



31.08.2016

Ryj/10

## § 210

### Projektplan för Kronbroarna

HEL 2016-004299 T 10 06 00

#### Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag godkänna att projektet Kronbroarna genomförs på så sätt att det byggs en spårväg mellan Helsingfors centrum och Degerö i enlighet med en framställning 3.5.2016 från stadsplaneringsnämnden, en framställning 12.5.2016 från direktionen för affärsverket trafikverket och en framställning 17.5.2016 från nämnden för allmänna arbeten. De totala kostnaderna får uppgå till högst 259,2 mn euro (mervärdesskatt 0 %, jordbyggnadskostnadsindex 110,6, varvid 2010=100, april 2015).

Projektet omfattar en spårväg mellan Helsingfors centrum och Degerö med två linjer: Trekanten–Håkansvik och järnvägsstationen–Uppby. Efter att ha börjat vid Trekanten respektive järnvägsstationen i Helsingfors centrum fortsätter linjerna via Kajsaniemigatan och Långa bron till Hagnäskajen och vidare via Knekten och Högholmen utmed Kronbergsbron till Kronbergsstranden. Den ena linjen fortsätter utmed Håkansviksgatan till södra delarna av Kronbergsstranden, och den andra linjen fortsätter till Uppby, där den går norr om nuvarande Uppby centrum till ändhållplatsen vid Rävsvundsvägen.

Det byggs en supercykelväg på spårvägsavsnittet Hagnäs–Kronbergsstranden och gångbanor på alla broavsnitt och på Högholmen, vid spårvägen.

Dessutom godkände stadsfullmäktige följande hemställningsklämmor:

1. Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektplanen för Kronbroarna att det utreds om det är möjligt att anlägga platser för infartsparkering på Degerö intill den nya spårvägsrutten. (Seija Muurinen)
2. Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektplanen för Kronbroarna att det utreds om det är möjligt att anlägga sådana kajområden vid stränderna i Kronbergsstranden och stadens centrum som medger också tidtabellslagd sjötrafik. (Arja Karhuvaara)



31.08.2016

Ryj/10

3. Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektet Kronbroarna att det ses till att Degerö också får snabb och tät kollektivtrafik till metron i Hertonäs. (Jarmo Nieminen)

## Behandling

Ledamoten Björn Månsson understödd av ledamoten Yrjö Hakanen föreslog att stadsfullmäktige skulle besluta återremittera ärendet till stadsstyrelsen för ny beredning så, att förmånligare alternativ ytterligare utreds, såsom vattenledstrafik från Kronbergsstranden till Centrum och en spårförbindelse till metrostationen i Hertonäs, som senare kan förlängas till Vik och där förbindas med Spårjokern.

1 omröstningen

Fortsatt behandling av ärendet JA, återremiss NEJ

JA-förslag: Försättning

NEJ-förslag: Stadsfullmäktige beslutar att återremittera ärendet för ny beredning så, att förmånligare alternativ ytterligare utreds, såsom vattenledstrafik från Kronbergsstranden till Centrum och en spårförbindelse till metrostationen i Hertonäs, som senare kan förlängas till Vik och där förbindas med Spårjokern.

Ja-röster: 58

Zahra Abdulla, Outi Alanko-Kahiluoto, Hennariikka Andersson, Maija Anttila, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Jussi Chydenius, Matti Enroth, Fatbardhe Hetemaj, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Suzan Ikävalko, Sirkku Ingervo, Ville Jalovaara, Jessica Karhu, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Laura Kolbe, Vesa Korkkula, Tuuli Kousa, Minerva Krohn, Timo Laaninen, Eija Loukoila, Jape Lovén, Petra Malin, Silvia Modig, Elina Moisio, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Terhi Mäki, Lasse Männistö, Jarmo Nieminen, Matti Niiranen, Henrik Nyholm, Sara Paavolainen, Osku Pajamäki, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Erkki Perälä, Mari Puoskari, Tuomas Rantanen, Tatu Rauhamäki, Risto Rautava, Laura Rissanen, Tomi Sevander, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Kaarin Taipale, Pilvi Torsti, Thomas Wallgren, Tuomo Valokainen, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Ville Ylikahri

Nej-röster: 17

Gunvor Brettschneider, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Yrjö Hakanen, Rene Hursti, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Helena Kantola, Kauko Koskinen, Maria Landén, Harri Lindell, Björn Månsson, Sari Mäkimattila, Jan D Oker-Blom, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Pertti Villo



31.08.2016

Ryj/10

Blanka: 7

Harry Bogomoloff, Terhi Koulumies, Heimo Laaksonen, Pekka Majuri, Timo Raittinen, Wille Rydman, Ulla-Marja Urho

Frånvarande: 3

Jasmin Hamid, Eero Heinäluoma, Jukka Järvinen

Stadsfullmäktige beslutade fortsätta behandlingen av ärendet.

Under diskussionen framställdes ett annat förslag om återremiss. Ledamoten Mika Ebeling understödd av ledamoten Sari Mäkimattila föreslog att stadsfullmäktige skulle besluta återremittera projektet Kronbroarna för ny beredning i syfte att det utan onödigt dröjsmål omsorgsfullt ska utredas om en lösning med färjor i likhet med den som föreslås i planen Helsinki Quick Step vore ett bättre alternativ än det nu föreslagna. Ärendet bör om möjligt föreläggas stadsfullmäktige på nytt inom ett år.

2 omröstningen

Fortsatt behandling av ärendet JA, återremiss NEJ

JA-förslag: Fortsättning

NEJ-förslag: Stadsfullmäktige beslutar återremittera projektet Kronbroarna för ny beredning i syfte att det utan onödigt dröjsmål omsorgsfullt ska utredas om en lösning med färjor i likhet med den som föreslås i planen Helsinki Quick Step vore ett bättre alternativ än det nu föreslagna. Ärendet bör om möjligt föreläggas stadsfullmäktige på nytt inom ett år.

Ja-röster: 59

Zahra Abdulla, Outi Alanko-Kahiluoto, Hennariikka Andersson, Maija Anttila, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Jussi Chydenius, Matti Enroth, Fatbardhe Hetemaj, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Suzan Ikävalko, Sirkku Ingervo, Ville Jalovaara, Jessica Karhu, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Laura Kolbe, Vesa Korkkula, Tuuli Kousa, Minerva Krohn, Timo Laaninen, Harri Lindell, Eija Loukoi-la, Jape Lovén, Petra Malin, Silvia Modig, Elina Moisio, Sami Muttillainen, Seija Muurinen, Terhi Mäki, Lasse Männistö, Jarmo Nieminen, Matti Niiranen, Henrik Nyholm, Sara Paavolainen, Osku Pajamäki, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Erkki Perälä, Mari Puoskari, Tuomas Rantanen, Tatu Rauhamäki, Risto Rautava, Laura Rissanen, Tomi Sevander, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Kaarin Taipale, Pilvi Torsti, Thomas Wallgren, Tuomo Valokainen, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Ville Ylikahri



31.08.2016

Ryj/10

Nej-röster: 15

Gunvor Brettschneider, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Yrjö Hakanen, Rene Hursti, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Helena Kantola, Maria Landén, Björn Månsson, Sari Mäkimattila, Jan D Oker-Blom, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Pertti Villo

Blanka: 8

Harry Bogomoloff, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Heimo Laaksonen, Pekka Majuri, Timo Raittinen, Wille Rydman, Ulla-Marja Urho

Frånvarande: 3

Jasmin Hamid, Eero Heinäluoma, Jukka Järvinen

Stadsfullmäktige beslutade fortsätta behandlingen av ärendet.

Under diskussionen framställdes ett tredje förslag om återremiss. Ledamoten René Hursti understödd av ledamoten Yrjö Hakanen föreslog att stadsfullmäktige skulle besluta återremittera ärendet för ny beredning i syfte att utreda förmånligare alternativ, vilket är detsamma som en ovanjordisk spårförbindelse till Hertonäs metrostation, varifrån det finns en direkt trafikförbindelse till centrum och även österut.

3 omröstningen

Fortsatt behandling av ärendet JA, återremiss NEJ

JA-förslag: Fortsättning

NEJ-förslag: Stadsfullmäktige återremitterar ärendet för ny beredning i syfte att utreda förmånligare alternativ, exempelvis en ovanjordisk spårförbindelse till Hertonäs metrostation, som erbjuder en direkt trafikförbindelse till centrum och även österut.

Ja-röster: 60

Zahra Abdulla, Outi Alanko-Kahiluoto, Hennariikka Andersson, Maija Anttila, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Jussi Chydenius, Matti Enroth, Juha Hakola, Eero Heinäluoma, Fatbardhe Hetemaj, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Suzan Ikävalko, Sirkku Ingervo, Ville Jalovaara, Jessica Karhu, Arja Karhuvaara, Otso Kiväkäs, Laura Kolbe, Vesa Korkkula, Tuuli Kousa, Minerva Krohn, Timo Laaninen, Eija Loukoila, Jape Lovén, Petra Malin, Silvia Modig, Elina Moision, Sami Muttillainen, Seija Muurinen, Terhi Mäki, Lasse Männistö, Jarmo Nieminen, Matti Niiranen, Henrik Nyholm, Sara Paavolainen, Osku Pajamäki, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Erkki Perälä, Mari Puoskari, Tuomas Rantanen, Tatu Rauhamäki, Risto Rautava, Laura Rissanen, Tomi Sevander, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Kaarin Taipale, Pilvi Tor-



31.08.2016

Ryj/10

sti, Thomas Wallgren, Tuomo Valokainen, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Ville Ylikahri

Nej-röster: 13

Gunvor Brettschneider, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Yrjö Hakanen, Rene Hursti, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Helena Kantola, Maria Landén, Harri Lindell, Sari Mäkimmattila, Mika Raatikainen, Pertti Viljo

Blanka: 9

Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Pekka Majuri, Björn Månsson, Jan D Oker-Blom, Timo Raittinen, Marcus Rantala, Wille Rydman, Ulla-Marja Urho

Frånvarande: 3

Harry Bogomoloff, Jasmin Hamid, Jukka Järvinen

Stadsfullmäktige beslutade fortsätta behandlingen av ärendet.

Under diskussionen framställdes ett fjärde förslag om återremiss. Ledamoten Mika Raatikainen understödd av ledamoten Nina Huru föreslog att stadsfullmäktige skulle besluta återremittera projektet för ny beredning med tanke på en tilläggsutredning om förmånligare alternativ, som också beaktar de indirekta kostnaderna för projektet. Det skulle kunna vara förmånligare åtminstone med en direkt sjöbusförbindelse från Degerö till centrum och/eller en spårtrafikförbindelse exempelvis till Hertonäs metrostation.

4 omröstningen

Fortsatt behandling av ärendet JA, återremiss NEJ

JA-förslag: Fortsättning

NEJ-förslag: Stadsfullmäktige återremitterar ärendet för ny beredning i syfte att utreda förmånligare alternativ, vilket är detsamma som en ovanjordisk spårförbindelse till Hertonäs metrostation, varifrån det finns en direkt trafikförbindelse till centrum och även österut.

Ja-röster: 60

Zahra Abdulla, Outi Alanko-Kahiluoto, Hennariikka Andersson, Maija Anttila, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Jussi Chydenius, Matti Enroth, Juha Hakola, Eero Heinäluoma, Fatbardhe Hetemaj, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Suzan Ikävalko, Sirkku Ingervo, Ville Jalovaara, Jessica Karhu, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Laura Kolbe, Vesa Korkkula, Tuuli Kousa, Minerva Krohn, Timo Laaninen, Eija Loukoila, Jape Lovén, Petra Malin, Silvia Modig, Elina Moisio, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Terhi Mäki, Lasse Männistö, Jarmo Nieminen, Matti Niiranen, Henrik Nyholm, Sara Paavolainen,



31.08.2016

Ryj/10

Osku Pajamäki, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Erkki Perälä, Mari Puoskari, Tuomas Rantanen, Tatu Rauhamäki, Risto Rautava, Laura Rissanen, Tomi Sevander, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Kaarin Taipale, Pilvi Torsti, Thomas Wallgren, Tuomo Valokainen, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Ville Ylikahri

Nej-röster: 12

Gunvor Brettschneider, Mika Ebeling, Rene Hursti, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Helena Kantola, Maria Landén, Harri Lindell, Sari Mäkimattila, Mika Raatikainen, Wille Rydman, Pertti Villo

Blanka: 11

Harry Bogomoloff, Laura Finne-Elonen, Yrjö Hakanen, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Pekka Majuri, Björn Månsson, Jan D Oker-Blom, Timo Raittinen, Marcus Rantala, Ulla-Marja Urho

Frånvarande: 2

Jasmin Hamid, Jukka Järvinen

Stadsfullmäktige beslutade fortsätta behandlingen av ärendet.

Under diskussionen framställdes ett förslag om förkastande. Ledamoten Yrjö Hakanen understödd av ledamoten René Hursti föreslog att stadsfullmäktige skulle besluta förkasta förslaget till projektplan för Kronbroarna och uppmana stadsstyrelsen att bereda ett förslag till alternativa och förmånligare trafikarrangemang.

Först ställs ledamoten Yrjö Hakanens förslag om förkastande som motförslag mot stadsstyrelsens förslag. Vinner ledamoten Yrjö Hakanens förslag, förfaller de föreslagna hemställningsklämmarna. Vinner stadsstyrelsens förslag, tas de föreslagna hemställningsklämmarna upp till omröstning.

5 omröstningen

Stadsstyrelsens förslag JA, förkastande NEJ

JA-förslag: Stn

NEJ-förslag: Stadsfullmäktige förkastar förslaget till projektplan för Kronbroarna och uppmanar stadsstyrelsen att bereda ett förslag till alternativa och förmånligare trafikarrangemang.

Ja-röster: 63

Zahra Abdulla, Outi Alanko-Kahiluoto, Hennariikka Andersson, Maija Anttila, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Jussi Chydenius, Matti Enroth, Juha Hakola, Eero Heinäluoma, Fatbardhe Hetemaj, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Suzan Ikävalko, Sirk-



31.08.2016

Ryj/10

ku Ingervo, Ville Jalovaara, Helena Kantola, Jessica Karhu, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Laura Kolbe, Vesa Korkkula, Tuuli Kousa, Minerva Krohn, Timo Laaninen, Eija Loukoila, Jape Lovén, Pekka Majuri, Petra Malin, Silvia Modig, Elina Moisiö, Sami Mutttilainen, Seija Muurinen, Terhi Mäki, Lasse Männistö, Jarmo Nieminen, Matti Niiranen, Henrik Nyholm, Sara Paavolainen, Osku Pajamäki, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Erkki Perälä, Mari Puoskari, Timo Raittinen, Tuomas Rantanen, Tatu Rauhamäki, Risto Rautava, Laura Rissanen, Tomi Sevander, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Kaarin Taipale, Pilvi Torsti, Thomas Wallgren, Tuomo Valokainen, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Ville Ylikahri

Nej-röster: 6

Mika Ebeling, Yrjö Hakanen, Rene Hursti, Harri Lindell, Sari Mäkimattila, Pertti Villo

Blanka: 13

Harry Bogomoloff, Gunvor Brettschneider, Laura Finne-Elonen, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Maria Landén, Björn Månsson, Jan D Oker-Blom, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Ulla-Marja Urho

Frånvarande: 3

Jasmin Hamid, Jukka Järvinen, Wille Rydman

Stadsfullmäktige beslutade godkänna stadsstyrelsens förslag.

Under diskussionen framställdes åtta förslag till hemställningsklämmor:

Ledamoten Terhi Koulumies understödd av ledamoten Seija Muurinen föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektet Kronbroarna att det vid den fortsatta beredningen ytterligare utreds om det i framtiden är möjligt att med så små ändringar som möjligt anpassa bron för privatbilar utifrån de nu planerade trafikarrangemangen för räddningsfordon.

Ledamoten Pia Pakarinen understödd av ledamoten Seija Muurinen föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av bygget av Kronbroarna att placeringen av den ändhållplats framför järnvägsstationen för spårvägslinjen från järnvägsstationen till Uppby ännu omprövas, så att Brunngatan inte behöver ändras



31.08.2016

Ryj/10

från 2+2 körfält till 1+1 körfält.

Ledamoten Seija Muurinen understödd av ledamoten Matti Enroth föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektplanen för Kronbroarna att det utreds om det är möjligt att åtminstone på natten öppna broarna för taxibilar.

Ledamoten Seija Muurinen understödd av ledamoten Matti Enroth föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektplanen för Kronbroarna att det utreds om det är möjligt att anlägga platser för infartsparkering på Degerö intill den nya spårvägsrutten.

Ledamoten Arja Karhuvaara understödd av ledamoten Jarmo Nieminen föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektplanen för Kronbroarna att det utreds om det är möjligt att anlägga sådana kajområden vid stränderna i Kronbergsstranden och stadens centrum som medger också tidtabellslagd sjötrafik.

Ledamoten Jarmo Nieminen understödd av ledamoten Sanna Vesikansa föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektet Kronbroarna att det ses till att Degerö också får snabb och tät kollektivtrafik till metron i Hertonäs.

Ledamoten Nina Huru understödd av ledamoten Pertti Villo föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektplanen för Kronbroarna att det kartläggs om det är möjligt att utarbeta en informationsplan med avseende på veckorapporter och utnämning av ansvarspersoner för de olika faserna av byggprojektet.





31.08.2016

Ryj/10

Ledamoten Mika Ebeling understödd av ledamoten Sari Mäkimattila föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige önskar vid godkännandet av projektplanen för Kronbroarna att det utreds om en lösning med färjor i likhet med den som föreslås i planen Helsinki Quick Step vore bra. Fullmäktige önskar att utredningen lämnas till fullmäktige inom ett år.

Hemställningsklämmarna togs särskilt upp till omröstning.

#### 6 omröstningen

Ledamoten Terhi Koulumies hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ.

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektet Kronbroarna att det vid den fortsatta beredningen ytterligare utreds om det i framtiden är möjligt att med så små ändringar som möjligt anpassa bron för privatbilar utifrån de nu planerade trafikarrangemangen för räddningsfordon.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 25

Hennariikka Andersson, Harry Bogomoloff, Mika Ebeling, Matti Enroth, Laura Finne-Elonen, Juha Hakola, Fatbardhe Hetemaj, Nina Huru, Helena Kantola, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Maria Landén, Pekka Majuri, Seija Muurinen, Sari Mäkimattila, Lasse Männistö, Matti Niiraniemi, Jaana Pelkonen, Mika Raatikainen, Timo Raittinen, Marcus Rantala, Tatu Rauhamäki, Wille Rydman, Ulla-Marja Urho, Pertti Villo

Nej-röster: 42

Zahra Abdulla, Outi Alanko-Kahiluoto, Maija Anttila, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Jussi Chydenius, Yrjö Hakanen, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Rene Hursti, Sirkku Ingervo, Ville Jalovaara, Jessica Karhu, Otso Kivekäs, Laura Kolbe, Vesa Korkkula, Tuuli Kousa, Minerva Krohn, Timo Laaninen, Eija Loukoila, Petra Malin, Silvia Modig, Elina Moisio, Sami Mutttilainen, Terhi Mäki, Henrik Nyholm, Sara Paavolainen, Osku Pajamäki, Terhi Peltokorpi, Erkki Perälä, Mari Puoskari, Tuomas Rantanen, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Kaarin Taipale, Pilvi Torsti, Thomas Wallgren, Tuomo Valokainen, Anna Vuorjoki, Ville Ylikahri

Blanka: 16

Sirpa Asko-Seljavaara, Gunvor Brettschneider, Eero Heinäluoma, Nutti Hyttinen, Suzan Ikävalko, Arja Karhuvaara, Harri Lindell, Jape Lovén, Björn Månsson, Jarmo Nieminen, Jan D Oker-Blom, Pia Pakari-



31.08.2016

Ryj/10

nen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Tomi Sevander, Sanna Vesikansa

Frånvarande: 2  
Jasmin Hamid, Jukka Järvinen

Stadsfullmäktige godkände inte ledamoten Terhi Koulumies förslag till hemställningskläm.

#### 7 omröstningen

Ledamoten Pia Pakarinens hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ.

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av bygget av Kronbroarna att placeringen av den ändhållplats framför järnvägsstationen för spårvägslinjen från järnvägsstationen till Uppby ännu omprövas, så att Brunngatan inte behöver ändras från 2+2 körfält till 1+1 körfält.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 30

Hennariikka Andersson, Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Mika Ebeling, Matti Enroth, Laura Finne-Elonen, Juha Hakola, Fatbardhe Hetemaj, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Helena Kantola, Arja Karhuvaara, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Maria Landén, Pekka Majuri, Seija Muurinen, Sari Mäkimattila, Lasse Männistö, Matti Niiranen, Pia Pakarinén, Jaana Pelkonen, Mika Raatikainen, Timo Raittinen, Marcus Rantala, Tatu Rauhamäki, Risto Rautava, Wille Rydman, Ulla-Marja Urho, Pertti Villo

Nej-röster: 21

Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Mari Holopainen, Rene Hursti, Otso Kivekäs, Vesa Korkkula, Minerva Krohn, Elina Moisiö, Henrik Nyholm, Sara Paavolainen, Osku Pajamäki, Erkki Perälä, Mari Puoskari, Tuomas Rantanen, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Kaarin Taipale, Pilvi Torsti, Thomas Wallgren, Tuomo Valokainen, Ville Ylikahri

Blanka: 31

Zahra Abdulla, Maija Anttila, Paavo Arhinmäki, Gunvor Brettschneider, Jussi Chydenius, Yrjö Hakanen, Eero Heinäluoma, Veronika Honkasalo, Suzan Ikävalko, Sirkku Ingervo, Ville Jalovaara, Jessica Karhu, Laura Kolbe, Tuuli Kousa, Timo Laaninen, Harri Lindell, Eija Loukoila, Jape Lovén, Petra Malin, Silvia Modig, Björn Månsson, Terhi Mäki, Jarmo Nieminen, Jan D Oker-Blom, Terhi Peltokorpi, Laura Rissanen, Tomi Sevander, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki



31.08.2016

Ryj/10

Frånvarande: 3

Jasmin Hamid, Jukka Järvinen, Sami Muttilainen

Stadsfullmäktige godkände inte ledamoten Pia Pakarinens förslag till hemställningskläm.

#### 8 omröstningen

Ledamoten Seija Muurinen första hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ.

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektplanen för Kronbroarna att det utreds om det är möjligt att åtminstone på natten öppna broarna för taxibilar.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 38

Hennariikka Andersson, Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Gunvor Brettschneider, Mika Ebeling, Matti Enroth, Laura Finne-Elonen, Juha Hakola, Fatbardhe Hetemaj, Nuutti Hyttinen, Helena Kantola, Arja Karhuvaara, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Maria Landén, Pekka Majuri, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Sari Mäkimattila, Lasse Männistö, Jarmo Nieminen, Matti Niiranen, Henrik Nyholm, Jan D Oker-Blom, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Mika Raatikainen, Timo Raittinen, Marcus Rantala, Tatu Rauhamäki, Risto Rautava, Laura Rissanen, Wille Rydman, Tomi Sevander, Ilkka Taipale, Ulla-Marja Urho, Pertti Villo

Nej-röster: 12

Pentti Arajärvi, Jussi Chydenius, Yrjö Hakanen, Mari Holopainen, Rene Hursti, Jessica Karhu, Minerva Krohn, Jape Lovén, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Kaarin Taipale, Tuomo Valokainen

Blanka: 33

Zahra Abdulla, Outi Alanko-Kahiluoto, Maija Anttila, Paavo Arhinmäki, Eero Heinäluoma, Veronika Honkasalo, Nina Huru, Suzan Ikävalko, Sirkku Ingervo, Ville Jalovaara, Otso Kivekäs, Laura Kolbe, Vesa Korkkula, Tuuli Kousa, Timo Laaninen, Harri Lindell, Eija Loukoila, Petra Malin, Silvia Modig, Elina Moisio, Terhi Mäki, Sara Paavolainen, Osku Pajamäki, Terhi Peltokorpi, Erkki Perälä, Mari Puoskari, Tuomas Rantanen, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Thomas Wallgren, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Ville Ylikahri

Frånvarande: 2

Jasmin Hamid, Jukka Järvinen



31.08.2016

Ryj/10

Stadsfullmäktige godkände inte ledamoten Seija Muurinens första förslag till hemställningskläm.

#### 9 omröstningen

Ledamoten Seija Muurinens andra hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektplanen för Kronbroarna att det utreds om det är möjligt att anlägga platser för infartsparkering på Degerö intill den nya spårvägsrutten.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 60

Zahra Abdulla, Hennariikka Andersson, Maija Anttila, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Mika Ebeling, Matti Enroth, Laura Finne-Elonen, Juha Hakola, Fatbardhe Hetemaj, Veronika Honkasalo, Rene Hursti, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Suzan Ikävälko, Sirkku Ingervo, Helena Kantola, Jessica Karhu, Arja Karhuvaara, Laura Kolbe, Vesa Korkkula, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Tuuli Kousa, Timo Laaninen, Maria Landén, Eija Loukoila, Pekka Majuri, Petra Malin, Silvia Modig, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Sari Mäkimattila, Lasse Männistö, Jarmo Nieminen, Matti Niiranen, Henrik Nyholm, Jan D Oker-Blom, Sara Paavolainen, Osku Pajamäki, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Mika Raatikainen, Timo Raittinen, Marcus Rantala, Tatu Rauhamäki, Risto Rautava, Laura Rissanen, Wille Rydman, Tomi Sevander, Ilkka Taipale, Pilvi Torsti, Ulla-Marja Urho, Thomas Wallgren, Tuomo Valokainen, Pertti Villo, Anna Vuorjoki

Nej-röster: 3

Yrjö Hakanen, Jape Lovén, Kaarin Taipale

Blanka: 20

Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Gunvor Brettschneider, Jussi Chydenius, Eero Heinäluoma, Mari Holopainen, Ville Jalovaara, Otso Kivekäs, Minerva Krohn, Harri Lindell, Elina Moisio, Terhi Mäki, Erkki Perälä, Mari Puoskari, Tuomas Rantanen, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Sanna Vesikansa, Ville Ylikahri

Frånvarande: 2

Jasmin Hamid, Jukka Järvinen

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Seija Muurinens andra förslag till hemställningskläm.

#### 10 omröstningen



Ledamoten Arja Karhuvaaras hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektplanen för Kronbroarna att det utreds om det är möjligt att anlägga sådana kajområden vid stränderna i Kronbergsstranden och stadens centrum som medger också tidtabellslagd sjötrafik.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 56

Outi Alanko-Kahiluoto, Hennariikka Andersson, Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Gunvor Brettschneider, Jussi Chydenius, Mika Ebeling, Matti Enroth, Laura Finne-Elonen, Yrjö Hakanen, Juha Hakola, Eero Heinäluoma, Fatbardhe Hetemaj, Mari Holopainen, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Suzan Ikävalko, Helena Kantola, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Tuuli Kousa, Maria Landén, Harri Lindell, Pekka Majuri, Elina Moisio, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Sari Mäkimattila, Lasse Männistö, Jarmo Nieminen, Matti Niiranen, Henrik Nyholm, Jan D Oker-Blom, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Erkki Perälä, Mari Puoskari, Mika Raatikainen, Timo Raittinen, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Tatu Rauhämäki, Risto Rautava, Laura Rissanen, Wille Rydman, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Ulla-Marja Urho, Thomas Wallgren, Sanna Vesikansa, Pertti Villo, Ville Ylikahri

Nej-röster: 9

Maija Anttila, Rene Hursti, Sirkku Ingervo, Ville Jalovaara, Minerva Krohn, Terhi Mäki, Osmo Soininvaara, Pilvi Torsti, Tuomo Valokainen

Blanka: 18

Zahra Abdulla, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Veronika Honkasalo, Jessica Karhu, Laura Kolbe, Vesa Korkkula, Timo Laaninen, Eija Loukoila, Jape Lovén, Petra Malin, Silvia Modig, Sara Paavolainen, Osku Pajamäki, Terhi Peltokorpi, Tomi Sevander, Kaarin Taipale, Anna Vuorjoki

Frånvarande: 2

Jasmin Hamid, Jukka Järvinen

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Arja Karhuvaaras förslag till hemställningskläm.

## 11 omröstningen

Ledamoten Jarmo Niemins hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektet Kronbroarna att det ses till att Degerö också får snabb och tät kollektiv-



trafik till metron i Hertonäs.  
NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 78

Zahra Abdulla, Outi Alanko-Kahiluoto, Hennariikka Andersson, Maija Anttila, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Gunvor Brettschneider, Jussi Chydenius, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Yrjö Hakanen, Juha Hakola, Eero Heinäluoma, Fatbardhe Hetemaj, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Suzan Ikävalko, Sirkku Ingervo, Ville Jalovaara, Helena Kantola, Jessica Karhu, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Laura Kolbe, Vesa Korkkula, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Tuuli Kousa, Minerva Krohn, Timo Laaninen, Harri Lindell, Eija Loukoila, Jape Lovén, Pekka Majuri, Petra Malin, Silvia Modig, Elina Moisio, Sami Muttillainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Terhi Mäki, Sari Mäkimattila, Lasse Männistö, Jarmo Nieminen, Matti Niiranen, Henrik Nyholm, Jan D Oker-Blom, Sara Paavolainen, Osku Pajamäki, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Erkki Perälä, Mari Puoskari, Mika Raatikainen, Timo Raittinen, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Tatu Rauhämäki, Risto Rautava, Laura Rissanen, Wille Rydman, Tomi Sevan-der, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Pilvi Torsti, Thomas Wallgren, Tuomo Valokainen, Sanna Vesikansa, Pertti Villo, Anna Vuorjoki, Ville Ylikahri

Nej-röster: 1  
Rene Hursti

Blanka: 4  
Matti Enroth, Maria Landén, Kaarin Taipale, Ulla-Marja Urho

Frånvarande: 2  
Jasmin Hamid, Jukka Järvinen

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Jarmo Nieminiens förslag till hemställningskläm.

## 12 omröstningen

Ledamoten Nina Hurus hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektplanen för Kronbroarna att det kartläggs om det är möjligt att utarbeta en informationsplan med avseende på veckorapporter och utnämning av ansvarspersoner för de olika faserna av byggprojektet.

NEJ-förslag: Motsätter sig



31.08.2016

Ryj/10

Ja-röster: 16

Mika Ebeling, Yrjö Hakanen, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Helena Kantola, Jessica Karhu, Kauko Koskinen, Maria Landén, Harri Lindell, Eija Loukoila, Sami Muttillainen, Sari Mäkimattila, Mika Raatikainen, Ulla-Marja Urho, Pertti Villo, Anna Vuorjoki

Nej-röster: 2

Rene Hursti, Henrik Nyholm

Blanka: 65

Zahra Abdulla, Outi Alanko-Kahiluoto, Hennariikka Andersson, Maija Anttila, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Gunvor Brettschneider, Jussi Chydenius, Matti Enroth, Laura Finne-Elonen, Juha Hakola, Eero Heinäluoma, Fatbardhe Hetemaj, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Suzan Ikävalko, Sirkku Ingervo, Ville Jalovaara, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Laura Kolbe, Vesa Korkkula, Terhi Koulumies, Tuuli Kousa, Minerva Krohn, Timo Laaninen, Jape Lovén, Pekka Majuri, Petra Malin, Silvia Modig, Elina Moisio, Seija Muurinen, Björn Månsson, Terhi Mäki, Lasse Männistö, Jarmo Nieminen, Matti Niiranen, Jan D Oker-Blom, Sara Paavolainen, Osku Pajamäki, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Erkki Perälä, Mari Puoskari, Timo Raittinen, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Tatu Rauhamäki, Risto Rautava, Laura Rissanen, Wille Rydman, Tomi Sevander, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Kaarin Taipale, Pilvi Torsti, Thomas Wallgren, Tuomo Valokainen, Sanna Vesikansa, Ville Ylikahri

Frånvarande: 2

Jasmin Hamid, Jukka Järvinen

Stadsfullmäktige godkände inte ledamoten Nina Hurus förslag till hemställningskläm.

### 13 omröstningen

Ledamoten Mika Ebelings hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Stadsfullmäktige önskar vid godkännandet av projektplanen för Kronbroarna att det utreds om en lösning med färjor i likhet med den som föreslås i planen Helsinki Quick Step vore bra. Fullmäktige önskar att utredningen lämnas till fullmäktige inom ett år.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 18

Gunvor Brettschneider, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Yrjö Hakanen, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Suzan Ikävalko, Helena Kantola, Maria Landén, Pekka Majuri, Björn Månsson, Sari Mäkimattila, Jarmo Niemi-



nen, Jan D Oker-Blom, Mika Raatikainen, Timo Raittinen, Marcus Rantala, Wille Rydman

Nej-röster: 24

Zahra Abdulla, Maija Anttila, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Veronika Honkasalo, Rene Hursti, Sirkku Ingervo, Ville Jalovaara, Vesa Korkkula, Minerva Krohn, Eija Loukoila, Jape Lovén, Petra Malin, Silvia Modig, Sami Muttilainen, Terhi Mäki, Henrik Nyholm, Sara Paavolainen, Risto Rautava, Tomi Sevander, Osmo Soininvaara, Kaarin Taipale, Pilvi Torsti, Anna Vuorjoki

Blanka: 41

Outi Alanko-Kahiluoto, Hennariikka Andersson, Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Jussi Chydenius, Matti Enroth, Juha Hakola, Eero Heinäluoma, Fatbardhe Hetemaj, Mari Holopainen, Jessica Karhu, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Laura Kolbe, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Tuuli Kousa, Timo Laaninen, Harri Lindell, Elina Moisio, Seija Muurinen, Lasse Männistö, Matti Niiranen, Osku Pajamäki, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Erkki Perälä, Mari Puoskari, Tuomas Rantanen, Tatu Rauhamäki, Laura Rissanen, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Ulla-Marja Urho, Thomas Wallgren, Tuomo Valokainen, Sanna Vesikansa, Pertti Villo, Ville Ylikahri

Frånvarande: 2

Jasmin Hamid, Jukka Järvinen

Stadsfullmäktige godkände inte ledamoten Mika Ebelings förslag till hemställningskläm.

Ledamoten René Hursti meddelade att han inte godkänner planen för projektet Kronbroarna och anmälde avvikande mening om beslutet att godkänna projektplanen.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Kristiina Matikainen, stadssekreterare, telefon: 310 36035  
kristiina.matikainen(a)hel.fi  
Saara Kanto, planeringsingenjör, telefon: 310 25531  
saara.kanto(a)hel.fi  
Ville Alajoki, projektingenjör, telefon: 310 39848  
ville.alajoki(a)hel.fi

## Bilagor

- 1 Kaupunkisuunnittelulautakunnan esitys 3.5.2016
- 2 Kruunusillat, Sijaintikartta
- 3 Kruunusillat, Raitiotieyhteys Laajasaloon, yleissuunnitelma, raportti 15.2.2016





- 4 Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunnan esitys 12.5.2016
- 5 Kruunusillat, Raitiotieyhteys Laajasaloon, Hankesuunnitelma 2.5.2016
- 6 Kruunusillat, Raitiotieyhteys Laajasaloon, Kustannusraportti 15.2.2016
- 7 Kruunusillat, Raitiotieyhteys Laajasaloon, Hankearviointi, raportti 15.2.2016
- 8 Kruunusillat, Kaupunkitaloudellinen arviointi
- 9 Kruunusillat\_Laajennettu\_hankearviointi\_korjattu\_17.6.2016
- 10 Kruunusillat, Vaikutukset käyttötalouteen ja lipun hintoihin
- 11 Kruunusillat, Vuorovaikutusraportti koskien hankesuunnitelman tiivistelmästä saatuja lausuntoja 2.5.2016
- 12 Kruunusillat, lausunnot
- 13 Siltakustannusten vertailu ajoneuvoliikenteen sallivalla yhteydellä

## Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

## Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

## Föredragandens motiveringar

Tidigare beslut

I den gällande generalplanen (2002) är en metrobana angiven mellan Kronbergsstranden och Helsingfors centrum.

Stadsfullmäktige beslutade emellertid 12.11.2008 godkänna spårvägs- och broalternativet på avsnittet Degerö–Högholmen–Sumparn–Kronohagen som underlag för det fortsatta arbetet på en spårlösning för kollektivtrafiken till Degerö. I delgeneralplanen för Kronbergsstranden är följaktligen redan en spårväg angiven mellan Kronohagen och Kronbergsstranden.

En miljökonsekvensbedömning har gjorts i fråga om alternativen för spårtrafiken till Degerö. Konsekvensbeskrivningen blev klar år 2014. Olika modeller för att bygga spårvägen jämfördes vid miljökonsekvensbedömningen. Konsekvensbeskrivningen finns i stadsplaneringskontorets publikationer 2014:2 och 3 (finska) och 2014:3 (separat svensk).

I förslaget till ny generalplan för Helsingfors (kallad den urbana planen, stadsplaneringsnämnden 14.6.2016) finns områden reserverade för en snabbspårväg från Helsingfors centrum till Kronbergsstranden och Uppby och vidare till Vårdö och Nordsjö.

Stadsfullmäktige fattade 2.12.2015 beslut om Helen Ab:s utvecklingsprogram, som möjliggör att det nuvarande energiförsörjningsområdet på Hanaholmen omdisponeras före 31.12.2024 utgående från att kraftverksfunktionerna i området upphör och kraftverket läggs ned. Tack va-



re att kraftverksfunktionerna på Hanaholmen upphör och därför också de därtill hörande bränsletransporterna sjövägen blir det möjligt att bygga behövliga broar mellan Hagnäs och Kronbergsstranden.

Stadsfullmäktige godkände 4.11.2015 detaljplan nr 12305, som gäller det längsta avsnittet av en kollektivtrafikled i form av en spårväg till Kronbergsstranden, närmare bestämt avsnittet Knekten i Fiskehamnen–Kronbergsstranden. Detaljplanen baserar sig på det vinnande bidraget, Gemma Regalis, i planeringstävlingen för Kronbroarna, vilken arrangerades 2012–2013. Stadsfullmäktige godkände 4.11.2015 också en trafikplan för avsnittet i fråga som underlag för den fortsatta beredningen.

#### Framställningar om att en översiktsplan och en projektplan ska godkännas

Stadsplaneringsnämnden beslutade 3.5.2016 (159 §) föreslå att en översiktsplan för Kronbroarna som spårväg ska godkännas. Ett utdrag ur det protokoll där nämndens beslut finns utgör bilaga 1, en karta över läget bilaga 2 och översiktsplanen bilaga 3.

Översiktsplanen innehåller principer för planering av spårvägen, undersökta alternativa spårvägssträckningar och en jämförelse mellan dem, ett förslag till spårvägssträckning, en beskrivning av spårvägen och de kompletterande busslinjerna och en konsekvensbedömning för den föreslagna lösningen.

Direktionen för affärsverket trafikverket föreslår 12.5.2016 (97 §) och nämnden för allmänna arbeten 17.5.2016 (211 §) att projektplanen 2.5.2016 för Kronbroarna baserad på översiktsplanen 15.2.2016 för spårvägen ska godkännas. De totala kostnaderna för projektet får uppgå till högst 259,2 mn euro (jordbyggnadskostnadsindex 110,6, varvid 2010=100, april 2015).

Projekthelheten Kronbroarna behandlas i den översiktsplan som stadsplaneringsnämnden föreslår bli godkänd och den projektplan som nämnden för allmänna arbeten och direktionen för affärsverket trafikverket föreslår bli godkänd.

Framställningen från nämnden för allmänna arbeten ingår i beslutshistorien. Nämnden fattade sitt beslut efter en omröstning om återremiss (5–2, 1 blank). Enligt förslaget om återremiss borde projektplanen ha blivit återremitterad för ny beredning utifrån att också privatbilism ska bli möjlig på broarna. Framställningen från direktionen för affärsverket trafikverket utgör bilaga 4.



Det beskrivs i projektplanen hur projektet ska genomföras – ansvar, ordningsföljd och tidsplan. Projektplanen utgör bilaga 5 och en kostnadsrapport bilaga 6.

Konsekvenserna av Kronbroarna och deras samhällsekonomiska lönsamhet framgår av en projektbedömning. Denna utgör bilaga 7.

Hur Kronbroarna påverkar stadsekonomi bedöms i en rapport som utgör bilaga 8.

De viktigaste resultaten från bedömningarna finns i sammandrag i en mer omfattande projektbedömningstabell i bilaga 9.

De bedömda konsekvenser av projektet som gäller stadens driftsekonomi och biljettpriserna i HRT-området framgår av bilaga 10.

Utlåtanden om översiktsplanen och om ett preliminärt projektplaneutkast begärdes i samband med behandlingen av översiktsplanen. En sammanställning över utlåtandena ingår i rapporten över växelverkan, likaså gemälena i sin helhet. Rapporten utgör bilaga 11, och utlåtandena finns i sin helhet i bilaga 12.

## Växelverkan och myndighetssamarbete

Växelverkan under översiktsplaneringen och projektplaneringen beskrivs i projektplanen. Samarbete bedrevs vid projektberedningen med vissa av stadens förvaltningar och med utomstående, såsom samkommunen Helsingforsregionens trafik, samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland och regionförvaltningsverket.

Projektplanen utarbetades samtidigt som översiktsplanen och var också på remiss i samband med denna.

## Projektbeskrivning

### Allmänt

Kronbroarna bidrar till att förverkliga det mål i den av stadsfullmäktige godkända strategin som går ut på att stadsstrukturen ska bli mer komplett. Projektet bidrar också till att Helsingfors blir en nätverksstad baserad på spårvägar och till att målen för markanvändningen på Degerö nås. Som trafikinvestering ger Kronbroarna Degerö en ny kollektivtrafikled till Helsingfors centrum, minskar de problem med metrokapaciteten på avsnittet Brändö–Fiskehamnen som befaras uppstå på 2020-talet och ansluter tack vare att det är fråga om en huvudled för kollektivtrafik Degerö till kollektivtrafiksystemet i regionen.



När det gäller markanvändningen gör Kronbroarna det möjligt att bygga ut Kronbergsstranden till ett bostadsområde för 12 500 personer och att utnyttja potentialen för förtätning och kompletteringsbyggande på Degerö så att antalet invånare ökar med 10 000. Degerö bedöms år 2050 ha förvandlats från en stadsdel med 17 000 invånare till en stadsdel med drygt 40 000 invånare.

I trafiksystemplanen för Helsingforsregionen (HLJ 2015) finns en spårväg till Degerö på listan över projekt som ska inledas under perioden 2026–2040. Där nämns emellertid att spårvägen kan byggas tidigare på basis av Helsingfors stads investeringsprogram.

Enligt markanvändningsplanen för Helsingforsregionen (MASU) ska projektet Kronbroarna genomföras som en spårinvestering, vilket är i överensstämmelse med HLJ.

#### Huvudinnehåll i projektet

Kollektivtrafiken till Degerö sköts för närvarande huvudsakligen med matarbussar (sju matarlinjer) från Hertonäs metrostation. Det har bedömts att ett kollektivtrafiksystem med bussar via Hertonäs inte kommer att vara tillräckligt i framtiden utan omfattande lösningar med körfält och planskildhet som tryggar en fungerande trafik på Degerö och i Kronbergsstranden. Dessutom antas metrobanans fulla kapacitet vara utnyttjad på Brändö bro och i Hertonäs under rusningstimmarna redan i mitten av 2020-talet.

Banan på Kronbroarna är en ca 10 km lång spårväg med sträckningen Helsingfors centrum–Hagnäs–Knekten–Högholmen–Kronbergsstranden–Uppby. Projektet omfattar hela spårvägen mellan Helsingfors centrum och Degerö och sådant som an knyter till byggandet och driften. Det byggs tre broar, av vilka Kronbergsbron är längst – den blir ca 1,2 km lång.

Den nya spårvägen Kronbroarna har planerats bli en snabb led som förbinder Helsingfors centrum och Degerö och som minskar risken för överbelastning på metrobanan till utgången av 2020-talet och gör att fordonstrafiken ökar mindre på Degerövägen, i Hertonäs och på Österleden. Tack vare den nya linjen blir kollektivtrafiken mellan Helsingfors centrum och Degerö smidigare. Till projektet hör också högklassiga banor för cykel- och gångtrafik från Hagnäs till Kronbergsstranden.

Projektet omfattar inte bara trafikleden och de därtill anknutna gatu- och trafikomläggningarna utan också

- en ändhållplats vid järnvägsstationen
- strandkonstruktioner i Hagnäs och Havshagen



- en bro mellan Havshagen och Knekten
- Finkes bro mellan Knekten och Högholmen
- ett hållplatsområde på Mischas och Maschas plats på Högholmen
- en jordvall mellan Högholmen och Paloholmen
- Kronbergsbron mellan Högholmen och Kronbergsstranden

De nya banavsnitten byggs som snabbspårväg. Med undantag för förgreningen till Håkansvik går banan på egna körfält utanför Helsingfors centrum. Spårvägen har planerats utifrån att den ska vara kompatibel med det nuvarande spårnätet.

Det har planerats att spårvägen ska få två linjer:

Linjen järnvägsstationen–Uppby trafikeras med ca 45 m långa dubbelriktade spårvagnar. Turtätheten blir 5–10 minuter och den beräknade totala restiden ca 24 minuter.

Linjen Trekanten–Håkansvik trafikeras med ca 30 m långa spårvagnar. Turtätheten blir 10 minuter och den beräknade totala restiden ca 23 minuter.

Medelhastigheten på linjerna som helhet beräknas bli 22 km i timmen. Vanliga spårvagnar har för närvarande en medelhastighet på ca 15 km i timmen. Spårvägen förkortar den totala restiden mellan Degerö och Helsingfors centrum med ca 10 minuter och förbättrar närbarheten. Det blir också lättare att komma till Fiskehamnen och Högholmen.

Sammanlagt 19 hållplatser, av vilka 14 är nya, har planerats för spårvägslinjerna. Avståndet mellan hållplatserna blir 600 m i genomsnitt. En stor del av den nuvarande och den planerade bebyggelsen på Degerö ligger på mindre än 7,5 minuters gångavstånd från hållplatserna.

Det behövs en depå på Degerö för Kronbroarna eftersom kapaciteten på affärsverket trafikverkets nuvarande spårvagnsdepåer inte räcker till för underhåll och uppställning av de spårvagnar som går på Kronbroarna. Läget för depån blir klart när markanvändningen i stort planeras och en projektplan utarbetas för depån. Projektplanen föreläggs stadsfullmäktige separat.

Utöver spårvägen byggs det en supercykelväg och gångbanor på Kronbroarna. Cykel- och gångtrafiken på Kronbergsbron beaktas genom specialarrangemang, såsom räcken och ett vindvarningssystem.

Projektet omfattar inga speciella infartsparkeringsplatser för bilar. Däremot har frågan om infartsparkeringsplatser för cyklar vid spårvagnshållplatserna behandlats, särskilt beträffande Kronbergsstranden och Uppby. Utgångspunkten är att det ska bli möjligt med cykelparkering vid al-



31.08.2016

Ryj/10

la nya spårvagnshållplatser. Antalet cykelplatser blir 10–25 vid var och en av dessa.

#### Sträckning i Helsingfors centrum och Uppby

Linjen från Trekanten följer de nuvarande skenorna till järnvägsstationen, och båda linjerna följer de nuvarande skenorna från järnvägsstationen till Hagnäs.

Linjen järnvägsstationen–Uppby planeras få en ny ändhållplats vid den nuvarande spårvägen på Brunnsgatan, framför stationen. Brunnsgatan, som nu har 2+2 körfält, kommer att ha bara 1+1 körfält.

Tre alternativa spårvägssträckningar på avsnittet järnvägsstationen–Knekten behandlas i översiktsplanen: via Alexandersgatan och Norra kajen (alternativ A), via Elisabetsgatan (alternativ B) och via Hagnäs (alternativ C).

Alternativen Alexandersgatan och Hagnäs är genomförbara. Alternativet Alexandersgatan kräver mer ändringar i gaturummet och på kollektivtrafiklinjerna än alternativet Hagnäs. Dessutom är alternativet Alexandersgatan sämre när det gäller möjligheterna för fotgängare och cyklister att röra sig på gatan. Det är till råga på allt fråga om det dyraste alternativet (283,6 mn euro).

Ett problem med alternativet Elisabetsgatan är att det är svårt att hitta fungerande trafiklösningar i gaturummet i Kronohagen. Fördelarna i trafiksystemet är ringa. Kostnaderna blir dessutom högre för detta alternativ (266,2 mn euro) än för alternativet Hagnäs.

Sträckningen via Hagnäs kan anses vara bäst av alternativen dels med tanke på konsekvenserna för trafiksystemet och för stadsstrukturen och stadsbilden, dels på grund av lägst kostnader. De funktionella och stadsbildsmässiga konsekvenserna är minst negativa och konsekvenserna för trafiksystemet mest positiva jämfört med de andra alternativen. Sträckningen minskar belastningen på metrotrafiken på Brändö bro mest, och enligt prognoserna är antalet passagerare störst med denna sträckning. Dessutom får Hagnäs station en starkare ställning som knutpunkt för kollektivtrafiken. Alternativet Hagnäs är som nämnts också billigast (259,2 mn euro).

Projektplanen baserar sig på sträckningen via Hagnäs. Stadsstyrelsen föreslår att översiktsplanen för Kronbroarna ska godkännas och projektet genomföras utifrån denna sträckning.

Spårvägen till Degerö får sin ena ändhållplats och en vändslinga i Håkansvik.



Spårvägssträckningen i Uppby centrum baserar sig på en principplan för en boulevard på Degerövägen. En spårväg kan byggas på Degerövägen även om det inte blir någon boulevard. Två alternativa sträckningar behandlas i översiktsplanen: en sydlig från Degerövägen direkt till Rävsvundsvägen och en nordlig från Degerövägen via Olåker och Malörtsgränden till Ilomäkvägen. Den nordliga sträckningen innebär att spårvagnshållplatserna finns där invånarna är flest. Dessutom innebär den en fördel för en eventuell stadsboulevard på Degerövägen genom att vara en led som samlar all trafik. Detsamma gäller inte i fråga om den sydliga sträckningen till Rävsvundsvägen. Beträffande restiden är den sydliga uppskattningsvis ca 3,5 minuter snabbare och beträffande kostnaderna ca 4,1 mn euro billigare än sträckningen runt Uppby centrum.

Projektplanen baserar sig på den nordliga sträckningen runt Uppby centrum. Stadsstyrelsen föreslår att översiktsplanen för Kronbroarna ska godkännas och projektet genomföras utifrån denna sträckning. Ändhållplatsen placeras vid Rävsvundsvägen på ett sådant sätt att spårvägen kan förlängas till Vårdö.

#### Totala kostnader för projektet

För att spårvägen Kronbroarna ska kunna byggas behövs det, såsom framgår av översiktsplanen och projektplanen, investeringar i infrastruktur för spårvägen och i därav föranledda ändringar i gatumiljön, liksom i en depå och i materiel. Projektplanen omfattar också sådana ändringar i gatumiljön och i miljön i övrigt som inte hör till spårvägen men som för att kunna samordnas med projektet Kronbroarna bör genomföras med detta som tidsmässig utgångspunkt.

De beräknade kostnaderna för infrastrukturen med anknytning till Kronbroarna uppgår enligt projektplanen till 259,2 mn euro (moms 0 %, jordbyggnadskostnadsindex 110,6, varvid 2010=100, april 2015). I kostnaderna ingår det som behövs för spårvägen: gatu- och bankonstruktioner, trafikomläggningar, broar, nya strandkonstruktioner på Högholmen.

Kostnaderna för projektet och fördelningen på olika helheter framgår av kostnadsrapporten. Kostnaderna har beräknats med så stor hänsyn som möjligt till de identifierade riskfaktorerna för projektet. Kalkylen omfattar oförutsedda kostnader på ca 15 %. Hur kostnaderna enligt den senaste beräkningen fördelar sig mellan åren 2016–2025 framgår av projektplanen.

Investeringsansvaret är i enlighet med förorsakarprincipen fördelat mellan byggnadskontoret och affärsverket trafikverket. Byggnadskontorets



andel är 37 % (97,1 mn euro) och trafikverkets 63 % (162,1 mn euro). Kostnadsfördelningen beskrivs närmare i kostnadsrapporten.

Kronbroarna kräver investeringar också i spårvagnsmateriel och i en depå. Spårvägslinjen till Håkansvik i Kronbergsstranden kommer att trafikeras med ca 30 m långa spårvagnar. Det behövs sju nya. Trafiken till Uppby sköts med nya 45 m långa spårvagnar. Det behövs sexton sådana. De totala investeringarna i materiel beräknas uppgå till ca 93 mn euro. Beloppet är 75–80 mn euro i projektplanen, vilket beror på att avsikten i denna är att båda förgreningarna på Degerö ska trafikeras med 30 m långa spårvagnar.

Spårvägen Kronbroarna planeras få en spårvagnsdepå, och alternativa lägen är under utredning. Depån beräknas kräva en investering på ca 20–25 mn euro.

Kapitalkostnaderna för materiel- och depåinvesteringarna ingår i trafikeringskostnaderna. Projektplaner för upphandling av materiel och byggande av en depå utarbetas i samråd med HRT och föreläggs stadsfullmäktige senare. Dessutom utreds behovet av en detaljplan för depån.

I projektplanen och kostnadsbedömningen nämns också separata byggprojekt som tidsmässigt ska samordnas med projektet Kronbroarna även om de inte föräns av detta. De sammanlagda kostnaderna för projekten i fråga uppgår till ca 46,5–49 mn euro (exklusive ändringsarbeten på Högholmen).

Det viktigaste av de objekt som inte direkt omfattas av projektplanen är en ny bro som ersätter nuvarande Hagnäs bro. En ny bro är i vilket fall som helst nödvändig eftersom den gamla nått slutet av sin livscykel. Kostnaderna beräknas uppgå till ca 38 mn euro. Ett projekt som tidsmässigt bör samordnas med projektet Kronbroarna är ombyggnad av däckat på Brunnsgratan. Kostnaderna beräknas uppgå till ca 4–5 mn euro. Till det som måste samordnas med projektet Kronbroarna hör en gata på Knekten, vilken omfattas av områdesbyggnadsprojektet Fiskehamnen och kostar ca 1 mn euro att bygga, infrastruktur i Uppby (beräknade kostnader på ca 3,5–5 mn euro) och ändringsarbeten på Högholmen. Kostnadskalkylen för arbetena på Högholmen blir klar senare.

#### Sammanställning över kostnaderna för projektet

##### Projektet Kronbroarna

En ändhållplats vid järnvägsstationen	4,4 mn euro
Hagnäskajen i innerstaden	10,2 mn euro
En bro mellan Havshagen och Knekten	27,0 mn euro





31.08.2016

Ryj/10

Ändringar i småbåtshamnar	1,1 mn euro
Knekten	3,8 mn euro
Finkes bro mellan Knekten och Högholmen	22,0 mn euro
Arbeten på Högholmen, bl.a. 2 mn euro som möjliggör nuvarande servicenivå i en ny entrébyggnad	25,8 mn euro
Kronbergsbron mellan Högholmen och Kronbergsstranden	131,4 mn euro
Spårvägsavsnittet mellan Kronbergsstranden och Uppby	30,2 mn euro
Telematiska system i projektområdet	3,3 mn euro
Sammanlagt (affärsverket trafikverkets andel 162,1 mn euro och byggnadskontorets 97,1 mn euro)	259,2 mn euro
Materiel	93 mn euro
Depå	20–25 mn euro
Hela projektet	372–377 mn euro

Dessutom ska staden genomföra byggprojekt som inte direkt omfattas av projektplanen men som tidsmässigt ska samordnas med projektet Kronbroarna. Kostnaderna för projekten i fråga uppgår till 46,5–49 mn euro.

#### Drifts- och trafikeringskostnader

De årliga underhållskostnaderna beräknas bli ca 0,55 mn euro i fråga om spårvägen, ca 0,13 mn euro i fråga om de nya gatuområdena och ca 0,79 mn euro i fråga om broarna. Projektet Kronbroarna – spårvägen, gatorna och broavsnitten – medför följaktligen sammanlagt underhållskostnader på ca 1,47 mn euro om året. Det blir dessutom uppskattningsvis årliga kostnader på ca 2,4 mn euro i form av investeringar i broreparationer och brorenoveringar.

Kostnaderna för trafikeringen på spårvägen beräknas uppgå till ca 14,1 mn euro år 2040. Kapitalkostnaderna för materiel- och depåinvesteringarna ingår i dessa kostnader. Utöver spårvagnarna behövs det bussar för den interna trafiken på Degerö, uppskattningsvis 23 boggibussar på 4 linjer.

De totala trafikeringskostnaderna beräknas uppgå till 19,6 mn euro år 2040. Enligt projektbedömningen överstiger de årliga trafikeringskost-



31.08.2016

Ryj/10

naderna med ca 4,8 mn euro kostnaderna för ett jämförelsealternativ, effektiv trafik till Hertonäs med 62 boggibussar.

#### Konsekvenser av projektet

De miljökonsekvenser som har att göra med spårvägen till Degerö utreddes ingående när ett förfarande vid miljökonsekvensbedömning utfördes. Förfarandet upphörde år 2014. Under arbetet på en översiktsplan utreddes spårvägens konsekvenser i fråga om naturen, yt- och grundvattnet, landskapet och stadsbilden, kulturhistoriska objekt, rekreationsområden och friluftsstråk, buller och vibrationer, markanvändning och planläggning, servicenivån för biltrafiken och trafiksäkerheten. Dessutom utreddes det hur pass tillgängliga hållplatserna blir för fotgängare. Projektet bedöms ha ringa negativa konsekvenser för miljön i influensområdet. Miljöstörningarna gäller huvudsakligen vattenområdena under den tid som broarna byggs.

En projektbedömning har gjorts för Kronbroarna. Den baserar sig på statliga Trafikverkets anvisningar för bedömning av ledprojekt. Det har också gjorts en stadsekonomisk bedömning vad Helsingfors beträffar. De viktigaste resultaten från bedömningarna finns i en mer omfattande projektbedömningstabell. Dessutom har de konsekvenser av projektet som gäller biljettpriserna och stadens driftsekonomi bedömts tillsammans med samkommunen Helsingforsregionens trafik.

I en samhällsekonomisk lönsamhetskalkyl (YHTALI) jämförs alternativet Kronbroarna med ett alternativ som gäller en sådan effektiv matartrafik från Degerö till Hertonäs som sköts med boggibussar och där servicenivån på Degerö är densamma som i fråga om spårvägsalternativet. Kostnaderna för investeringar i infrastruktur som alternativet till Kronbroarna kräver och möjligheterna att få det stora antalet bussar att fungera har inte övervägts närmare och är därför inte beaktade i kalkylen.

Konsekvenserna av projektet i förhållande till den byggpotential som den ännu inte färdigberedda generalplanen möjliggör bedöms i den stadsekonomiska utredningen. Projektet antas leda till att intäkterna från markförsäljning och utarrendering och ersättningarna baserade på markanvändningsavtal blir ca 40 mn euro (nuvärde) större på 30 år än de skulle bli utan projektet. Den beräknade intäktsökningen är ca 15 % i fråga om investeringarna i infrastruktur och ca 11 % i fråga om de totala investeringarna i projektet.

Kronbroarna gynnar användarna genom att kapaciteten och servicenivån höjs i kollektivtrafiken. Projektet gör det möjligt att utveckla markanvändningen i Kronbergsstranden och Uppby i enlighet med generalplaneförslaget (2015).



Förhållandet mellan nytta och kostnad är i lönsamhetskalkylen 0,7 för Kronbroarna det år projektet slutförs, 2025. Detta betyder att förhållandet inte når den samhällsekonomiska lönsamhetsgränsen (1,0). Lönsamheten försvagas på grund av att broinvesteringarna är dyra och trafikeringskostnaderna höga, högre än i jämförelsealternativet (VE 0+) . Å andra sidan kräver jämförelsealternativet tilläggsinvesteringar på grund av kapacitetsproblem kopplade till Österleden, gator i Hertonäs och östmetron. De kostnadsfattigast största investeringarna gäller en tunnel under Borgbyggarvägen och utvecklingsåtgärder på Hertonäs bussterminal. För jämförelsealternativet är inga direkta investeringskostnader angivna i jämförelsetabellen. Om enbart den samhällsekonomiska lönsamhetskalkylen får avgöra kan projektet inte anses vara lönsamt för staden.

Den största samhällsekonomiska nyttan med Kronbroarna är att de som åker kollektivt får kortare restid och högre servicenivå.

Det beräknade antalet resenärer på spårvägen Kronbroarna anges i projektbedömningen i form av antalet påstigningar, 25 000 år 2025 och 37 000 år 2040 per vardagsdygn. Antalen motsvarar de nuvarande på stomlinje 550. Det har beräknats att antalet resor som görs i busstrafiken på Degerö efter att spårvägen blivit klar uppgår till 27 000 per vardagsdygn år 2040 (18 000 år 2025). Förutsatt att markanvändningen utvecklas i enlighet med antagandena förknippade med projektet Kronbroarna innebär jämförelsealternativet i projektbedömningen, effektiv busstrafik mellan Hertonäs metrostation och Degerö, att det uppskattningsvis blir 37 000 påstigningar per vardagsdygn år 2025 och 55 000 år 2040. I dagens läge har Degeröbussarna 11 000 passagerare per vardagsdygn.

Spårvägen förbättrar servicenivån i kollektivtrafiken i och med att antalet byten från ett trafikmedel till ett annat minskar. Dessutom antas den totala restiden för dem som åker kollektivt till Degerö bli kortare. Enligt en modell för trafiken i Helsingforsregionen innebär Kronbroarna inte att ett stort antal fordonsresor ersätts med resor i kollektivtrafiksystemet. Detta sker däremot när det gäller jämförelsealternativet, effektiv busstrafik. Kollektivtrafikens andel av resorna ökar enligt projektbedömningen med ca 3 % när projektet genomförs. Andelen beräknas år 2040 vara 62 % på Degerö under maxtimmarna på morgonen. För närvarande är andelen 50 %.

Spårvägen förbättrar förbindelserna mellan Helsingfors centrum och Degerö. Tack vare att det blir ett sammanbindande nät nås Fiskehamnen, Högholmen och Degerö lättare också från regionen som helhet. Spårvägen gör det möjligt att komma till Degerö från två olika håll, vilket innebär att trafiksystemet blir mer tillförlitligt.



Spårvägen förkortar restiden i nästan hela regionen när det gäller resor som börjar i Kronbergsstranden. De resor som börjar i Kronbergsstranden och fortsätter inne på Degerö eller slutar i östra Helsingfors börjar ta något längre tid. De som inleder sin resa i Uppby kommer snabbare till en del av områdena vid spårvägen. I fråga om resor som börjar i Jollas har spårvägen ingen nämnvärd inverkan på restiderna.

Kronbroarna till Degerö gör det lättare för fotgängare och cyklister att ta sig till området. Enligt projektbedömningen kommer broarna uppskattningsvis att användas av ca 3 000 fotgängare och cyklister på vardagarna år 2040. Sommartid ökar antalet avsevärt. Gång- och cykeltrafikens andel av resorna antas minska något i och med att många börjar åka spårvagn, men resorna blir i genomsnitt längre.

Den supercykelväg som hör till projektet förbättrar betydligt förhållandena för cyklister. Den tid det tar att cykla från Kronbergsstranden till Helsingfors centrum halveras tack vare denna cykelväg. Cykelvägen förbättrar också förbindelserna från Helsingfors centrum till Fiskehamnen och Högholmen. Att cykla till Uppby kommer inte att gå mycket snabbare än nu.

Spårvägen gör att fordonstrafiken ökar mindre på Degerövägen, i Her-tonäs och på Österleden. Dess minskande effekt på biltrafiken på Degerövägen är emellertid inte särskilt stor i förhållande till hurdan den är enligt jämförelsealternativet. De omläggningar som spårvägen kräver beträffande körfälten på Brunnsgatan minskar enligt projektbedömningen trafikmängderna på gatan med ca 30 % i riktning mot Kajsaniemi och ca 13 % i riktning mot Simonsgatan under rusningstimmarna på kvällen. Detta beror huvudsakligen på att andra förbindelseleder börjar användas eftersom körfältskapaciteten på Brunnsgatan minskar,

Spårvägen minskar belastningen på östmetron med ca 11 % det år trafikeringen börjar, 2025, och motverkar överbelastningen i riktning mot öster ända till utgången av 2020-talet.

Projektbedömningen omfattar också känslighetsanalyser som gäller omvärlden. Det som undersökts är konsekvenserna av att Centrumslingen är försenad och möjligheterna att spårvägen slutar i Fiskehamnen eller Hagnäs, att spårvägen fortsätter till Vårdö och att prissättning inte tillämpas på fordonstrafiken (prissättning gäller i grundalternativet). Enligt projektbedömningen kan spårvägen byggas fastän Centrumslingen är försenad. Att spårvägen slutar i Fiskehamnen betraktas som en tänkbar tillfällig lösning och att den slutar i Hagnäs främst som en teoretisk lösning på grund av att fördelarna är ringa. Prissättning för fordonstrafiken anses föga påverka spårvägens lönsamhet.



31.08.2016

Ryj/10

De viktigaste resultaten från de olika bedömningarna finns i en mer omfattande projektbedömningstabell. Enligt tabellen är konsekvenserna av projektet huvudsakligen positiva eller synnerligen positiva. Negativt är att kostnaderna är höga och att siffran för förhållandet mellan nytta och kostnad är låg.

Hur projektet påverkar biljettintäkterna, biljettpriserna och stadens driftsekonomi

De nya resor som börjar göras i kollektivtrafiken tack vare Kronbroarna ökar biljettintäkterna. I den grundläggande analysen med anknytning till projektbedömningen beaktas konsekvenserna för biljettpriserna inte. Samkommunen Helsingforsregionens trafik utredde våren 2016 hur Kronbroarna påverkar infrastruktur- och driftskostnaderna, biljettintäkterna, kommunernas andelar av biljettintäkterna och behovet av att höja priserna. Målet är att medlemskommunernas subventionsgrad ska vara 50 % i genomsnitt (50 % av kostnaderna täcks med biljettintäkter). Kalkylerna baserar sig på 2016 års prisnivå. De beräknade materielkostnaderna är de som är angivna i projektplanen (75–80 mn euro). Kostnaderna för materielinvesteringar har visserligen preciserats utifrån preliminära undersökningar (93 mn euro), men kalkylerna påverkas föga av detta.

Enligt trafikprognoserna resulterar projektet på 2020-talet i årliga biljettintäkter som är ca 0,3–0,5 mn euro högre än vad de är i det utvecklade bussystem som varit jämförelsealternativ. När kompletteringsbygandet på Degerö blivit slutfört ökar biljettintäkterna med ca 0,8 mn euro om året.

Med stöd av grundavtalet för samkommunen Helsingforsregionens trafik kan medlemskommunerna fakturera HRT för 50 % av avskrivningarna på kollektivtrafikinvesteringar, för 50 % av de kalkylmässiga ränteutgifterna (kalkylränta 5 %) och för 100 % av förvaltnings- och underhållskostnaderna. Kalkylerna baserar sig på att investeringarna i projektet Kronbroarna omfattas av grundavtalet för HRT i fråga om den andel som gäller kollektivtrafik (spårvägen, 162,1 mn euro).

Medlemskommunernas andelar av de infrastrukturkostnader, driftskostnader och allmänna kostnader som projektet Kronbroarna orsakar Helsingfors stad ska betalas årligen via HRT:s betalningsandel efter att Kronbroarna tagits i bruk. HRT har bestämt att kostnaderna och biljettintäkterna ska hänföras till medlemskommunerna utifrån prognoser som Strafica Oy gör för de olika kommunerna beträffande antalet passagerarkilometer och påstigningar. Projektet beräknas höja biljettpriserna med ca 2,8 % i genomsnitt.

Helsingfors stads andel av HRT:s betalningsandel beräknas genom projektet Kronbroarna öka med ca 8,7 mn euro första året efter att



Kronbroarna tagits i bruk. Beloppet motsvarar ca 5 % av Helsingfors stads andel i HRT:s bokslut för år 2015.

Den totala effekt Kronbroarna har på Helsingfors stads driftsekonomi består i enlighet med det ovanstående av HRT:s betalningsandel och av ett infrastrukturstöd som betalas till affärsverket HST. De återstående avskrivningarna på investeringen och de faktiska räntekostnader som föranleds av investeringsfinansieringen täcks med infrastrukturstödet till HST. HST återbetalar till staden det belopp som motsvarar de kalkylmässiga ränteutgifter för vilka verket fakturerat HRT, m.a.o. ränteinkomsten anknuten till infrastrukturen.

Kronbroarnas effekt på det infrastrukturstöd som Helsingfors stad betalar direkt till HST blir, med beaktande av ränteinkomsten anknuten till infrastrukturen, 4,1 mn euro första året efter att Kronbroarna tagits i bruk (i genomsnitt 2,8 mn euro per år i 35 år). Beloppet motsvarar ca 34 % av det infrastrukturstöd som HST fått enligt bokslutet för år 2015.

Den totala effekt spårvägsandelen i projektet Kronbroarna har på Helsingfors stads driftsekonomi beräknas följaktligen bli sammanlagt 12,8 mn euro första året efter att Kronbroarna tagits i bruk (HRT:s betalningsandel och infrastrukturstödet till HST). Effekten minskar något de följande åren i och med att ränteutgifterna anknutna till det kapital som avskrivs blir mindre.

Investeringarna i gatuområden och broar som hör till projektet påverkar också stadens driftsekonomi. De årliga underhållskostnaderna för de nya gatuområdena och broarna framgår av avsnittet Drifts- och trafikeringkostnader ovan.

#### Fortsatta åtgärder och genomförande

Målet är att det byggande som ingår i projektet Kronbroarna ska inledas år 2018 och att spårvägen ska börja trafikeras i sin helhet vid ingången av år 2026.

Det har planerats att byggandet ska inledas med Finkes bro år 2018. Kronbergsbron börjar byggas år 2019, och byggarbetena i Hagnäs står i tur år 2022. Byggarbetena i Helsingfors centrum inleds med ändhållplatsen vid järnvägsstationen år 2024.

Bron mellan Havshagen och Knekten byggs åren 2022–2025. Bron kan göras helt färdig först efter att sjötransporterna till Hanaholmens bränslhamn upphört sommaren 2024. Gatuarbetena i Kronbergsstranden och Uppby utförs åren 2023–2025.



Det rådande läget i fråga om planläggningen beskrivs i översiktsplanen för projektet. En del av detaljplanerna för projektområdet har vunnit laga kraft, och en del är under arbete.

Sju detaljplaner för Kronbergsstranden och Degerö har vunnit laga kraft, och i två fall har frågan om att utarbeta en detaljplan väckts (Kronberget och Stansviksberget). En detaljplan för en kollektivtrafikled till Kronbergsstranden som möjliggör en led från södra Fiskehamnen via Högholmen till Kronbergsstranden godkändes av stadsfullmäktige i november 2015, men detaljplanen har överklagats och därför inte vunnit laga kraft. Planläggningsarbete har inletts i fråga om Hundholmsvägen och Uppby centrum.

Planläggning inleds snart beträffande Fiskehamnen och Knekten. Stadsplaneringsnämnden godkände 4.11.2014 planeringsprinciper för Hagnäsområdet och Hagnäs bro som underlag för detaljplaneändringar, och planläggning är aktuell.

Projektplaner för upphandling av materiel och byggande av en depå utarbetas i samråd med HRT och föreläggs stadsfullmäktige senare.

Projektet Kronbroarna genomförs av byggnadskontoret och affärsverket trafikverket som ett samprojekt. Byggnadskontoret ansvarar för projektledningen och -genomförandet.

#### Drift

Samkommunen Helsingforsregionens trafik beslutar som behörig myndighet för kollektivtrafik senare om sättet att organisera trafiken på de nya spårvägslinjerna och träffar sedan ett trafikeringsavtal med trafikidkaren.

#### Utlåtanden

Stadsplaneringskontoret har begärt behövliga utlåtanden om översiktsplanen och den preliminära projektplanen för spårvägen Kronbroarna. Utlåtandena finns i sammandrag och stadsplaneringskontorets gemälen i sin helhet i rapporten över växelverkan.

Utlåtanden från fastighetsnämnden, Högholmens djurgård, direktionen för affärsverket trafikverket, idrottsverket, räddningsnämnden, nämnden för allmänna arbeten, miljönämnden, Helen Ab, Helen Elnät Ab, Helsingfors Hamn Ab, samkommunen Helsingforsregionens trafik, samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster, Trafikverket, Museiverket och Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland finns i bilaga 12.

Inställningen till projektet är positiv i utlåtandena. I vissa ingår synpunkter som gäller buller, räddningsverksamhet och sjötrafik. Synpunkterna



31.08.2016

Ryj/10

är beaktade i projektplanen eller behandlas på lämpligt sätt under den fortsatta planeringen.

#### Ställningstaganden från stadsstyrelsen

Stadsstyrelsen framhåller att projektet Kronbroarna bidrar till att Helsingfors i enlighet med förslaget till ny generalplan blir en nätverksstad baserad på spårvägar och till att målen för markanvändningen på Degerö nås. Kronbroarna ger Degerö en ny kollektivtrafikled till Helsingfors centrum, minskar de problem med metrokapaciteten på avsnittet Brändö–Fiskehamnen som befaras uppstå i framtiden och ansluter tack vare att det är fråga om en huvudled för kollektivtrafik Degerö till kollektivtrafiksystemet i regionen.

Ett av målen i strategiprogrammet för åren 2013–2016, som stadsfullmäktige godkände 24.4.2013, är att stadsstrukturen ska kompletteras med bättre tillgänglighet och smidighet som resultat. Helsingfors görs mer komplett både genom att nya områden byggs ut och genom att den nuvarande stadsstrukturen förtätas där det finns kollektivtrafik. En åtgärd i sammanhanget är att spårtrafik planeras parallellt med markanvändningen när det gäller Busholmen, Fiskehamnen, Böle och Kronbergsstranden. Ett annat mål i strategiprogrammet är att hållbar mobilitet ska främjas genom att andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik blir större i trafiken. En åtgärd som nämns är att trafikprojekt som ökar andelen kollektiv-, gång- eller cykeltrafik prioriteras.

Stadsstyrelsen påpekar att projektet Kronbroarna är i överensstämmelse med riktlinjerna ovan. Spårvägen förbättrar förbindelserna mellan Degerö och Helsingfors centrum och gynnar hållbar mobilitet. Projektet främjar markanvändningen i förslaget till ny generalplan för Helsingfors (kallad den urbana planen) eftersom det blir kompletteringsbyggande och en spårväg som ingår i ett spårtrafiknät.

Projektet har betydande konsekvenser för investeringsekonomin och långvariga konsekvenser för driftsekonomin. De intäkter projektet ger staden under 30 år beräknas täcka bara ca 10 % av de totala kostnaderna. Enbart ekonomiskt sett är projektet därför inte motiverat.

Stadsstyrelsen betonar att projektet inte kan motiveras med ekonomisk lönsamhet men att det kan motiveras med fördelar för stadsstrukturen och trafiksystemet. Andra fördelar med projektet, särskilt långsiktiga fördelar, kan anses vara tillräckligt vägande för att projektet ska genomföras trots de höga kostnaderna.

Föredragande

Stadsstyrelsen

#### Uppllysningar

**Postadress**  
PB 10  
00099 HELSINGFORS STAD  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Besöksadress**  
Norra esplanaden 11-13  
Helsingfors 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Telefon**  
+358 9 310 1641  
**Telefax**  
+358 9 655 783

**FO-nummer**  
0201256-6

**Kontonr**  
FI0680001200062637  
**Moms nr**  
FI02012566





31.08.2016

Ryj/10

Kristiina Matikainen, stadssekreterare, telefon: 310 36035

kristiina.matikainen(a)hel.fi

Saara Kanto, planeringsingenjör, telefon: 310 25531

saara.kanto(a)hel.fi

Ville Alajoki, projektingenjör, telefon: 310 39848

ville.alajoki(a)hel.fi

## Bilagor

- 1 Kaupunkisuunnittelulautakunnan esitys 3.5.2016
- 2 Kruunusillat, Sijaintikartta
- 3 Kruunusillat, Raitiotieyhteys Laajasaloon, yleissuunnitelma, rapporti 15.2.2016
- 4 Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunnan esitys 12.5.2016
- 5 Kruunusillat, Raitiotieyhteys Laajasaloon, Hankesuunnitelma 2.5.2016
- 6 Kruunusillat, Raitiotieyhteys Laajasaloon, Kustannusraportti 15.2.2016
- 7 Kruunusillat, Raitiotieyhteys Laajasaloon, Hankearviointi, rapporti 15.2.2016
- 8 Kruunusillat, Kaupunkitaloudellinen arviointi
- 9 Kruunusillat\_Laajennettu\_hankearviointi\_korjattu\_17.6.2016
- 10 Kruunusillat, Vaikutukset käyttötalouteen ja lipun hintoihin
- 11 Kruunusillat, Vuorovaikutusraportti koskien hankesuunnitelman tiivistelmästä saatuja lausuntoja 2.5.2016
- 12 Kruunusillat, lausunnot
- 13 Siltakustannusten vertailu ajoneuvoliikenteen sallivalla yhteydellä

## Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

## För kännedom

HKL  
HKR  
Ksv

## Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 22.08.2016 § 703

HEL 2016-004299 T 10 06 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä Kruunusillat-hankkeen toteuttamisen Helsingin keskustan ja Laajasalon väliseksi raitiotieyhteydeksi kaupunkisuunnittelulautakunnan 3.5.2016, liikennelaitos –liikelaitoksen johtokunnan 12.5.2016 ja yleisten töiden lautakunnan 17.5.2016 esitysten mukaisesti siten, että hankkeen kokonaiskustannukset ovat enin-



31.08.2016

Ryj/10

tään 259,2 milj. euroa (alv 0 %, MAKU 110,6 (2010=100), huhtikuu 2015).

Hanke sisältää Helsingin keskustan ja Laajasalon välisen raitiotieyhteyden siten, että perustetaan kaksi uutta raitiolinjaa: Kolmikulma – Haakoninlahti ja Rautatieasema-Yliskylä. Linjaus kulkee Helsingin keskustasta alkaen joko Kolmikulmasta tai Rautatieasemalta Kaisaniemenkadun ja Pitkäsillan kautta Hakaniemenrantaan ja sieltä edelleen Nihdin ja Korkeasaaren kautta Kruunuvuorensiltaa pitkin Kruunuvuorenrantaan. Kruunuvuorenrannasta raitiotie jatkaa Haakoninlahdenkatua pitkin Kruunuvuorenrannan eteläosiin ja Yliskylään nykyisen Yliskylän keskuksen pohjoispuolitse Reposalmentien päätepysäkille.

Raitiotien yhteysväylillä Hakaniemestä Kruunuvuorenrantaan toteutetaan pyöräliikenteen baanayhteys sekä jalkakäytävät kaikille siltaosuksille ja Korkeasaaren alueelle radan varrelle.

#### Käsittely

22.08.2016 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Esteelliset: Jussi Pajunen

Esittelijä muutti esitystään siten, että liitteeksi 13 lisätään kustannusvertailu ajoneuvoliikenteen mahdollistavasta vaihtoehdosta siltojen kustannusten osalta.

#### Palautusehdotus:

Björn Månsson: Palautetaan uuteen valmisteluun, edullisempien vaihtoehtojen lisäselvittämiseksi, joita voisi olla ainakin suora vesiliikenneyhteys Laajasalosta keskustaan ja/tai raideliikenneyhteys esim. Herttoniemen metroasemalle.

Kannattaja: Mika Raatikainen

#### Äänestys:

JAA-ehdotus: Asian käsittelyä jatketaan

EI-ehdotus: Björn Månssonin palautusehdotuksen mukaan

Jaa-äännet: 13

Veronika Honkasalo, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Silvia Modig, Lasse Männistö, Hannu Oskala, Osku Pajamäki, Terhi Peltokorpi, Tuomas Rantanen, Tatu Rauhamäki, Laura Rissanen, Kaarin Taipale, Pilvi Torsti



31.08.2016

Ryj/10

Ei-äännet: 2  
Björn Månsson, Mika Raatikainen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunginhallitus päätti jatkaa asian käsittelyä äänin 13 - 2.

Kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän muutetun ehdotuksen.

15.08.2016 Pöydälle

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035  
kristiina.matikainen(a)hel.fi  
Saara Kanto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 25531  
saara.kanto(a)hel.fi  
Ville Alajoki, projektinjohtaja, puhelin: 310 39848  
ville.alajoki(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 17.05.2016 § 211

HEL 2016-004299 T 10 06 00

Esitys

Yleisten töiden lautakunta esitti osaltaan kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle Kruunusillat-hankkeen hankesuunnitelman (2.5.2016, liite 1 ja 2) hyväksymistä Kruunusillat raitiotien yleissuunnitelmaan (15.2.2016, liite 4, 5, 6) perustuen ja siten, että hankkeen kokonaiskustannukset ovat enintään 259 milj. euroa (MAKU huhtikuu 2015).

Hanke toteutetaan rakennusviraston ja Helsingin kaupungin liikennelaitoksen -liikelaitoksen (HKL) yhteishankkeena. Rakennusvirasto vastaa projektinjohtamisesta ja -toteuttamisesta. Kustannukset jakautuvat rakennusviraston ja Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitoksen (HKL) kesken liitteen 2 kustannusjakoperiaatteiden mukaisesti.

Hanke

Kruunusillat -hankkeen tavoitteena on järjestää kasvavalle Laajasalolle sujuva ja kilpailukykyinen joukkoliikenneyhteys kantakaupunkiin sekä kytkeä alue joukkoliikenteen runkoyhteydellä seudun joukkoliikennejärjestelmään.



Kruunusillat -hanke on Laajasalon kasvun edellytys. Kruunuvuorenrantaan suunnitellaan uutta 12 500 asukkaan kaupunginosaa. Muualla Laajasalossa kartoitetut tiivistämismahdollisuudet toisivat asuntoja noin 10 000 uudelle asukkaalle. Sekä Yliskylän pienalueen täydennysrakentamissuunnitelmat että Kruunuvuorenrannan asemakaavat perustuvat raitiotieyhteyden olemassaoloon. Voimassa olevassa Helsingin yleiskaavassa (2002) keskustan ja Laajasalon välille on esitetty joukkoliikenneyhteys, joka uudessa yleiskaavaehdotuksessa (2015) esitetään pikaraitiotienä. Helsingin kaupunginvaltuuston päätöksen (12.11.2008) mukaisesti yhteyttä suunnitellaan raitiotie- ja siltayhteytenä.

Kruunusillat -hanke käsittää Helsingin keskusta-alueen ja Laajasalon välisen raitiotieyhteyden sekä sen rakentamiseen ja käyttöön liittyvät järjestelyt. Uusi noin 10 kilometriä pitkä raitiotieyhteys on suunniteltu Helsingin keskustan, Hakaniemen, Nihdin, Korkeasaaren, Kruunuvuorenrannan ja Yliskylän välille. Raitiotien lisäksi yhteysvälille rakennetaan pyöräliikenteen baanayhteys sekä kävelyteitä. Uudet rata-osat toteutetaan pikaraitiotiemäisenä, mutta kuitenkin yhteensopivana nykyisen raitioverkon kanssa.

Raitiotielle on suunniteltu perustettavan kaksi linjaa:

1. Yliskylän linja: Rautatieasema–Hakaniemi–Nihti–Korkeasaari–Kruunuvuorenranta–Yliskylä (tiheä runkolinja, jota liikennöidään noin 45-metrisillä vaunuilla)
2. Haakoninlahden linja: Kolmikulma–rautatieasema–Hakaniemi–Nihti–Korkeasaari–Kruunuvuorenranta–Haakoninlahti (täydentävä linja, jota liikennöidään nykyisen kaltaisilla noin 30-metrisillä vaunuilla).

Helmikuussa 2016 valmistuneessa raitiotien yleissuunnitelmassa on kuvattu rata, siihen liittyvät pysäkit ja rakenteet sekä pyörätiet, katujärjestelyt ja muut hankekokonaisuuteen liittyvät asiat sillä tarkkuudella, että Kruunusillat -hankkeen kustannuksista, toteutettavuudesta ja vaikutuksista on riittävät tiedot hankkeen viemiseksi investointiohjelmiin ja toteutuksesta päättämiseksi. Kaupunkisuunnittelulautakunta on pyytänyt yleissuunnitelmasta ja hankesuunnitelman tiivistelmästä lausunnot (lausuntoaika 9.3.–8.4.2016). Lausunnoissa esille nostetut hankesuunnitelmaa koskevat asiat on esitetty liitteenä 3 olevassa vuorovaikutusraportissa.

Hankesuunnitelma on kokonaiskuvaus Kruunusillat-hankekokonaisuudesta. Hankesuunnitelmassa on kuvattu hankkeen toteutusvastuut, -järjestys ja -aikataulu. Hankesuunnitelmaa on laadittu samanaikaisesti yleissuunnitelman kanssa.



31.08.2016

Ryj/10

Kruunusillat-hankkeen toteuttamisesta vastaa rakennusvirasto yhdessä Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitoksen (HKL) kanssa.

#### Hankkeen sisältö

Hankkeessa toteutetaan liikenneyhteys ja sen vaatimat katu- ja liikennejärjestelyt sekä:

- keskustan päätepysäkkijärjestelyt
- Hakaniemen – Merihaan alueen rantarakenteet
- Merihaka-Nihti -silta
- Finkensilta Nihdin ja Korkeasaaren välillä
- Mischan ja Maschan aukio Korkeasaarella
- Korkeasaaren ja Palosaaren väliin rakennettava maapenger, jonka toteuttaminen edellyttää ruoppauksia ja täyttöjä
- Kruunuvuorensilta Korkeasaaren ja Kruunuvuorenrannan välillä

Kruunusillat -hankkeeseen liittyy lisäksi kohteita, joiden rakentaminen hankkeen yhteydessä on välttämätöntä tai perusteltua, mutta jotka johtuvat muusta kuin Kruunusillat -hankkeen toteuttamisesta. Hankkeen yhteydessä rakennettavista kohteista merkittävimmät ovat Hakaniemen sillan uusiminen sekä Kaivokadun kannen peruskorjaus. Niiden toteutus sekä Nihdin ja Yliskylän alueiden rakentaminen ja Korkeasaaren rakennustyöt on yhteen sovitettava Kruunusillat- hankkeen toteutuksen ja aikataulun kanssa

#### Kustannukset

Hankkeen rakennuskustannusarvio on 259 milj. euroa (MAKU huhtikuu 2015). Lisäksi tarvitaan investoinnit raitiovaunuvarikoon (20–25 milj. euroa) ja raitiovaunukalustoon (75–80 milj. euroa), näistä kustannuksista vastaa HKL, eli ne ovat osa raitiotien liikennöintikustannuksia.

Rakennuskustannukset on jaettu hankkeen kustannusraportissa (liite 2) aiheuttajaperiaatteiden mukaisesti rakennusviraston ja Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitoksen (HKL) välillä siten, että jalankulun ja pyöräilyn osalta (37 %, 97,1 milj. euroa) rakennusvirasto vastaa kustannuksista ja raitiotien osalta (63 %, 162,1 milj. euroa), Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos (HKL) vastaa kustannuksista. Kustannusjako-osuudet voivat tarkentua jatkosuunnitteluvaiheessa.

Rakennusviraston ja HKL-liikelaitoksen kymmenen vuoden investointiohjelmissa on varauduttu hankkeen rakentamiseen vuosina 2018-2025. Talousarvioehdotuksen valmistelun yhteydessä varmistetaan rakennusviraston investointimäärärahat yleissuunnitelman kustannusarvion ja kustannusjaon mukaisesti.



31.08.2016

Ryj/10

## Toteutusvastuut

Hankkeen toteuttaa Helsingin kaupunki. Toteutusvastuu on rakennusvirastolla ja Helsingin kaupungin liikennelaitos - liikelaitoksella (HKL). Hankkeesta ja projektin johtamisesta vastaa rakennusvirasto. Kruunusillat -hanke suunnitellaan ja rakennetaan Yhteinen kunnallistekninen työmaa -hankkeena.

## Aikataulu ja toteutus

Tavoitteena on, että koko yhteys on valmis vuoden 2025 aikana ja raitiotien liikennöinti alkaisi vuoden 2026 alussa.

Alustavan toteutusvaiheistuksen mukaisesti rakentaminen aloitetaan Finkensillasta vuonna 2018. Silta valmistuu noin kahdessa vuodessa. Maanrakennustyöt Korkeasaarella ajoittuvat vuosille 2019–2021. Kruunuvuorensillan rakentaminen aloitetaan vuonna 2019 ja sen on arvioitu kestävän noin vuoteen 2023.

Keskustan työt aloitetaan päätepysäkin rakentamisella vuonna 2024, rakentamisen on arvioitu kestävän kaksi vuotta. Tänä aikana tehdään tarvittavat toimenpiteet keskustan raitiotieverkolle.

Hakaniemen alueen rakennustyöt käynnistetään vuonna 2022. Ensimmäisessä vaiheessa vanhaa katualuetta puretaan tarvittavissa määrin sekä levennetään tukimuurein ja täytöin merelle päin. Hakaniemen sillan uusiminen sekä Hakaniemen ja Merihaan aluekehittämishanke sovitetaan yhteen Kruunusillat -hankkeen rakennustöiden kanssa. Merihaka–Nihti-sillan rakennustyöt ajoittuvat vuosille 2022–2025. Koko silta-yhteys voidaan rakentaa loppuun vasta kun laivakuljetukset Hana-saaren polttoainesatamaan päättyvät vuoden 2024 kesällä.

Kruunuvuorenrannan ja Yliskylän osalta katutyöt ajoittuvat vuosille 2023–2025. Raitiotie kaikkine rakenteineen on määrä rakentaa vuosien 2024–2025 aikana koko Laajasaloon.

Hankkeen ympäristölle aiheuttamat haitat pyritään saamaan mahdollisimman vähäisiksi systemaattisella ympäristövaikutusten ja -riskien hallinnalla ja sen pohjalta tehdyllä suunnittelulla. Tavoitteena on, että hankkeen eri osapuolet ja sidosryhmät ymmärtävät tunnistetut ja mahdolliset vielä tunnistamattomat ympäristönäkökohdat ja niiden merkityksen työvaiheiden toteutuksessa ja kokonaisuuden kannalta. Päämääränä on suunnittelun, päätöksenteon valmistelun, rakennuttamisen ja rakentamisen, käytön ja ylläpidon vastuulliset ratkaisut.



31.08.2016

Ryj/10

Hankkeen viestintä ja vuorovaikutus on hyvin suunniteltua, avointa ja aktiivista. Viestintä etenee hankkeen tahdissa ja tukee hankkeen kunkin vaiheen tavoitteita.

#### Vuorovaikutus ja viranomaisyhteistyö

Asukasvuorovaikutus on tapahtunut raitiotien yleissuunnitelman yhteydessä mm erilaisten yleisötilaisuuksien avulla.

Hankesuunnitelmasta on pyydetty eri viranomaisten lausunnot raitiotien yleissuunnitelman lausuntojen yhteydessä (liite 3).

#### Käsittely

17.05.2016 Ehdotuksen mukaan äänestyksin

Esittelijän muutos:

Kohtaan "Eesitysehdotus" kappale 1, viimeisen virkkeen loppuun lisäys: "(MAKU huhtikuu 2015)".

Kohtaan "Eesitysehdotus" alaotsikko "Kustannukset" kappale 12, 1. virkkeen loppuun lisäys: "(MAKU huhtikuu 2015)".

Palautusehdotus:

Terhi Koulumies: Esitän, että lautakunta palauttaa suunnitelman uudelleen valmisteltavaksi siten, että myös yksityisautoilu on mahdollista sillalla. Hankkeen kustannukset ovat niin korkeat ja sillan elinkaari niin pitkä, että ei ole tarkoituksenmukaista sulkea yhtä keskeistä liikennöintimuotoa kokonaan sen ulkopuolelle. Kaupunki- ja liikennesuunnittelun visiot ja tavoitteet voivat olla tulevaisuudessa aivan erilaisia kuin millaisia ne nykyään ovat. Siksi nyt tehtävien ratkaisujen pitää olla tulevana vuosikymmeninä järkevästi muokattavissa vastaamaan silloisia tarpeita, joihin myös yksityisautoilu saattaa hyvinkin kuulua.

Kannattaja: Matti Kopra

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Esitän, että lautakunta palauttaa suunnitelman uudelleen valmisteltavaksi siten, että myös yksityisautoilu on mahdollista sillalla. Hankkeen kustannukset ovat niin korkeat ja sillan elinkaari niin pitkä, että ei ole tarkoituksenmukaista sulkea yhtä keskeistä liikennöintimuotoa kokonaan sen ulkopuolelle. Kaupunki- ja liikennesuunnittelun visiot ja tavoitteet voivat olla tulevaisuudessa aivan erilaisia kuin millaisia ne nykyään ovat. Siksi nyt tehtävien ratkaisujen pitää olla tulevana vuosikymmeninä järkevästi muokattavissa vastaamaan silloisia tarpeita, joihin myös yksityisautoilu saattaa hyvinkin kuulua.



31.08.2016

Ryj/10

Jaa-äännet: 5

Aura Kostianen, Antti Möller, Eija Paananen, Dennis Pasterstein, Mariam Rguibi

Ei-äännet: 2

Matti Kopra, Terhi Koulumies

Tyhjä: 1

Tuomo Valokainen

Poissa: 1

Pörrö Sahlberg

Eriävä mielipide:

Terhi Koulumies: Jätän eriävän mielipiteen, koska mielestäni siltahankkeen suunnitelma pitäisi uudelleenvalmistella siten, että myös yksityisautoilu on mahdollista sillalla. Hankkeen kustannukset ovat niin korkeat ja sillan elinkaari niin pitkä, että ei ole tarkoituksenmukaista sulkea yhtä keskeistä liikennöintimuotoa kokonaan sen ulkopuolelle. Kaupunki- ja liikennesuunnittelun visiot ja tavoitteet voivat olla tulevaisuudessa aivan erilaisia kuin millaisia ne nykyään ovat. Siksi nyt tehtävien ratkaisujen pitää olla tulevina vuosikymmeninä järkevästi muokattavissa vastaamaan silloisia tarpeita, joihin myös yksityisautoilu saattaa hyvinkin kuulua.

10.05.2016 Pöydälle

Esittelijä

osastopäällikkö  
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Ville Alajoki, projektinjohtaja, puhelin: 310 39848  
ville.alajoki(a)hel.fi