



Havainnekuva näyttää, miten Kruunusillat kulkisivat Korkeasaaresta Laajasaloon.

Helsinki hyväksyi Kruunusillat äänin 63–6

Helsinki hyväksyi Kruunusillat äänin 63–6

Vasemmisto väläytteli jo siltojen jatkoksi sotilassaari Santahaminan asuinrakentamista.

Kimmo Oksanen HS

HELSINGIN kaupunginvaltuusto hyväksyi valtavalla äänen enemmistöllä Kruunusiltojen rakentamisen. Kaupungin ylintä päätösvaltaa käyttävä valtuusto hyväksyi Helsingin kaupunkikuvaa muuttavan jättihankkeen äänin 63–6.

Hakaniemestä Laajasaloon vievä siltayhteys raitiovaunulinjoiheen maksaa nykytiedon mukaan neljännesmiljardin ja sen on määrä olla valmis vuonna 2026.

Sillat ovat etukäteen herättäneet kohua sekä hintansa vuoksi että siksi, että henkilöautot eivät pääse käyttämään siltayhteyttä lainkaan. Hanketta on arvosteltu myös kaupunkikuvan muuttumisen takia.

VAIKKA päätös vaikutti jo etukäteen olevan Kruunusilloille myönteinen, valtuustossa lähes kaikki halusivat päästä sanomaan siitä sanansa. Äänestystä edeltänyt keskustelu jatkui kolmen tunnin ajan.

Apulaiskaupunginjohtaja **Pekka Sauri** (vihr) esitteli kokouksen aluksi Kruunusilloja videon kera. Hän totesi, ettei 259 miljoonan euron siltoja voi perustella taloudellisilla syillä. Rakentamisen perustelevat kaupunkirakenne ja liikenne.

SAMAA laulua lauloi demarien ryhmäpuheenjohtaja **Osku Pajamäki**. Hänen mielestään

Kruunusiltojen linjaus



JUKKA HIMANEN / HS, Karttakeskus, lähde: Helsingin kaupunki

Kruunusillat on hieno hanke, jota ei myöskään kannata pysäyttää Kruunuvuorenrantaan tai Laajasaloon, vaan kiskot kannattaa jatkossa vetää Santahaminaan saakka.

”Ooh!” kuului huuto tässä vaiheessa kokoomuksen laidalta. Puolueessa on tunnetusti vastustettu sotilassaaren ottamista helsinkiläisten asumiskäyttöön.

VASEMMISTOLIITON Paavo Arhinmäki muistutti, että Kruunusillat on jo valtuustossa aiemmin hyväksytyn Helsingin liikennesuunnitelman mukainen.

”Kruunuvuoren ja koko Laajasalon pitää perustua joukkoliikenteelle. Joskus tulevaisuudessa myös Santahaminan rakentamisen”, Arhinmäki sanoi.

Arhinmäki totesi, että Kruunusilloista tulee myös hieno kaupunkikuvallinen elementti Olympiastadionin ja joidenkin kirkkotalonien kaltaisesti. Hän totesi koko vasemmistoryhmän kannattavan hanketta.

Björn Månsson (r) totesi puheensa aluksi, että Itä-Helsinki todella tarvitsee nykyistä paremman joukkoliikenteen. ”Sil-

ta on todella kaunis. Mutta...”, hän jatkoi, ”se on myös todella kallis.” Månsson teki yhden siltoja vastaan tehdyistä palautusesityksistä, joissa vaadittiin suunnitelman valmistelua uudelleen. Palautusesitys kaatui selvin luvuin.

Kaarin Taipale (sd) halusi tuoda esiin yhden ”niistä monista, monista, monista syistä, jotka puoltavat siltojen rakentamista. Hän mainitsi Helsingin rinnalla muun muassa San Franciscon, Venetsian ja Pietarin.

Perussuomalaisen **Nuutti Hyttinen** totesi ykskantaan, etteivät Kruunusillat palvele Helsingin joukkoliikennettä.

Kokoomuksen **Kauko Koskinen** piti Kruunusilta-suunnitelman suurimpana puutteena, ettei sillä sallita henkilöautoliikennettä.

Kannanotoissaan kokoomuksen edustajat jakautuivat eri rintamiin. Esimerkiksi kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja, entinen upseeri ja Santahaminassa palvellut **Risto Rautava** (kok) lausui painokkaasti, että ”eteenpäin vain!”

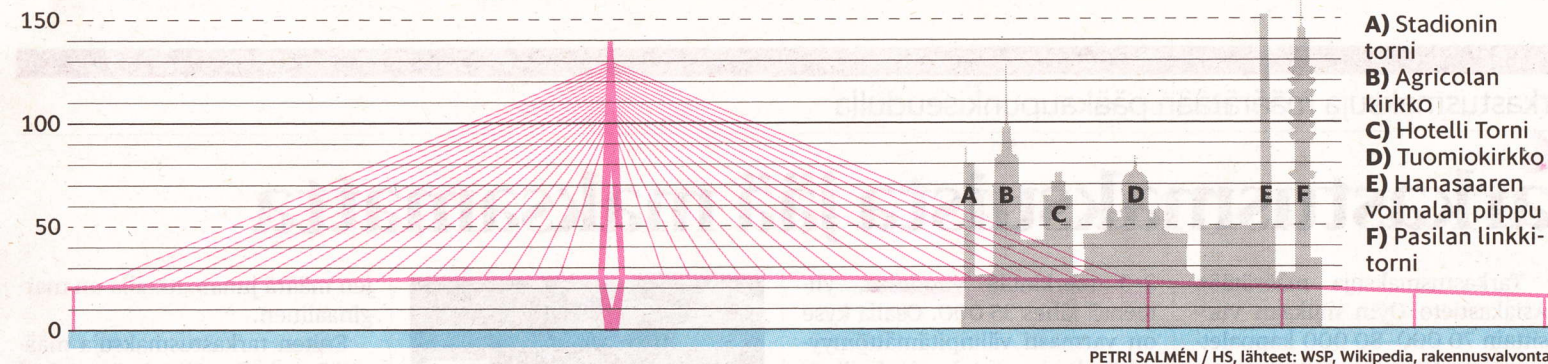
HS 31 AUG 2016

öljysataman rippeet

259 MEUR

Kruunusillan pylonista tulisi Helsingin yksi korkeimmista maamerkeistä

Helsingin rakennuksia verrattuna sillan pyloniin, korkeus metriä merenpinnasta



- A) Stadionin torni
- B) Agricolan kirkko
- C) Hotelli Torni
- D) Tuomiokirkko
- E) Hanasaaren voimalan piippu
- F) Pasilan linkki-torni

kävelyä. Kaksi viime mainittua liikummisuotua ovat vieläpä sillalla melkoisen alttiita Suomen säälle.

KORPISEN visioissa Kruunuvuorenrannan rakentaminen leviää myös viereiselle Santahaminan sotilassaarelle.

”Puolustusvoimat on tätä kovasti vastustanut, mutta jossain vaiheessa mahdoton muuttuu mahdolliseksi”, Korpinen sanoo.

Asuntopulan kanssa painivalle Helsingille Santahamina on erityisen houkutteleva kohde kokonsa ja sijaintinsa vuoksi.

”Se on samankokoinen kuin nykyinen kantakaupunki. Ja kantakaupunkiinkin on saatu mahtumaan muutama talo.”

HS TV ▶ Näin kahden kilometrin siltayhteys kulkisi Hakaniemestä Kruunuvuorenrantaan. [HS.fi/hstv](https://hs.fi/hstv)

nitellaan kerrostaloja, rivitaloja ja omakotitaloja noin 12 500 ihmiselle. Kouluja rakennetaan kaksi, päiväkoteja ja kauppia useita.

Ränsistyvien huviloiden alue Kruunuvuorenrannan pohjoisosassa on tarkoitus säilyttää virkistysalueena. Romahtamispisteissä olevat huvilat puretaan.

”Onhan tämä aivan ainutlaatuinen paikka Helsingissä. Aarniometsää ja kauniita silokallioita. Ilta-aurinko paistaa rantaan”, Korpinen sanoo.

Lähdetään kävelemään kohti paikkaa, johon Kruunusillat yhdistyisivät. Korpinen kannattaa ristiriitaisen vastaanoton saanutta siltahanketta edelleen.

”Niiden taloudellinen kannattavuus on huono, mutta kaupungin kasvuhanke on strategisesti tärkeä. Sillat yhdistävät Kruunuvuorenrannan psykologisesti kantakaupunkiin. Pitää myös muistaa, että silta nostaa kaupungin tonttien arvoa Kruunuvuorenrannassa”, Korpinen sanoo.

Arvostelu kohdistuu lähinnä kahteen asiaan: Massiivinen silta muuttaa peruuttamattomasti muun muassa Kulosaaren merimaaisemia. Ja jos silta kuitenkin rakennetaan, sille ei pääse ajamaan henkilöautoilla.

Neljännesmiljardin maksava hanke palvelee yksinomaan joukkoliikennettä, pyöräilyä ja

Päätösten takaa

Helsinki hioo brändiään – matkustaja maksaa

Kimmo Oksanen



kimmo.oksanen@hs.fi

Helsingin valtuustossa käytiin monopolivinen ja mielenkiintoinen keskustelu keskiviikkona, kun poliitikot päättivät, että kantakaupungista itään Kruunuvuorenrantaan rakennetaan Kruunusillat 259 miljoonalla eurolla.

Äänestysluvut rakentamisen puolesta olivat selkeät: 63–6.

KUSTANNUSARVIOT tosin vaihtelevat, eikä kukaan oikeasti tiedä, paljonko sillat lopulta maksavat. Maksaa kuitenkin päätettiin, ja maksajakin löydettiin: matkustaja.

Sillasta tulee Suomen pisin: kilometri ja kaksisataa metriä. 259 miljoonaan euroon sisältyvät vasta pilarit, pylonit, muut siltarakenteet ja yhdeksän kilometriä raitiotietä. Summaan on lykättävä päälle vielä sata miljoonaa, kun lisäksi rakennetaan asemat, varikot ja vielä raiteita kulkevat vaunut.

Monet valtuutetut pitivät todennäköisenä, että lopullinen hintalappu on puoli miljardia euroa.

Siltoja pitkin kulkevat näillä näkymin ratikat, pyöräilijät ja kävelijät. Henkilöautoja silloille ei päästetä, jollei nyt valtuustossa esitetty toive esimerkiksi öisistä takseista toteudu.

Kaikkiaan liki kaksi kilometriä pitkä siltakokonaisuus yhdistäisi Laajasalon Kruunuvuorenrannan Helsingin kantakaupunkiin.

ON kysytty, kannattaako hukata satoja miljoonia euroja rahaa yhden merenlahden takaisen asuma-alueen liittämiseksi kantakaupunkiin samalla, kun kaupungilla ei tunnu olevan rahaa homekoulujen kunnostamiseen tai vanhusten säälliseen hoitoon.

Länsimetron kaltaista taloudellista katastrofia ja farssia emme halua nähdä, julistivat monet suut. Kruunusiltujen ja mahdollisen raide-Jokerin kustannusseuranta on pidettävä tiukasti näpeissä, vaadittiin.

Kaupunginjohtoa myöten laaja yksimielisyys valtuustossa vallitsi siitä, ettei Kruunusillat ole taloudellisesti kannattava hanke. Tosin kustannustehokkuuden arveltiin paranevan sen jälkeen, jos sillat ulotetaan Kruunuvuo-

renrannan ja Laajasalon jälkeen Vasikasaareen, Villinkiin, Jollakseen ja Santahaminaankin.

KOHTA varmaan jo puhutaan koko rin- kulasta Kuninkaansaaren, Vallisaaren ja Suomenlinnan kautta Kaivopuistoon. Se olisi hienoa se. Kohta oltaisiin kanaalien ja siltujen kaupunki kuten Tukholma, Pariisi, Venetsia, Pietari tai San Francisco.



”Tämä on samalla päätös, että HSL:n lippujen hinnat nousevat.”

Tatu Rauhamäki (kok)

Nämäkin kaupungit valtuustokeskus- telussa mainittiin, kun haettiin Kruunusilloille perustetta muualta kuin lii- kenteestä tai taloudellisesta kannatta- vuudesta: Kruunusilloilla rakennetta-

siin Helsingin brändiä merellisenä kau- punkina. Katseet suuntautuisivat koko maailmasta Helsinkiin samalla tavalla kuin ne suuntautuvat Australian Syd- neyhin joka uudenvuoden yönä.

Ja tämä huomio ja turismi saataisiin samalla, kun rakennetaan kaupunkia ja joukkoliikennettä – ilman erillisiä li- senssimaksuja. Guggenheim siis mai- nittu!

KOLMEN ja puolen tunnin keskustelun loppupuolella ääneen tullut kokoo- muksen tehokaksikko, valtuustoryh- män puheenjohtaja Lasse Männistö ja kaupunginhallituksen puheenjohtaja Tatu Rauhamäki, palautti taivaita hi- poneen brändikeskustelun takaisin merenpintaan.

”Kruunusillat on joukkoliikennehan- ke, ei mitään muuta”, Männistö totesi.

Tulevan projektinjohdon ja kustan- nusseurannan ohjeviitaksi hän lansee- rasi sanajonon ”länsimetron jälkeinen aika”.

Rauhamäen viesti Kruunusillat-päätöksestä oli vieläkin karumpi: ”Tämä on samalla päätös, että HSL:n [Helsingin seudun liikenne] lippujen hinnat nousevat.”

Molemmat kannattivat siltujen ra- kentamista.

MIELIPIIDE

Lyhyesti

Jokainen helsinkiläinen maksaa 1 000 euroa

JOKAINEN helsinkiläinen saa velvollisuuden osallistua 1 000 eurolla Kruunuvuoren siltojen rakentamiseen. Kaupunginvaltuuston kokouksessa siltahankkeesta sanottiin, ettei siltoja voi perustella taloudellisilla argumenteilla. Raha kuitenkin ratkaisee esimerkiksi korjattavat homekoulut tai vanhusten hoitoon sijoitettavat rahat.

Valtuusto päätti kokouksessaan sijoittaa hankkeeseen kaupungin varoja ainakin 344 miljoonaa euroa: sillat maksavat 259 miljoonaa euroa, raitiovaunut 75–80 miljoonaa ja niiden varikko 20–25 miljoonaa euroa (HS 4.6.). Jos muista suurhankkeista tuttu kustannusten ylitys jatkuu, oikea loppusumma lienee noin 500 miljoonaa euroa. Sillat palvelevat vain noin joka kahdettakymmenettä helsinkiläistä. Suurin osa näidenkin ihmisten liikenteestä suuntautuu kuitenkin muualle kuin keskustaan.

Helsinkiläisten kannattaa kävellä silta ainakin kerran päästä päähän. Täytyyhän saada kokea, miltä tuhannen euron sijoitus tuntuu ja näyttää. Toivottavasti sinä päivänä tuuli sallii sillan käytön.

Satu Väkiparta

puheenjohtaja, Kulosaarelaiset ry