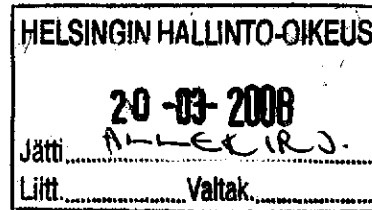


Hallinto-oikeudelle

Tyytymättömänä Helsingin valtuuston 13. päivänä helmikuuta 2008 pöytäkirjan 53 § kohdalla (Laajasalon tontin 49012/1 sekä puisto- ym. alueiden asemakaavan muuttaminen (nro 11689)) tekemään päätökseen asiassa, esitän muutoksen saamiseksi sanottuun päätökseen seuraavaa:

Asemankaavan muutos 11689 on käynnistetty toisarvoisista syistä, se rikkoo yhdenvertaisuus- ja syrjimättömyysperiaatetta, vuorovaikutusmenettely on ollut puutteellinen, se ei täytä asema- eikä yleiskaavan sisältövaatimuksia eikä riittäviä selvityksiä ja tutkimuksia ole tehty.

Pyydän kunnioittavasti, että hallinto-oikeus tutustuisi jäljempänä esittämiini yksityiskohtaisiin perusteluihin ja kumoaisi valituksenalaisen päätöksen.



Asemakaavan tarkoitus ja laatimistarve

Asemakaavan muutos käynnistyi kiinteistöviraston tilakeskuksen aloitteesta. Se oli esittänyt, että puistossa oleville huviloille muodostetaan tontit. Tavoite ei kaavan muutoksessa toteudu.

Kaavan muutoksen todellinen syy on aluevarausten saattaminen ajan tasalle, mikä tarkoittaa nykytilanteen vahvistamista. Voimassa olevan asemakaavan vastainen nykytilanne on muodostunut vahvimpien käyttäjien omavaltaisuuden ehdoilla. Alueen asukkaat ovat omineet rantapuiston tonttiinsa, pysäköineet autojansa puistoon, rakentaneet laitureita ja veneilijät ottaneet kevyen liikenteen väylän kulkutiekseen. Asemakaavan muutos ei toteuta maankäyttö- ja rakennuslain asemakaavalla määräämää tarkoitusta eikä sen laatimiselle ole tarvetta. Vanha asemakaava venesataman alueella (nro 7340) on edelleen toimiva ja se tulisi toteuttaa.

Yhdenvertaisuus- ja syrjimättömyysperiaate

Kaavamuutoksessa on merkitty kiinteistöille 49012/2-4, 49011/1 ja huviloille vesialue, jolle saa sijoittaa laitureita. Helsingin kaupungilla ei ole mahdollisuutta tarjota kaikille asukkailleen omaa laituripaikkaa, ei edes niille, joiden tontti rajoittuu rantapuistoon. Kaavaselostuksessa ei esitetä perusteita kiinteistöjen laiturinpito-oikeudelle. Laturinpito-oikeuden myöntäminen pitää pystyä perustelemaan yhtä hyvin kuin sen peruuttaminen. Lisäksi laiturit tulisivat haittaamaan rantapuiston virkistyskäyttöä.

Parkkipaikan liittämiselle kiinteistöön 49012/4 ei ole perusteita. Voimassa olevan kaavan mukaan kiinteistöllä on 11 autopaikkaa, kaavamuutos lisää paikkojen lukumäärää kolmella. Tontin tehokkuusluku 0,25 ja kerrosluku II, joten kolmelle uudelle autopaikalle on tilaa tontilla. Lisäksi parkkipaikka sijaitsee siinä loivassa rinteessä osassa, joka soveltuu kevyen liikenteen väylän paikaksi ja on sellaiseksi voimassa olevassa kaavassa (nro 7340) merkitty.

Tontin 49012/4 kerrosala kasvaa 275 k-m² ja lisäksi on myönnetty oikeus kellarikerroksen rakentamiseen, ilman että rakennusoikeus kasvaisi. Kiinteistön asukkaiden asema muuttuu edullisemmaksi laskettaessa kiinteistöveroja, katumaksuja, tonttivuokria yms. rakennusoikeuteen perustuvia maksuja verrattuna niihin kiinteistöihin, joilla tällaista aputila- tai kellarikerrosoikeutta ei ole eikä tule, vaan kaikki kerrosala sisältyy rakennusoikeuteen.

On perusteita epäillä, että po. kiinteistöjen asukkaat ovat yhteiskunnallisen aseman, perhesuhteiden, varallisuuden, asuinpaikan tai muun henkilön liittyvän syyn perusteella asetettu muihin nähden eri asemaan.

Vuorovaikutus

Maankäyttö- ja rakennusasetus vaatii selvityksen siitä, miten eri mielipiteet on otettu huomioon.

Kaavaselostuksessa kerrotaan ylimalkaisesti, että ”mielipiteet on kaavoitustyössä otettu huomioon siten, että puiston, korttelin 49012 ja Laajasalontien katualueen rajauksia on tarkistettu. Näin syntyy paremmat edellytykset linjata Kuukiventien ja venesataman väliset yhteydet turvallisesti”, mikä ei riitä ratkaisujen perusteiden arvioimiseksi, sillä yhteydet on merkitty kaavan muutokseen likimääräisinä. Helsingin kaupunki ei ole huomionnut esitettyjä mielipiteitä.

Mielipiteeseeni saamassa vastineessa esittelijä mainitsee rakennusviraston teettämän selvityksen ja konsulttityön. Ne eivät ole liitteenä kaavaselostuksessa, eikä esittelijällä ole ollut antaa niitä nähtäväksi. Hän kehotti minua ottamaan yhteyttä Anne Tanhuanpäähän, joka ei muistanut, että mitään erityistä painotuotetta olisi ollut. Lisäksi väite, ettei liikenteen erottaminen ole tarpeellista muilla reittiosuuksilla, joilla on tasainen maasto, on tässä yhteydessä järjetön.

Myöskään Laajasalo Degerö Seuran mielipidettä ei ole huomioitu. Vuorovaikutusmenettely on ollut puutteellinen

Tutkimukset ja selvitykset

Tuurholmanpolun suunnitelmaa esiteltiin 6.10.2003 pidetyssä yleisötilaisuudessa. Maisema-arkkitehti Matti Ventolan (Maisema ja Ympäristö Oy:stä) piirustuksissa venesataman itäpuolella oli vain kevyenliikenteen väylä.

Yleisötilaisuudessa oli myös esillä kevyen liikenteen väylän pituusleikkaus. Väylällä on yli 10 % kaltevuus 40 metrin matkalla ja yli 7 % kaltevuus 20 metrin matkalla. Asiasta huomautti myös Laajasalo Degerö seura. Tämä tieto ilmeisesti puuttui suunnittelijalta. Kaava laadittaessa ei ole myöskään riittävässä määrin tutkittu vaihtoehtoisia reittejä liikenteelle (ks. seuraava kappale). Kaavan ei perustu riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin.

Asemakaavan sisältövaatimukset

Kevyt liikenne on kaavassa järjestetty huomommin kuin nyt voimassa olevassa kaavassa, jossa kevyt liikenne ja moottoriliikenne on eroteltu, ne eivät risteä, ja kevyen liikenteen väylä on linjattu silta penkkaa loivemmin laskevaan rinteeseen.

Tuurholmanpolku ja Axel Lindbergin tie ovat paikallisesti, alueellisesti ja seudullisesti tärkeitä kevyen liikenteen väyliä. Autoilun ulottamiselle väylille ei ole perusteita. Laajasalolaisten kulkutapajakauma on hyvin yksityisautopainotteinen. Alueiden suunnittelussa on yksipuolisesti huolehdittu autoilun edellytysten täyttymisestä julkisen ja kevyen liikenteen jäädessä paitsioon. Laajasaloon johtaa nelikaistainen moottoriliikennetie ja tässä pitäisi kulkea vastaava kevyen liikenteen väylä. Kaava syrjii kevyttä liikennettä.

Venesatamassa nostetaan tai lasketaan veneitä pari kertaa vuodessa. Kun vene on nostettu vedestä, se kuljetaan talvisäilytyspaikalle. Kulkuväylälle on siis ajoeste vain nostamisen (tai laskemisen) aikana. Haitta on lyhytkestoinen, harvoin tapahtuva ja koska huvila on kävelyetäisyydellä aivan venesataman vieressä, haitta ei ole kohtuuton huvilan käyttäjille, eikä riitä perusteeksi sallia ympärivuotista ajoa puistoteillä.

Venesataman luiskaa käyttävä raskas liikenne ei tietämykseni perusteella ole vilkasta, konfliktit ovat syntyneet tavallisessa ajossa olleiden autoilijoiden kanssa. Suunnittelijan väitteen, että *"ajoliikenne on aiheuttanut useita vaaratilanteita sataman ja Kuukiventien välisellä tieosuudella, joka on jyrkkä ja johon raskain liikenne vesillelaskuluiskan sijainnin johdosta keskittyy"*, uskottavuudelta vie pohjan pois pyörätien siirtäminen sataman ja Kuukiventien välisellä tieosuudella sen toiselle puolelle! Vaarallisuus kevyen liikenteen kannalta syntyy jyrkästä mäestä, puutteellisista näkemistä ja risteävästä moottoriajoneuvoliikenteestä. Sekä pyörätien loppuminen että sen vaihtuminen ajotien vastakkaiselle puolelle venesataman koillisnurkalla on olosuhteet huomioon ottaen vaarallista.

Eteläisen huvilan (piha 1) ajoyhteys on järjestettävissä korttelin 49051 kautta, josta huvilan nurkalle on noin 70 metriä eikä ajoyhteys olisi seudullisella ulkoilureiteillä.

Asemakaavan muutosta ei ole laadittu siten, että luotaisiin edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle tai kevyen liikenteen järjestämiselle puistoalueella. Moottoriliikenteen järjestämiselle asetettavat tavoitteet tai vaatimukset eivät edellytä autoilun ulottamista puistoon tai kevyen liikenteen väylälle.

Helsingissä 19. maaliskuuta 2008

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
:.....:.....:.....:.....:.....:.....
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Helsingin kaupungista