kaupungeissa maailmalla, miksi ei Helsingissä?

Siksi olen tehnyt palautusehdotuksen, joka peräänkuuluttaa nopealla aikataululla selvitystä vaihtoehtoisista joukkoliikenneratkaisuista.

Kiitos.

Valtuutettu Mika Ebeling

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät kaupunginvaltuutetut.

Hankesuunnitelmaa hyväksyttäessä 31. elokuuta 2016 vastustin hanketta todeten, miten olimme jo tuolloin joutuneet kokemaan useamman kustannuslaskelman menemisen uusiksi. Varoitin tuolloin, miten poliittisesti korrekteihin hankkeisiin, kuten joukkoliikenteen edistämiseen, sisältyy merkittävä vaara: se, että tulemme leväperäiseksi, emmekä enää viimeisen päälle etsi parasta saatavissa olevaa ratkaisua. Rahaa

saatetaan antaa kuulua tarpeettomasti, kun on kuitenkin hyvästä asiasta kysymys.

Totean joitakin niistä näkökohdista, miksi en tuolloin enkä vieläkään hankkeesta pidä. Ensiksikin hanke ei lisää merkittävästi joukkoliikennematkoja. Toiseksi matka-aika Kruunuvuorenrannasta pitenee Laajasalon sisäisillä matkoilla sekä Itä-Helsinkiin. Kolmanneksi hanke pikemmin haittaa kuin vähentää autoliikennettä keskustassa. Neljänneksi yhteys auttaisi itäsuunnan metron ylikuormitukseen vain muutaman vuoden ajaksi. Viidenneksi matkalippujen hinnat nousisivat tuolloisen laskelman mukaan 2,8 %. Kuudenneksi Helsingin käyttötaloudelle oli jo tuolloin koitumassa 12,8 miljoonan lisäkustannus vuosittain aluksi, joka vain pikkuhiljaa pienenee. Seitsemänneksi 30 vuoden aikaiset tuotot kattavat vain noin 10 % kokonaiskustannuksista.

Valtuutettu Marcus Rantalan palautusesitys on varsin samansisältöinen kuin oma palautusesitykseni tuolloin 31. elokuuta 2016. Se on edelleen järkevä vaihtoehto, ja siksi kannatan sitä.

Kiitos.

Valtuutettu Pasanen.

Valtuutettu Amanda Pasanen

Kiitos, puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Helsingin kaupunkisuunnittelussa keskeistä on suunnitella sellaista kaupunkia, jossa ihmiset pystyy elämään mahdollisimman vähäpäästöistä elämää. Liikenteen päästövähennykset on Helsingissä haastavimmista päästä, ja tämä johtuu siitä, että meidän kaupunkeja on puoli vuosisataa rakennettu lähinnä autoille. Sen takia kestävyysmurros vähäpäästöiseen liikenteeseen ei tule tapahtumaan pelkästään hienosäädöillä, vaan me tarvitaan koko liikennejärjestelmän ja liikennesuunnittelun systeemistä muutosta.

Kruunusillat on tärkeä osa tätä systeemistä muutosta. Ne on tärkeä osa tulevaisuuden raideliikenteen verkostokaupunkia, jossa Helsingin koko ajan kasvava asukasmäärä liikkuu ilmastokestävästi raiteilla. Laajasaloa ja Kruunuvuorenrantaa on jo pitkään kaavoitettu sillä ajatuksella, että Kruunusillat rakennetaan, joten on tosi tärkeää saada tämä asia nyt eteenpäin. Hankkeen jarruttaminen tässä vaiheessa on pelkästään vastuutonta.

Jag måste säga att jag är verkligen förundrad att SFP motsätter sig byggandet av Kronbroarna med tanke på alla Degeröbor som väntar på bättre trafikförbindelser. Till exempel alternativet med elfärjor från Degerö till centrum har undersökts redan år 2012, och färjorna kunde transportera bara en tredjedel av antalet mänskor jämfört med vad som broarna skulle kunna transportera. Dessutom skulle resetiden förlängas väsentligt, vilket gör de här elfärjorna till ett orealistiskt alternativ för smidig transport.

Kokoomuksen autoponteen täällä on jo aika moneen otteeseen todettu, että autoilumahdollisuuksia on selvitetty jo vaikka kuinka paljon. Ajoneuvoliikenteen mahdollisuus tarkoittaisi sitä, että meidän pitäisi leventää niitä siltoja, ja sehän lisäisi kustannuksia. Ihmetyttää, onko tämä tosiaan se, mitä kokoomus haluaa.

Sehän ei pidä yhtään paikkaansa, että yksityisautojen lisääminen joukkoliikennesillalle parantaisi liikenteen sujuvuutta, vaan se päinvastoin heikentää sitä merkittävästi.

Valtuutettu Mari Rantanen

Kiitos, puheenjohtaja.

Palautukseen. Mutta teen tässä yhteydessä oman palautusehdotuksen, koska sinänsä Rantalalla on tässä ihan erinomainen pointti omassa palautusehdotuksessaan, mutta mielestäni tässä kysymyksessä kaikista suurin ongelma on se, että valtuusto on hyväksynyt tälle hankkeelle 260 miljoonaa silloin 2016, ja nyt näyttäisi siltä, että tämä hanke menee sinne 800 miljoonaan, ja se tuskin edes sekään vielä riittää. Olen siinä käsityksessä, että kaupunki on teettänyt ulkopuolisen selvityksen kustannuksista, ja mielestäni nyt pitäisi odottaa se raportti, mikä sieltä tulee, jotta me näemme, missä kustannustasossa tosiasiassa mennään. Mielestäni mitään Kruunusilta-hanketta ei pitäisi viedä eteenpäin, ennen kuin meillä on valtuustossa riittävät tiedot kustannuksista, joita tähän on tulossa. Esitän asian palauttamista siten, että valtuusto saa tämän raportin käyttöönsä, ja vasta sitten voi tehdä järkeviä päätöksiä huolehtien helsinkiläisten veroeuroista tarkalla ja hyvällä taloudenpidolla.

Kiitos.

Valtuutettu Nuutti Hyttinen

Arvoisa puheenjohtaja.

Aikaisemmissa puheenvuoroissa tuotiin esiin useita konkreettisia ongelmia tähän hankkeeseen liittyen. Tuntuu kuitenkin, että tehtyjä virheitä ei myönnetä eikä niistä haluta ottaa opiksi. Kerta toisensa jälkeen suuret infrahankkeet on myyty valtuustolle mittaluokaltaan täysin väärillä ja ilmeisen fiktiivisillä kustannusarvioilla. En voi kuin ihmetellä, miten nämä kustannusarviot on tehty ja miten kukaan ei kanna vastuuta näinkin karkeista toistuvista virheistä.

Tässä kohtaa herää kysymys, olisiko toinen metrolinja Laajasaloon tullut kuitenkin siltaa halvemmaksi. On omituista ja väärin, jos ensin päätetään valittava ratkaisu, ja sitten tehdään tarkoitushakuiset kustannuslaskelmat, joilla jo etukäteen päätetty ratkaisu voidaan perustella. Valtuutettujen tulisi voida tehdä investointipäätökset totuudenmukaisen tiedon pohjalta, eikä niin että joudumme päättämään kerta toisensa jälkeen kustannusylityksistä.

Tästä syystä kannatan valtuutettu Rantasen edellä tekemää palautusesitystä.
Tämän lisäksi on myös pakko muistuttaa, että muutamassa aikaisemmassa puheenvuorossa mainittu uhkakuva metron ruuhkautumisesta johtuu nimenomaan säästämisestä väärässä paikassa. Eli siitä, että joku keksi tehdä Espoon metroasemille lyhyet laiturit, mistä nyt sitten kärsitään hamaan tulevaisuuteen. Jos laitureita ei olisi rakennettu lyhyempinä kuin Helsingissä, voisimme ajaa edelleen kuusivaunuisilla metrojunilla. Kukaan tämänkään päätöksen tehneistä ei taida ottaa vastuuta tehdystä virheestä.

Lopuksi ihmettelen, miksi kokoomus tekee ponsiesityksiä, jotka toteutuessaan nostaisivat sillan kustannuksia merkittävästi entisestään tai heikentäisivät raitioliikenteen toiminnallisuutta. Tämä ei ainakaan ole vähimmässäkään määrin järkevää toimintaa. Sen sijaan valtuutettu Meren ehdotusta asumistehokkuuden lisäämisestä kannatan lämpimästi.

Kiitos.

Ledamoten Björn Månsson

Kyllä vain, puheenjohtaja.

Ordförande.

Såsom gruppkollegan Rantala redan påminde så var ju SFP-gruppen från början emot detta mastodontprojekt. Nu då budgeten som väntat rejält överskrids så har vi förstås ingen anledning att ändra vår ståndpunkt.

Nyt on tosin yritetty keinotekoisesti pienentää tätä ylitystä. Siis ei budjettia, mutta tätä budjetin ylityspainetta ainakin kolmella tekijällä. Elikkä ratikkalinjasta tulisi tynkä, se jäisi Hakaniemeen eikä tulisi rautatieasemalle tai torille, vaikka kyllä kaupunginhallituksen esityksessä on tämä Rautatientori-mahdollisuus optiona, mutta sehän taas maksaisi enemmän, ja budjetti ylittyisi taas kerran. Toiseksi sillä, että Laajasalon rataa lyhennettiin, ja kaiken huippuna se, että Korkeasaaren osuus rakennustöistä on pistetty eläintarhan piikkiin. Ihan kuin se olisi osa eläintarhan toimintaa.

Kaikista suurin puute, ja tässä olen hyvin pettynyt vihreisiin erityisesti ja apulaispormestariin, että ei ole selvitetty tämän projektin hiilijalanjälkiä. Tai hiilijälkiä. Betonista ja teräksestä syntyy valtava määrä hiilidioksidia, ja miksei sitä lasketa? Entäs ylläpito ja purku aikoinaan sitten? Hakaniemen silta puretaan 60 vuoden jälkeen.

Tietysti Laajasalo, puheenjohtaja, lyhyesti lopuksi, Laajasalo tarvitsee parempia liikenneyhteyksiä, ja siksi meidän vaihtoehdossa ei suinkaan, Mia Haglund, ole vain sähkönlautat, vaan ne on yhtenä tekijänä niin kuin esimerkiksi Göteborgissa toimii hyvin. Vaan myöskin pikaratikka tai pikasähköbussit metrolle. Siinä on tietysti ongelmana metron kapasiteetti, mutta sitten siihen pitää puuttua.

Toivomme, että pikaisesti selvitetään vaihtoehtoa. Vielä ei ole nyt myöhäistä.

Ledamoten Mia Haglund

Noin, kiitos. Tack ska du ha, ordförande.

Tulevaisuuden kaupungeissa kuljetaan raiteilla. Tämän ilmastoviisaan vision varaan me ollaan laadittu Helsingin yleiskaava, ja tämän vision varaan me ollaan suunniteltu Laajasalon alueen asumista ja palveluita. Kruunuvuorensillat ja sen tuoma pikaraitiotie on hankkeena kaupungillemme ensimmäinen laatuaan. Raitiotien tavoitteena on järjestää kasvavalle Laajasalolle sujuvia ja luotettavia joukkoliikenneyhteyksiä niin

keskustaan kuin muiden tulevien raiteiden avulla Pasilaan ja laajemmin kaupunkiin.

Nykyinen 11 kilometrin etäisyys Kruunuvuorenrannasta Itäväylän kautta rautatieasemalle lyhenee siltojen myötä noin 5,5 kilometriin. Raitiotieyhteyden lisäksi Kruunusillat edistää pyöräilyä ja kävelyä tuomalla Kalasataman, Korkeasaaren, Mustikkamaan ja Laajasalon lähemmäs kantakaupunkia korkeatasoisen pyöräily- ja kävelytien ansiosta.

Julkisessa keskustelussa on viime kevään ja kesän aikana liikkunut epätietoisuutta siitä, mistä hankkeen kohonneet kustannukset johtuvat. Kun teemme näin suuria hankkeita, on luontevaa liittää niihin ympäröivän alueen kehittämistä, kuten nyt Hakaniemenrannan osalta on tässä hankkeessa tehty. On selvää, että liittämällä projektiin lisää osia kokonaiskulut nousevat. Vaikka Hakaniemenrannan asuntorakentamisen ansiosta nousee myös tuotot.

Vaikka itse raiteet ja sillat ovat myös harmillisesti mutta maltillisesti kustannusarvioita kalliimpia, on Hakaniemen sillasta koostuvien kulujen kutsuminen Kruunusiltojen kuluiksi totuuden vastaista, sillä ne eivät liity siltojen tai raiteiden operointiin millään tavalla. On absurdia käyttää näitä kuluja verukkeena vaikeuttaa ja hidastaa siltojen ja raiteiden etenemistä samojen asioiden loputtomalla selvitysrumballa.

Jos siltoja ei rakennettaisi ja jättäisimme asukkaat henkilöautojen varaan, tukkisimme sekä alueen henkilöautoliikenteen että koko Itä-Helsingin metroliikenteen. Laajasalon yli tuplaantuva asukaskunta luottaa meihin päättäjiin ja siihen, että viemme loppuun sen, minkä olemme luvanneet.

Valtuutettu Seija Muurinen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Mä en kannata näitä palautuksia. On hyvä muistaa, että alun perin Kruunusiltojen rakentamisen perusteena oli itämetron vetokyvyn loppuminen, mikä nyt on tosiasia. Siten siltojen rakentaminen tai rakentamatta jättäminen ei voi olla pelkästään mielipidekysymys. Saarella asuu meneillään olevan lisärakentamisen jälkeen noin 40 000 ihmistä, ja heille on saatava sujuvat liikennejärjestelyt. Siltakokonaisuuden hinta on kova, mutta alueen ihmisten jättäminen yhden nyt rakenteilla olevan kaupunkibulevardin taakse on haavoittuva ja liikkumista vaikeuttava vaihtoehto.

Aiemmin hyvin vetäneen ulosmenotien liikennettä hidastetaan muun muassa purkamalla eritasoliittymät ja korvaamalla ne lukuisilla liikennevaloilla. Tästä olen eri mieltä muutamien puhujien kanssa, että tämä ei hidastaisi liikennettä. Muun muassa kolmen kilometrin matkalle öljysataman risteyksestä Itäväylälle on tulossa yli kymmenet liikennevalot ainakin aiempien suunnitelmien mukaan, joidenkin mukaan jopa 12:t tai 14:4. Sikäli liikenteen sujumiseksi saarelta tai saarelle tarvitaan ratkaisuksi Kruunusillat.

Lauttayhteyteen en usko, sillä esimerkiksi matkalla Laajasalon eri alueilta Helsingin keskustaan tarvittaisiin kaksi vaihtoa. Eli kolmella eri liikennevälineellä pääsisi keskustaan. Ainakin talvella tämä tuntuisi aika kylmältä kyydeiltä vaihtojen odottamisineen.

Pelkän raideliikenteen sallimista sillalla pidän myös liian puhdasoppisena ja joustamattomana. Sikäli kannatan Sazonovin pontta.

Heinäluomalle vielä vastauksena, vaikka hän taisi sen jo saada, että tästä on jo useampaan kertaan äänestetty tästä liikenteestä. Mä olen tehnyt vuonna 2016 ensimmäisen aloitteen autoliikenteen sallimisesta. Silloin sähköbussit ja sähkötaksit.

Kiitos.

Valtuutettu Mikael Jungner

Silta varmaankin on tarpeen. Se on täällä moneen kertaan kerrottu. Mutta valmistelussa ja työn eteenpäin viemisessä on hyvin tärkeätä, että niin valtuutetuilla kuin kuntalaisillakin on mahdollisimman selkeä näkemys siitä, mitä tapahtuu, mitkä tulee olemaan seuraukset ja myös mahdolliset riskit. Sanoisin että tältä osin tämä ei ole ihan ylittänyt sitä rimaa, jonka itse asettaisin tämäntyyppiselle hankkeelle. Tältä pohjalta kannatan Mari Rantasen palautusehdotusta.

Kiitos.

Valtuutettu Matias Pajula

Kiitos, puheenjohtaja arvoisat valtuutetut.

Me ei varmaan kukaan täällä valtuustossa olla erityisen innoissaan siitä, kuinka paljon tässä on kustannukset noussut. On erittäin tärkeätä,

että me käydään läpi kammalla tämä koko hanke, että mistä me voidaan hakea säästöjä, missä me voidaan toteuttaa tämä hanke niin, että me pystytään katsomaan, että tällaisia kustannuksia ei enää synny ja miten me voidaan varmistaa, että se jatkossa tällaista ei pääse enää tapahtumaan.

Mutta en näe kyllä mitenkään vastuullisena sellaista vaihtoehtoa, että lähdetään palauttamaan tätä valmisteluun. Tässä ainut realistinen vaihtoehto, mikä sillalle tähän mennessä on esitetty, on Herttoniemeen ja Herttoniemen itämetrolle tuleva lisäliikenne. Että siirrettäisiin, on se nyt sitten sähköbusseilla tai raitiovaunulla, jengi kulkemaan Herttoniemen metroaseman kautta. Tämähän on täysin mahdoton ratkaisu. Tämä ei toimi. Meille ei riitä metron välityskyky. Mun mielestä vähän kummallista, tässä on useampi valtuutettu todennut, että tämähän nyt on sitten päättäjien vika, että näin on. No, se pitää paikkansa, ja se päätös on tehty Espoossa, mutta tilanne on nyt näin.

Toinen valtuutettu totesi, että asialle pitää tehdä jotain. Se vasta kalliiksi alkaakin, kun ruvetaan laajentamaan takaisin metron välityskykyä. Eli tälle ei oikeastaan ole vaihtoehtoa, ja sen takia mun mielestä on vastuutonta, että kun tämä kuitenkin vaikuttaa todella monen laajasalolaisen elämään. Tässä on kyse siis, jos me palautetaan tämä, aletaan uudestaan valmistelemaan, niin se tarkoittaa, että tämä hanke saattaa hidastua useammalla vuodella. Se jokainen vuosi vaikuttaa jokaisen Laajasalossa ja laajemmin koko Itä-Helsingissä asuvan helsinkiläisen elämään. Laajasalon ja Herttoniemen alue on nyt jo aivan tukossa, kun ihmiset tulevat busseilla metroasemalle. Ei ole millään lailla kestävää, että me alettaisiin hidastaa tätä prosessia tekemällä lisäselvityksiä asiasta, jonka me tiedetään, että ei millään lailla toimi. Se on selvä juttu. Tämä on toteutettava, vaikka totta kai kustannukset pitää nyt katsoa niin, että ne saadaan mahdollisimman minimiin painettua.

En kannata missään nimessä palautusesitystä.

Kiitos, puheenjohtaja.

Valtuutettu Sami Muttilainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Palautukseen. En kannalta Rantasen tai Rantalan palautusta, mutta toki sen verran pitää tähän kuvioon oma mauste heittää, että sitä ihmettelen monesti tässä salissa, että kun infrahankkeet menee pitkäksi, ei-

kä mitenkään vähän, että sikäli mä ymmärrän tämän pointin hyvin, että tästä puhutaan. Mutta en lähtisi sitä vielä nostamaan vielä kalliimmaksi. On hyvä, että täällä viedään kumminkin asiat loppuun asti. Kun katsotaan Eurooppaan, niin siellä on aika paljon ikäviä esimerkkejä jossain kohdin, että näin ei oo.

Mä olisin sen verran kommentoinut taksiliikenteeseen, että se on nykyään lähinnä häilyvä käsite. Mä olisin halunnut siihen vastauksia, että mikä tämän sähkölautan tosiaan aikataulu ja mahdollinen toteutuminen oikeastaan on. Oliko siihen jotain tarkennuksia?

Kiitos.

Valtuutettu Laura Kolbe

Puheenjohtaja.

En kannata palautusta, vaan nimenomaan haluaisin muutaman sanan käyttää siitä… Hetkinen, mä otan kuvankin. Putosin hetkellisesti kokouksesta. No niin, aloitetaan uudelleen. Eli ei palautukseen, ja haluaisin vähän käyttää ja avata keskustelua tämän sillan ja siltahankkeen symbolisista merkityksistä, josta on yllättävän vähän puhuttu. Valtuutettu Pajunen viittasi ansiokkaasti urbaanivaikutuksiin, mutta aika vähän on puhuttu, miten tämä keskustelu ja keskustelu ennen kaikkea kustannuksista vaikuttaa siihen, miltä tämä silta tulee näyttämään ja miltä se tulee tuntumaan. Ehkä te muistatte vielä siltakilpailun, jonka voitti tämmöinen Gemma Regalis -ehdotus, joka oli aika tyylikäs, jos sallitte sanoa. Ja tyylikäs sillä tavalla, että tässä on selvästi rakentumassa nyt 2020-luvun ja oikeastaan sen jälkeisen ajan keskeinen helsinkiläisen elämänmuodon ja kaupunkikulttuurin symboli. Siinä mielessä ei ole samantekevää, miltä tämä silta näyttää ja minkälaisia arkkitehtonisia ja symbolisia ulottuvuuksia se tulee kantamaan.

Oikeastaan haluaisinkin nyt kysyä vastaavilta viskaaleilta, että toivottavasti tämä nyt käsiteltävissä oleva hinta-asia ei vaikuta siihen, miten suunnitellussa tullaan esimerkiksi visuaalinen ilme, käytettävyys huomioimaan. Samalla voidaan keskustelua valaistuksesta. Tämähän voi olla erittäin tyylikäs ja komea tämä LED-värivalojen avulla rakennettu kokonaisuus. Ja ylipäätänsä millä tavalla tämä vaakakaltevuus ja muut rakenteelliset ominaisuudet tulevat esille. Onko vielä mahdollista toteuttaa tämä Gemma Regalis siinä muodossa kuin meille visuaalista kuvaaineistoa on annettu?

Tässä esittelyaineistoissa ? mikä viittaa mihinkään kovin syvälliseen esteettiseen ulottuvuuteen. Kiitos, mielellään näihin ? .

Valtuutettu Mari Holopainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Mielestäni valtuutettu Kolben puheenvuoro oli erinomainen ja tarpeellinen tässä keskustelussa. Täytyy huomioida, että tämä silta on yhteys myös keskustasta Laajasalon suuntaan ja monille Itä-Helsingin viheralueille. En siis kannata palautusta. Tämä siltayhteys on tarpeellinen, mutta kyllä sillä on monia merkityksiä. Se on kulkuyhteys toki laajasalolaisille, mutta niin kuin sanottu, niin kyllä me saadaan myös keskustassa asuville ihmisille uusia ulottuvuuksia Helsinkiin ja monille muille. Me saadaan myös matkailijoille kiinnostava kohde ja helpompi saavutettavuus Korkeasaareen esimerkiksi.

Siinä mielessä tämän hankkeen kannattavuutta kannattaa kyllä katsoa vähän laajemmastakin näkökulmasta. On varmasti ihan hienoa keskusta-alueella asuvien ihmisten kannalta, että myöskään autoliikenne ei lisäänny täällä muutenkin ahtaassa keskustassa. Todellakin olisi hienoa, jos silta on sen näköinen, että voimme myös olla siihen vuosikymmeniä tyytyväisiä.

En kannata valtuutettu Meren esitystä siitä, että me ehdottomasti lisäämme Laajasalossa rakentamista, kun me olemme jo nyt pohtimassa sitä, onko ihan tarpeellista esimerkiksi Stansvikin arvokkaat kalliot ja erittäin vanhat metsät rakentaa. Kyllä sinne on aika suuret rakentamispaineet jo tulleet. Olisikin viisainta mun mielestä tätä rakentamista osoittaa esimerkiksi Roihupellon teollisuusalueelle sitten tulevaisuudessa.

Kiitos.

Valtuutettu Otso Kivekäs

Kiitos, puheenjohtaja.

Kyllä, palautukseen. Valtuutettu Rantala esitti palautusta näkökulmalla, että tulisi selvittää uusia vaihtoehtoja. Tällä kertaa yhdistelmää lauttaliikenteestä ja raitiotiestä tai muusta yhteydestä Herttoniemen metroasemalle. Tämän hankkeen ympärillä on viimeisen 20 vuoden tai itse asiassa varmaan 22 vuoden aikana selvitetty muun muassa ratikkaa

sillalla, ratikkaa tunnelissa, metroa sillalla, metroa tunnelissa, puolta tusinaa muuta metrovaihtoehtoa, pikaratikkaa, joka sukeltaa tunneliin mentyään ensin sillalla, köysirataa, busseja Herttoniemeen, ratikkaa Herttoniemeen, autoja sillalla useita kertoja, metrohaaraa Herttoniemestä, lauttaa. Syöksyveneitäkin on selvitetty. Tiettävästi ihmiskatapulttia ei ole selvitetty eikä sukellusveneliikennettä, mutta lähes kaikki muut kuviteltavissa olevat liikennemuodot on selvitetty. Myös jäätie on, jäätietäkään ei ole vielä selvitetty.

Kaikkien näiden selvitysten jäljiltä on aina päädytty lopulta siihen, että hyviä vaihtoehtoja ratikkasillalle on lähinnä se, että jätetään Kruunuvuorenranta rakentamatta, mukaan lukien ne jo tehdyt talot. Vuoden 2008 selvityksissä kirjoitettiin… Ei kun anteeksi, tämä oli 2002 yleiskaavan vaiheessa, suunniteltiin, että raitioyhteyden pitäisi aueta 2010-luvun alkuvuosina. Kaikki tämä selvittäminen on tähän mennessä vienyt meiltä ainakin vuosikymmenen ekstraa, ja samalla Kruunuvuorenrantaan muuttaa yhä uusia asukkaita, joilla ei ole hyviä joukkoliikenneyhteyksiä aluksi. Tämä haittaa totta kai heidän elämäänsä. Tämä tekee alueesta autoistuneempaa, koska ihmiset tarvitsevat tällä hetkellä monet autoa, kun joukkoliikenneyhteydet ovat vielä melko huonoja.

Tämän takia en kannata palautusta. En kannata lisäselvityksiä. Tämä on tämän maan historiassa poikkeuksellisen hyvin selvitetty hanke. Näiden selvitysten aikajana on sen mittainen, että Suomen ensimmäinen rautatie Helsingistä Hämeenlinnaan oli paitsi selvitetty ja päätetty myös rakennettu siinä ajassa, missä tähän mennessä on selvitetty Laajasalon raideyhteyttä.

Valtuutettu Mika Ebeling

Arvoisa puheenjohtaja.

Kannatan edelleen palautusta, ja on minusta erittäin mielenkiintoista, että valtuutettu Kivekkään mukaan tämä on erityisen hyvin selvitetty. Mitä se tarkoittaa vihreiden hyvistä selvityksistä, kun jos tällöin se katsotaan hyvin selvitetyksi, kun tulee lisäkustannuksia näin valtavasti?

Tässä puhuttiin siitä, mitä kaikkia on selvitetty, niin kuten totesin, 31.8.2016 kokouksessa, viitaten näihin Otso Kivekkään selvityksiin, Helsingin kaupunki on tehnyt 19.6.2012 päivätyn selvityksen lauttaan perustuvasta Laajasalon joukkoliikenneyhteydestä. Nähdäkseni siinä kuitenkin jatkoselvitykseen valittiin väärä vaihtoehto eli bussi–lauttavaihtoehto, kun paras olisi kävely- ja pyöräliikenteen lautta vä-

lillä 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 niin sanottu Helsinki Quick Step -suunnitelma ehdotti.

Kivekkään väite on vanha. Se oli jo silloin olemassa, mutta vastauskin siihen oli jo silloin olemassa.

Kiitos.

Valtuutettu Otso Kivekäs

Kiitoksia.

Pahoitteluni. Vastauspuheenvuoroja ei saa, mutta puheenvuoroa saa nopeasti palautuskeskustelussa. Lauttaahan on sittemmin selvitetty lisää ja optimoitu. Itse asiassa lauttahan on tarkoitus tehdäkin. Kruunuvuorenrantaan ollaan ajamassa lauttaliikennettä jo ennen sillan aukeamista ja sen jälkeen täydentävänä liikkeenteenä. Liikenne-ennusteen mukaan lauttaa käyttäisi noin 8 800 matkustajaa vuorokaudessa. Vertailuna, siltayhteyden yli 23 000. Tämä johtuu siitä, että lautta tarjoaa niin paljon huonomman palvelun. Se on optimoitunakin lähes kymmenen minuuttia hitaampi kuin yhteys sillan kautta keskustaan. Ja tosiaan, tarkoittaa suurelle osalle kahta vaihtoa. Sen takia lautalla ei voida koskaan tarjota sitä palvelua, jonka silta tarjoaa. Tämä on selvitetty, ja lautta on todettu ihan hyväksi mutta ei riittäväksi.

Valtuutettu Otto Meri

Kiitos, puheenjohtaja.

Nyt kun hetken aikaa tätä keskustelua on seurannut, ei voi olla tulematta mieleen komisario Palmun erehdyksestä, elokuvasta, Gunnar Rygseckin toteamus siitä, etten voi hyväksyä, että veronmaksajien rahoja käytetään joutavanpäiväisten selvitysten tekemiseen.

Tuntuu siis tässä vaiheessa siltä, että tätä asiaa on varsin pitkälle selvitetty, ja useinhan on poliittisesti taktista ehkä vaatia lisää selvityksiä, jos joku aihe ei miellytä, ja näin yrittää pitkittää varsinaista päätöksentekoa. Kuten valtuutettu Kivekäs tässä aika hyvin totesi, mielestäni kyllä tässä on jo aika paljon selvityksiä tehty, vaikkakin kaikkia kulkumuotoja ei selvästikään oltu otettu huomioon. Siitä huolimatta varsin katta-

vasti, jolloin koen, että tässä asiassa on varmasti fiksuinta ja ihan perusteltuakin edetä päätöksentekoon. Toki ottaen huomioon ne muut vaihtoehdot, joilla tätä hanketta voidaan parantaa ja sen kokonaiskannattavuutta, mutta ne ei suoranaisesti tähän päätökseen liity, joten tämän päätöksen osalta voidaan edetä.

Ledamoten Björn Månsson

Tack, ordförande.

Äskeisen johdosta toteaisin, että saako sitten veronmaksajien satoja miljoonia euroja käyttää tällaiseen projektiin. Kaiken kaikkiaan se on paljon suurempi kysymys kuin pienet lisäselvitykset. Näin loppusuoralla ennen kuin päätetään heittää ne sadat miljoonat Kruunuvuoren selkään.

Kiitos.

Valtuutettu Anniina Iskanius

Kiitos, puheenjohtaja.

Kruunuvuorenrannan ja Laajasalon kehittäminen nykyisessä laajuudessaan ei olisi mitenkään mahdollista ilman Kruunusiltoja ja tätä ratikkayhteyttä. Alue tiivistyy merkittävästi, kun väkiluku nousee 15 000:lla nykyisestä 20 000 asukkaasta. Tämä yhteys on kuitenkin paljon tärkeämpi suuremmalle joukolle asukkaita, kuten monissa puheenvuoroissa ollaankin täällä jo tänään todettu. Kruunuvuoren lisäksi myös Laajasalon, Santahaminan, Jollaksen, tavallaan myös Herttoniemenrannan ja Tammisalon asukkaat esimerkiksi tulee tuntemaan arjessaan, jos tätä yhteyttä ei rakenneta. Koska kuten on myös sanottu, kyse on saaresta, ja ainoa reitti muualle kaupunkiin kulkee tällä hetkellä Laajasalontien kautta Herttoniemeen. Herttoniemen välityskyky on nyt jo kovilla, eikä metron kapasiteetti missään tapauksessa tulisi riittämään näille tuleville asukasmäärille.

Mun mielestä on tosi tärkeä pointti, minkä valtuutettu Gebhardkin nosti esille, eli kyse on myös kaupungin tekemästä lupauksesta ihmisille, jotka on ostaneet asuntoja tai muuten päättäneet sinne asettua asumaan. On ihan eri asia sietää muutamia vuosia epämukavuutta rakennusaikana ja näitä huonoja yhteyksiä kuin tyytyä niihin pysyvästi. Helsinki ei voi tällä tavalla pettää ihmisiä.

Vaikka siltayhteys on välttämättömyys, jatkuvasti kohoavat kustannukset ei sitä voi olla. Tampereen ratikka valmistui etuajassa ja alitti budjetin ja ilmeisesti länsimetron jatkeen budjettikin pitää. Sen sijaan Helsingissä, joka on maan suurin infrahankkeiden ostaja, budjetit menee jatkuvasti pahasti pieleen. Tätä ei voi mun mielestä olankohautuksin hyväksyä.

Itse pidän järkevänä, että kustannusten hallintaa pyritään parantamaan hanketta palastelemalla, ja kannatan myös apulaispormestari Sazonovin pontta.

Kiitos.

Pormestari Juhana Vartiainen

Kiitos, kiitos, arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Näiden siltojen rakentaminen on nyt tietysti järkevää. Jos siinä viivytellään tai niitä suorastaan peruutetaan, niin pitäisi laskea valtava kustannus sille, että sinne rakennettujen asuntojen ja siellä asuvien ihmisten asuntojen arvo alenisi ja ihmisten hyvinvointi heikkenisi. Totta kai ne pitää rakentaa.

Näistä budjetoinnin ongelmista on syytä ottaa opiksi. Aina me voidaan parantaa meidän prosesseja. Esitin kaupunginhallituksessa lausumaa, ja ilokseni se muistaakseni hyväksyttiin yksimielisesti. Sen olennainen sisältö on, että käymme läpi investointien etukäteisarvioinnin tietopuolta sekä päätösprosesseja. Edellinen pormestari Jan Vapaavuori ihan teetti tästä selvityksen, joka osoitti eräitä heikkouksia suunnittelussa. Alkuperäiset valtuustollekin tulleet kustannusarviot perustuivat vielä aika yleisluontoisiin käsityksiin, eivätkä sisältäneet riittävästi analyysiä riskeistä tai erilaisista johdannaisista ja liitännäistä investoinneista eivätkä välttämättä kaupunkiorganisaation kaikki osat toimineet tässä riittävästi yhteistyössä.

Tämä on iso organisaatio. Nämä asiat on vaikeita. En todellakaan halua syyttää ketään, mutta katsotaan, päästäänkö me näissä yhtään eteenpäin. Ehkä me voidaan vähän päästä, ja juuri tällaisia tehtäviä meidän vasta nimitetty pääekonomistimmekin varmaan saa, että hän paneutuu näihin asioihin ja tutkii näitä prosesseja, joita me kaupungissa tehdään.

Tämähän on kuitenkin kaupungin kehityksen ihan avainasia, että investoidaan. Se luo tulevaisuuden tulovirtaa, mutta meillä pitää olla tähänastista vankempi käsitys kaikkien hankkeiden kaupunkitaloudellisesta kannattavuudesta.

Kiitos.

Valtuutettu Mirita Saxberg

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja ja pormestari, hyvistä lausahduksista.

Me laajasalolaiset ollaan odotettu tätä ratikkaa noin 20 vuoden ajan. Siitä saakka, kun kaupunki tiedotti hankkeesta ensimmäisen kerran. Vaikka laajasalolaisista yli puolet liikkuvatkin omalla autolla ja suuressa osassa talouksia on jopa kaksi autoa, mutta nyt on kuitenkin aika lunastaa tämä helsinkiläisille tehty lupaus ja helpottaa ruuhkaisaa liikkumista saarelta eri ilmansuuntiin.

Se, mitä me laajasalolaiset ei olla odotettu, oli tämä räikeä kustannusten ylitys. Raitiotien ja sillan kustannusten lisäksi liikennöinnin hoitaminen aiheuttaa kalliita oheiskuluja. Näitä on muun muassa massiivinen asuntoja ja varikkotoimia yhdistelevä varikkohybridi, joka on suunniteltu rakennettavaksi Laajasalon Yliskylän rannan, metsän ja virkistysalueen kupeeseen. Tätäkään me laajasalolaiset emme odota.

Tänään kun päätetään raitionhankkeen enimmäishinnan korotuksesta, on mun mielestä syytä samalla hakea kustannussäästöjä. Näinpä olen tehnyt sellaisen ponnen, jossa:

> Esitetään selvitettävän mahdollisuutta luoda säästöjä raitioliikenteen hoitamisen kustannuksissa, kuten arvioimalla uudelleen Laajasalon varikkohybridin perusteet ja edistämällä Kruunusillat-raitiotien liikennöinnin hoitamista muilta HKL:n varikolta käsin.

Tämä olisi paitsi perusteltua, kun raitiotie ei toistaiseksi tulekaan kiertämään Yliskylän lenkkiä ja ohittamaan suunniteltua varikon sijaintia, mutta se olisi myös mahdollista Kalasataman raitioteiden kautta. Tällöin varikkoina toimisi esimerkiksi Ruskeasuon ja Koskelan varikot. Jos liikenne hoidettaisi muualta kuin Laajasaloon suunnitellulta varikolta käsin, säästyisi paitsi alueen korvaamattomat luonto- ja kulttuuriarvot myös ainakin 96 miljoonaa euroa. Tietysti säästön määrä tulee lopulli-

sesti vasta meille tiedoksi, kun on aloitettu jo suunnittelemaan ja rakentamaan tätä varikkoa, niin kuin perinteistä tässä valtuustossa on.

Mutta kustannussäästöjä hakiessa toivon kannatusta tälle ponsiesityksselleni, ja kannatan tietenkin myöskin apulaispormestari Sazonovin pontta autoilun sallimisesta sillalla.

Apulaispormestari Anni Sinnemäki

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Monipuolista keskustelua tästä tärkeästä hankkeesta. Ehkä vielä aivan muutama huomio. Kenellekään meille ei ole mieluisaa käsitellä tässä salissa kustannusten ylittymistä jossain hankkeessa. Se on selvää, ja mielestäni pormestari käytti hyvän puheenvuoron aiheesta. Ajattelen itse, että ne selvitykset ja työt, joita on tehty, joissa esimerkiksi on luodattu sitä, että Helsingissä voitaisiin ottaa hankkeissa käyttöön Tampereen mallin mukainen kaksivaiheinen päätöksentekojärjestelmä. Se voisi auttaa meitä hallitsemaan kustannuksia paremmin.

Keskustelussa esiintyy joitakin sellaisia… Jo ehkä on unohtunut joidenkin hankkeiden osalta niiden kustannusten ylitykset, niin sen kertaisin, että länsimetron ensimmäinen vaihe ylitti kustannukset reippaalla 40 %:lla. Itse asiassa se on kaikkein suurin kustannusylitys. Suurempi kuin millään helsinkiläisillä pikaratikkahankkeilla. Länsimetron toinen vaihe on myös edennyt sen jälkeen kun hankehintaa korotettiin ensimmäisestä kustannusarviosta. Myös Tampereella Tampereen ratikan kustannusarviota korotettiin kahden valtuuston eri päätöksen vaiheessa. Siellä myös modifioitiin hankkeen laajuutta tähän liittyen. Eli tilanne on ollut se, että suurissa joukkoliikennehankkeissa kaiken kaikkiaan ei ole onnistuttu pysymään kustannuksissa.

Ajattelen itse, että siinä vaiheessa 2016, kun tehtiin valtuustossa päätökset Raide-Jokerista ja Kruunusilloista, Helsingillä ei ollut kokemusperäistä tietoa kokonaan uuden pikaratikkalinjan rakentamisesta. Nyt sitä kokemusperäistä tietoa on. Sitä on sekä Tampereen ratikasta että Raide-Jokerin kustannuksista. Kohta saamme sitä toteutusvaiheessa Kruunusiltojen kustannuksista. Varmasti tämä kokemus myös antaa meille ehdottomasti paremmat valmiudet arvioida kustannustasoa meidän tulevilla hankkeillamme. Siinä mielessä on hyvä, että kun olemme valinneet kaupunkirakenteen kehittämisessä verkostomaisen raidejoukkoliikennekaupungin, niin tietenkin tulevissa investoinneissa me

pystymme käyttämään sitä osaamista, mikä on kertynyt näiden hankkeiden konkreettisesta rakentamisesta kaupunkiympäristössä.

Nämä ehkä tässä huomioina. Lisään vielä sen, että yksi tärkeä näkökulma, joka toivottavasti myös valtion päässä otetaan huomioon, nyt kun liikenneministerikin on valtuutettu, on se, että…

Välihuuto!

Liikenne- ja viestintäministeri. Tässä ajattelin juuri liikennettä, että Suomessa raideammattilaisia tullaan tarvitsemaan ja tarvitaan itse asiassa tälläkin hetkellä jo huomattavasti enemmän kuin monina aikaisempina vuosina, koska me laajennamme raideverkkoa. Sitä tehdään Tampereella. Sitä tehdään pääkaupunkiseudulla. Sitä selvästi tullaan tekemään Turussa. Eli tarvitsemme kaikkien tasojen osaajia näihin hankkeisiin enemmän kuin aikaisemmin. Tämä myös liittyy kustannusten hallintaan: mitä paremmin meillä on osaajia, sitä paremmin voimme myös läpiviedä nämä hankkeet.

Noin muuten hankkeesta. Täällä on sanottukin hyvin, että Kruunuvuorenrannan ja Laajasalon asukkaat odottavat ja tarvitsevat tätä hanketta. Se luo sujuvan keskustayhteyden. Se helpottaa autoilua Laajasalosta poispäin, kun bussien ei tarvitse kuormittaa Herttoniemen suuntaan menevää autoliikennettä. Seudullisesti iso merkitys tällä hankkeella on myös siinä, että todellakin metron kapasiteetti riittää pidemmälle tämän hankkeen kanssa. Tietenkin meille, jotka asumme jossain muualla kuin Laajasalossa tai Kruunuvuorenrannassa, tällä hankkeella on iso merkitys siinä, että tämä avaa meille Laajasalon uudella ja helpolla tavalla ja tietenkin myös sen kauniit viher- ja luonto alueet, joista varmasti tulee olemaan meille kaikille iloa.

Kiitos.

Valtuutettu Maarit Vierunen

Arvoisa puheenjohtaja.

Kokoomuksen näkökulmasta Kruunusillat-hanke eivät monellakaan tapaa todellakaan ole täydellinen ratkaisu, johtuen muun muassa kestämättömästi ylittyneistä budjeteista ja siitä, että silta tulee ainoastaan raitioliikenteen, pyöräilijöiden ja kävelijöiden käyttöön.

On kuitenkin katsottava isoa kuvaa. Kruunuvuorenrannan ja Laajasalon tehokas yhdistäminen Helsingin liikenneverkkoon ja asukkaiden sujuva liikkuminen vaatii sitä, että sillat rakennetaan. Metron kapasiteetti ei kestäisi kasvavia liikennöintimääriä, eikä lauttaliikenne vaikuta ympärivuotiselta tai käyttökelpoiselta ratkaisulta.

Lopuksi kannatan apulaispormestari Sazonovin ponsiesitystä.

Kiitos.

Valtuutettu Laura Korpinen

Kiitos.

Esitän, että ehdotus hylätään. Kruunusilta-hankkeen kokonaiskustannukset on jäänyt epäselväksi, enkä sen vuoksi katso järkeväksi hyväksyä lisämäärärahojen osoittamista hankkeelle tai hankkeen vaiheistamista.

Laajasaloon on jo sillat Itäväylällä ja edelleen Laajasaloon Herttoniemestä eikä uusia tarvita, ja metroyhteys, eikä päällekkäinen raidejärjestelmä ole mitenkään järkevää. Ei ole syytä käyttää rakennettua metroa yhtään vähempää. Laajasaloon voidaan liityntäbussivuoroja lisätä ja busseja vaihtaa vähäpäästöisemmäksi. Jos laajasalolaiset jätettäisiin vaan tämän Kruunusillan linjaston varaan, todennäköisesti liityntäbussivuoroja vähennettäisi, jolloin laajasalolaisten yhteydet muualle kaupunkiin tulisi huononemaan.

Kiitos.

Valtuutettu Osmo Soininvaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Pidän pormestari Vartiaisen puheenvuoroa oikein hyvänä, ja se oli hyvä, kun hän huomautti, kuinka paljon maan ja asuntojen arvot laskisivat, jos tämä nyt hylättäisiin. Se sama tarkoittaa, että kun tämä hanke on pantu vireille ja uskotaan sen toteutumiseen, maan ja asuntojen arvo on noussut. Eräs tapa tutkia hankkeen kannattavuutta onkin se, että kuinka paljon paremmaksi se tekee asuinalueen, ja se näkyy asuntojen ja maan hinnassa. Kun tätä on selvitetty, niin näin laskien tämä hanke

on erittäin kannattava. Siitä on asukkaille enemmän hyötyä kuin mitä tästä on kustannuksia.

Jos me olisimme toteuttaneet ja päättäneet tästä vuosia aikaisemmin, olisimme saaneet merkittävän osan tästä maan arvonnoususta kaupungille. Mutta nyt kun olemme viivytelleet ja viivytelleet tätä, me olemme luovuttaneet tontit sillä halvemmalla hinnalla, jolloin tästä viivyttelystä on tullut kymmenien miljoonien eurojen tappio Helsingille.

Ei muuta.

Kiitos.

Valtuutettu Minja Koskela

Kiitos, puheenjohtaja.

Uutena valtuutettuna mä olen saanut mahdollisuuden seurata tätä keskustelua paitsi täällä valtuustossa myöskin julkisuuden kautta, niin että mä olen kuullut vain julkisuuden kautta, miten tätä keskustelua käydään. Silloin on syntynyt mielikuva huomattavan merkittävistä kustannusylityksistä. On annettu sellaista mielikuvaa ja käsitystä, että se liittyisi nimenomaan tähän siltahankkeeseen, niin itse asiassa ne on aiemmin niitä liittyviä hankkeita, mistä on ollut kyse. Mä ajattelisin niin, että on myös kaupunkilaisten näkökulmasta tärkeätä ja oleellista olla kustannusten muodostumisen suhteen avoin ja läpinäkyvä. Samaan aikaan mä pidän aika ristiriitaisena sitä, että samalla kun täällä esitetään sillalle lisää kustannuksia, niistä ollaan kuitenkin huolissaan niistä kustannuksista. Puhun nyt juurikin tästä autoilun mahdollistamisesta ja siitä ajatuksesta, mitä täällä on monta kertaa jo esitetty.

Ihan lopuksi mä haluaisin vielä todeta semmoisen itsestäänselvyyden, että toimiva joukkoliikenne on sekä kaupunkilaisten että ilmaston etu. Tämän hankkeen jouheva eteneminen sekä päätöksenteon ennakoitavuus hyödyttää myöskin molempia.

Kiitos.

Ledamoten Björn Månsson

Tack, ordförande.

Mulla olisi vaan kysymys apulaispormestari Sinnemäelle. Yritin pyytää vastauspuheenvuoroa, mutta jostain syystä ne on esitetty. Mä en muista, että siitä olisi ilmoitettu, mutta mä olen ehkä missannut sen.

Kysymys apulaispormestari Sinnemäelle. Me varmaan olemme kaikki samaa mieltä siitä, että me toivomme, että saadut kokemukset auttavat meitä budjetoimaan paremmin tulevaisuudessa. Sinnemäki mainitsi länsimetron. Jostain syystä siitä ei otettu opiksi. Toinen projekti tietysti, joka ylitti kaikki raaminsa, oli Olympiastadion. Vaikkakin me tiedämme, että siinä oli hyvät syyt, paljon paremmat syyt kuin suinkin länsimetron osalta. Kysymys kuuluu, miksi ei olla osattu ottaa oppia länsimetrosta, jossa kuitenkin meidän osuus oli huomattava, vaikka Espoo tietysti päävastuussa.

Apulaispormestari Anni Sinnemäki

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja.

Varmaan aivan loputtoman laveaa kaikkien hankkeiden käsittelyiltaa tästä ei kannata tehdä. Itse näen niin, että länsimetron ensimmäisen vaiheen kustannusylityksestä ja vaikeuksista on itse asiassa otettu opiksi. Länsimetron toisen vaiheen prosessi ja kustannukset ovat pysyneet paremmin hallinnassa, vaikka siinäkin jouduttiin tekemään kustannusylitys.

Näen myös, että pikaratikkahankkeiden luonne on hieman toisenlainen kuin metron, mutta voimme kuitenkin todeta, että missään näistä pikaratikkahankkeista Helsingissä kustannusylitys ei ole ollut siinä luokassa kuin länsimetron osalta.

Vaikka emme ole vielä maalissa lähimainkaan, niin en näe niin pessimistisesti, etteikö itse asiassa länsimetron ensimmäisen vaiheen vaikeuksista ja poikkeuksellisen suuresta kustannusylityksestä olisi otettu opiksi. Niin suureen kustannusylitykseen ei ole toista kertaa täytynyt mennä.

Kiitos.

Valtuutettu Mikael Jungner

Kiitoksia.

Noin yleisesti minusta on äärimmäisen tervetullutta, että myös apulaispormestarit osallistuvat keskusteluun oman toimialansa ulkopuolelta. Mitä enemmän on pohtijoita, sen parempi on yleensä lopputulos. Tässä nimeltä mainitulle Sazonoville tukea.

Tästä hankkeesta voi myös todeta sen, että nyt kun se lähtee käyntiin, on ihan selvää, että toteuttaja ei lähde ideoimaan uutta. Kyllä se on hankkeen tilaajan eli kaupungin tehtävä. Kun katsoo, miten teknologia liikkumisessa viime vuosina on edennyt, varmaan enemmän kuin edellisen 20 vuoden aikana ja tulee etenemään uusia ratkaisuja, niin itse pidän Sazonovin ponsiehdotusta hyvinkin perusteltuna. Koska se, mitä nyt tehdään ja pohditaan varsinkin rakentamisen aikana, joka sinänsä ei viivästytä, on hyvin pieni kulu verrattuna siihen, että tulevat valtuustopolvet 20 vuoden kuluttua lähtisi uudistamaan näitä siltoja. Silloin puhutaan jo varmaankin satojen miljoonien ratkaisuista.

Kiitos.

Ledamoten Marcus Rantala

Arvoisa puheenjohtaja.

Olisin kannattanut valtuutettu Saxbergin pontta. Kun kaupunginhallitus kävi keskustelua Laajasaloon varikosta pari viikkoa sitten, hallinnon vastauksista kävi ilmi, että Laajasalon varikkoa ei välttämättä edes tarvita enää. Tietysti yksi syy siihen on se, että Yliskylän reitti poistuu, mutta muutenkin Laajasalon varikkoa ei ehkä ainakaan näillä näkymin tarvita. Tämä on tietysti hiukan ihmeellistä, koska kun valtuusto käsitteli kaavaa noin puolisen vuotta sitten, niin todettiin, että se on aivan välttämätön raitiotieliikenteen kannalta, että tätä varikkoa rakennetaan. Mutta nyt on mahdollisuuksia käyttää HKL:n muita varikkoja, mikä on tietysti positiivinen asia. Uskon itse, että sekin kustannusarvio siitä aika reippaasti nousee, niin siksi kannatan lämpimästi valtuutettu Saxbergin pontta.

Valtuutettu Pirkko Ruohonen-Lerner

Kiitos arvoisa puheenjohtaja.

Kannatan valtuutettu Laura Korpisen hylkäysesitystä. Koko hankkeen hyötykustannus-suhde pitäisi olla 1,0. Nyt se on 0,4, mikä tarkoittaa, että hanke on ylikallis sen hyötyihin nähden.

Kiitos.

Valtuutettu Mari Holopainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Hyvä puheenvuoro pormestarilta siitä, minkälaiset vaikutukset kulkuyhteyksillä on esimerkiksi asuntojen hintoihin ja ihmisten viihtyvyyteen ja elämänlaatuun. Olisi tosi tärkeätä huomioida, että nämä päätökset vaikuttaa muuhunkin. Pelkästään asuntojen ja tonttien arvolla ei voi mitata sitä, kuinka kiinnostava Helsinki on. Me voidaan tehdä Helsingistä kiinnostavampi kaikilla näillä päätöksillä, jotka liittyy kaikkeen siihen, mikä asuntojen ympärillä on. Tässä tietysti Itä-Helsingin saaristolla ja virkistysalueella ja kulttuuriympäristöllä on äärimmäinen äärimmäisen iso rooli. Myöskin arvokeskustelu pitää silloin kaupungissa olla laajempi., jotta me ymmärretään. Totta kai voidaan varmasti palauttaa myös taloudelliseksi arvoksi jokaisen sillan vaikutus, mutta siinä pitäisi ottaa huomioon myös esimerkiksi kulkuyhteydet viheralueelle ja kulttuuriympäristöihin, koska niillä on myös aito toki taloudellinen merkitys Helsingille ja siihen, että ollaanko me vetovoimainen kaupunki. Mutta me aika paljon puhutaan ehkä siinä mielessä teknokraattisesti usein täällä valtuustossa kaupungin arvosta, kun kaupunki on niin paljon muutakin. Tosiaankin kaikki viihtyvyystekijät ja historia ja ympäristö on totta kai myös taloudelliseksi arvoksi muutettavissa, mutta se ei palaudu pelkästään siihen, mitä me tällä hetkellä mitataan.

Valtuutettu Otso Kivekäs

Kiitos, puheenjohtaja.

Valtuutettu Laura Korpinen esitti hankkeen hylkäämistä sillä perusteella, että olemassa olevat sillat riittävät ja metroyhteys, eikä päällekkäinen raidejärjestely ole tarpeen. Tämä on valitettavasti väärä käsitys. Kuten tänäkin iltana on jo joitakin kertoja keskusteltu, päällekkäinen raideyhteys nimenomaan on tarpeen johtuen siitä, että metron kapasiteetti tulee täyttymään. Itä-Helsinki kasvaa, ja vaikka korona on vähentänyt joukkoliikenteen käyttöä, se ei poista kaupungin kasvua eikä se poista sitä, että joukkoliikenteen käyttö pitkällä tähtäimellä kasvaa. Metron koko kapasiteetti tulee täyttymään. Se, että tapahtuuko se tarkalleen minä vuonna, siitä meillä on epävarmuutta. Mutta nimenomaan tarvitsemme päällekkäistä liikennettä.

Valtuutettu Månsson puolestaan kysyi, eikö länsimetrosta ole opittu. Kyllä on. Oppeja voidaan nähdä muun muassa siinä, että pikaratikalle Laajasaloon ei olla rakentamassa kalliita maanalaisia asemia, joissa on huomattavat kustannukset ja riskit. Tämä on yksi suurimpia länsimetron hinnannousun syitä. Ei oltu varauduttu siihen, mikä on kustannustaso nykyään tunnelirakentamisessa. Siksi nyt tehdään pintaan.

Valtuutettu Saxberg nosti esiin kysymyksen Laajasalon varikosta, jonka hinta kieltämättä on noussut huolestuttavan paljon. On varmasti ihan hyväkin ajatus miettiä vaihtoehtoja. Kuitenkin kaikissa vaihtoehdoissa ratikat ovat jossain, eli varikkokapasiteetti rakennetaan jonnekin. Mitä kauempana se on Laajasalosta, sen kalliimmaksi liikennöinti tulee. Toivottavasti on mahdollista löytää kustannustehokkaampia vaihtoehtoja, mutta ei pidä kuvitella, että olemassa olevat varikot riittävät. Eivät ne riitä. Joka tapauksessa varikkoja pitää rakentaa jonnekin. Ja Laajasalo on Laajasaloa lähimpänä. Mutta sinänsä siis ponsi on ehkä ihan perusteltukin.

Apulaispormestari Paavo Arhinmäki

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Tämä päätöshän ei sisällä päätöstä varikon rakentamisesta. Itse asiassa jos katsoo esittelytekstin, niin siinä todetaan, että tätä asiaa tarkastellaan jatkosuunnittelun yhteydessä. Valtuutettu Saxberg ehdottaa sitä, mikä nyt on jo tämän päätöksen sisältö, eli tarkastellaan varikkoasiaa. Se, mikä Saxbergin ponnessa todetaan, että se olisi edullisempaa joltain muulta varikolta liikennöinti, ei pidä paikkaansa. Päinvastoin, se on kalliimpaa. Mitä kauempana varikko on, sen kalliimpaa liikennöinti on. Pitää puhua investointikustannuksista, ja investointi voi olla jonnekin muualle edullisempaa – tai sitten ei. Mutta oleellista on nähdä, että me tarvitaan joka tapauksessa merkittävästi lisää varikkokapasiteettia raitiovaunuille. Käsitys on ollut se, että Laajasalo ei vain kustannusten kannalta vaan myöskin varmuuden, huolettomuuden kannalta olisi paras ratkaisu. Musta on hyvä, että tämä sisältää sen, että asia vielä kertaalleen tarkastellaan, koska se on herättänyt keskustelua se varikkoasia.

Mitä tulee ajatukseen, että tämä asia hylättäisiin tässä vaiheessa. Sen jälkeen, kun RKP on kyllä johdonmukaisesti vastustanut tätä hanketta viime valtuustossa ja tässä, mutta perussuomalaiset puolueena on kannattanut tätä siltaa ja raitiovaunuvaihtoehtoa viime kaudella ja myös lautakunnassa ja kaupunginhallituksessa tällä kaudella ja yhtäkkiä val-

tuustovaiheessa esittää sen hylkäämistä, niin se olisi aikamoinen isku vasten kasvoja kaikille itähelsinkiläisille, jonka liikenne menisi tukkoon. Ja erityisen kova isku vasten kasvoja laajasalolaisille, joilla erityisesti liikenne menisi tukkoon. Jos ollaan vastuullisia ja yritetään pitää huolta siitä, että Itä-Helsingin liikenne toimii, lähiöistäkin pääsee liikkumaan, silloin pitää kannattaa sillan rakentamista.

Valtuutettu Ilkka Taipale

Arvoisa puheenjohtaja.

Tässä keskustelussa ja taustamateriaalissa merkittävintä on ollut kuitenkin se, että kustannukset on aluksi laskettu raiteelle pääosin, ja liitännäiskustannukset, myöhemmät, on tullut vasta myöhemmin mukaan. Niitä ei alkuvaiheessa otettu laskelmissa. Sama on tapahtunut myös kaupunkisuunnittelussa. Jätkäsaari, Katajanokka, Hernesaari, Kalasatama ja Kyläsaari. Ne on rakennettu ensteksi ja ajateltu, että niistä tulee autottomia tai jotain muuta, ja huomataan, että sitten pitääkin tehdä liikenne ja kaikki oheishommat, joita ei ole laskettu alkuvaiheessa kustannuksiksi. Vastaa hiukan samaa kuin vanhassa laulussa ”ensinnä tehdään sairaita ja sitten sairaala”.

1800-luvulla ei yksikään sairaala olisi parantanut tätä Suomea. Kaksi kovan luokan lääkäriä pani perusterveydenhuollon ja rokotukset ja kaivojen tarkastukset, kaikki muut kuntoon. Sairaalat myöhästyvät 20 vuotta, aivan ansiosta. Tällä hetkellä suuri Laakson sairaala, miljardi, rakennetaan ilman että terveyskeskukset pannaan ensin kuntoon. Rengasmetro ja heti tunnelin tilalle! Siinä olisi hieno investointi, jota on aikanaankin suunniteltu, ja muutama asemarakennus on Munkkisaaressa ja Pasilassakin valmiina. Sinne vaan maan alle se, eikä autotunnelia.

Kiitos.

Valtuutettu Laura Korpinen

Kiitos.

Kommentoisin aikaisempia puheenvuoroja, Kivekkään puheenvuoroa. Helsinkihän pyrkii hiilineutraaliksi, ja samaan aikaan on puheenvuoroja siitä, että kaupungin asukaslukua pitäisi voimakkaasti kasvattaa, jolloin tietysti päästöt lisääntyvät. Nämä tavoitteethan on täysin toistensa vas-

takohtia. Perussuomalaisten mielestä ei Helsinkiä eikä Laajasaloa tarvitse rakentaa täyteen, vaan säilyttää puistomainen Helsinki ja sen kaupunkiluonto.

Monet laajasalolaiset on ottanut yhteyttä ja haluavat vastustaa tätä siltaa. Se, että kaikki sitä kovasti haluaisivat, ei vaan yksinkertaisesti pidä paikkaansa.

Valtuutettu Otso Kivekäs

Kiitos, puheenjohtaja.

Sellainen tavoitteisiin liittyvä tarkennus, että hiilineutraalius tarkoittaa siis sitä, että päästöjä ei tule tai ne vähät, mitä tulee, kompensoidaan. Eli päästöt per asukas ovat nettona nolla grammaa, jolloin asukasluvun kasvaessa ne ovat edelleenkin nolla grammaa. Siksi hiilineutraaliudella ja sillä, kasvaako kaupungin asukasluku, ei oikeastaan ole yhteyttä toisiinsa.

253 §

Esityslistan asia nro 5

ERÄIDEN VUODEN 2021 TALOUSARVIOON MERKITTYJEN MÄÄRÄRAHOJEN YLITTÄMINEN KRUUNUSILLAT-HANKKEEN LIITTYVIEN HANKKEIDEN VUOKSI

Valtuutettu Mari Rantanen

Kiitos, puheenjohtaja.

Ei tarvitse varmaankaan toistaa äsken käytyä pitkää keskustelua Kruunusilloista. Mutta kyllä täytyy hämmästellä, että tässä esityksessä on budjetoitu 30 miljoonaa tehtäviin hankkeisiin, ja nyt tarvitaan 17 miljoonan ylitys. Mielestäni meillä on jotakin pahasti pielessä näissä, jos meidän kaupungin kustannusten arviointi on tällä tasolla, että näin valtavia ylityksiä tarvitaan. Kuten äsken totesin, valtuuston pitäisi pystyä arvioimaan tätä koko hanketta kaikkine kustannuksineen. Kuten todettua, me olemme päättäneet 260 miljoonaa, ja niin kuin tässä on moneen ottee-

seen todettu, niin hinta on 800 miljoonaa todennäköisimmin ylikin. Mielestämme on niin, että valtuuston tulisi saada kunnolliset kustannusselvitykset, ennen kuin tälle hankkeelle annetaan lisärahoitusta tätä tahtia kuin nyt tehdään. Oon tehnyt palautusehdotuksen järjestelmään, josta se on luettavissa. Se on itse asiassa täysin sama kuin äskeisessä asiakohdassa kuusi.

Kiitoksia.

Valtuutettu Pia Kopra

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.

Tosiaankin on niin, että näiden kustannusten lopullinen hintalappu ei ole läheskään meille selvillä. Ei varmaan oikein kenellekään. On myös aivan selvää, että monet jo nyt ja tulevaisuudessa nähtävissä olevat ongelmakohdat tulee nostamaan kustannuksia vielä varmaan kymmeniä prosentteja huomioiden kaikki lisä- ja muutostyöt.

No, taloudellinen iso taakka jää joka tapauksessa helsinkiläisten veronmaksajien maksettavaksi.

Edellä olevassa kohdassa taidettiin pariin kertaan sanoa, että on vastuutonta hidastaa tätä hanketta. Minusta taas on vastuutonta olla reagoimatta riittävän voimakkaasti näin valtaviin kustannusten nousuihin. Joten kannatan valtuutettu Mari Rantasen palautusehdotusta.

Apulaispormestari Paavo Arhinmäki

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Valtuutettu Mari Rantanen totesi, että Kruunusillat-hankkeen hinta on nousemassa 259 miljoonasta 800 miljoonaan. Jos lukee esityslistan, tietää, että tämä väite ei pidä paikkaansa. Itse asiassa itse Kruunusillat-hanke ei ole siltojen osalta juurikaan kallistunut. Raitiovaunurakentamisen osalta on kallistunut. Mutta se, mikä on nostanut hintaa, on se, että me olemme myöhemmin päättäneet, että tässä yhteydessä on järkevää rakentaa Hakaniemenrantaan 1 200–1 500 ihmiselle asunnot, joka merkitsee sitä, että rantaa pitää esirakentaa. Samoin Merihaan… Tätä ei tarvitsisi itse tehdä, vaikka tekisimme raitiovaunut, mutta se on järkevää. Myöskin Hakaniemen silta Merihaan ja Kruunuvuoren välillä on huonossa kunnossa. Jossain vaiheessa se pitäisi uusia. Nyt kun se uu-

sitaan ja samalla tuodaan lisää tilaa asuntorakentamiselle alueelle, se maksaa. Mutta tämäkään ei johdu Kruunusilloista, vaikka se on järkevää tehdä tässä yhteydessä.

Nyt tässä sotketaan kaksi asiaa: se, että Kruunusillat-projekti todella on noussut sen vajaa 20 %, mutta ei se hinta ole kolminkertaistunut, niin kuin tässä annettiin ymmärtää.

Mitä tulee tähän kohtaan viisi, niin tässähän on kysymys siitä, että aikaistetaan niitä hankkeita tai sitä työtä, jota olisi tehty ensi vuonna, tälle vuodelle, jolloin tämän vuoden budjetissa tarvitaan enemmän varoja, jotta voidaan tehdä niitä asioita. Sehän ei tarkoita sitä, että hinta kallistuu, vaikka se tehdään tänä vuonna eikä vasta ensi vuonna.

Valtuutettu Laura Korpinen

Esitän, että ehdotus hylätään vastaavin perustein kuin aikaisemmin, että kokonaiskustannukset on jäänyt epäselviksi, enkä sen vuoksi katso järkeväksi hyväksyä lisämäärärahojen osoittamista hankkeelle.

Kiitos.

Valtuutettu Pia Kopra

Kiitos, puheenjohtaja.

Kannatan valtuutettu Laura Korpisen tekemää hylkäysehdotusta.

258 §

Esityslistan asia nro 11

PASILAN MESSUKESKUKSEN ASEMAKAAVAN MUUTTAMINEN (NRO 12635)

Valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Tervehdin erittäin suurella ilolla sitä, että Helsingin Messukeskusta laajennetaan ja modernisoidaan, koska meillä ei ole oikeastaan muuta niin suurta paikkaa noin 2 000 henkeä tai yli suuruiselle kongressille kuin meidän Messukeskus. Ja se on monessa suhteessa hyvin vanhanaikainen.

Mutta siellä on yksi huono puoli, ja se on se, että siellä on huono esteettömyys. Eli kun on aina rakennettu lisää entisen päälle, niin siellä on semmoisia paikkoja, joissa esimerkiksi hissiä ei tahdo löytää mistään. Olen tehnyt tästä ponnen, että tässä vaiheessa huomioitaisiin esteettömyys Messukeskuksen kaikissa tiloissa. Tämä on luettavissa paneelissa.

Valtuutettu Juha Hakola

Arvoisa puheenjohtaja.

Sirpa Asko-Seljavaara on tehnyt äärimmäisen tärkeän aloitteen tässä, ja...

Välihuuto!

Korjaan, ponnen tässä, ja kannatan mieluusti sitä. On aivan selvää, että… Tai toivottavasti jossain vaiheessa kun Messukeskus jälleen avautuu vanhaan kukoistukseen ja siellä käy paljon ihmisiä, ne hissit ja muut vastaavat, jotka siellä tällä hetkellä on, ovat täysin riittämättömät aika ajoin, joten Asko Seljavaaran ponsi on oikein hyvä, ja kannatan sitä lämpimästi.

Valtuutettu Seija Muurinen

Kiitos.

Olisin kannattanut vaan Asko-Seljavaaran pontta.

Valtuutettu Laura Kolbe

Kiitos, puheenjohtaja.

Luen tätä Messukeskuksen kirjettä kaupungille, joka on päivätty siis kesäkuussa Helsinki-päivänä 2018. Tiedämme, että se oli aika ennen koronaa ja pandemiaa. Tämä on hirveän optimistinen, että on kongressitoiminnan uusi kukoistus. Kysyisin ihan vaan out of curiosity eli uteliaisuudesta, että onko tässä tehty minkäänlaista uudelleenarviointia. Kun me tiedämme, että sekä kongressit, konferenssit että kaikenlaiset kansainväliset tapaamiset hoidetaan nykyään jos ei etänä niin ainakin hybridinä, että millä tavalla tämä yli kahden vuoden takainen, kolmen vuoden takainen suunnitelma vastaa mahdollisia tulevaisuuden näkemyksiä. Toisin sanoen miettinyt, onko tämä pikkaisen ylimitoitettu. Kysyy eräs.

Apulaispormestari Paavo Arhinmäki

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Valtuutettu Asko-Seljavaaran ponsi on todella tärkeä. Todella tärkeä asia ja hyvä asia. Ainoa mitä jäin pohtimaan, että kun Messukeskus ei ole ymmärtääkseni kaupungin omistama tila, niin voiko valtuusto edellyttää ponnella sitä, että sinne rakennetaan hissejä, jos sitä ei ole tässä kaavassa tai jossain muissa edellytyksenä. Tämä on siis… Olen samaa mieltä Asko-Seljavaara kanssa asiasta, että siellä pitää olla niitä, mutta jäin vaan miettimään, että voimmeko me edellyttää tällaista ponnella kaupunginvaltuustossa.

Valtuutettu Mari Rantanen

Kiitos, puheenjohtaja.

Oikeastaan samaa asiaa olisin kysynyt. Sinänsähän Asko-Seljavaaran ponsi on ihan aiheellinen ja oikea, mutta olisin itsekin tiedustellut, että voimmeko me yksityistä yritystä, heidän edellyttää tekevän jotakin. Erityisesti tilanteessa, jossa nähdäkseni Messukeskus on varmasti jäänyt aika paljon tuloja saamatta viimeisen kaksi vuotta, että en tiedä mikä taloudellinen tilannekin on tehdä lopulta sellaista remonttia kuin ehkä hekin haluaisivat. Toivoisin, että tuota vähän muutettaisiin tuota pontta.

Kiitos.

Valtuutettu Ilkka Taipale

Arvoisa puheenjohtaja.

Kun hisseistä oli puhe, niin minun mielestä Helsingin kaupungin hissiavustus pitäisi nostaa 10:stä 20 %:iin. Valtio antaa 40 %. Se olisi sellainen hissipoliittinen suuri keskustelu. Ja tärkeä eikä maksaisi kovin paljoa.

Valtuutettu Arja Karhuvaara (vastauspuheenvuoro)

Kiitos.

Hissipuheenvuoroon vastauspuheenvuorokin. Tämä aloite on sinällään hyvä, ja kaupunki voi olla vaikuttamassa esteettömyyden lisääntymiseen. Helsinki on siellä tehnyt, meillähän on läpi kaiken rakentamiseen esteettömyysperiaate, ja meillä on jopa ihan oma esteettömyysohjelma, joskin ikivanha sellainen. Me voidaan valtuustona toki pyytää Suomen Messuja, tai mikä messut tämä nyt onkaan, ottamaan huomioon riittävä esteellisyys tiloja korjatessa ja rakentamisessa. Kaupunki voi rakennusluvassa edellyttää tiettyä esteettömyyttä sekä omilta hankkeiltaan että asiakkaidensa, tässä tapauksessa messujen, hankkeelta.

Valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Mä korjasin sen, niin kuin puheenjohtaja sanoi, että:

> Valtuusto pyytää kaupunginhallitusta selvittämään, miten pyritään kiinnittämään erityistä huomiota tilojen esteettömyyteen.

Valtuutettu Juha Hakola

No niin.

Tässä uudessakin muodossa olen valmis kannattamaan. Aivan totta, mitä Arhinmäki totesi. Eihän se niin voi olla tietenkään, että me voimme edellyttää tällaisia toimenpiteitä. Uskon kuitenkin, että tämäkin viesti,

jota keskustelua nyt käymme tässä lyhyessä muodossa tällä kertaa, kantautuu ehkä niiden päättäjien, ja käsitykseni mukaan täälläkin on henkilöitä, jotka kuitenkin kyseisen yhteisön/yrityksen hallituksessa istuu. Varmasti vie nämä terveiset, ja tämä sitäkin kautta menee eteenpäin.

Mitä tulee siihen, että kuinka paljon tuota käytetään tulevaisuudessa. Toivotaan nyt kaikki kuitenkin sydämemme pohjasta, että jonain päivänä tästä tilanteesta päästään uuteen normaaliin. Onko se sitten sellainen kuin se oli aiemmin, niin sitä me emme tiedä.

Apulaispormestari Paavo Arhinmäki

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Minäkin kannatan tätä pontta. Kannatan esteettömyyttä, mutta ilolla kannatan myös tätä laajaa ajattelua myös oikealla siitä, että yksityisten yritysten toimintaan voidaan ja pitää puuttua myös valtuustotasolla.

Apulaispormestari Daniel Sazonov (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Sinänsä on hienoa, että apulaispormestari Arhinmäelle on pitkän ja kunniakkaan valtuustouran jälkeen vihdoin valjennut, että myös salin oikealla laidalla uskotaan siihen, että yritystoimintaa voidaan ohjata ja säännellä joissakin tapauksissa. Ehkä nimitys apulaispormestariksi on tuonut tämän kirkastumisen hänenkin ajatteluunsa. Mutta hyvä, että se on nyt käynyt selväksi, ja jatkossa voimme ymmärtää tästäkin näkökulmasta paremmin toisiamme.

Apulaispormestari Paavo Arhinmäki

Arvoisa puheenjohtaja.

Olen edustanut koko 20 vuoden urani ajan valtuustossa sitä kantaa, että valtuuston, kaupungin ja politiikan pitää ottaa kantaa myös yksityisten yritysten toimintaan tarvittaessa. Ilolla laitan merkille, että myös kokoomus on nyt tällä kannalla. Aikaisemmin on käytetty paljon kriittisiä puheenvuoroja nimenomaan kokoomuksen suunnasta siitä, jos on yksityisten yritysten toimintaa haluttu poliittisesti jollain tavalla ohjata.

Valtuutettu Ilkka Taipale

Arvoisa puheenjohtaja.

Valtuuston vanhimpana varsinaisena jäsenenä mutta toiseksi vanhimpana nyt istuvista mainitsisin, että vähän yli sata vuotta sitten oli sellainen yhteinen linja, jossa tuettiin kunnallissosialismia. Kokoomuksen ja porvariston edustajat oli voimakkaasti sillä kannalla, että yhteiskunta hoitaa tietyt peruspalvelut ja niin edelleen. Tässä on tiettyä yhteistä kunnallissosialismin ainesta ilmassa jälleen. Tätä luokkasopua, joka kahden apulaiskaupunginjohtajan välillä näyttää olevan.

Valtuutettu Pia Pakarinen

Kiitos, puheenjohtaja.

Kyllä mun on tässä kohtaa todettava, että tällaiset liiketoimintaa harjoittavat yritykset, silloin kun on mahdollista tehdä asiakkaiden tuloa tiloihin helpottavia muutoksia, varmasti sen ihan vapaaehtoisesti tekevät, ilman että meidän tarvitsee sitä linjata täällä valtuustossa. Oli kysymys Messukeskuksesta tai jostain muusta.

Kiitoksia.

Valtuutettu Pentti Arajärvi

Arvoisa puheenjohtaja.

Puuttumatta muuten tähän valtuutettujen Sazonov, anteeksi, apulaispormestarien Sazonov ja Arhinmäki keskusteluun toteaisin, että ehkä sitä helpotti se, että Suomen Messut on osuuskunta, joka ei ole aivan raaimman lajin kapitalismia.

Valtuutettu Mari Holopainen

Kiitos, puheenjohtaja.

Kannatan Asko-Seljavaaran esitystä, ja olisi hyvä jos kaupunki huomioi myös valtuustostrategiassa tai me huomioimme esteettömyyden muutenkin laajemmin. Siitä on tullut palautetta, että aika kevyesti on edellisessä valtuustostrategiassa esteettömyys mainittu. Nyt on tietysti mah-

dollisuus parantaa tätäkin seikkaa. Yleisesti ottaen on hyvä myös, että valtuusto voi tehdä päätöksiä monenlaisissa asioissa, eivätkä esimerkiksi Turun toriparkin taustarahoittajat. On ihan hyvä pitää valta täällä valtuustossa.

Kiitos.

260 §

Esityslistan asia nro 13

KONTULAN PELASTUSASEMAN ASEMAKAAVAN MUUTTAMINEN (NRO 12666)

Valtuutettu Juha Hakola

Arvoisa puheenjohtaja.

Aivan lyhyesti totean. Tämähän on äärimmäisen tärkeä hanke. Nyt on hyvä pitää mielessä se, että tämä Kontulan pelastusaseman asemakaava mahdollistaa siis Kontulaan eli kaupungin koillisosaan pelastusaseman rakentamisen. Näitä tulee tulevaisuudessa muutamia muitakin vastaavia, ja tämähän liittyy siihen, kuten muistatte, uhkasakkoon, jonka sisäministeriö meille tai Helsingin kaupungille aikanaan tästä määräsi, koska emme tavoita tai siis pelastustoimemme ei tavoita kaikkia kaupunginosia riittävässä vasteajassa. Tämä Kontulan asema on yksi vastaus siihen. Toivon, että vastaisuudessakin nämä kokonaisuudet tulevat. Tämä asemakaava on äärimmäisen hyvä ja tämä hanke on erittäin hienosti suunniteltu. Kiitos siitä.

Valtuutettu Eveliina Heinäluoma

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja.

Valtuutettu Hakola summasi hyvin sen, minkä olisin itsekin todennut. Tämä on erittäin tärkeä hanke koko Helsingille, mutta varsinkin Itä-Helsingille, jossa vasteajat ovat olleet heikot. Toivon, että uudessa sote-uudistuksessa myöskin pelastustoimi on suuressa, huomion kes-

kipisteessä, koska Helsingissä on paljon tehtävää pelastustoimen kehittämisen suhteen.

Valtuutettu Ville Jalovaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Mä tervehdin myös ilolla tätä Kontulan asemaa, mutta kysyisin tässä yhteydessä, että missä vaiheessa on tulossa vastaava asema Vuosaareen. Mä tiedän, että se on luvattu, ja oon tehnyt samasta aiheesta myös talousarvioaloitteen. Missä vaiheessa Vuosaareen vastaava nopea asema -hanke tällä hetkellä menee? Jos joku osaisi kertoa sieltä virkakunnasta.

Valtuutettu Mika Raatikainen

Kiitos, arvoisa puheenjohtaja.

Entisenä pelastuslautakunnan puheenjohtajana ja itse Kontulassa asuvana ja ihan lähellä, mihin tämä on kaavoitettu Sirikujalla, melkein naapurissa asun. Tulee tarpeeseen, ja Kontulassa muutenkin aika paljon tapahtuu kaikkea, niin jos jossain on järkeä, niin ainakin tällä sijoituspaikalla on erittäin paljon järkeä. Tervehdin suurella kunnioituksella tätä päätöstä.

Valtuutettu Juha Hakola

Arvoisa puheenjohtaja.

En nyt käy tässä… Minäkin olen entinen pelastuslautakunnan puheenjohtaja, mutta lähinnä tähän Jalovaaran kysymykseen vastaus. Käsitykseni mukaan nämä hankkeet… Kun täällä ei nyt ole vissiin muutakaan, joka vastaa tähän. Nämä hankkeet menevät sillä tavoin, että ne määritellään tarkalleen ottaen sillä perusteella, mikä on tavoitettavuus ja ennen kaikkea se, paljonko on asukkaita. On aivan selvää, että Vuosaari on yksi niistä alueista, joissa on todella iso asukasmäärä, mutta sitten Mellunkylän asema tavoittaa tällä hetkellä Vuosaaren kohtuullisen nopeasti. Käsitykseni mukaan se menee siihen kuuden minuutin aikaan. Meillä on paljon alueita, jotka eivät tähän vasteaikaan yllä, joten varmastikin, niin ikävää kuin se ehkä vuosaarelaisten kannalta onkin,

on alueita, jotka menevät Vuosaaren edelle. Mutta ehkä tästä saamme jossain seuraavissa käsittelyssä lisätietoa.

HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTO
HELSINGFORS STADSFULLMÄKTIGE

Pöytäkirja tarkastettu ja hyväksytty:
Protokollet justerat och godkänt:

Lauri Menna
johtava asiantuntija
ledande sakkunnig