

HELSINGIN HALLINTO-OIKEUDELLE

Asia	Kunnallisvalitus Helsingin kaupunginvaltuuston 4.11.2015 tekemistä seuraavista päätöksistä: (1) Kruunusiltojen liikennesuunnitelman hyväksyminen välille Kruunuvuorenranta-Kalasadama (Nihti) sekä (2) Kruunuvuorenrannan joukkoliikenneyhteyden asemakaavan hyväksyminen ja asemakaavan muuttaminen.
Valituksen kohteena olevat päätökset	Helsingin kaupunginvaltuuston päätös 4.11.2015, esityslistan 14 kohta (Liite 1) Helsingin kaupunginvaltuuston päätös 4.11.2015, esityslistan 15 kohta (Liite 2)
Valittajat	[•]
Vastapuoli	Helsingin kaupunki
Vaatimukset	Vaaditaan, että valituksen kohteena olevat päätökset kumotaan lainvastaisina sekä palautetaan kunnan viranomaisen uudelleen käsiteltäviksi. Valittajat pyytävät valitusperusteiden käsittelyä yhdessä molempien valituksen kohteena olevien päätösten osalta, koska päätökset liittyvät asiallisesti toisiinsa eikä niihin kohdistuvia vaatimuksia näin ollen ole tarkoituksenmukaista käsitellä erillään toisistaan.

Perustelut

Valittajat katsovat, että Helsingin kaupunginvaltuuston 4.11.2015 tekemät päätökset koskien Kruunusiltojen liikennesuunnitelman hyväksymistä sekä sen mahdollistavaa asemakaavamuutosta ovat lainvastaisia jäljempänä eriteltyjen perusteiden nojalla.

(1) *Kruunusiltojen liikennesuunnitelma välillä Kruunuvuorenranta-Kalasadama (Nihti):
Suhteellisuusperiaatteen vastaisuus ja puutteelliset selvitykset*

Hallintolakia koskevan hallituksen esityksen (HE 72/2002) mukaan suhteellisuusperiaate (6 §) edellyttää käytännössä sitä, että viranomainen mitoittaa toimintansa *alimmalle sellaiselle tasolle, jolla saadaan aikaan tarvittava vaikutus*. Liikennesuunnitelman taustalla on tavoite toimivan joukkoliikenneyhteyden järjestämisestä Kruunuvuorenrannasta Helsingin keskustaan. Tavoitetta voidaan pitää sinänsä hyväksyttävänä ja perusteltuna. Laki kuitenkin edellyttää, että kaupunginvaltuusto ottaa päätöksenteossaan huomioon hyvän hallinnon vaatimukset, keskeisimpänä hallintolain 6 §:n mukaisen suhteellisuusperiaatteen. Valittajat katsovat, että tätä päätöksentekoa ohjaavaa peruseriaatetta on rikottu alla ilmenevin perustein.

Kaupunginvaltuuston hyväksymä liikennesuunnitelma on sekä korkean kustannustasonsa että arvioidun käyttöasteen puolesta ylimitoitettu. Päätöksentekoprosessissa ei ole huomioitu hankkeen yhteiskunnallisia kustannuksia verrattuna muihin mahdollisiin vaihtoehtoihin. Päätös hyväksyä liikennesuunnitelma ei siten vastaa suhteellisuusperiaatteen asettamia vaatimuksia. Vastaavanlaisen vaikutuksen toteuttaminen, eli toimivan joukkoliikenneyhteyden rakentaminen on mahdollista järjestää edullisempia sekä vähemmän haitan periaatteeseen nojautuvia keinoja käyttämällä. Erilaisia joukkoliikennevaihtoehtoja on valmisteltu kaupungin lautakunnissa useita. Näitä kustannustehokkaampia vaihtoehtoja ei ole otettu huomioon valituksen kohteena olevaa liikennesuunnitelmaa koskevassa päätöksenteossa.

On huomioitava myös, että Laajasalon joukkoliikenteen järjestäminen raitiotieyhteytenä siltojen välityksellä aiheuttaisi erittäin suuria maisemallisia muutoksia Helsinginniemen itäisessä merellisessä ympäristössä. Kruunuvuorenselkä on historiallisesti tärkeä Helsingin merellinen liikenneväylä. Se on merellisen Helsingin tunnuskuva ja olennainen osa kansallismaisemaa. Kyseessä olevan alueen maisemalliset ja kulttuurihistorialliset arvot sekä niiden arvioiminen suhteessa liikennesuunnitelman toteuttamisella saavutettaviin etuihin on laiminlyöty liikennesuunnitelmaa koskevassa päätöksentekoprosessissa.

Laajasalon raideliikenteen ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa todetaan mm. että kulttuuriympäristön ja maiseman vaalimisen näkökulmasta vesiliikenne- ja tunnelimetrovaihtoehtojen vaikutukset olisivat kokonaisuutena *vähiten haitalliset*. Metrovaihtoehdon toteuttamista olisi pitänyt tarkastella huomattavasti syvällisemmin, erityisesti sen jälkeen, kun länsimetron todellinen kustannustaso on selvinnyt. Nyt asia on päätöksentekoprosessissa sivuutettu vajavaisin perustein. Kaupunki on laiminlyönyt velvollisuutensa selvittää mahdollisia vaihtoehtoja objektiivisella tavalla, vähimmän haitan periaatetta noudattaen. Päätöksenteon pohjana olevia selvityksiä voidaan siis pitää puutteellisina ja siten lainvastaisina.

Viranomaisen olisi tullut selvittää ja punnita objektiivisesti eri vaihtoehtoja voidakseen valita niistä kokonaistaloudellisesti edullisin vaihtoehto tavoitteen saavuttamiseksi, kuten hyvän hallinnon periaatteet edellyttävät. Lauttaliikenteen tuomista esimerkiksi suoraan Kauppatorille ei ole selvitetty ollenkaan, vaikka vaihtoehto on täysin realistinen ja toteutettavissa, sekä selkeästi vähiten kokonaishaittoja aiheuttava ratkaisu halutun joukkoliikenteen järjestämiseksi.

Kaupunki on niin ikään laiminlyönyt selvittämästä raideliikenteen viemistä Korkeasaaren kautta Mustikkamaalle ja sieltä edelleen Kulosaaren kautta Itävyhlän tuntumassa Herttoniemenrantaan, Laajasaloon ja Kruunuvuorenrantaan. Myös mahdollisuus laajentaa parhaillaan suunniteltavaa Jokeri I –pikaraitiotieverkostoa eli ns. Raide-Jokeria Kruunuvuorenrantaan on jätetty selvittämättä. Olemassa olevien liikenneväylävarausten hyödyntäminen tai ainakin näiden vaihtoehtojen selvittäminen on laiminlyöty täysin liikennesuunnitelmaa laadittaessa ja siitä päätettäessä.

Suhteellisuusperiaatteen asianmukainen noudattaminen olisi edellyttänyt kaupunginvaltuuston mitoittavan päätösharkintansa tavalla, jolla olisi saatu aikaan sujuva joukkoliikenneyhteys Kruunuvuorenrannasta Helsingin keskustaan loukkaamatta suhteellisuusperiaatetta sekä kuntalaisten oikeuksia. Kaupunginvaltuuston päätös ei ole oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään nähden, sillä valittavissa olevista realistisista joukkoliikennevaihtoehdoista se rajoittaa kuntalaisten oikeuksia kaikista eniten. Merkittävimmät haitat kuntalaisille syntyvät avoimen meriyhteyden katkeamisesta. Se aiheuttaa merkittävää haittaa mm. Kruunuvuorenselkää hyödyntävälle harraste- ja kilpapurjehdustoiminnalle, joka on ollut alueella aktiivista. Liikennesuunnitelman toteuttamisen mahdollistava siltahanke heikentää merkittävästi alueen sisälähtien ja satama-alueiden merenkulun perinteitä ja toimintamahdollisuuksia. Vastakkain tämän intressin kanssa ovat sillalle suunnitellun

kevyen liikenteen abstraktit ja todentamattomissa olevat oletetut positiiviset vaikutukset. Suhteellisuusarviointi on laiminlyöty jättämällä pohtimatta realistisesti sitä, mikä olisi Kruunusiltojen tosiasiallinen tarve kevyen liikenteen väylänä keskellä tuulista Kruunuvuorenselkää, etenkin kylminä vuodenaikoina, jolloin selvää on, ettei silta ole houkutteleva ulkoilupaikka edes virkistyskäyttöä ajatellen. Kruunuvuorenselän ominaisuus koostuu sen perinteisistä merellisistä toiminnoista, jotka on jätetty huomioimatta päätettäessä liikennesuunnitelmasta. Mainitun kaltaiselle intressivertailulle olisi hyvän hallinnon periaatteiden mukaisesti tullut antaa painoarvoa kaupunginvaltuuston päätöksenteossa.

Kaupunginvaltuusto ei siten ole liikennesuunnitelmaa hyväksyessään ottanut huomioon siltayhteyden tarpeellisuutta, välttämättömyyttä eikä etenkin suhteellisuutta ja kohtuutta kaikkien kuntalaisten etujen ja oikeuksien sekä luonnonmaiseman suojelemistavoitteiden kannalta. Oikeuskirjallisuudessa on todettu, että suhteellisuusperiaatteen kannalta saattaa tulla arvioitavaksi myös viranomaisen taloudellisen päätöksenteon oikeasuhtaisuus¹. Kaupunginvaltuuston hyväksymän liikennesuunnitelman toteuttamisen edellytyksenä on erittäin massiivisen siltahankkeen toteuttaminen. Kallis siltavaihtoehto on kaupunginvaltuuston päätöksellä asetettu suhteettomaan asemaan verrattuna sen haitallisiin kulttuurihistoriallisiin, maisemallisiin ja taloudellisiin vaikutuksiin. Sillan liikenteellinen kapasiteetti on heikko sen suhteettoman suuriin kustannuksiin nähden, mikä viittaa vahvasti siihen, että kaupunki on laiminlyönyt suhteellisuusperiaatteen huomioimisen harkintavaltaansa ohjaavana ja rajoittavana periaatteena. Kuten Rakennusvirasto on todennut 4.11.2014 annetussa (12.5.2015 täydennyssä) Helsingin kaupungin suunnitteluviraston vuorovaikutusraportissa (Liite 3, sivu 7), monet hankkeeseen liittyvistä kustannuksista on vielä vaikeasti arvioitavissa tai ne muuttuvat yhdessä suunnitteluratkaisujen kanssa. Kustannusten arvioiminen on olennainen osa liikennesuunnitelman arviointiprosessia. Kustannusarviot on mitä ilmeisimmin kuitenkin laadittu tarkoitushakuisesti mahdollisimman alhaisiksi, mikä mahdollistaa todellisten kustannusvaikutusten sivuuttamisen päätöksenteossa suhteellisuusperiaatteen vastaisesti. Kaupungin olisi pitänyt arvioida enimmäiskustannuksia ja käsitellä kaikki kustannuksiin vaikuttavat tekijät osana päätöksentekoa. Näin ollen kustannusvaikutusten osalta suhteellisuusperiaatteen laiminlyömisestä ohella kaupunginvaltuuston päätöksenteko perustuu puutteellisiin selvityksiin (kuntalaki 90 §).

¹ Mäenpää, Olli. Hallinto-oikeus. Talentum Fokus 2015. Luettu verkkoversiona 25.11.2015 kohdassa ”Suhteellisuusperiaate”.

Suhteellisuusperiaatteen vastaisuus ilmenee myös valituksen kohteena olevan liikennesuunnitelman kokonaistaloudellisessa painoarvossa suhteessa esim. Helsingin yleiskaavaan (Jokeri 2. Maankäytön kehittämisperiaatteet. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2013:7, Liite 5). Kyseisen yleiskaavaan liittyvän selvityksen mukaan Jokeri 2 –reitin varren keskeisimmät maankäytön kehittämisen painopistealueet ovat sijoittuneet Malmin alueelle sekä Kivikosta Vuosaaren ulottuvalle vyöhykkeelle. Nyt päätetyn liikennesuunnitelman vaikutusalueella (Kruunuvuorenranta) ei kuitenkaan tule olemaan niin suurta määrää asukkaita jatkossa, että nyt päätetyn liikennesuunnitelman toteuttaminen siltavaihtoehdolla olisi tarkoituksenmukaista sen kohtuuttomiin kustannuksiin nähden (verraten Kruunuvuorenrannan tulevaa asukasmäärää esimerkiksi Itäkeskuksen, Vuosaaren ja Malmin alueiden asukasmääriin). Ottaen huomioon, että sama liikenneyhteys on järjestettävissä edullisemmin ja vähemmän haittaa aiheuttaen, on valituksen kohteena oleva liikennesuunnitelma suhteettoman suuri kustannusrasite sillä saavutettaviin hyötyihin nähden, kun huomioidaan koko kaupungin alueen asukasjakauma (Liite 5, sivu 10).

Suhteellisuusperiaatteen vastaisuus ilmenee edellä mainitun lisäksi myös liikennesuunnitelman kokonaistaloudellisessa painoarvossa suhteessa Raide-Jokerin rakentamiskustannuksiin (Liite 6). Raide-Jokeri on Helsingin Itäkeskuksen ja Espoon Keilaniemen välille suunniteltu pikaraitiolinja, jolla on ennustettu olevan vuonna 2040 noin 140 000 käyttäjää arkivuorokaudessa. Kuten Liitteestä 6 ilmenee, hankkeen kustannukset Helsingin osalta olisivat hieman alle 90 miljoonaa euroa. Nyt päätetyn liikennesuunnitelman toteuttamisen alustavat, epärealistisen alhaisiksi arvioidut kustannukset olisivat noin 170 miljoonaa euroa. Kruunusiltojen käyttäjämääräksi on arvioitu vastaavasti noin 30 000 päivittäistä käyttäjää (Liite 7, sivu 2). Valittajat katsovat, että näiden arvioidujen käyttäjämäärien ja hankekustannusten välillä on suhteellisuusperiaatteen vastainen ilmeinen ristiriita. Kaupunki ei ole suorittanut minkäänlaista kustannus- tai intressivertailua näiden arvioidujen matkustajamäärien ja hankekustannusten välillä eikä selvittänyt mahdollisuuksia liittää Kruunuvuorenranta Raide-Jokerin raitioverkkoon. Valittajat katsovat edelleen, että tällainen intressivertailu olisi kuulunut päätöksentekoprosessiin olennaisena osana, jotta kaupunki olisi voinut mitoittaa päätösharkintansa suhteellisuusperiaatteen edellyttämällä tavalla niin, että valittavissa olevista vaihtoehdoista olisi voitu valita toimivin ja kokonaistaloudellisesti edullisin ratkaisu tavoitteen saavuttamiseksi.

Kaupunginvaltuuston liikennesuunnitelman hyväksymisessä ei ole kyse vielä varsinaisesta hankepäätoksestä. Liikennesuunnitelman ja siihen liittyvän asemakaavamuutoksen hyväksymisellä on kuitenkin kuntaa itseään sitova vaikutus myöhemmässä hankkeeseen liittyvässä päätöksenteossa. Liikennesuunnitelman toteuttaminen on mahdollista ainoastaan suunnitelman taustalla olevan siltahankkeen läpiviemisellä. Valituksen kohteena olevalla kaupunginvaltuuston päätöksellä on siis tosiasiallisesti erittäin vahva myöhempää hankepäätokstä ohjaava vaikutus. Siitä syystä huolellinen ja lakia noudattava päätöksenteko on erittäin tärkeää jo liikennesuunnitelmasta päätettäessä. Joukkoliikennevaihtoehdoista päätettäessä on kysymys mitattavien ominaisuuksien, erilaisten arvojen sekä kustannusarvioiden keskinäisestä painottamisesta. Kunnallista päätöksentekovaltaa ei voida kuitenkaan käyttää niin, että osa näistä arvostuskysymyksistä sivuutetaan kokonaan. Suhteellisuusperiaatteen konkreettisena elementtinä on toimen tarpeellisuuden ja välttämättömyyden arviointi; päätetyn toimen tulee olla tarpeellinen ja välttämätön tavoitteen saavuttamiseksi². Valituksenalaisen päätöksen taustalla olevien tavoitteiden toteuttamiseksi olisi kuitenkin ollut käytettävissä keinoja, jotka olisivat oikeasuhtaisia tavoiteltuun päämäärään nähden sekä aiheuttaisivat selvästi vähemmän kustannuksia ja muita haittoja kuntalaisille. Tässä valituksessa esitetyillä perusteilla valittajat katsovat, että päätös liikennesuunnitelman hyväksymisestä tulee kumota lainvastaisena ja palauttaa kunnan uudelleen käsiteltäväksi.

- (2) *Kruunuvuorenrannan joukkoliikenneyhteyden asemakaavan hyväksyminen ja asemakaavan muuttaminen: maankäyttö- ja rakennuslain vastaisuus sekä puutteelliset selvitykset*

Helsingin kaupunginvaltuusto on 4.11.2015 hyväksynyt asemakaavan muutoksen 4.11.2014 päivätyn ja 12.5.2015 muutetun piirustuksen mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein. Asemakaava luo edellytykset Kruunuvuorenrannan ja Helsingin keskustan välisen joukkoliikenneyhteyden toteuttamiselle kohdassa (1) viitatus liikennesuunnitelman mukaisesti. Asemakaava mahdollistaa Kruunusiltojen suunnittelukilpailun voittaneen ehdotuksen mukaisen vinoköysisillan rakentamisen alueelle. Valittajat katsovat, että päätös asemakaavan

² Mäenpää, Olli. Hallinto-oikeus. Talentum Fokus 2015. Luettu verkkoversiona 25.11.2015 kohdassa ”Suhteellisuusperiaate”.

muuttamisesta perustuu puutteellisiin selvityksiin ja on lainvastainen jäljempänä esitettyjen perusteiden nojalla.

Kaupunginmuseon johtokunta on antanut lausunnon ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (Liite 3, sivut 9-10). Kaupunginmuseo pitää Kruunuvuoren joukkoliikenneyhteyden toteuttamista silloilla kulttuuriympäristön ja maiseman vaalimisen kannalta ongelmallisena ja näin ollen suhtautuu kielteisesti liikennesuunnitelmaan ja sen mahdollistavaan asemakaavamuutokseen. Lisäksi Kaupunginmuseo korostaa maiseman ja kaupunkikuvan muuttumista merkittävällä tavalla, jos nyt päätetty liikennesuunnitelma toteutetaan asemakaavamuutoksella (Liite 3, sivu 10). Vastineessaan Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto on todennut mm. että vesiliikennevaihtoehdon osalta ei ole tunnistettu merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Esimerkiksi vesiliikennevaihtoehtoa ei kuitenkaan ole liikennesuunnitelmasta päätettäessä selvitetty riittävän perusteellisesti, jotta sitä olisi voitu tarkastella tosiasiallisena mahdollisuutena halutun tavoitteen (toimivan joukkoliikenneyhteyden) saavuttamiseksi. Selvitykset lauttaliikenteen osalta ovat puutteelliset ja rajoittuvat oletukseen siitä, että lauttaliikenne ohjautuisi Katajanokan kärkeen. Muita mahdollisia vaihtoehtoja ei päätöksenteossa ole huomioitu.

Maisemallisiin näkökohtiin liittyen Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto on tyytynyt toteamaan, että useimmilta rantojen tarkastelusuunnilta katsottuna sillan korkeimmat rakenteet ”jäyvät kuitenkin yli kilometrin päähän” ja että ”maisemallisista vaikutuksista on lisätty kuvamateriaalia asemakaavaselostukseen” (Liite 3, sivu 11). Nämä viitatu asemakaavaselostuksen havainnekuvat on liitetty tähän valitukseen (Liite 4). Kuvista ilmenee selvästi niiden tarkoitushakuisuus ja harhaanjohtavuus. Silta on esitetty kuvissa maisemaan sulautuvana ja vähäeleisenä. Tätä tarkoitushakuisuutta korostaa myös sillan sijoittelu kuvissa. Kuvissa silta on luonnosteltu niin, että sillan siluetti mukailee taka-alalla näkyvää puiden siluettia totuudenvastaisella tavalla. Näiden päätöksenteon pohjana olleiden virheellisten havainnekuvien merkitystä on korostettu vuorovaikutusraportissa (Liite 3, sivu 20), jossa lausutaan mm. että ”sillan näkyvyyttä sekä sen suhdetta maisemaan on tutkittu laajasti asemakaavaselostuksen liitteenä olevassa näkymäanalyysissä”. Havainnekuvat ovat olennaisessa asemassa osana päätöksentekoa, etenkin maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämiä maisemallisia vaikutuksia (MRL 9 § ja MRL 54 §) pohdittaessa. Valittajat katsovat, että havainnekuvilla on pyritty johtamaan päättäjiä harhaan liikennesuunnitelman ja asemakaavamuutoksen läpiviemiseksi poliittisin perustein. Tähän valitukseen on liitetty ammattivalokuvaajan ottamat vastaavat kuvat (Liite 4). Nämä kuvat on otettu 50 mm:n

linssillä, jolloin kuva vastaa sitä, miten ihmissilmä todellisuudessa näkee maiseman. Näihin kuviin on myös konstruoitu vastaava havainnekuva sillan maisemallisista vaikutuksista. Havainnekuviissa sillan hahmotelma on laadittu niiden teknisten tietojen pohjalta, jotka on otettu nyt päätetyn liikennesuunnitelman ja kaavamääräyksen perusteeksi. Vertailemalla näitä kuvia kaupungin päätöksenteon pohjana olleisiin havainnekuviin on nähtävissä niiden huomattava eroavaisuus maisemallisten vaikutusten kannalta. Näin ollen valittajat katsovat, että valituksenalaiset päätökset perustuvat virheellisiin ja puutteellisiin selvityksiin.

Maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia. Valituksen kohteena oleva kaavamuutos mahdollistaa kohdassa (1) esitetyillä perusteilla lainvastaisen liikennesuunnitelman toteuttamisen. Säännöksen taustalla olevassa hallituksen esityksessä todetaan, *että kaavan tavoitteiden ja sisällön riittävä arviointi edellyttää usein useampienkin vaihtoehtojen selvittämistä*³. Kaavan vaikutusten arvioinnissa on jätetty huomioimatta Kruunuvuorenlahden alueen tosiasiallinen risteily-, huviveneily- ja kilpapurjehdustoiminta, joka on ollut alueella aktiivista. Nämä sosiaaliset ja kulttuuriset näkökohdat on sivuutettu kaavapäätösprosessissa MRL 9 §:n vastaisella tavalla. Hankkeen vaikutuksia on arvioitu lähes yksinomaan Kruunuvuorenrannan tulevien asukkaiden näkökulmasta. Selvityksiä välillisten vaikutusten kartoittamiseksi liittyen alueella aktiiviseen harrastustoimintaan ja merellisen maiseman tuhoutumiseen ei ole laadittu kaavamuutosta koskevan päätöksenteon tueksi, ja näihin arvoihin liittyvä intressivertailu perusteineen puuttuu päätöksestä täysin. Maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteena on kansalaisten osallistumisen tehostaminen ja osallistahojen vuorovaikutuksen lisääminen koko kaavoitusprosessissa. Valituksenalaisen kaavoituspäätöksen osalta vuorovaikutustavoite ei ole toteutunut lain edellyttämällä tavalla.

Maankäyttö- ja rakennuslakia tarkentavan maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 §:n 1 momentin mukaan kaavan vaikutuksia selvittäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä

³ HE 101/1998.

ja tarkoitus, aikaisemmin tehdyt selvitykset sekä muut selvitysten tarpeellisuuteen vaikuttavat seikat. Selvitysten on annettava riittävät tiedot suunnitelman toteuttamisen merkittävien välittömien ja välillisten vaikutusten arvioimiseksi mm. ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön, kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön. Valittajat katsovat, että kaavapäätös perustuu puutteellisiin selvityksiin edellä mainittujen vaikutusten osalta. Maisemalliset ja merenkäyttöliikenne arvokysymykset ja nykyisten kuntalaisten (erityisesti niiden, joita asia eniten koskee) oikeudet avoimen meriyhteyden hyödyntämiseen on jätetty päätöksenteossa vaille painoarvoa. Ainoa argumentti Kruunusillat-hankkeen puolesta kuntalaisten merellisiä toimintoja *tukevana* hankkeena perustuu olettamalle siitä, että sillalla olevaa kevyen liikenteen väylää käytettäisiin aktiivisesti ympäri vuoden. Merelliset sääolosuhteet huomioden tämä oletama perustuu abstraktiin, todentamattomissa olevaan arvioon eli puutteellisiin selvityksiin ja on siten virheellinen.

Terveellinen, turvallinen ja viihtyisä elinympäristö ovat asemakaavan aineellisen sisällön perusvaatimuksia, jotka kaikkien asemakaavojen tulee täyttää (MRL 54 §). Asemakaavan avulla elinympäristöstä tulee toisaalta luoda nämä vaatimukset täyttävä ja toisaalta kaavalla tai sen muutoksella ei saa heikentää terveellisyteen, turvallisuuteen tai viihtyisyyteen liittyviä tekijöitä. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa asemakaavalla hävittää. Pykälän 2 momentti sisältää ensinnäkin yleisen velvollisuuden vaalia rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä ja niihin liittyviä arvoja. Toiseksi siinä edellytetään, ettei näihin liittyviä erityisiä arvoja hävitetä asemakaavalla. Valittajat katsovat, että valituksenalaisella asemakaavapäätöksellä kuitenkin tosiasiallisesti hävitetään merelliseen luonnonmaisemaan liittyvät erityiset kulttuurilliset ja maisemalliset arvot pysyvällä tavalla maankäyttö- ja rakennuslain sekä hallintolain 6 §:n suhteellisuusperiaatteen vastaisesti. Kuten aiemmin tässä valituskirjelmässä on todettu, asemakaavapäätöksen taustalla olevat tavoitteet joukkoliikenneyhteyden järjestämiseksi olisivat toteutettavissa myös kustannustehokkaammalla ja vähemmän haittoja aiheuttavalla tavalla.

Edellä esitetyn ohella valittajat pyytävät huomioimaan, että kaavaa koskeva päätös tulisi joka tapauksessa käsitellä vasta myöhemmässä vaiheessa johtuen liikennesuunnitelman lainvastaisuudesta ja siihen kohdistuneesta valituksesta kohdassa (1). Kyseinen valitus tulee käsitellä ja ratkaista loppuun asti ennen kuin liikennesuunnitelman toteuttamisen edellytyksenä olevasta kaavamuutoksesta voidaan perustellusti päättää. Kaavamuutoksella on, kuten edellä on todettu, huomattavan voimakas ohjaava vaikutus

suhteessa myöhempään varsinaisen hankepäättöksen tekemiseen. Mikäli kaavasta päätetään ennen kuin liikennesuunnitelmaa koskeva valitus on lopullisesti ratkaistu, voidaan kaavaa koskeva päätös katsoa lainvastaiseksi edellä esitetyn ohella myös kuntalain mukaisella menettelyllisellä perusteella. Silloin päätös voidaan edellä esitetyn johdosta katsoa syntyneeksi virheellisessä järjestyksessä (kuntalaki 90 §).

Yhteenveto

Valittajat katsovat valituksen kohteena olevan liikennesuunnitelman olevan hallintolain 6 §:ssä määritellyn *suhteellisuusperiaatteen vastainen*:

- Päätöksenteossa ei ole huomioitu riittävässä määrin vaihtoehtoisia tapoja toteuttaa liikennesuunnitelman taustalla oleva tavoite, eli toimivan joukkoliikennedyhteyden rakentaminen Kruunuvuorenrannasta Helsingin keskustaan.
- Valittajat katsovat, että joukkoliikennedyhteys on toteutettavissa vähemmän haitan periaatetta ja suhteellisuusperiaatetta noudattaen tavalla, joka ei rajoita kuntalaisten mahdollisuuksia Kruunuvuorenselän meriväylän hyödyntämiseen harraste- ja virkistyskäyttöön eikä turmele alueen arvokasta merimaisemaa peruuttamattomalla tavalla. Kaupungin viranomaisen on laiminlyönyt selvittämästä ja arvioimasta näitä aineettomia arvoja suhteessa liikennesuunnitelmalla saataviin hyötyihin.
- Päätöksenteossa ei ole suoritettu intressi- eikä suhteellisuusvertailua arvioitujen matkustajamäärien ja hankekustannusten välillä, vaikka tällainen arviointi olisi kuulunut päätöksentekoprosessiin.
- Liikennesuunnitelman kokonaistaloudellinen painoarvo suhteessa siitä saataviin hyötyihin on suhteellisuusperiaatteen vastaisella tavalla kohtuuton.
- Kaupungin viranomaisen ei ole liikennesuunnitelmaa hyväksyessään ottanut huomioon siltayhteyden kokonaistaloudellista tarpeellisuutta, välttämättömyyttä eikä suhteellisuutta kaikkien kuntalaisten etujen ja oikeuksien sekä luonnonmaiseman suojelutavoitteiden kannalta.

Valittajat katsovat lisäksi, että liikennesuunnitelman toteuttamisen mahdollistava asemakaavapäätös on *maankäyttö- ja rakennuslain vastainen ja perustuu puutteellisiin selvityksiin*:

- Päätöksen tukena olleet havainnekuvat ovat harhaanjohtavia ja tarkoitushakuisia.
- Kaupungin viranomainen on laiminlyönyt selvittämästä kaavapäätöksen tosiasiallisia ja välillisiä vaikutuksia alueella aktiiviseen merelliseen harrastus- ja virkistystoimintaan.
- Sosiaaliset, kulttuuriset ja maisemalliset näkökohdat on sivuutettu päätöksentekoprosessissa MRL 9 §:n vastaisella tavalla. Asemakaavapäätöksellä hävitetään merelliseen luonnonmaisemaan liittyvät erityiset kulttuurilliset ja maisemalliset arvot pysyvällä tavalla maankäyttö- ja rakennuslain sekä hallintolain suhteellisuusperiaatteen vastaisesti.
- Maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n mukaiset edellytykset terveelliseen, turvalliseen ja viihtyisään elinympäristöön asemakaavan aineellisen sisällön perusvaatimuksina on sivuutettu päätöksentekoprosessissa. Kaupungin viranomainen ei ole suorittanut intressivertailua näiden arvojen välillä suhteessa kaavamuutoksella saavutettaviin etuihin.

Edellä mainituilla perusteilla valittajat katsovat, että päätökset on kumottava ja palautettava kaupungin viranomaisen uudelleen käsiteltäviksi.

Liitteet

- Liite 1 Liikennesuunnitelmapäätös
- Liite 2 Asemakaavapäätös
- Liite 3 Vuorovaikutusraportti
- Liite 4 Havainnekuvat
- Liite 5 Maankäytön kehittämisperiaatteet (Jokeri 2)
- Liite 6 Raide-Jokerin rakentamiskustannukset
- Liite 7 Kruunusillat-hankkeen esite