



12.12.2016

Ryj/1

## § 1126

### Lausunnon antaminen valitukseen Kruunusillat-hankkeen hankesuunnitelman hyväksymistä koskevasta kaupunginvaltuuston päätöksestä 31.8.2016 § 210

HEL 2016-011288 T 03 01 01

#### Päätös

Kaupunginhallitus päätti antaa Helsingin hallinto-oikeudelle seuraavan lausunnon kaupunginvaltuuston 31.8.2016 § 210 tekemän päätöksen johdosta tehtyyn valitukseen:

Helsingin kaupunki pyytää kohteliaimmin, että Helsingin hallinto-oikeus käsittelisi Kruunusillat –hankkeen toteuttamista koskevan valitusasian kiireellisenä. Kaupunki pitää Kruunusillat –hankkeen toteuttamista yhteiskunnallisesti merkittävänä asiana.

Helsingin kaupunginvaltuusto päätti 31.8.2016 (§ 210) kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä Kruunusillat –hankkeen toteuttamisen Helsingin keskusta ja Laajasalon väliseksi raitiotieyhteydeksi kaupunkisuunnittelulautakunnan 3.5.2016, liikennelaitos –liikelaitoksen johto-kunnan 12.5.2016 ja yleisten töiden lautakunnan 17.5.2016 esitysten mukaisesti siten, että hankkeen kokonaiskustannukset ovat enintään 259,2 milj. euroa (alv 0 %, MAKU 110,6 (2010=100), huhtikuu 2015).

Brändö Seglare r.f., Kulosaarelaiset – Brändöborna r.y. ja Marjaniemi-Seura r.y. ovat 3.10.2016 valittaneet Kruunusillat –hankkeen hankesuunnitelman hyväksymisestä Helsingin hallinto-oikeudelle.

Hallinto-oikeus on pyytänyt kaupunginhallitusta hankkimaan valituksen johdosta kaupunginvaltuuston lausunnon.

Valituksessa esitetyt vaatimukset ja niiden keskeiset perusteet

Valituksessa on vaadittu kaupunginvaltuuston päätöksen 31.8.2016 § 210 kumoamista lainvastaisena ja palauttamista kunnan viranomaisen uudelleen valmisteltavaksi ja käsiteltäväksi.

Valittajat ovat valituksensa perusteina todenneet muun muassa, että vaihtoehtoisten liikenneyhteyksien (lauttavaihtoehto ja metroverkon laajentaminen Kruunuvuoreen sekä Raide-Jokerin laajentaminen Laaja-saloon ja Kruunuvuoreen) selvittäminen on laiminlyöty eikä päätöksentekijöillä siten ole ollut aitoja, tosiasiallisia vaihtoehtoja eikä toisaalta riittäviä taustatietoja eri vaihtoehtojen punnitsemiseen. Selvittelyssä ei ole otettu realistisesti huomioon sitä, kuinka suuri osa Kruunuvuoren



12.12.2016

Ryj/1

asukkaista suuntaa joukkoliikennematkansa nimenomaan Helsingin keskustan alueelle, jonne ei kuitenkaan voi enää syntyä erityisen merkittävässä määrin uusia työpaikkoja. Helsingiläisten uudet työpaikka-keskittymät ovat Kalasataman, Pasilan ja Vantaan Aviapoliksen alueella.

Hankkeen kokonaiskustannusarvio on harhaanjohtava, kun enimmäiskustannuslaskelmaan ei sisälly investointeja raitiotieverkkoon, raitiovaunukalustoon eikä varikkokustannuksia. Arvio kaluston kokonaisinvestoinnin määrästä on myös harhaanjohtava. Enimmäiskustannusarvio on laskettu halvimman vaihtoehdon perusteella (Hakaniemen linjaus).

Päätös on hyvän hallinnon ja päätöksenteon läpinäkyvyyden vastainen, kun eri vaihtoehtojen objektiivinen punninta hankkeen alkuvaiheessa tehtynä puuttuu. Valittu hanke on hyöty-kustannussuhteeltaan niin heikko, ettei sitä voida pitää oikeasuhteisena tavoiteltuun päämäärään (eli toimiva, sujuva joukkoliikenneyhteys) nähden. Siten se on suhteellisuusperiaatteen vastainen. Hallintolaki edellyttää, että kaupungin olisi tullut valita joukkoliikenneyhteyden toteuttamistapa vähimmän haitan periaatetta noudattaen. Olisi tullut valita kokonaistaloudellisesti edullisin vaihtoehto. Hyöty-kustannussuhde on alle yhden.

Koska rinnakkainen valitusprosessi on vireillä aiempaa asemakaava-päätöstä (4.11.2015 § 283 ja 284) koskien valittajat katsovat Kruunusillat-hanketta koskevien jatkopäätösten tekemisen loukkaavan kuntalaisten oikeusturvaa ja oikeutta oikeudenmukaiseen oikeudenkäyntiin, kun valitusprosessin alaisesta asiasta tehdään jatkopäätös ennen kuin valitusprosessi on päättynyt.

#### Valitusoikeus ja määräajan noudattaminen

Kuntalain 92 §:n 1 momentin mukaan kunnallisvalituksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä kunnan jäsen. Muutoksenhakijoiden kotipaikka on Helsinki. Muutoksenhakijoilla on siten asiassa valitusoikeus.

Kuntalain 93 §:n mukaan kunnallisvalitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Kaupunginvaltuuston 31.8.2016 päivätty pöytäkirja § 210 on pidetty yleisesti nähtävillä Helsingin kaupungin kirjaamossa 31.8.2016. Valitus on toimitettu hallinto-oikeudelle 3.10.2016. Valitus on siten tehty määräajassa.

#### Lausunto valituksen johdosta



12.12.2016

Ryj/1

Helsingin kaupunginhallituksen johtosäännön 8 §:n 2 momentin 5 kohdan mukaan kaupunginhallitus antaa selityksen kaupunginvaltuuston päätöstä koskevan valituksen johdosta, jos kaupunginhallitus katsoo voivansa yhtyä kaupunginvaltuuston päätöksen lopputulokseen.

Lausunto on laadittu yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston ja rakennusviraston kanssa.

#### Valituksen hylkääminen ja tutkimatta jättäminen

Kaupunginhallitus pyytää jäljempänä esitettävien perusteiden, kaupunginvaltuuston päätöksestä 31.8.2016 § 210 ilmenevien perusteiden sekä muiden valmisteluasiakirjoista ilmenevien seikkojen perusteella valituksen hylkäämistä. Kaupunginvaltuuston päätös ei ole syntynyt kuntalain 90 §:n tarkoittamalla tavalla virheellisessä järjestyksessä, viranomaisen ei ole ylittänyt toimivaltaansa eikä päätös muutenkaan ole lainvastainen.

Kaupunginhallitus pyytää valituksen tutkimatta jättämistä siltä osin kuin se kohdistuu valtuuston päätöksen 31.8.2016 § 210 tarkoituksenmukaisuuteen.

#### Perusteet

##### Vaihtoehtoisten liikenneyhteysmallien selvittäminen

Valittajien mukaan vaihtoehtoisten liikenneyhteysmallien (lauttavaihtoehto, metroverkon ja Raide-Jokerin laajentaminen Kruunuvuoreen) selvittäminen on laiminlyöty.

Vaihtoehtoisia liikennemalleja kaupunki on tarkastellut mm. seuraavissa selvityksissä:

- Laajasalon joukkoliikenneyhteydestä on laadittu vuodesta 1999 alkaen useita suunnitelma- ja järjestelmätarkasteluja sekä yleiskaavaa (2002) valmisteltaessa että sen jälkeen.
- Laajasalon raidevaihtoehtojen järjestelmätarkastelu 2008, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2008:10, HKL:n julkaisusarja D:5/2008
- Kruunuvuorenrannan osayleiskaavoituksen suunnitteluohjelma, Kaupunkisuunnitteluvirasto 2.6.2005
- Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011, HSL 2011
- Selvitys lauttaan perustuvasta Laajasalon joukkoliikenneyhteydestä, 19.6.2012 Destia Oy



- Helsingin kantakaupungin autoliikenteen kehittyminen, Kaupunkisuunnittelulautakunta 12.3.2013
- Liikenteen pitkän aikajänteen kehittämismahdollisuuksia - Osa B. Laaja-salo-Herttoniemi -alueen tarkastelut, Strafica Oy, 31.12.2013
- Laajasalon raideliikenteen vaihtoehdot, ympäristövaikutusten arviointiohjelma 2010 ja ympäristövaikutusten arviointiselostus, Kaupunkisuunnitteluvirasto 2014
- Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma, Kaupunginhallitus 12.1.2015 § 50
- Kruunusiltojen liikennesuunnitelma, Kaupunginvaltuusto 4.11.2015 § 283
- Kruunuvuoren joukkoliikenneyhteyden asemakaava, Kaupunginvaltuusto 4.11.2015 § 284
- Raide-Jokerin ja Laajasalon raitiotieyhteyden kaupunkitaloudellinen arviointi, Kaupunkisuunnitteluvirasto, Kaupunkitutkimus TA Oy, Strafica Oy, Kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 11/2015
- Vartiosaaren osayleiskaavapäätöksen liikennejärjestelmäliite, Kaupunginvaltuusto 26.10.2016 § 273
- Helsingin uusi yleiskaava, kaupunginvaltuusto 26.10.2016 § 272: raideliikenteen verkkoselvitys uuden yleiskaavan taustaselvitykseksi.

Valtioneuvosto on valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa (VNp Valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista, 13.112008, s. 13 ja 15) päättänyt, että Helsingin seudulla edistetään joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Helsingin seudun erityistavoitteissa seudun liikennejärjestelmää tulee kehittää koko seudun kattavan liikennejärjestelmäsuunnitelman avulla siten, että se hillitsee ilmastonmuutosta sekä tukee yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja riittävän asuntotuotannon järjestämistä. Alueidenkäytön suunnittelussa tulee varautua raideliikenteen laajentamiseen yhdyskuntarakentamisen ja asuntotuotannon niin edellyttäessä. Yhdyskuntarakenteen kehittämisessä tavoitteena on liikennetarpeen vähentäminen ja joukkoliikenteen edellytysten edistämisen. Liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat asutusta ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytyksiä.



Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta linjasi Kruunuvuorenrannan osayleiskaavoituksen suunnitteluohjelmassa 2.6.2005: ”Alueen liikenteen perustana on suora raidejoukkoliikenneyhteys Helsingin niemelle siten, että se palvelee myös muuta Laajasaloa. Yhteyden vaihtoehtoina selvitetään sekä silta- että tunneliratkaisua”.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 17.6.2008 esittää kaupunginhallitukselle, että Laajasalon ensimmäisen vaiheen raideyhteydeksi valittaisiin raitiotie siltayhteyksin Laajasalosta Korkeasaaren, Sompasaaren ja Kruununhaan kautta keskustaan. Esitys pohjautui Laajasalon raidevaihtoehtojen järjestelmätarkasteluun vuodelta 2008.

Kaupunginvaltuusto päätti 12.11.2008 hyväksyä Laajasalon joukkoliikenteen raideratkaisun jatkovalmistelun pohjaksi raitiotie- ja siltavaihtoehdon välillä Laajasalo – Korkeasaari – Sompasaari – Kruununhaka.

Laajasalon joukkoliikenteen vaihtoehtoja, joita on suunniteltu yleissuunnitelmatarckkuudella, on tarkasteltu Laajasalon raideliikenteen vaihtoehtoista tehdyssä YVA-lain (Laki ympäristövaikutusten arviointimenetelmästä, 468/1994) mukaisessa ympäristövaikutusten arvioinnissa. Hankkeessa tarkasteltiin vuoden 2035 tilanteessa seuraavia vaihtoehtoja: VE0 Liityntäbussit Herttoniemen metroasemalle, VE1 Raitiotie- ja kevytliikenneyhteys silloilla, VE2 Raitiotie- ja kevytliikenteen betonitunneli ja siltayhteys, VE3 Metro kallio- ja betonitunneli sekä silta, VE4 Metro kallio- ja betonitunneli, VE5 Metro kalliotunneli, VE6 Vesiliikenne, VE7 Köysirata ja VE8 Ajoneuvo-, raitiotie- ja kevytliikenneyhteys silloilla (Laajasalon raideliikenteen vaihtoehdot, Ympäristövaikutusten arviointiselostus, Kaupunkisuunnitteluvirasto 2014).

Laajasalosta Herttoniemen metroasemalle kulkevalla tehostetulla liityntä-bussiliikenteellä (VE0) tarjottaisiin sama palvelutaso Laajasalon alueella kuin raitotievaihtoehtoehdossa. Bussiliikenteen vuorovälit sovitettaisiin metrolinjojen kanssa yhteneviksi. Mahdollisia investointitarpeita tässä vaihtoehtoehdossa olisivat kuitenkin: Linnanrakentajantien tunneli, Herttoniemen liittymäjärjestelyiden parantaminen Itäväylän kohdalla, bussikaistojen toteuttaminen Laajasalontielle välillä Koirasaarentie Abraham Wetterin tie ja Herttoniemen bussiterminaalin kehittäminen.

YVA:n arviointiselostuksessa on todettu, että vaihtoehdot ovat keskenään hyvin erilaisia ja ne ovat myös kustannustasoltaan eri suuruusluokkaa. Teknisesti vaativien hankkeiden kustannukset voidaan arvioida keskinäistä vertailua ja hankepäätöksiä varten riittävän luotettavasti suunnittelun edettyä tarkemmalle tasolle. Eri vaihtoehtojen taloudellisen vertailun kannalta merkittävä, Helsingin kaupunginvaltuuston jatko-suunnittelun pohjaksi hyväksymä raitoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn siltoihin perustuva yhteys sisältää erikoisrakenteita, joiden toteuttami-



nen poikkeaa huomattavasti tavanomaisesta, ennakoitavissa olevasta rakentamisesta.

Laajasalon raitiotieyhteyden kaupunkitaloudellisista vaikutuksista on laadittu selvitys (Raide-Jokerin ja Laajasalon raitiotieyhteyden kaupunkitaloudellisten vaikutusten arviointi, Kaupunkisuunnitteluvirasto, Kaupunkitutkimus TA Oy ja Strafica Oy, Kaupunkisuunnitteluvirasto 11/2015, s. 66), jossa tutkiaan tarkemmin Raide-Jokerin ja Laajasalon raitiotien kaupunkitaloudellisia vaikutuksia ratojen vaikutusalueella Helsingissä vuoteen 2050 mennessä. Selvitys on ollut päätöksentekijöiden käytössä jo Kruunuvuoren joukkoliikenneyhteyden asemakaavasta päätettäessä 4.11.2015. Arviointi kattaa kiinteistö- ja kaavataloudellisen hyötyanalyysin, arvion vaikutuksista toimitilojen kysyntään, hankkeen rakentamisen ja käytön aikaiset työllisyysvaikutukset, vaikutukset joukkoliikenteen operointiin, raiteiden kunnossapitoon, matkojen palvelutasoon ja kysyntään, alueiden saavutettavuuteen sekä laskelman vaikutuksista kaupungin verotuloihin. Kaupunkitaloudellinen selvitys valmistui syksyllä 2014 ja sitä täydennettiin syksyllä 2015.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 on valmisteltu tiiviissä yhteistyössä seudun maankäyttösuunnitelman ja siihen sisältyvän asuntostrategian kanssa. Suunnitelmissa rakentamista ja liikennettä tarkastellaan 14 kunnan muodostamana kokonaisuutena. Helsingin seutua kehitetään yhtenäisenä metropolialueena, jossa on eheä ja ekotehokas yhdyskuntarakenne. HLJ 2015:ssa on esitetty Laajasaloon ulottuva raitio-tieyhteys vuosina 2026 - 2040 toteutettavana rai-deinvestointina, joka saattaa toteutua aiemmin osana Helsingin kaupungin investointiohjelmaa. (HLJ 2015, HSL 2015, s 47 ja 74-75)

Helsingin kaupungin vuosien 2017 - 2026 investointiohjelmassa ja Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaituksen (HKL) investointiohjelmassa on varauduttu Raide-Jokerin ja Kruunusillat -hankkeen tavoiteaikataulujen mukaiseen toteutukseen. Hankkeen tavoiteaikataulun mukaan rakentaminen käynnistetään vuonna 2018 ja raitiotien liikennöinti voisi alkaa vuoden 2026 alussa. Rakennusviraston investointiohjelmassa Kruunusillat-hankkeen kevyen liikenteen järjestelyjen toteuttamiseen on varauduttu hankesuunnitelman mukaisesti. (Helsingin kaupungin talousarvio 2017, Kaupunginjohtajan talousarvioehdotus, Tiivistelmä s. 27-29)

Vartiosaaren osayleiskaavan liikennejärjestelmäraportin mukaan Vartio-saarta suunnitellaan 5000 - 7000 asukkaan asuinalueeksi. Uusi tiiviisti rakennettu moderni asuinalue sijoittuu saaren keskiosiin sen halki kulkevan kokoojakadun ja raitiotien varrelle. Vartiosaaren hyväksytyjen liikennejärjestelmän suunnitteluperiaatteiden mukaan Vartiosaaren joukkoliikenne suunnitellaan siten, että raitiotieyhteys Helsingin keskus-



tasta Kruunuvuorenrannan kautta voi jatkua Vartiosaaren. Liikennejärjestelmäraportissa todetun mukaisesti Laajasalon ja Herttoniemen alueelle laaditaan koko-naisvaltainen liikennesuunnitelma Laajasalontien bulevardin alueen sekä Vartiosaaren asemakaavoituksen yhteydessä. Osayleiskaavaan on liitetty määräys, jonka mukaan rakentamista alueella ei saa aloittaa ennen kuin raitiovaunuyhteydestä saareen on tehty sitova päätös. Vartiosaaren rakentaminen lisää autoliikennettä ja sen vaikutukset näkyvät Laajasalossa ja Herttoniemessä, joissa ruuhkautuminen lisääntyy.

Helsingin uuden yleiskaavan valmistelun yhteydessä on selvitetty karkealla tasolla Raide-Jokerin jatkamista Roihupellosta Herttoniemeen ja edelleen Laajasaloon. Yleiskaavaehdotuksen kartassa ratavaraus on merkitty raitiotie- tai muun joukkoliikenteen runkoyhteytenä. Laajasalon-tiellä ratalinjaus liittyisi Kruunuvuorenranta-Yliskylä raitiorataan. Uudessa yleiskaavassa on esitetty raitiotielle jatko Vartiosaaresta Ramsinniemen kautta Vuosaareen (ns. saaristoratikka). Vuosaaressa raitiotie yhdistyy poikittaiseen ns. Raidejokeri2-yhteyteen. Yleiskaavassa varautaan myös Roihupellon uuteen metroasemaan alueen kehittyessä.

Metroverkon jatkamista Herttoniemestä Kruunuvuoreen on selvitetty Laajasalon raidevaihtoehtojen järjestelmätarkastelussa (Kaupunkisuunnitteluvirasto 2008). Yleiskaava 2002:ssa edellytetään varautumista metro-verkon laajentamiseen Laajasaloon, minkä taustalla oli varautuminen Santahaminan ja Kruunuvuorenrannan rakentamiseen. Täysimitaista metroa Kampista Laajasaloon kaikkine asemineen ei ole pidetty mahdollisena muun muassa suurten investointien ja kysyntään nähden suuren kapasiteetin vuoksi.

Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos piti vuonna 2007 tarpeellisenä tutkia myös ns. supistettua metroa, jossa olisi vain Kampin, Esplanadin ja Kruunuvuorenrannan asemat. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 31.5.2007, että suunnittelua jatketaan ensisijaisesti ns. pohjoisen raitiotievaihtoehdon pohjalta ja että selvitetään vielä ns. supistettua metroa. Päätöksen mukaan selvitetään teknisenä ratkaisuna Kruunuvuoren-selällä sekä betonielementtitunneli-vaihtoehtoa että silta-vaihtoehtoa. (Laajasalon raidevaihtoehtojen järjestelmätarkastelu, Kaupunkisuunnitteluvirasto 2008, s. 10)

Yleiskaava 2002 valmistelun yhteydessä esitettiin vaihtoehtoisena linjauksena Kruunuvuorenselän poikki tulevalle itsenäiselle raideyhteydelle mm. itämetron haaroittamista Herttoniemestä Laajasaloon. Tällaiseen ratkaisuun ei kuitenkaan päädytty. Metrovaihtoehdoissa (ns. supistettu metro ja itämetron haaroittaminen Herttoniemestä Laajasaloon) investointi- ja ylläpitokustannukset ovat moninkertaiset verrattuna raitio-



tievaihtoehtoihin. Laajasalon raidevaihtoehtojen järjestelmätarkastelu, Kaupunkisuunnitteluvirasto 2008, s. 32)

Karkealla tasolla on todettu, että suora metrolinja keskustasta Laajasa-  
loon ei ole mahdollinen. Sitä ei voida sovittaa yhteen nykyisen metro-  
vuorovälin sekaan. Se heikentäisi muun Itä-Helsingin joukkoliikenteen  
palvelutasoa. Yhden junaryhmän kääntyessä Herttoniemestä Laajasa-  
lon suuntaan Herttoniemen itäpuolen kapasiteetti putoaa kahteen kol-  
mannekseen. Yhteys ei toisi myöskään nopeushyötyjä Laajasalon alu-  
een matkustajille, vaan matka-ajat olisivat pidempiä kuin raitiovaunuyh-  
teydellä. Vaihdollinen metroyhteys taas johtaisi siihen, että matkustajat  
vaihtaisivat metroa Herttoniemessä ja nykyinen metrolinjasto hoitaisi  
kuljetuksen keskustaan. Metron kapasiteetin lisääminen erityisesti Ku-  
losaaren sillalla ja Herttoniemessä ei ole jatkossa mahdollista riittävä-  
sä määrin. Nykyverkon kapasiteetti loppuisi 2020-luvulla. Nykyisen  
kantakaupunkiin tulevan metro-linjan kapasiteetti on ongelmana mo-  
lemmissa tilanteissa. Lisäksi metro-linjan haaroittaminen Herttoniemes-  
tä on varsin kallista ja teknisesti erittäin haastava ratkaisu.

Helsingin uuden yleiskaavan selostuksen mukaan yksi merkittävin  
muutos liikennejärjestelmälle on laaja, koko kaupungin kattava pikarai-  
tiotie-verkko. Yleiskaavan liikennejärjestelmäraportin perustuu Helsin-  
gin liikkumisen kehittämissuunnitelmassa (kaupunginhallitus 12.1.2015 §  
50) määriteltyyn kulkumuotojen priorisointiin. Nykyistä liikenneverkkoa  
täydentävät mahdolliset uudet rautatie- ja metroyhteydet sekä tieverk-  
koa täydentävät tunnelit. Joukkoliikennejärjestelmästä tulee entistä ver-  
kostomaisempi ja kattavampi.

Myös lauttaliikenteen tuomista Kauppatorille on selvitetty vuonna 2012  
tehdyssä selvityksessä. Ajoittaiset liikenneuhkat sekä vesillä että  
maissa todennäköisesti aiheuttaisivat ongelmia aikataulussa pysymi-  
sessä. Vesiliikenteen turvallisuusriskit voidaan tällä reitillä arvioida suu-  
remmiksi kuin muilla reiteillä. (Selvitys lauttaan perustuvasta Laajasa-  
lon joukkoliikennedyhteisestä, Destia Oy)

Kantakaupungin liikenneverkon kuormituksen on selvityksessä (Helsingin  
kantakaupungin autoliikenteen kehittyminen, Kaupunkisuunnittelu-  
lautakunta 12.3.2103) todettu kasvavan jatkossa merkittävästi muun  
muassa kantakaupungin maankäytön tiivistymisestä johtuen (Jätkäsaari,  
Hernesaari, Kalasatama, Koivu-saari, Keski-Pasila).

Kaupunki on selvittänyt vaihtoehtoisia joukkoliikennemalleja suhteelli-  
suusperiaatetta ja muita hyvä hallinnon vaatimuksia sekä vuorovaikut-  
teisuutta noudattaen. Päätöksentekijöille on annettu tosiasiallisia vaih-  
toehtoja ja riittävät taustatiedot eri vaihtoehtojen punnitsemiseen ennen  
päättöksentekoa.





## Työpaikkakeskittymät ja joukkoliikenteen suunta

Valittajat katsovat, että selvittelyssä ei ole otettu realistisesti huomioon sitä, kuinka suuri osa Kruunuvuoren asukkaista suuntaa joukkoliikennematkansa nimenomaan Helsingin keskustan alueelle, jonne ei kuitenkaan voi enää syntyä erityisen merkittävässä määrin uusia työpaikkoja.

Helsingin seudun suurin työpaikka- ja palvelukeskittymä sijaitsee Helsingin niemellä ja sitä ympäröivässä kantakaupungissa, jossa sijaitsee kolmannes työpaikoista. Seudun työpaikoista noin 80 % sijaitsee Kehä II/III -vyöhykkeen sisäpuolella. Sekä kaupallisissa että kunnallisissa palveluissa suuntauksena on ollut keskittyminen yhä suurempiin keskuksiin ja kaupan keskittymiin. (Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011 ja HLJ 2015) Nykyisen kantakaupungin työpaikkamäärä ei todennäköisesti enää kasva merkittävästi, vaan uudet työpaikat tulevat pääosin kantakaupungin laajennusalueille (Jätkäsaari, Kalasatama, Hernesaari, Keski-Pasila, Koivusaari). Työmatkaliikkumisen suhteen keskeisessä asemassa ovat metronvarren keskittymät ja keskustat. Työpaikat keskittyvät kantakaupunkiin ja muihin raideyhteyksien solmukohtiin. (Helsingin uuden yleiskaavan selostus, s. 72-73)

Pääkaupunkiseudun yritysalueiden vetovoimaa on arvioitu useissa tutkimuksissa, jotka on mainittu kaupungin teettämässä Raide-Jokeri -selvityksessä. (Raide-Jokerin ja Laajasalon raitiotieyhteyden kaupunkitaloudellisten vaikutusten arviointi, Kaupunkisuunnitteluvirasto, Kaupunkitutkimus TA Oy ja Strafica Oy, Kaupunkisuunnitteluvirasto 11/2015 s 52-54) Sen mukaan Helsingin keskustaa pidetään tulevaisuudessakin Helsingin seudun ylivertaisena toimisto- ja liikekeskittymänä. Keskustan tarjoama volyyymi, monipuolisuus ja hyvä saavutettavuus mahdollistavat ns. urbanisaatiohyötyjä yritystoiminnalle täysin eri mittakaavassa kuin mikään muu alue Suomessa. Pasila nähdään yleisesti voimakkaimmin kasvavana toimistoalueena. Pasilan vahvuutena on sen sijainti raideliikenteen solmukohdassa. Myös Kalasatama-Vallila nähdään kasvavana ja vetovoimaisena yritysalueena. Aviapolis on ollut Helsingin seudun nopeimmin kasvava yritysalue.

Lisäksi Helsingin yleiskaavan valmistelun yhteydessä on selvitetty pääkaupunkiseudun työpaikkakeskittymiä. (Pääkaupunkiseudun työpaikkakeskittymät, klustereitako, Helsingin yleiskaava, liite 4, 2013) Suurimmat työpaikkakeskittymät sijaitsevat Helsingin ydinkeskustassa ja kantakaupungissa. Kantakaupungin lisäksi suuria keskittymiä sijaitsee mm. Meilahdessa, Pitäjänmäellä, Herttoniemessä, Leppävaarassa, Keilaniemessä, Tikkurilassa ja Lentoaseman alueella. Näitä alueita voisi kuvaila Helsingin keskustan ja kantakaupungin kanssa pääkaupunkiseudun pääkeskittymäksi, sillä keskittymät ovat tiiviisti yhdessä. Lähes kaikki



12.12.2016

Ryj/1

suurimmat työpaikkakeskittymät sijaitsevat kehäteiden tai muiden suurien väylien varrella tai risteyskohdissa.

Laajasalosta alkavista ajoneuvo- ja joukkoliikenteen matkoista ennustetaan 2040-luvulla suuntautuvan ydinkeskustaan 30 %. Matkoista 80 % suuntautuu Kehä I:n sisäpuolelle, ja suurimmille työpaikka-alueille (Herttoniemeen, Pasilaan ja Kalasatamaan) suuntautuu yhteensä 10 % matkoista.

Hankkeessa käytettyjen liikenne-ennusteiden mukaan matkojen suuntautumista Laajasalosta on kuvattu hankearviointiraportissa 15.2.2016. Ennusteiden mukaan suurin osa matkoista suuntautuu kantakaupunkiin.

Valmistelun yhteydessä on laadittu eri linjausvaihtoehtojen kysyntäennuste Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän (HSL) liikennemallin avulla. Kysyntäennusteen pohjana on käytetty HLJ 2015:n mukaista verkkoa ja maanäyttöä vuosina 2025 ja 2040. (Kruunusillat, Raitiotieyhteys Laajasaloon, yleissuunnitelma 2016, s.55-56)

Laajasalon joukkoliikennematkojen suuntautumismuutoksia on tarkasteltu myös YVA:ssa. (Laajasalon raideliikenteen vaihtoehdot, Ympäristövaikutusten arviointiselostus, Kaupunkisuunnitteluvirasto 2014, s. 86-89)

Kaupunki on valmisteluvaiheessa selvittänyt työpaikkakeskittymiä ja joukkoliikenteen suuntautumista hyvän hallinnon vaatimuksia sekä vuorovaikutteisuutta noudattaen. Päätöksentekijöille on annettu riittävät taustatiedot eri vaihtoehtojen punnitsemiseen.

Hankkeen linjausvaihtoehdoista, kokonaiskustannusarviosta ja kannattavuudesta

Valittajien mielestä hankkeen kokonaiskustannusarvio on harhaanjohtava, kun enimmäiskustannuslaskelmaan ei sisälly investointeja raitiotie-verkkoon, raitiovaunukalustoon eikä varikkokustannuksia. Arvion kaluston kokonaisinvestoinnin määrästä on myös harhaanjohtava. Lisäksi enimmäiskustannusarvio on laskettu halvimmalla linjausvaihtoehdon perusteella (Hakaniemen linjaus).

Hankkeen linjausvaihtoehdoista, kokonaiskustannusarviosta ja kannattavuudesta

Kruunusillat –hankkeen raitiotien yleissuunnitelma (15.2.2016, s. 55-65) sisältää raitiotien tutkitut linjausvaihtoehdot ja niiden keskinäisen vertailun. Yleissuunnitelman yhteydessä vertailtiin kolmea raitiotien reitinvaihtoehtoa rautatieaseman ja Nihdin välillä: A) Aleksanterinkadun ja Pohjoisrannan kautta, B) Liisankadun kautta ja C) Hakaniemen kautta.



Aleksanterinkadun linjausvaihtoehto vaatisi enemmän muutoksia katutilaan ja joukkoliikenteen linjastoihin, ja sen vaikutukset kevyen liikenteen käytettävyyteen olisivat heikommat kuin Hakaniemen linjauksessa. Se on myös kallein vaihtoehto. Liisankadun linjauksen ongelmana on toimivien liikenteellisten ratkaisujen löytyminen Kruununhaan katutilassa. Liikennejärjestelmään kohdistuvat hyödyt jäisivät vähäisiksi, ja se olisi kalliimpi kuin Hakaniemen linjaus. Hakaniemen linjausta voidaan pitää parhaana vaihtoehtona. Sillä on vähäisimmät toiminnalliset ja kaupunkikuvalliset haittavaikutukset ja toisaalta parhaimmat liikennejärjestelmätasoiset vaikutukset, ja se on edullisin vaihtoehto. Se kevenittää eniten metron kuormitusta Kulosaaren sillalla, ja se on ennusteiden mukaan matkustajamääriltään suurin. Lisäksi se vahvistaa Hakaniemen asemaa vahvana joukko-liikenteen solmukohtana.

Kaupunginvaltuusto päätti Kruunusilltojen Hakaniemen linjauksesta hankesuunnitelman hyväksymisen yhteydessä (31.8.2016). Hanke suunnitelma on laadittu Hakaniemen linjaukseen perustuen. Hanke sisältää kaksi uutta raitiolinjaa: Kolmikulma – Haakoninlahti ja Rautatieasema – Yliskylä. Yhteysväillä Hakaniemestä Kruunuvuorenrantaan toteutetaan myös pyöräliikenteen baanayhteys sekä jalkakäytävät kaikille siltaosuuksille ja Korkeasaaren radan varrelle.

Hankkeen kustannusarviosta

Hankkeen kokonaiskustannusarvion taustana ovat seuraavat lähtökohdat:

Helsingin ennustetaan kasvavan jopa 860 000 asukkaan kaupungiksi vuoteen 2050 mennessä. Kruunusillat -raitiotieyhteyden varrelle Kruunuvuorenrantaan on suunniteltu 11 000 asukkaan merellinen kaupunginosa. Myös Laajasalossa on maankäytön tiivistämismahdollisuuksia noin 10 000 uudelle asukkaalle. Tämän lisäksi Vartiosaaren on suunnitteilla noin 7 000 asukkaan asuinalue.

Kasvu Laajasalossa asettaa haasteita liikennejärjestelmälle ja kaupunki-rakenteelle. Nykyinen liikenneverkko ei turvaa toimivaa liikennettä tulevaisuuden Laajasalossa ja Kruunuvuorenrannassa eikä itäisten kaupunginosien välillä. Kruunusillat -hankkeen tavoitteena on järjestää kasvavalle Laajasalolle sujuva, kilpailukykyinen ja viihtyisä raitiotieyhteys keskustaan ja kytkeä tämä osaksi seudun joukkoliikennejärjestelmää. Kruunusillat on osa raideliikenteen verkostoa ja uusi raideliikenteen runkosuunta. Raitiotieltä on suora vaihto metroon, lähijuniin ja keskustan raitio- ja bussilinjoihin. Yhteys parantaa myös joukkoliikenteen seudullista yhdistävyyttä.

Kustannusraportissa (15.2.2016) on esitetty kustannusarvio kaikista hankkeelle kohdistuvaksi katsotuista investointikustannuksista. Kustan-



nusarvioiden määrätieto perustuu hankkeen yleissuunnitteluvaiheen määrälaskentaan. Hankkeen kustannusarvio on noin 259 miljoonaa euroa. Kustannusten jakautuminen osakokonaisuuksittain on esitetty kustannus-raportissa ja hankesuunnitelmassa. (Kruunusillat – Raitiotieyhteys Laajasaloon, Kustannusraportti, 15.2.2016, Tiivistelmä ja Kruunusillat – Raitiotieyhteys Laajasaloon, Hankesuunnitelma 2016, s. 28-29)

Infrainvestointien lisäksi tarvitaan investoinnit raitiovaunuvarikkoon ja raitiovaunukalustoon, jotka ovat osa raitiotien liikennöintikustannuksia. Infrainvestoinnit on erotettu kalusto- ja varikkokustannuksista vastavalla tavalla kuin maantiehankkeissa maantieinvestoinnit erotellaan linja-autojen operointi- ja säilytyskustannuksista. Vastaavanlainen kustannusten erottelu on tavanomainen tapa erityisesti joukkoliikennehankkeissa.

Kaluston kustannusarvioksi Raide-Jokeri-neuvotteluiden jälkeen kesälä 2016 on täsmentynyt noin 93 miljoonaa euroa. Hankesuunnitelmassa kaluston kokonaisinvestoinniksi arvioitiin 75 - 80 miljoonaa euroa, mikä perustui 30-metrisiin raitiovaunuihin Laajasalon molemmilla haaroilla. Raitiotieyhteyttä Kruunuvuorenrantaan Haakoninlahteen tullaan liikennöimään noin 30-metrisillä vaunuilla, joita tarvitaan seitsemän uutta vaunua. Yliskylään liikennöidään uusilla 45-metrisillä vaunuilla, joita tarvitaan 16 vaunua. Varikon investoinniksi on arvioitu noin 20 - 25 miljoonaa euroa. Kalusto- ja varikkohankinnoista kaupunginvaltuusto päättää myöhemmin operaattorina toimivan Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaituksen (HKL) esityksestä.

Joukkoliikenteen tarjonnan lisääntyessä Helsinkiin tarvitaan uusia varikkoalueita kalustoa varten. Erityisesti raideliikenneverkon laajeneminen lisää varikkotarvetta. Raitiotieverkon merkittävä laajeneminen edellyttää uutta päävarikkoa. Lisäksi on tarve varautua yhteen sivuvarikkoon jokaisella uudella säteittäisellä ja poikittaisella pikaraitiotielinjalla. Jos raideliikenne merkittävästi korvaa bussiliikennettä, voidaan bussivarikoiden tarpeen vähentyessä niitä mahdollisesti hyödyntää raideliikenteen varikkotoiminnalle. (Helsingin uuden yleiskaavan selostus, s. 57)

HKL laskuttaa operointikustannukset (sisältää kalusto- ym. tuotantoinvestoinnin pääomakulut) perussopimuksen mukaisesti vuosittain liikenteen järjestäjältä Helsingin seudun liikenne – kuntayhtymältä (HSL). HKL laskuttaa perussopimuksen mukaisesti HSL:ltä myös osan infrainvestoinnin kuluista. HSL puolestaan kattaa osan infra-, operointi- ja yleiskuluista lipputulolla. Siltä osin kuin infrainvestointien kuluja ei voida laskuttaa HSL:ltä, vaikuttavat HKL:n tekemät investoinnit vuosittain kaupungin sille maksaman suoran infratuen suuruuteen. Lisäksi kau-



punki osallistuu vuosittain käytön mukaisesti HSL:ltä laskutettavien kulujen rahoittamiseen kuntakohtaisen maksuosuuden kautta.

Lisäksi erilliset rakennushankkeet, jotka eivät johdu Kruunusillat –hankkeesta ovat arvioilta 46,5 – 49 miljoonaa euroa. Näitä ovat Haka-niemen sillan uusiminen ja siihen liittyvät työt (noin 38 miljoonaa euroa), Kaivokadun kannen peruskorjaus (noin 5 miljoonaa euroa), Yliskylän alueen infrarakentamista (noin 4 miljoonaa euroa), katuoyteyden rakentamista Nihdissä (noin 1 miljoonaa euroa) ja Korkeasaaren palvelutason parantavia töitä. (Kruunusillat – Raitiotieyhteys Laajasaloon, Kustannusraportti 15.2.2016, Tiivistelmä)

YVA:n laatimisen aikana käytettävissä olleet siltahankkeen arvioidut kustannukset perustuvat silloista järjestetyn kilpailun tuottamiin laskelmiin ja nykyisen suunnittelutarkkuuden mahdollistamiin tarkennuksiin ja täydennyksiin. Suuruusluokaltaan oikean kustannusarvion esittäminen edellyttää siltojen rakennesuunnittelua, epävarmuustekijöiden tunnistamista ja hankekokonaisuuteen liittyvien muiden kustannustekijöiden tarkastelua. Hankepäätökset edellyttävät teknistä ja taloudellista jatko-suunnittelua.(YVA, s. 126) Tarkemmat kustannukset on selvitetty hankepäätösvaiheessa ja ne tarkentuvat edelleen rakennesuunnitteluvaiheessa. Hankkeen kannattavuus on arvioitu hankepäätöksen yhteydessä.

Kustannuksia on selvitetty mm. seuraavissa:

- Yhteiskuntataloudellinen hankearviointi, 15.2.2016 (Yhteiskuntataloudelliseen hankearviointiin velvoittaa Liikenneviraston ohje liikenneväylien hankearvioinnista silloin, jos hankkeeseen osoitetaan rahoitusta valtion talousarvioista. Kruunusillat – Raitiotieyhteys Laajasaloon hankearvioinnissa, 15.2.2016, on esitetty Liikenneviraston ohjeisiin perustuvalla menetelmällä ja yksikköarvoilla laadittu yhteiskuntataloudellinen kannattavuuslaskelma)

- Kaupunkitaloudelliset hyödyt ja yhteiskuntataloudelliset hyöty-kustannusvaikutukset (Raide-Jokerin ja Laajasalon raitiotieyhteyden kaupunkitaloudellisten vaikutusten arviointi, Kaupunkisuunnitteluvirasto, Kaupunkitutkimus TA Oy ja Strafica Oy, Kaupunkisuunnitteluvirasto 11/2015)

- Em. arviointien keskeisistä tuloksista on koottu laajennettu hankearviointitaulukko

-Kruunusillat – Raitiotieyhteys Laajasaloon, Kustannusraportti 15.2.2016



- Vaikutukset käyttötalouteen ja lipun hintoihin, Kaupunginvaltuusto 31.8.2016 § 210, Liite 10

- Kruunusillat – Raitiotieyhteys Laajasaloon, Hankesuunnitelma 2016 pohjautuen hankkeen yleissuunnitelmaan (15.2.2016)

Arvioiden lähtötietoina on käytetty aiempia vaikutusarvioita, Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011 ja 2015) ja Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman (MASU 2050) luonnosten maankäyttö-projektioita sekä Helsingin kaupungilta saatuja tietoja kaavoituksesta ja kiinteistönomistuksesta sekä arvioita asunto- ja toimipaikkatuotannon sijoittumisesta.

Hankkeen kannattavuudesta

Kannattavuuslaskelmassa Kruunusillat –hankkeen hyöty-kustannussuhde on 0,7 toteuttamisvuodelle 2025 arvoituna. Yksinomaan yhteiskuntataloudelliseen kannattavuuslaskelmaan tukeutuen ei hanketta voida pitää kaupungin kannalta kannattavana hankkeena. Rahamääräisen tarkastelun ulkopuolelle jäävät kuitenkin mm. vaikutukset, maisemaan, kaupunkikuvaan, luonnonympäristöön, meluun, sosiaaliseen ja alueelliseen tasa-arvoon, kaupunkirakenteeseen ja maa-alan käyttöön.

Hanke voi olla yhteiskuntataloudellisesti kannattava, vaikka hyöty-kustannussuhde olisikin alle yhden, jos rahamääräisen tarkastelun ulkopuolelle jää merkittäviä myönteisiä vaikutuksia.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden Helsingin seudulle asettamien joukkoliikenteeseen tukeutuvien erityistavoitteiden mukainen. Hankkeella edistetään erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheyttävää yhdyskuntarakennetta. Tavoitteena on liikennetarpeen vähentäminen ja joukkoliikenteen edellytysten edistäminen. Kruunusillat –hanke on Laajasalon ja Vartiosaaren kasvun edellytys.

Kruunusillat –yhteyden laajennetussa hankearvioinnissa (19.4.2016) verrattiin raitiotieyhteyttä, parannettua bussivaihtoehtoa ja nykymuotoista joukkoliikennejärjestelmää. Arvioinnin mukaan nykymuotoinen joukkoliikennejärjestelmä ei ole kaupungin strategian, Helsingin uuden yleiskaavan eikä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen. Raitiotie-yhteys sen sijaan toteuttaa hyvin Helsingin uuden yleiskaavan verkosto-kaupunkitavoitetta ja kantakaupungin laajentamistavoitetta. Se korostaa Hakaniemen asemaa ja yhdistää itäisen kantakaupungin tiivistyviä alueita raideliikenteellä. Paranneltu bussivaihtoehto ei tue HLJ 2015:n raideliikennetavoitetta, ja kasvava bussiliikenne luo paineita Herttoniemen terminaalijärjestelyjen riittävyydelle ja voi ruuhkautua Laajasalon ja Herttoniemen välisellä katuosuudella. Henkilöautoliikenne myös kasvaa jonkin verran nopeammin tässä vaihtoeh-



dossa. Raideliikennevaihtoehto vähentää hiilidioksidipäästöjä, parantaa liikenteen sujuvuutta ja palvelutasoa sekä säilyttää metron palvelutason vähentämällä metron ylikuormittumisriskiä. Uusi raitiotieyhteys lyhentää joukkoliikennematkojen matka-aikaa etenkin keskustan ja Laajasalon välillä. Hankkeen rakentamisen aikaiset työllisyysvaikutukset ovat + 2075 henkilötyövuotta. Raitiotieliikenne parantaa liikenneturvallisuutta, ja onnettomuusvähennyksestä syntyy yhteiskuntataloudellista hyötyä arviolta 7 miljoonaa euroa 30 vuoden laskenta-jaksolla. Maan myynti- ja vuokratuottoja sekä maankäyttökorvauksia arvioidaan kertyvän 30 vuoden aikana noin 40 miljoonaa euroa. Hankkeen vaikutukset ovat pääosin myönteisiä tai erittäin myönteisiä. Haittoja liittyy hankkeen merkittäviin kustannuksiin ja alhaiseen hyöty-kustannussuhteeseen.

Kaupunki katsoo tehtyjen selvitysten, arviointien ja tutkimusten perusteella, että raitiotieratkaisu on kokonaistaloudellisesti edullisin vaihtoehto, jonka avulla voidaan toteuttaa ja parantaa maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämiä liikenteen toimintaedellytyksiä.

#### Suhteellisuusperiaate, hyvä hallinto

Valittajat toteavat, että viranomaisen tulee selvittää ja punnita eri vaihtoehtoja. Hallinto-oikeudellisten periaatteiden merkitys on erityisen korostunut hankkeessa, jonka kustannukset ovat huomattavan korkeat. Kaupungin olisi tullut valita kokonaistaloudellisesti edullisin vaihtoehto. Suhteellisuusperiaate olisi edellyttänyt eri vaihtoehtojen kriittistä punnintaa hankkeen alkuvaiheessa.

Kaupunki on valmistellut Kruunusillat –hanketta yhteistyössä eri virastojen ja liikelaitosten kanssa (kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsingin kaupungin liikennelaitos –liikelaitos, rakennusvirasto, kaupunginkanslia, Korkeasaaren eläintarha, ympäristökeskus, kaupunginmuseo, pelastuslaitos, liikuntavirasto, Helsingin Satama Oy) sekä pääkaupunkiseudun yhteistyöorganisaatioissa (mm. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL, Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY) ja tilannut konsulttiselvityksiä eri alojen asiantuntijoilta. Laajasalon joukkoliikenneyhteydestä on laadittu vuodesta 1999 alkaen useita suunnitelma- ja järjestelmätarkasteluja. Asiaa on valmisteltu myös yleiskaava 2002 valmistelun yhteydessä ja Helsingin uuden yleiskaavan valmistelun yhteydessä. Uudenmaan ELY-keskuksen päätöksen mukaisesti hankkeesta on myös toteutettu tarveharkintainen ympäristövaikutusten arviointi (YVA). Ympäristövaikutusten arviointiohjelma Laajasalon raideliikenteen vaihtoehtoista laadittiin vuonna 2010. ELY-keskus antoi lausuntonsa arviointiohjelmasta 3.12.2010. Ympäristövaikutusten arviointiselostus Laajasalon raideliikenteen vaihtoehtoista valmistui syyskuussa 2014. Hankkeen valmistelun yhteydessä on toteutettu myös vuorovaikutusmenettely.



Kaupunki katsoo, että hankkeen valmistelu on sisällöltään riittävää. Kaupunginvaltuustolla on ollut käytettävissään asian ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot.

Hallintolain 6 §:n mukaan viranomaisen toimien on oltava oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään nähden.

Toimien oikeasuhtaisuudella suhteessa tavoiteltuun päämäärään nähden tarkoitetaan, että päätöksen tai toimenpiteen tulee olla kohtuullisessa ja järjellisessä suhteessa siihen, mitä hallintotoimella tavoitellaan. Toimen tai päätöksen tulee olla asianmukainen, tarpeellinen ja oikein mitoitettu sen tavoitteen kannalta, johon pyritään. Maankäytön suunnittelujärjestelmä ja sen vaatimustaso on rakennettu suhteellisuusperiaatteen mukaisesti. (Jääskeläinen, Syrjänen, Maankäyttö- ja rakennuslaki 2014, s. 65)

Valituksenalainen päätös on suhteellisuusperiaatteen mukainen.

Päätös on myös tarkoitussidonnaisuuden periaatteen mukainen. Kruunu-sillat –hanketta koskeva päätös edistää parhaiten kunnan MRL:n mukaisten tehtävien toteuttamista ja lain tavoitteita. Päätös osaltaan toteuttaa lain yleistä tavoitetta hyvästä elinympäristöstä ja kestävästä kehityksestä (MRL 1 §). Päätös edistää myös turvallisen, terveellisen ja viihtyisän elinympäristön rakentamista sekä yhdyskuntarakentamisen taloudellisuutta ja liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytysten edistämistä (MRL 5 §). Päätösharkintaa ovat ohjanneet hallintolain 6 §:ssä säädetyt hallinnon oikeusperiaatteet.

Raitiotieratkaisu on tehtyjen selvitysten, suoritettujen intressivertailujen ja kokonaisarvioinnin pohjalta kokonaistaloudellisesti edullisin ratkaisu.

#### Rinnakkaiset prosessit

Valittajien mukaan Kruunuvuorenrannan joukkoliikenneyhteyden asema-kaavapäätöstä (4.11.2015) koskevan valitusasian ollessa vielä vireillä Kruunusillat-hanketta koskevien jatkopäätösten tekeminen loukkaa kuntalaisten oikeusturvaa ja oikeutta oikeudenmukaiseen oikeudenkäyntiin.

Helsingin kaupunginvaltuusto on 4.11.2015 (§ 283) hyväksynyt asema-kaavaehdotukseen nro 12305 liittyvän liikennesuunnitelman nro 6436-32 välillä Kruunuvuorenranta – Nihti tulevan jatkosuunnittelun pohjaksi.

Helsingin kaupunginvaltuusto on 4.11.2015 (§ 284) hyväksynyt 19. kaupunginosan (Mustikkamaa-Korkeasaari) virkistys-, vesi- ja katualueiden, 42. kaupunginosan (Kulosaari) vesialueen, 49. kaupunginosan





(Laajasalo) puisto-, lähivirkistys-, vesi- ja katualueen asemakaavan ja 10. kaupunginosan (Sörnäinen) vesi- ja satama-alueen, 19. kaupunginosan (Mustikkamaa-Korkeasaari) eläintarha-alueen ja vesialueiden asemakaavan muutoksen 4.11.2014 päivätyn ja 12.5.2015 muutetun piirustuksen nro 12305 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmevin perustein.

Kaupunki katsoo, että liikennesuunnitelmaa ja po. alueen asemakaavaa koskevat päätökset on tullut valmistella ja ratkaista asian jatko-suunnittelun pohjaksi ennen hankesuunnitelman valmistelua ja hyväksymistä. Kaava-asia valmistellaan ja ratkaistaan maankäyttö- ja rakennuslain mukaan. Hankkeiden suuruuden ja yhteiskunnallisen merkittävyyden vuoksi asioista on tullut päättää erillisinä asioina. Hankepäätöksen tekeminen ei loukkaa kuntalaisten oikeusturvaa.

#### Yhteenveto

Kaupunginhallitus toteaa, että valituksessa ei ole esitetty sellaisia laillisuusperusteita, joiden perusteella päätös tulisi kumota. Päätös ei ole syntynyt kuntalain 90 §:n tarkoittamalla tavalla virheellisessä järjestyksessä, viranomaisen ei ole ylittänyt toimivaltaansa eikä päätös muutenkaan ole lainvastainen.

#### Käsittely

Esteelliset: Jussi Pajunen

#### Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Pekka Sauri

#### Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035  
kristiina.matikainen(a)hel.fi  
Taina Lehtinen, kaupunginasiainjohtaja, puhelin: 310 36552  
taina.lehtinen(a)hel.fi

#### Liitteet

1 Helsingin hallinto-oikeus, lausuntopyyntö 13.10.2016

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

#### Esittelijän perustelut

---

**Postiosoite**

PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

F10680001200062637

**Alv.nro**

F102012566



Helsingin kaupunginvaltuusto on 31.8.2016 § 210 päättänyt kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä Kruunusillat-hankkeen toteuttamisen Helsingin keskustan ja Laajasalon väliseksi raitiotieyhteydeksi kaupunkisuunnittelulautakunnan 3.5.2016, liikennelaitos –liikelaityksen johtokunnan 12.5.2016 ja yleisten töiden lautakunnan 17.5.2016 esitysten mukaisesti siten, että hankkeen kokonaiskustannukset ovat enintään 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 Pitkänsillan 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 päätepusäkillä.

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

Kaupunginvaltuuston päätöksestä on tehty Helsingin hallinto-oikeuteen valitus, joka ilmenee liitteestä 1.

Hallinto-oikeus on (13.10.2016) pyytänyt kaupunginhallitusta hankkiimaan valitusten johdosta kaupunginvaltuuston lausunnon. Määräaika lausunnon ja selityksen antamiselle on 23.12.2016 (lisäaika myönnetty alkuperäisestä määräajasta 25.11.2016).

Kaupunginhallituksen johtosäännön 8 §:n 2 momentin 5 kohdan mukaan kaupunginhallitus antaa lausunnon kaupunginvaltuuston päätöstä koskevan valituksen johdosta, jos kaupunginhallitus katsoo voivansa yhtyä kaupunginvaltuuston päätöksen lopputulokseen.

Esittelijä toteaa, että lausuntoehdotus perustuu kaupunginkanslian oikeuspalveluiden yhdessä kaupunkisuunnitteluviraston ja rakennusviraston kanssa laatimaan lausuntoon.

Esittelijä yhtyy päätösehdotuksessa esitettyyn.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Pekka Sauri



12.12.2016

Ryj/1

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035  
kristiina.matikainen(a)hel.fi  
Taina Lehtinen, kaupunginasiamies, puhelin: 310 36552  
taina.lehtinen(a)hel.fi

Liitteet

1 Helsingin hallinto-oikeus, lausuntopyyntö 13.10.2016

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Oikeuspalvelut

Päätöshistoria

Kaupunginkanslia Oikeuspalvelut 24.11.2016