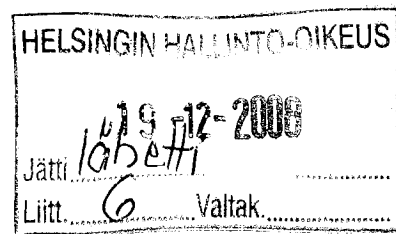


07731/08/2299



Helsingin hallinto-oikeudelle

Asia:

Kunnallisvalitus Helsingin kaupunginvaltuuston 12.11.2008 antaman päätöksen 17 kohdasta: päätös hyväksyä Laajasalon ensimmäisen vaiheen raideyhteydeksi raitiotie siltayhteyksin Laajasalosta Korkeasaaren, Sompasaaren ja Kruununhaan kautta keskustaan.

Hakijat:

Brändö Seglare r.f.

Y-tunnus: 0224047-0

c/o Borenius, Christian

Kommodor

Fregatti Oy Yrityspalvelut

Y-tunnus: 0993848-4

Jutila, Markku

Helsingin Työväen Pursiseuran johtokunnan jäsen

yliaktuaari

Kruununhaka-Seura - Kronohagssällskapet r.y.

Y-tunnus: 2155215-4

Varapj. Virkki, Anja

Helsinki

Kruununhaan asukasyhdistys r.y.

Pj. Veli-Heikki Klemetti

Kulosaarelaiset - Brändöborna r.y.

Y-tunnus: 1540154-4

Pj. Heikki Kukkonen

Sunlines Oy

Y-tunnus: 0735208-4

**Hakemuksen
kohteena oleva
päätös:**

Kaupunginvaltuuston päätös 20/12.11.2008, esityslistan 17 kohta (liite 1)

Vaatimukset:

Hakijat vaativat, että Helsingin hallinto-oikeus määrää Helsingin kaupunginvaltuuston päätöksen mainitulta osaltaan kumottavaksi ja uudelleen käsiteltäväksi. Lisäksi hakijat vaativat, että asiassa annetaan uuden päätöksen yhteydessä uusi valitusosoitus.

Perustelut:

Hakijat katsovat, että kaupunginvaltuuston tekemä päätös on tehty sen toimivalta ylittäen ja lakia rikkoen kuntalain 11 luvun 90 §:n 2 momentin 2 ja 3 kohdan tarkoittamalla tavalla. Päätöksellä on sivuutettu harkintavallan rajoitusperiaatteet erityisesti siltä osin kuin se koskee hallintolain 2 luvun 6 §:n mukaisen suhteellisuusperiaatteen noudattamista. Lisäksi hakijat katsovat, että päätös loukkaa kuntalaisten

yhdenvertaisuutta ja on täten yleisen yhdenvertaisuusperiaatteen vastainen. Kuntalaisille ei myöskään ole jätetty asiassa kuntalain 4 luvun 27 §:n edellyttämällä tavalla todellisia vaikutusmahdollisuuksia joukkoliikennevaihtoehtoja arvioitaessa ja niistä päätettäessä.

Päätöksellä tavoiteltava päämäärä, sujuvan joukkoliikenneyhteyden luominen Kruunuvuorenrannasta Helsingin keskustaan, on sinänsä hyväksyttävä ja perusteltu. Kyse ei kuitenkaan ole vain sen tarpeellisuuden ja välttämättömyyden, vaan myös, ja hakijoiden kannalta ennen kaikkea, kohtuullisuuden huomioon ottamisesta lain edellyttämällä tavalla kaupunginvaltuuston päätöksenteossa. Kunnanvaltuuston toimivaltaan ei kuulu tehdä päätöksiä, joissa sille uskottua harkintavaltaa käytetään ottamatta sitä sitovia rajoitusperiaatteita asianmukaisesti huomioon. Käytännössä päätöksellä sivuutettiin laaja-alaisen kuntalaisjoukon oikeudet ja vaikutusmahdollisuudet kokonaan ja pysyvästi.

1. Päätös sisältää valituskelpoisen ratkaisun

Hakijat katsovat, että kaupunginvaltuuston päätös sisältää sellaisen ratkaisun, josta voidaan tehdä kuntalain 11 luvun 90 §:n mukainen kunnallisvalitus seuraavin perustein:

Ensinnäkin hanke on kaupungin ylintä päätösvaltaa käyttävän toimielimen hyväksymä ja on siten tarkoitettu otettaviksi huomioon asian myöhemmässä käsittelyssä. Päätöksen taustalla olleet suunnitelmat on tarkoitettu otettavaksi huomioon kaupungin tulevassa maankäytössä, budjetointia ja joukkoliikennehanketta muuten yleisesti tukevassa suunnittelussa ja päätöksenteossa. Kysymyksessä ei siis ole perusselvitysaineiston laatiminen ja pohjasuunnitelman saaminen jatkokäsittelyn tueksi vaan kaupungin lopullisesta kannasta, joka sitovana suunnitelmana rajaa muut kuin siltaratkaisua käyttävät pääjoukkoliikennevaihtoehdot kokonaan ja pysyvästi pois. Korkeimman

hallinto-oikeuden ratkaisuihin (KHO:1991:A-26 ja KHO:1991-A-47) on katsottu, että tämänkaltaiset seikat ovat luonteeltaan sellaisia, jotka voivat tehdä kunnanvaltuuston päätöksestä valituskelpoisen, vaikka valtuuston näkökulmasta kyse olisi ollut vain asian valmistelusta tai periaatepäätöksestä.

Toiseksi suunnitelman hyväksymisellä on kuntaa itseään sitovaa vaikutusta päätöksenteossa. Investoinnit ovat jo hankkeen valmistelussa niin suuret, että sillä käytännössä tulee olemaan kaupunkia sitova vaikutus myöhemmin koskevassa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisessa kaavoitusvaiheessa. Helsingin kaupunki on varannut vuosien 2009-2013 investointiohjelmaan Laajasalon raitioliikenteen rakentamiseen 105 miljoonaa euroa. (Helsingin kaupungin talousarvio 2009, Viite 1.)

Hakijat tiedostavat, että siltahanke ei ole vielä saanut lopullista muotoaan ja että sen lopulliseen toteuttamistapaan voi vielä vaikuttaa. Valitusperusteiden kannalta olennaista on kuitenkin ainoastaan se, että päätös kohdistui juuri siltavaihtoon, joka tulisi missä tahansa realistisesti ajateltavissa olevassa toteutumismuodossaan loukkaamaan hakijoiden oikeuksia. Tästä syystä hakijoiden kannalta olisi ollut ensiarvoisen tärkeää, että päätöksessä olisi punnittu eri ratkaisuvaihtoehtoja kaupunginvaltuuston harkintavallan rajoitusperiaatteet huomioon ottaen.

2. Päätös on suhteellisuusperiaatteen vastainen

Hallintolakia koskevan hallituksen esityksen (HE 72/2002) mukaan suhteellisuusperiaate edellyttää käytännössä sitä, että viranomaisen mitoittaa toimintansa alimmalle sellaiselle tasolle, jolla saadaan aikaan tarvittava vaikutus. Suhteellisuusperiaatteen asianmukainen noudattaminen olisi tässä tapauksessa edellyttänyt kaupunginvaltuuston mitoittavansa päätösharkintansa tavalla, jolla olisi saatu aikaan sujuva

joukkoliikenneyhteys loukkaamatta kuitenkin suhteettomasti kuntalaisten oikeuksia. Tämänkaltaisiakin joukkoliikenteellisiä ratkaisuvaihtoehtoja oli valmisteltu kaupungin lautakunnissa useita. Kaupunginvaltuuston päätös ei ole oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään nähden, sillä valittavissa olevista vaihtoehtoisista joukkoliikenneyhteyksistä se rajoittaa hakijoiden oikeuksia kaikista eniten. Kaupunginvaltuusto ei täten ole ottanut huomioon siltayhteyden tarpeellisuutta ja välttämättömyyttä eikä etenkin kohtuutta kaikkien kuntalaisten etujen ja oikeuksien kannalta.

Kuten useassa asiaa koskevassa selvityksessä on todettu, suunnitelmalla olisi toteutuessaan merkittäviä negatiivisia vesiliikenteellisiä ja maisemallisia vaikutuksia (esim. Kaupunkisuunnitteluviraston tilaama Molino Oy:n selvitys, viite 2). Esimerkiksi Korkeasaaren ja Sompasaaren välinen silta poistaisi pohjoispuoleltaan suuren osan kookkaasta vesiliikenteestä sekä purjeveneliikenteen, mikä vähentäisi vesialueen käyttöä. Vaikka uusille venepaikoille on sisällytetty varaus siltayhteyden rakennuskustannuksiin (Kaupunginhallituksen ehdotus 20/12.12, s. 20, liite 5) kaupunginvaltuuston päätöksessä ei ole lainkaan huomioitu sitä, että hankkeen vaikutusalueella olevat lukuisat kuntalaiset ovat alun alkaenkin hakeutuneet alueelle sen tarjoamien merellisten käyttömahdollisuuksien ja maisemallisten seikkojen takia. Hakijoiden näkökulmasta molemmat näistä tekijöistä menetetään, jos hanke toteutetaan.

Hakijat katsovat, että mikäli suhteellisuusperiaate olisi otettu päätöksenteossa asianmukaisesti huomioon, nyt päätetyn joukkoliikennevaihtoehdon sekä myönteisiä että kielteisiä vaikutuksia olisi arvioitu kunnanvaltuustossa näiden tosiasioiden valossa ja todettu kaupunginhallituksen ehdotuksen hyväksyvän päätöksen ylittävän valtuuston toimivallan ja olevan lainvastainen.

3. Päätös loukkaa kuntalaisten yhdenvertaisuutta

On selvää, että maan arvo tulee nousemaan hankkeen toteutuessa Kruunuvuorenrannan ja koko Laajasalon alueella (Viite 3: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto: ”Suora raideyhteys Laajasaloon (ja Santahaminaan). Miten se vaikuttaa asuntojen hintaan?”) Hakijat eivät luonnollisestikaan katso tämän loukkaavan heidän yhdenvertaisuuttaan suhteessa Kruunuvuorenrannan tuleviin asukkaisiin. Olennaista on kuitenkin se, että ensinnäkään hankkeesta ei seuraisi mitään positiivista taloudellista etua monellekaan kuntalaiselle. Päinvastoin, sillä hanke kiistatta alentaisi maan arvoa esimerkiksi Kulosaarissa ja mahdollisesti myös Herttoniemenrannassa, jossa alueen tuhansista kuntalaisista merkittävä osa menettäisi sekä avoimen meriyhteyden että kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaan näköalan, jotka ovat olleet merkittävä syitä alun perinkin sille, miksi he ovat sijoittuneet yhdelle Helsingin kalleimmista alueista. Lisäksi on todettava, että Helsingin kaupunki on itse aktiivisella toiminnallaan pyrkinyt luomaan alueelle, esimerkiksi Mustikkamaan telakka-alueelle ja Herttoniemenrantaan, edellytyksiä aktiiviselle merellisten toimintojen harjoittamiselle, jonka seurauksena monet yrittäjät ja purjehdusseurat ovat sinne sijoittuneet. Hanke on ristiriidassa Helsingin kaupungin omienkin tavoitteiden, sillä silta vaarantaisi kyseisten kuntalaisten liike- ja harrastustoiminnan. Tätä ristiriitaa vain korostaa se, että kaupunki suunnittelee lisää pienvenesatamapalveluita Kipparlahteen ja Herttoniemen rantaan, joiden toimintaedellytyksiä samanaikaisesti merkittävästi heikennettäisiin.

Hakijat katsovat, että kaupunginvaltuuston päätös loukkaa tältä osin kuntalaisten yhdenvertaisuutta asettamalla kunnan *tulevien* asukkaiden edun tällä tavalla jo olemassa olevien kuntalaisten edun edelle ottamatta huomioon sitä sitovia harkintavallan rajoitusperiaatteita etenkin suhteellisuusperiaatteen osalta.

4. Kuntalaisilla ei ollut asiassa todellisia vaikutusmahdollisuuksia

Kuntalain 4 luvun 27 §:n mukaan valtuuston on pidettävä huolta siitä, että kunnan asukkailla on edellytykset osallistua ja vaikuttaa kunnan toimintaan. Hakijat katsovat, että asian käsittelyssä ei ole noudatettu hyvän hallinnon periaatteita ja oikeaa käsittelyjärjestystä: käsittelyn tapa, nopeutetussa menettelyssä syntynyt päätös, vähäinen kuuleminen ja valitusmahdollisuuksien puuttuminen eivät täytä kyseisen lainkohdan vaatimuksia kuntalaisten osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksista.

Voimassaolevassa oikeusvaikutteisessa Yleiskaava 2002:ssa (viite 5) ei ole Kruununvuorenselän ylittävää siltaa, vaan ainoastaan maanalaisen metrolinjan varaus ja sekin pitkälti eri paikassa kuin silta. Kunnanvaltuusto on tehnyt, tässä kunnallisvalituksessa esiteltävin kyseenalaisin perustein, joukkoliikennetarkaisun suhteen asiassa täysin aiemmasta lähtökohdasta poikkeavan ratkaisun, jonka suunnitteluun ei tosiasiallista vaikutusmahdollisuutta kuntalaisilla ole vähäistä kuulemista lukuun ottamatta tarjottu. Mikäli päätös olisi tehty asianmukaisesti osana kaavamuutosta, kuntalaisille olisi jäänyt mahdollisuus esittää mielipiteitä kaavaluonnoksesta ja kaavaehdotuksesta sekä tehdä valitus lopullisen kaavan tultua hyväksytyksi. Kaupunginvaltuuston päätös ei kuitenkaan ollut kaavaratkaisu, vaikka sillä hyväksyttiin jatkovalmistelun pohjaksi silta raitiotieyhteyksin - yksi Helsingin kaupungin mittavimmista rakennushankkeista koskaan. Valtuutettu Sole Molander totesikin päätöksen yhteydessä osuvasti, että Helsingin kaupungilla on nyt ”suuri joukko kiukkuisia asukasyhdistyksiä, jotka eivät ole päässeet sanomaan mitään eivätkä tuomaan esiin muita mahdollisia vaihtoehtoja näin isossa asiassa. Kaupunki ei ole vienyt tätä siltaa asukaskeskusteluun, ja asiasta tiedottaminen on näköjään jäänyt lähinnä sanomalehtien harteille” (Viite 6: Helsingin kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirja 12.11.2008, s. 85–86). Hakijat katsovat, että päätös olisi tullut tehdä yleiskaavan muutoksena, mikä olisi edellyttänyt maankäyttö- ja rakennuslain mukaista määrämuotoista kaavaprosessia eri

vaikutusmahdollisuuksineen. Nämä mahdollisuudet on nyt tehdyllä päätöksellä tietoisesti syrjäytetty.

5. Hankkeen yksilöidyt haittavaikutukset hakijoille

Joukkoliikennevaihtoehtoista päätettäessä on viime kädessä kysymys mitattavien ominaisuuksien ja erilaisten arvojen keskinäisestä painottamisesta. Kunnallista päätöksentekovaltaa ei voida kuitenkaan käyttää niin, että osa näistä arvostuskysymyksistä sivuutetaan kokonaan.

Toteutuessaan hankkeen merkittävät haittavaikutukset kunkin hakijan osalta olisivat seuraavat:

5.1. Pursiseurat ja veneilyalan yrittäjät

Kaupunginhallituksen ehdotuksen (liite 5, s.19) mukaan silta Korkeasaaresta Kruunuvuorenrantaan on mitoitettu 18 m:n alikululle sillä perusteella, että sen katsotaan olevan ”tavanomainen alikulkukorkeus huviveneväylillä Suomessa”. Keskimäärin tämä voi pitää paikkaansa koko Suomen vesistöjen osalta. Olennaista on kuitenkin se, että Kruunuvuorenlahden alueen *tosiasiallinen* risteily-, huviveneily- ja purjehduskilpailutoiminta ei ole luonteeltaan tavanomaista äskeysessä merkityksessä.

Suuri ja tiettyjen venetyyppien hintojen laskiessa yhä enenevä osa tämän tyyppisestä toiminnasta tapahtuu yli 20 metrin mastokorkeudeltaan ylittävillä vesialuksilla. Kruunuvuorenlahden ainutlaatuisuus perustuu juuri siihen, että se mahdollistaa tämän tyyppisen toiminnan kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaalla alueella. Muita vastaavia alueita ei Helsingin alueella ole ja jos hanke toteutuu, tarkoittaa se myös tämän tyyppisen toiminnan loppumista. Kruunuvuorenselän sillan alituskorkeudeksi on otettu jatkosuunnitelmassa tavoitteeksi 20 metriä (liite 3). Pursiseurojen

kannanoton mukaan (liite 4) silloinkin, jos sillan alikulkukorkeus tulisi olemaan esitetystä 18 metristä esimerkiksi 25 metriä, osa purjelaivoista ja --veneistä, etenkin perinnealukset, ei siltikään pääsisi sillan pohjoispuolelle. Haittavaikutuksiksi jäisi tällöin edelleen myös alueen aktiivisen kilpapurjehdustoiminnan merkittävä tyrehtyminen. On myös huomioitava, että mitä korkeammaksi silta rakennetaan, sitä heikommaksi muuttuvat myös kevyen liikenteen käyttömahdollisuudet sillan kaltevuusasteen noustessa. Kompromissiratkaisun seuraus voi olla se, että silta ei tulisi palvelemaan sen enempää merellisten toimintojen harjoittajia kuin kevyttä liikennettä. Tämän tosiasian kaupunginvaltuusto on sivuuttanut päätöksenteossaan täysin.

5.1.1 Brändö Seglare r.f.

Merialue on avoin lounaaseen, mutta kuitenkin matalan saariston ja luotojen eristämä avomerestä. Kruunuvuorenselkä tarjoaa ainutlaatuisen mahdollisuuden harjoittaa kilpa- ja perinnelaivapurjehdusta avoimissa tuulissa ilman merkittävää aallokkoa. Tällä on suuri merkitys nuorisokilpapurjehdukselle turvallisuustekijänä, sekä myös perinne- ja kilpapurjehdukselle vanhoilla puuveneillä. Kilpapurjehdus on kansallisesti merkittävä urheilumuoto, joten harjoitteluolosuhteiden rajoittamisella on laajempaakin merkitystä.

5.1.2 Fregatti Oy Yrityspalvelut

Fregatti Oy Yrityspalvelut toimii Helsingissä tuottaen merellisiä palveluita pääkaupunkiseudun yrityksille ja matkailijoille yhteensä kolmella purjelaivalla sekä yhdellä vanhalla höyrylaivalla. Alusten korkeudet ovat 12 – 26 metriä vedenpinnasta. Toissa vuonna kaupunki toi esille vision merellisestä Helsingistä, ja sen merkityksestä koko kaupungin imagolle. Kaupungin uusien ja vanhojen alueiden markkinoinnissa käytävissä kuvissa näkyvät purjeveneet ja erityisesti purjelaivat ovat pian historiaa, mikäli suunniteltu siltalinjaus toteutuu. Helsingin alueen luomat maantieteelliset olosuhteet ovat muutenkin jo

tarpeeksi hankalat risteilytoiminnan pyörittämiseen. Lähisaariston ulkopuolella aukeaa avomeri, joka on suurimman osan kaudesta alusten käyttämättömissä johtuen kovasta merenkäynnistä. Nykyisen jo hyvin rajatun toiminta-alueen pienentäminen entuudestaan sillalla vaikeuttaa huomattavasti liiketoiminnan kehittämistä tulevaisuudessa.

Jotta perinnelaiva- ja purjealuskuulttuuri säilyy Helsingissä on yritysten jatkuvasti investoitava alusten ylläpitoon. Fregatti Oy on erittäin huolissaan ylipäättään siltojen rakentamisen antamasta yleisestä kuvasta. Kun yksi silta on rakennettu, niin seuraavaa aletaan jo suunnitella. Tämän seurauksena uusiin kalustoinvestointeihin ei voida ryhtyä, koska toimintaedellytysten jatkumiselle ei ole mitään taetta. Perinnelaivat kuuluvat kaupunkikuvaan ja piristävät matkailua. Siltaratkaisu pienentää jo muutenkin rajallista liikennealuetta, sekä rajaa pois monta potentiaalista satamapaikkaa.

5.1.3 *Sunlines Oy*

Yhtiön kotisatama sijaitsee Kruununhaan rannassa, Tervasaaren pohjoispuolella. Yhtiö liikennöi Helsingin vesillä matkustajalaivaliikennettä 7 aluksella. Näistä kaksi on korkeudeltaan 9 metriä ja yksi 7 metriä. Alukset liikennöivät epäsäännöllisin väliajoin lähinnä tilauskannan mukaan.

Suunnitteilla oleva läppäsilta, suunnitellulta alituskorkeudeltaan 7 metriä, Tervasaaren ja Sompasaaren välillä olisi auki vain satunnaisesti Hanasaari B voimalaa palvelevia kuljetuksia varten (viite 7, Laajasalon raidevaihtoehtojen järjestelmätarkastelu, s.45). Täten yhtiön kotisatama olisi käytännössä siirrettävä kokonaan Tervasaaren eteläpuolelle. Myös pääsy rakenteilla olevaan ”merelliseen Kalasataman työpaikka- ja asuinympäristöön” estyisi sillan myötä kokonaan alituskorkeuden ylittävältä laivaliikenteeltä, niin alueen uusien asukkaiden kuin vesiliikennöitsijöiden osalta.

Sompasaaren ja Korkeasaaren välinen kiinteä silta, suunnitellulta alituskorkeudeltaan myös 7 metriä, estäisi suuren vesiliikenteen Hopeasalmen saaristolaivojen laituriin Mustikkamaan sillan länsipuolella, joka on ainoa tilausliikenteen laituri asiakkaiden halutessa Mustikkamaalle tai Korkeasaareen.

Yhteenvetona kaikkien yllä olevien hakijatahojen osalta voidaan todeta, että päätös perustuu ehdotukseen, joka muodollisesti on tukevinaan Helsingin merellisiä toimintoja, mutta joka todellisuudessa tulisi ainoastaan merkittävästi heikentämään niitä.

5.2 *Kulosaarelaiset - Brändöborna r.y., Kruununhaan asukasyhdistys r.y., Kruununhaka-seura r.y.*

Molino Oy:n selvityksen (viite 2) mukaan silta loisi laajoja katvealueita, peittäisi kaukomaisemaa ja jakaisi Kruunuvuorenselän kahteen osaan. Silta myös hallitsisi näkymää pohjoisilta alueilta ja peittäisi avautuvista näkymistä pois avaraa merinäkymää ja eteläistä saaristoa. Etelästä havainnoitaessa silta rajaisi pois näkymästä ison osan Kruunuvuorenselän pohjoisosan saariketjua. Ennen kaikkea arviossa todetaan siltavaihtoehdon olevan mittasuhteiltaan ja sijoitukseltaan paikkaan huonosti soveltuva, kun arviointiperustana käytetään maisemallisia ja kaupunkikuvallisia arvoja. Näistä maisemallisista muutoksista kärsisi tuhannet hankkeen vaikutusalueella olevat kuntalaiset.

6. Muut toteuttamiskelpoiset joukkoliikennevaihtoehdot

Hakijat katsovat, että asiassa ei ole tarpeeksi selvitetty vaihtoehtoisia joukkoliikennevaihtoehtoja. Kustannustekijät ovat luonnollisestikin tärkeä osa vaihtoehtojen punninnassa. On kuitenkin huomioitava, että isotkin kustannukset ovat jaksotettavissa usealle vuodelle, jollei vuosikymmenelle. Vaikka hakijoilla ei ole tässä lyhyessä valituksessa mahdollisuutta kommentoida syvemmin muita joukkoliikenteellisiä ratkaisuvaihtoehtoja, he kuitenkin toteavat, että Helsingin kaupungin taloudellinen tilanne mahdollistaisi myös kustannuksiltaan suurempienkin hankkeiden toteuttamisen kuluja jaksottamalla ja kaikkia vaihtoehtoja tosiasiallisesti arvioimalla (Viite 1). Nyt ratkaisupunninnassa suurin, ellei ainoa painoarvo on ollut hankkeen mahdollisimman nopea toteuttaminen alhaisilla kustannuksilla ja kevyen liikenteen toteuttamisella hankkeen yhteydessä. Maisemallisille ja merenkäytöllisille arvokysymyksille ja olemassa olevien kuntalaisten oikeuksille ei päätöksenteossa ole jätetty painoarvoa.

Joukkoliikennevaihtoehto, jolla voitaisiin taata sujuva joukkoliikenne, sekä turvata maisematekijät ja kuntalaisten oikeudet, voisi hyvin olla esimerkiksi alikulkutunneli, jonne voidaan myös toteuttaa ympärivuotinen ja sääolosuhteilta täydellisesti suojattu kevyen liikenteen väylä. Ensivaiheen joukkoliikenneratkaistu olisi mahdollisesti toteutettavissa lauttaliikenteellä Kruunuvuorenrannasta kantakaupunkiin. Vaikka kalliotunneli on vaikeiden maaperäolosuhteiden vuoksi vaikeasti toteutettavissa, kyseessä on kuitenkin mitä todennäköisimmin kustannustekijä, eikä ylivoimainen este. Päätöksellä sivuutetun Yleiskaava 2002:n, jonka strategisena lähtökohtana oli metroyhteys Laajasalosta kantakaupunkiin tunnelivaihtoehtona, selostuksessa (Viite 5, s.148) todetaan, että metron vaatimien suurten investointien vastapainoksi saataisiin myös suoraan rahana realisoituvia hyötyjä. Selostuksessa on esimerkiksi todettu, että metron maan arvoa lisäävä vaikutus Laajasalo-Santahamina -alueella on mahdollisesti *suurempi* kuin Laajasalon metron osuus toisen metrolinjan

rakennuskustannuksista. Nyt tehdyllä päätöksellä metrovaihtoehto on suljettu kuitenkin kategorisesti kokonaisuudessaan ja pysyvästi pois joukkoliikennevaihtoehdoista vetoamalla sen näennäisen kohtuuttomiin toteuttamiskustannuksiin.

On huomioitava, että päätöksellä, jota puoltavat argumentit ovat keskeisiltä lähtökohdiltaan hankkeen kiireellisyys (joukkoliikennevaihtoehdon on valmistuttava samanaikaisesti Kruunuvuorenrannan rakentamisen yhteydessä) ja edullisuus, on suuri todennäköisyys, että asiassa päädytään kestävän kehityksen kannalta virheratkaisuun. Tällä hankkeella linjataan koko Helsingin joukkoliikennematkaisuja tuleviksi vuosikymmenniksi, ei pelkästään yhden uuden asuinalueen joukkoliikenteen järjestämismuotoa. Sellainen päätös on tehtävä kuntalaisten osallistumis- ja muita oikeuksia sekä kestävän kehityksen periaatteita kunnioittaen.

7. *Valitusperusteita tukevat muut näkökohdat*

Kaupunginhallituksen ehdotuksessa todetaan (liite 5, s.19), että Kruunuvuorenrannan ja Korkeasaaren välinen silta linjattuna avoimen selkäveden yli tulisi olemaan tuulinen ja suojatön. Lisäksi siinä todetaan, että virkistysreitteinä suojaisimmat yhteydet tulisivat olemaan suositumpia. Käytännössä siltahankkeen puolesta on argumentoitu runsaasti juuri sen positiivisella vaikutuksella kevyen liikenteen kehitykselle. Arvion esittäminen Kruunuvuorenrannan tulevien asukkaiden halukkuudesta käyttää tuulista ja suojatonta siltaa esimerkiksi pyöräilyyn on tietenkin vaikeaa, ellei mahdotonta. Merkilläpantavaa on kuitenkin se, että ainoa argumentti sillasta merellisiä toimintoja *tukevana* hankkeena perustuu olettamalle, että kevyen liikenteen väylää käytettäisiin aktiivisesti.

Kruunuvuorenselkä on vaihtelevine sääoloineen mahdollisimman epäedullinen paikka kevyelle liikenteelle, kun taas merellisille

toiminnoille se on olosuhteiltaan mitä sopivin. Vastakkain ovat siis kuntalaisten tosiasiallisten merellisten toimintojen käyttöoikeudet ja kevyen liikenteen abstraktit ja todentamattomissa olevat positiiviset vaikutukset. Päätös tehtiin jälkimmäisen hyväksi. Suhteellisuusharkinnassa tällä intressivertailulla olisi olettanut olevan suurikin painoarvo kaupunginvaltuuston päätöksenteossa.

Kaupunginhallituksen ehdotuksessa todetaan (liite 5, s.18), että Kruunuvuorenselän maisemakokonaisuudessa kansallispuistoperinteen mukainen virkistyskäyttö ja merelliset toiminnot ovat keskeisessä asemassa toteutettaessa Yleiskaava 2002:n mukaista Helsinki-puistoa. Kaupunginhallituksen ehdotuksessa todetaan myös, että Kruunuvuorenselälle sijoittuvat joukkoliikenneyhteydet tulisivat keskelle Helsingin maantieteellistä ja kulttuurihistoriallista merellistä keskustaa, jotka ovat tärkeä osa kansallismaisemaa. Kaupunginhallitus toteaa ehdotuksessaan myös, että toteutuessaan hankkeella olisi merkittäviä vesiliikennettä ja maisemaa heikentäviä vaikutuksia.

Nämä arvot liittyvät keskeisesti hakijoiden intresseihin, eikä niille voidakaan asettaa konkreettista hintaa. Kysymys on kuitenkin arvoista, joiden tukemiseen ja suojelemiseen Helsingin kaupunki on myös sitoutunut. Suomi on esimerkiksi allekirjoittanut Euroopan neuvoston Eurooppalaisen maisemayleissopimuksen, joka on tullut Suomessa voimaan 1.4.2006. Sopimus kiteyttää Suomessa voimassa olevat ympäristön kauneus- ja kulttuuriarvojen vaalimista ja kestävän kehityksen toteuttamista koskevat lait ja muut säädökset. Sopimuksessa jäsenvaltiot sitoutuvat muun muassa määrittämään ja arvioimaan maisemat ottamalla huomioon väestön ja eri tahojen niille antaman arvon sekä ottamaan käyttöön keinoja maiseman suojeluun (sopimuksen 5 art. ja 6 art. c kohta). Lisäksi kansallismaiseman maankäyttöä suunniteltaessa perussääntönä tulisi olla alueen ja paikan ominaisuuteen säilyttäminen. Hakijat katsovat, että päätöksellä on sivuutettu kuntalaisten maisemalle antama arvo ja keinoja maiseman suojeluun ei hankkeen toteutuessa yksinkertaisesti ole enää jäljellä.

Lisäksi Kruunuvuorenlahden ominaisluonne muuttuisi peruuttamattomalla tavalla, sillä sen ominaisluonteen voidaan katsoa koostuvan sen perinteisistä merellisistä toiminnoista.

Tosiasiallinen sitoutuminen sopimuksen tavoitteisiin edellyttää luonnollisestikin sitä, että näille ei-rahallisille arvoille annetaan painoarvo päätöksenteossa – kustannustekijöiden ohella. Siltavaihtochto tulee jokaisessa toteutumismuodossaan olemaan räikeässä ristiriidassa näiden tavoitteiden kanssa. Voidaan kysyä, millä tavalla hankkeen voidaan katsoa toteuttavan edellä mainitun sopimuksen ja Helsinki-puiston tavoitteita ja tukevan merellisiä toimintoja, kun tosiasiallisesti sen vaikutukset tulisivat olemaan näiden suojeluarvojen osalta lähes yksinomaan negatiivisia.

Yhteenvedo

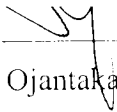
Yhteenvedona voidaan todeta, että hakijat katsovat siltahankkeen loukkaavan kuntalaisten oikeuksia suhteellisuus- ja yhdenvertaisuusperiaatteen sekä osallistumisoikeuksien vastaisesti ja heikentävän merkittävästi alueen sisälahtien ja satama-alueiden merenkulun perinteitä ja toimintamahdollisuuksia. Kaupunginvaltuusto on päätöksessään ottanut huomioon ainoastaan hankkeen tulevaisuudessa mahdollisesti aktualisoituvat myönteiset vaikutukset, jättänyt huomiotta muut joukkoliikennevaihtoehdot kyseenalaisin perustein ja kestävän kehityksen periaatteet, sekä sivuuttanut kuntalaisten osallistumisoikeudet ja näihin kohdistuvat hankkeen kielteisten vaikutusten arvioinnin. Hallintotoiminnassa noudatettavien sitovien oikeusperiaatteiden tarkoitus on suojata kyseisiä nykyisten kuntalaisten oikeuksia. Näillä perusteilla hakijat katsovat, että kaupunginvaltuuston päätös on kumottava ja palautettava uudelleenkäsiteltäväksi asianmukaisine valitusosoituksineen.

Helsingissä 19.12.2008



XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Laati: _____



Risto Ojantakanen

Asianajaja

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Liitteet:

- Liite 1, Helsingin kaupunginvaltuuston pöytäkirja 20/2008, 12.11.2008, 262 § (Kunnallisvalituksen kohteena oleva päätös)
- Liite 2. Valitusosoitus (sis. selvitys valitusajan alkamisesta)
- Liite 3. Kaupunkisuunnitteluviraston vastaus Helsingin Työväen Pursiseuran ry:n kannanottoon, 28.11.2008
- Liite 4, Kannanotto Kruunuvuorenselän siltasuunnitelmaan Helsingin Työväen Pursiseura ry, 12.11.2008
- Liite 5, Kaupunginhallituksen ehdotus 20/12.12, 17 Laajasalon raidevaihtoehtojen järjestelmätarkastelu, Khs 2008-1648
- Liite 6, Helsingin kaupunginvaltuusto, päätöstiedote nro 20, 2008

Viitteet:

- Viite 1, Helsingin kaupungin talousarvio 2009
- Viite 2, Molino Oy. Korkeasaari-Kruunuvuorenranta -sillan kaupunkikuvalliset vaikutukset 30.3.2007. Kaupunkisuunnitteluvirasto, asemakaavaosasto.
- Viite 3: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto: ”Suora raideyhteys Laajasaloon (ja Santahaminaan). Miten se vaikuttaa asuntojen hintaan?”
- Viite 5, Helsingin Yleiskaava 2002, Selostus - Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2002:17, Kslk 17.6.2003

Viite 6, Helsingin kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirja
12.11.2008

Viite 7, Laajasalon raidevaihtoehtojen järjestelmätarkastelu
2008, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2008:10, HKL:n
julkaisusarja d:5/2008