



Laajasalo – Degerö Seura ry

Helsingin hallinto-oikeus
Radanrakentajantie 5
00520 Helsinki
helsinki.hao@oikeus.fi

VALITUS

Valittajan nimi, kotikunta ja yhteystiedot:

Laajasalo-Degerö Seura ry, Helsinki, Yliskylän puistokatu 3, 00840 Helsinki, Sähköposti: osmo.rantakari@laajasalo-degero.fi tai mika.penttinen@kp-ark.fi

Päätös, johon haetaan muutosta:

Helsingin kaupunginvaltuusto 04.11.2020 § 299: Laajasalon ratikkakorttelin asemakaavan muuttaminen (nro 12546). Kokouksen pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa www.hel.fi 25.11.2020 lähtien (Liite 1).

Miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi:

Päätös Laajasalon ratikkakorttelin kaavamuutosehdotuksen hyväksymisestä asemakaavapiirustus nro 12546 (liite 2) mukaisena tulee kumota ensisijaisesti kokonaan tai toissijaisesti osittain sen perusteella, mitä jäljempänä tuodaan esiin.

Päätöksen osittaisella kumoamisella tarkoitetaan tässä sitä, että jos varikon sijoittaminen valituksen kohteena olevalle kaavamuutosalueella hyväksytään, päätös ja siihen liittyvä asemakaavamuutos tulee kumota Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 9 §:n ja 54 §:n ja Maankäyttö ja rakennusasetuksen (895/1999) 25 §:n 1 momentin 7 kohdan vastaisena siltä osin, kun siinä on osoitettu asuin- ja liikerakentamista raitiovaunuvarikon ulkopuoleiselle alueelle ja sen lisäksi.

Perusteet, joilla muutosta vaaditaan

Päätös on lainvastainen, koska päätöksellä hyväksytyn kaavan valmistelussa ei ole noudatettu:

1. Maankäyttö- ja rakennuslakia (132/1999), jäljempänä MRL, mm. seuraavin osin:
 - 5 §:n mukaisia alueiden käytön suunnittelun tavoitteita muilta osin kuin riittävän asuntotuotannon näkökulmasta;
 - 6 §:n 2. momentin edellyttämää kaavaa valmistelevien viranomaisten tiedottamista sillä tavoin, että niitä, joita asia koskee, on mahdollisuus seurata kaavoitusta ja vaikuttaa siihen;
 - 9 §:n 1. ja 2. momentin edellyttämiä kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaa suunnittelua ja sen edellyttämiä tutkimuksia;

- 24 §:n 2. momentin edellyttämää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamista siten, että maakunnan suunnittelussa ja muussa alueiden käytön suunnittelussa edistetään niiden toteuttamista;
 - 32 §:n 1. ja 3. momentin ja 54 §:n 1. momentin edellyttämää maakuntakaavan käyttöä ohjeena muutettaessa asemakaavaa;
 - 42 §:n 1. momentin 54 §:n 1. momentin edellyttämää yleiskaavan käyttöä ohjeena muutettaessa asemakaavaa;
 - 50 §:n 1. momentin mukaista asemakaavan tarkoitusta ohjata kaupunki- ja maisemakuvaa kaavan ohjaustavoitteen edellyttämällä tavalla;
 - 54 §:n 2. ja 3. momentin asettamia asemakaavan sisältövaatimuksia;
 - 55 §:n 3. momentin asettamia vaatimuksia asemakaavaan liitettävälle selostukselle, jossa tulee esittää *"kaavan tavoitteiden, eri vaihtoehtojen ja niiden vaikutusten sekä ratkaisujen perusteiden arvioimiseksi tarpeelliset tiedot"*.
 - 58 §:n 2. momentin vaatimusta siitä, että *"asemakaava-alueelle ei saa sijoittaa toimintoja, jotka aiheuttavat haittaa kaavassa osoitetulle muiden alueiden käytölle"* ja että *"asemakaava-alueelle ei saa myöskään sijoittaa toimintoja, jotka ovat haitallisten tai häiriöitä aiheuttavien ympäristövaikutusten estämistä tai rajoittamista koskevien asemakaavamääräysten vastaisia"*;
 - 62 §:n 1. momentin edellyttämää vuorovaikutusta kaavaa valmisteltaessa siten, että *"suunnittelun lähtökohdista, tavoitteista ja mahdollisista vaihtoehtoista kaavaa valmisteltaessa tiedotetaan niin, että alueen maanomistajilla ja niillä, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaisilla ja yhteisöillä, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään (osallinen), on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta"*;
 - 65 §:n 2. momentin edellyttämää kunnan perusteltua kannanottoa esitettyyn mielipiteeseen muistutuksen tehneille.
2. Maankäyttö- ja rakennusasetuksen (895/1999), jäljempänä MRA, 1§:n edellyttämiä riittäviä selvityksiä MRL 9 §:ssä tarkoitettujen kaavamuutoksen vaikutusten selvittämiseksi ja MRA 25 §:n vaatimuksia asemakaavaselostuksen sisällöstä.

Näiden jatkoperusteluja käsitellään yksityiskohtaisemmin alla. Varaudumme tarvittaessa myös esittämään lisätodisteita ja -perusteluja sekä tarkentamaan niitä jatkokäsittelyssä.

Maakuntakaavaa ei ole käytetty ohjeena muutettaessa asemakaavaa MRL 32 §:n 1. ja 3. momentin ja MRL 54 §:n 1. momentin edellyttämällä tavalla.

Laajasalon ratikkakorttelin asemakaavan muutoksen kattamalla alueella voimassa oleva maakuntakaava on Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava (Liite 4), jossa kyseistä kaavamuutosaluetta koskevat maakuntakaavamerkinnot "Virkistysalue" ja "Maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö" ominaisuusmerkintä.

Voimassa oleva maakuntakaava ei ole ollut ohjeena valituksenalaista asemakaavamuutosta laadittaessa MRL 32 §:n 1. ja 3. momentin ja MRL 54 §:n 1. momentin edellyttämällä tavalla, koska kaavamuutoksen laatimisessa on täysin sivuutettu vuonna 2017 hyväksytty ja 15.5.2020 lainvoiman saanut Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava. Tässä kaavamuutoksessa merkittävä kaava-alue on osoitettu maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi ja

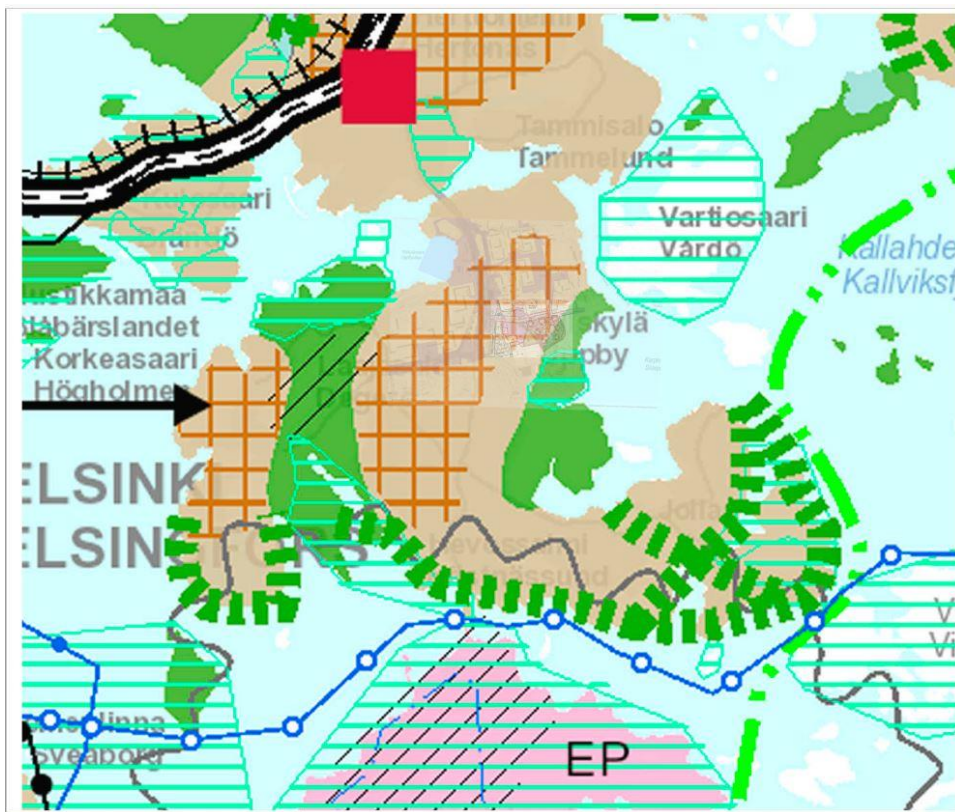
virkistysalueeksi (ks. kuvat alla, jossa vaaleanpunainen alue ylemmässä kuvassa osoittaa 4. vaihemaakuntakaavassa maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö merkinnällä osoitettua aluetta ja alemmassa kuvassa virkistysalue merkinnällä osoitettua aluetta).

Kuva: Valituksenalaisen asemakaavamuutoksen aluetta koskevat merkinnät voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmässä.

Maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö ominaisuusmerkintään liittyvän suunnittelumääräyksen mukaan ”Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on otettava huomioon maakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön vaaliminen. Kulttuuriympäristöä kehitettäessä on sen arvot otettava huomioon ja sovitettava yhteen maakuntakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukaisen maankäytön kanssa.

Valituksenalaisessa kaavassa ei ole lainkaan otettu huomioon yllä mainittua kaavamerkintää ja suunnittelumääräystä. Kaavamuutosselostuksessa maakuntakaavoituksen osalta viitataan virheellisesti ainoastaan vuonna 2006 vahvistettuun maakuntakaavaan ja vuonna 2014 vahvistettuun 2. maakuntakaavaan (Liite 3, s. 35): ”Ympäristöministeriön 8.11.2006 vahvistamassa Uudenmaan maakuntakaavassa suunnittelualue on taajamatoimintojen aluetta sekä virkistysaluetta. Ympäristöministeriön 30.10.2014 vahvistamassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa suunnittelualue on tiivistettävää aluetta.”

Raitiovaunukortteli sijaitsee merkittävältä osin myös voimassa olevan maakuntakaavan virkistysalueeksi osoitetulla alueella (ks. kuva alla). Merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla myös rakentamisrajoitus.



Virkistysalue merkintää koskevassa suunnittelumääräyksessä todetaan, että ”Alue varataan yleiseen virkistykseen ja ulkoiluun. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava virkistyskäyttöödellytyksien säilyminen, alueen saavutettavuus, riittävä palvelu- ja varustetaso sekä ympäristöarvot ja osoitettava maakuntakaavakartalle merkittyjen ulkoilureittien jatkuvuus virkistysalueella. Virkistysalueiden suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota alueiden ominaisuuksiin ekologisen verkoston osana sekä merkitykseen luonnon monimuotoisuuden kannalta. Virkistysalueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa vaikutusten arvioinnin perusteella yhdyskuntarakenteen eheyttämisen kannalta tarpeellisia paikallisia väyliä ja yhdyskuntateknisen huollon laitteita ja rakenteita. Välttämättömien väylien suunnittelussa on turvattava virkistysyhteyksien mahdollisimman esteetön ja turvallinen jatkuminen.” Huomioitavaa on, että asuinrakentamisesta ei tässä yhteydessä mainita mitään, joka voidaan tulkita siten, että yksityiskohtaisemmassakaan suunnittelussa maakuntakaavan määrittämille virkistysalueille ei tule osoittaa asuinrakentamista.

Uudenmaan 4. Vaihemaakuntakaavaa ei ole otettu huomioon sitä aiemmin hyväksytyssä Helsingin yleiskaavassa. Tämän vuoksi Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava ja erityisesti sen virkistysalue ja maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö merkinnät ja niihin liittyvät suunnittelumääräykset olisi tullut MRL 32 §:n 1. ja 3. momentin ja MRL 54 §:n 1. momentin mukaisesti ottaa huomioon asemakaavan muutoksen laatimisessa. Valituksenalaisessa asemakaavan muutoksessa näin ei ole tehty ja sen vuoksi se perustuu virheelliseen tulkintaan alueen kaavoitustilanteesta. Päätös kaavamuutoksen hyväksymisestä tulee siten kumota.

Helsingin yleiskaavassa virkistysalueen rajaa ei ole kaavan pikselimäisyyden vuoksi tarkasti määritetty. Tätä kysymystä tarkasteltiin yleiskaavasta tehtyjen valitusten yhteydessä. Korkein hallinto-oikeus (KHO) totesi ratkaisussa 2018:151 asiasta seuraavaa: *”Vaikka yleiskaava ei yksinomaan esittämistapaa koskevilla perusteilla ole lainvastainen, esittämistapa vaikuttaa kuitenkin valitusten kohteina olevia alueita ja kohteita koskevien kaavaratkaisujen lainmukaisuuden arviointiin. Lähtökohdaksi on esimerkiksi selvitysten riittävyttä tai ylempiasteisen maankäytön suunnittelun mukaisuutta arvioitaessa otettava kaikki sellaiset ratkaisut, joiden toteuttamisen yleiskaava sellaisenaan tai yksityiskohtaisempaan suunnitteluun kohdistuvan oikeusvaikutuksen kautta mahdollistaa. Arvioinnissa on lisäksi otettava huomioon yleiskaavan merkitys valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden sekä yleiskaavan laatimista ohjaavien maakuntakaavojen keskeisten tavoitteiden välittämisessä asemakaavoitukseen ja muuhun yksityiskohtaisempaan suunnitteluun”.*

KHO siis katsoi, että maakuntakaava on otettava huomioon asemakaavoituksessa, koska pikseliperusteisessa yleiskaavassa muun muassa virkistysalueiden rajat on esitetty epämääräisesti. Valituksenalaisessa asemakaavan muutoksessa näin ei kuitenkaan ole tehty, joten kaava on myös tältä osin MRL 32 §:n 1. momentin 3. momentin sekä ja 54 §:n 1 momentin vastainen eikä siinä ole otettu huomioon mainittua KHO:n vuosikirjapäätöstä.

Yleiskaavaa ei ole käytetty ohjeena muutettaessa asemakaavaa MRL 42 §:n 1. momentin ja MRL 54 §:n 1. momentin edellyttämällä tavalla.

Maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö –merkintä olisi tullut ottaa huomioon myös yleiskaavan perusteella (Liite 6). Koko kaava-alueita koskevan yleiskaavamääräyksen mukaan *”Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ja valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt on otettava oikeusvaikutteisina huomioon Kulttuuriympäristöt -teemakartalta. Lisäksi suunnittelussa tulee ottaa huomioon maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävät maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt ja niiden ominaispiirteet sekä muinaismuistolain nojalla suojellut kohteet. Suunnittelussa on sovittava yhteen kaavassa osoitettu maankäyttö ja maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.”*

Yleiskaavan ”Kulttuuriympäristöt” teemakartassa (liite 8) asemakaavamuutoksen hybridikorttelialue on merkitty paitsi Helsingin kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi, myös maakuntainventoinnin kohteeksi (Uudenmaan kulttuuriympäristöt –selvitys 2012) (ks. kuva alla). Lisäksi se sijoittuu valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö merkinnällä osoitetun alueen välittömään läheisyyteen vaikuttaen siten myös sen maisemakuvaan.

Kuva: Ote Helsingin yleiskaavan 2016 teemakartasta ”Kulttuuriympäristöt” (liite 8)



Yleiskaavan kaavaselostuksessa (Liite 7, s. 77) todetaan, että *”Teemakartan valtakunnallisia ja maakunnallisia maisema- ja kulttuuriympäristökohteita koskeva ajankohtainen päätöstilanne on selvitettävä yksityiskohtaisessa suunnittelussa”*. Yllä oleviin merkintöihin liittyy myös Yleiskaavan kaavamääräysten tulkintaohje (Liite 7, s. 99), jonka mukaan *”valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaiden maisema- ja kulttuuriympäristöjen osalta tulee selvittää ajankohtainen päätöstilanne”* sekä myös teemakartasta (Liite 8) löytyvä suunnitteluohje, jonka mukaan *”Maakuntainventoinnin kohteet otetaan huomioon suunnittelussa. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee selvittää ajankohtainen päätöstilanne”*. Tätä selvitystä ei selkeästi ole tehty, koska Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavaa ei ole kaavaselostuksessa mainittu lainkaan eikä myöskään vuonna 2016 päivitettyä Uudenmaan kulttuuriympäristöselvitystä (liite 9, ss. 97-98), jossa valituksenalaisen kaavamuutoksen kohteena oleva alue on määritelty maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi ja mikä alue sellaisenaan on sisällytetty myös Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavaan.

Suunnitteluohje samoin kuin yllä mainittu yleiskaavamääräys edellyttää, että Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö –merkintä ja maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt yleensä pitää ottaa huomioon asemakaavoja laadittaessa. Koska valituksenalaisessa kaavamuutoksessa näin ei ole tehty, yleiskaavan ei voida katsoa olleen ohjeena kaavamuutosta laadittaessa MRL 42 §:n 1 momentin ja MRL 54 §:n 1 momentin edellyttämällä tavalla. Yleiskaavan selostuksessa myös yksiselitteisesti todetaan (Liite 7, s. 121), että *”kaupunkikuvalliset arvot ja ominaispiirteet tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa jatkosuunnittelussa kaupunginosan ominaispiirteet huomioon ottaen”*.

Yleiskaavassa valituksenalaisen kaavamuutosalueen välittömään tuntumaan tai sen läpi kulkeväksi on osoitettu myös viheryhteys (ks. kuva alla, ote Helsingin yleiskaavakartasta). Merkintää koskevassa suunnittelumääräyksessä todetaan (Liite 6), että *”kulttuuri-, maisema- ja luontoarvojen säilyminen, viheryhteyksien säilyminen, viheryhteyksien yhtenäisyys ja jatkuvuus sekä ekologinen kytkeytyneisyys on otettava huomioon”*. Yli 40 metrin korkeuteen nousevien kerrostalojen keskellä tai välittömästi niiden vieressä kulkevassa viheryhteydessä maisema-arvojen tai alueen laajempien kulttuuriympäristöarvojen ei voi katsoa säilyvän yleiskaavan kyseiseen merkintään kuuluvan suunnittelumääräyksen tarkoittamalla tavalla.

Kuva: Kaavamuutosalueelle määritelty viheryhteys



Yleiskaavan ei voi katsoa olleen ohjeena kaavamuutoksen valmistelussa myöskään siltä osin, että Yleiskaavan kaavamääräysten tulkintaohjeessa todetaan (liite 7, s. 99), että *”yhdyskuntateknisen huollon ja liikenneväylien sijoittaminen tulee tehdä niin, että alueiden*

virkestyskäyttöarvot, luontoarvot ja kulttuuriympäristöarvot voidaan säilyttää”. Koska Laajasalon ratikkakorttelin kaavamuuosalueella mainittuja arvoja ei varikon sijoittamisella pystytä säilyttämään, päätös Laajasalon ratikkakorttelin kaavamuuoksesta tulee kumota myös Yleiskaavan kaavamääräyksen tulkintaohjeen vastaisena.

Oikeuden harkittavaksi jää, voidaanko kaavamuuosehdotuksen hyväksyminen yleiskaavan vastaisena kumota edellä mainitun lisäksi myös sen vuoksi, että aluetta ei ole määritelty Yleiskaavassa yhdyskuntateknisen huollon alueeksi tai toimitila-alueeksi. Yleiskaavan kaavaseloituksen mukaan (liite 7, s. 57) todetaan, että *”Varikoita voidaan sijoittaa yleiskaavakartan mukaisille yhdyskuntateknisen huollon alueille, sekä toimitila-alueille. Pienempiä sivuvarikoita voidaan sijoittaa kaikille yleiskaavan rakentamisalueille.”* Vertailukohtana tälle voidaan käyttää lähes samansuuruista Roihupeltoon suunniteltua Raide-Jokerin varikkoa, jonka vaatima alue Yleiskaavassa on katsottu tarpeelliseksi erikseen osoittaa yhdyskuntateknisen huollon alueeksi. Joka tapauksessa näissäkin tulee kummassakin tapauksessa ottaa huomioon edellä mainittu Yleiskaavan kaavamääräyksen tulkintaohje, jonka mukaan *”yhdyskuntateknisen huollon ja liikenneväylien sijoittaminen tulee tehdä niin, että alueiden virkestyskäyttöarvot, luontoarvot ja kulttuuriympäristöarvot voidaan säilyttää”*.

Laajasalon ratikkakorttelin kaavamuuoselityksessä todetaan (Liite 3, s. 17), että *”Tässä asemakaavahankkeessa raidejoukkoliikenteen edistäminen on arvioitu alueen luontoarvoja painavammaksi.”* Huomioitavaa on, että alueen maakunnallisesti merkittävistä kulttuuriympäristöarvoista ei tässäkään yhteydessä mainita mitään, vaikka Yleiskaavan suunnittelumääräykset niiden huomioimista nimenomaan edellyttävät. Tässä yhteydessä on myös huomioitava, että hybridikorttelin vaatima tila ja vaikutukset ympäristöön ovat täysin eri luokkaa kuin pelkän varikon, joten pelkällä varikon tarpeella ei kaikkia asemakaavamuutoksen seurauksena menetettäviä luonto-, kulttuuriympäristö- ja maisema-arvoja voi perustella. Asiaa on tarkemmin käsitelty jäljempänä tässä valituksessa sen toissijaisen vaatimuksen lisäperustelujen yhteydessä (kts. sivut 17-21).

Sen lisäksi, että kaavan valmistelussa on kokonaan jätetty huomioitta voimassa olevan maakuntakaavan ja yleiskaavan merkintöjä ja suunnittelumääräyksiä, MRL:n 9 §:n 1. ja 2. momentin, MRL 55 §:n 3. momentin ja MRA 1 §:n ja MRA 25 §:n edellyttämiä kaavamuuosten vaikutusten arviointia sekä niihin liittyviä selvityksiä ja tietojen esittämistä ei voi muutenkaan pitää riittävinä.

Asemakaavamuutoksen vaikutusten arviointia ei ole tehty MRL:n 9 §:n 1. ja 2. momentin ja MRA 1 §:n edellyttämällä tavalla. Vaikutusten arviointeihin liittyvät selvitykset eivät ole riittäviä ja antavat monessa kohtaa kaavamuuoksen tai sen vaihtoehtojen vaikutuksista harhaanjohtavan kuvan. Tähän liittyen kaavaseloituksessa ja sen liitteissä ei ole myöskään MRL 55 §:n 3. momentin ja MRA 25 §:n edellyttämällä tavalla esitetty kaavan tavoitteiden, vaihtoehtojen ja niiden vaikutusten sekä ratkaisujen perusteiden arvioimiseksi tarpeellisia tietoja.

Kaavan valmistelussa on arvioitu ja selvitetty ainoastaan Holmanmoisionpolun ympäristöhistoriallista merkitystä ja kaavaratkaisun vaikutusta siihen. Maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi on kuitenkin merkitty koko Holmanmoisionpolun itäpuolelle sijoittuva alue.

Asemakaavamuutoksen laajemmat vaikutukset kulttuuriympäristöön ja maisemaan on kaavamuuoseloituksessa kuitattu mm. lauseilla (Liite 3, s. 30-31): *”Degerön kartanon pohjoispuolen avoimet viljelyalueet ovat aikojen saatossa muuttuneet metsittymisen ja*

rakentamisen seurauksena ja Ratikkakortteli jatkaa samaa maiseman muuntumista”, ”Kokonaisuus on suuri, mutta vaihtelevan muotoisena ja korkuisena se istuu luonnonmaisemaan paremmin kuin esimerkki nelion muotoinen kortteli olisi tehnyt”, ”Liikuntapuiston sekä rantametsän suuntaan tiilinen jalustaosa antaa ulkoilualueen käyttäjille mukavaa mittakaavaa” ja ”Metsäkumpareen paikalle rakentuva kortteli muotoutuu ikään kuin rakennetuksi kumpareeksi”. Jos näillä kaavamuutoksen selostuksessa mainituilla perusteilla asemakaavamuutoksen mahdollistaman massiivisen 11 kerroksen ja yli 40 metrin korkeuteen ja 4,4 hehtaarin alueelle levittäytyvän hybridikorttelin vaikutuksia sen peittämään ja sitä ympäröivään maakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön ei tämän enempää tarvitsisi selvittää, aluetta ei olisi määritelty maakunnallisesti merkittävaksi kulttuuriympäristöksi vuonna 2016 päivitetystä Uudenmaan kulttuuriympäristöt selvityksessä ja sen pohjalta valmistellussa Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa.

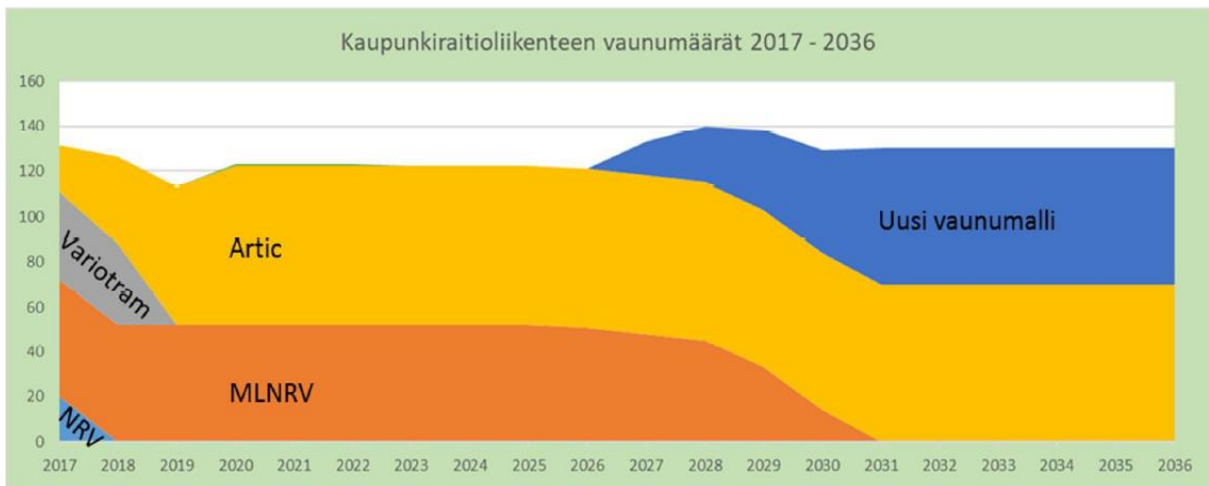
Kaavaselostuksessa julkaistuissa kuvasarjoista ja niihin liittyvistä kartoista on myös helppo havaita, että ratikkakorttelin alle jäävä Holmanmoisionpolkua sivuava metsäkumpare on nimensä mukaisesti ollut puiden kattama jo aiemmin ja että Holmanmoisionpolun itäpuolella maisemakuva on edelleen varsin avoin ilman yhtäkään uutta rakennusta. Holmanmoisionpolun länsipuolella rakennuskanta koostuu sen alkupäässä olevasta matalasta koulurakennuksesta ja loppupään matalista liikuntahalleista.

Asemakaavamuutoksen mahdollistama hybridikortteli muuttaisi alueen maisemakuvaan Holmanmoisionpolun itäpuolella täysin eri mittaluokassa vaikuttaen merkittävästi myös valtakunnallisen RKY merkinnän osoittamalta alueelta avautuvaan maisemaan. Rantametsän yli kortteli näkyisi myös pitkälle merelle, muuttaen siten merkittävästi alueen maisemakuvaan myös mereltä päin katsottuna. Mitään tähän liittyvää arviointia tai selvityksiä ei kaavan valmistelussa ole tehty, minkä vuoksi kaavan valmistelun ei voi katsoa olleen Yleiskaavan suunnittelumääräysten ja MRL:n 9 §:n, MRL 55 §:n ja MRA 1 §:n edellyttämän mukaista.

Oleellista asian arvioinnissa on huomioida myös se, että päinvastoin kuin kaavamuutosselostuksessa annetaan ymmärtää (Liite 3, s. 31), että ”kaavahankkeella mahdollistettava varikko on raitiotieyhteydelle välttämätön”, muut tehdyt selvitykset eivät tätä väitettä tue.

Esimerkiksi vuonna 2015 julkaistussa Joukkoliikenteen varikkoselvityksessä on todettu (Liite 10, s. 53), että ”suunnitelmien mukaan kantakaupungin ja Kruunuvuorenrannan lisäkalusto saadaan mahtumaan Koskelaan”, kuitenkin niin, että ”operointikustannusten pienentämiseksi tulee selvittää mahdollisuudet rakentaa Laajasaloon kaluston säilytys- ja vuorokausihuoltotiloja”. Kyse on siis selvityksen mukaan enemmän operointikustannusten optimoinnista kuin siitä, että valituksenalaisella kaavamuutoshankkeella mahdollistettava varikko olisi Kruunusiltojen raitiotieyhteydelle ja sen liikennöinnin aloittamiselle ehdottoman välttämätön ilman vaihtoehtoja. Laajasaloon sijoitettavaa varikkoa ei ole myöskään nähty tarpeellisena Yleiskaavassa, mikä on todettavissa esimerkiksi Yleiskaavan teemakartasta ”Joukkoliikenteen runkoverkko 2050” (liite 11).

Vuonna 2018 julkaistussa Raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelmassa (liite 12) kaupunkiraitiotieliikenteen vaatiman kaluston määräksi vuoteen 2036 mennessä on arvioitu noin 135 vaunua ja pikaraitiotieiden vaatima kaluston määräksi vuoteen 2036 mennessä (ml. Kruunusiltojen pikaraitiotien ja Raide-Jokerin vaatima kalusto) noin 100 vaunua (kts. kuvat alla):



Kuva 2: Kaupunkiraitioliikenteen hoitoon käytettävä vaunumäärä vaunutyypeittäin.



Kuva 3: Pikaraitioliikenteen hoitoon käytettävä vaunumäärä.

Ruskeasuolle rakennettavan uuden raitiotievarikon kapasiteetti on sen hankesuunnitelman mukaan (liite 13, s. 2) 100 vaunua, joista 70 kpl lyhyempiä kaupunkiraitioliikenteeseen soveltuvia vaunuja ja 30 kpl pidempiä pikaraitioliikenteeseen soveltuvia vaunuja. Koskelaan suunnitellun uuden varikon kapasiteetiksi on suunniteltu 70-100 vaunua (Liite 12, s. 12). Näiden lisäksi Töölön nykyisen raitiotievarikon säilytyskapasiteetti (ml. mahdollinen lisäkapasiteetti) on vuoden 2015 varikkoselvityksen mukaan 26+10 vaunua (liite 10, s. 35). Raide-Jokerin Roihupellon varikon säilytyskapasiteetti jo hyväksytyn hankesuunnitelman mukaan (liite 14, s. 3) on 29 vaunua, jonka lisäksi laajennusvaraa on kerrottu olevan kahdellekymmenelle 35 metrin vaunulle tai kuudelletoista 45 metrin vaunulle. Tätä laajennusvaraa voidaan tarvittaessa ottaa käyttöön myös muiden pikaraitiotievarikoiden kalustolle siinä vaiheessa, kun Raide-Jokeri tulee yhdistymään niiden kanssa. Raide-Jokerin varrelle on mahdollista rakentaa myös muita varikoita.

Yhteensä säilytystilaa vuoteen 2036 mennessä toteutettaviksi suunniteltujen raitiotievarikoiden kalustolle ilman Laajasalon varikkoakin on siis muissa jo päätetyissä varikoissa järjestettävissä 260-280 vaunulle (riippuen vaunujen pituudesta), kun tarve vuoteen 2036 mennessä (ml. ne pikaraitiotievarikot, joista lopullista päätöstä ei ole vielä edes tehty) on arvioitu noin 240 vaunulle, joista yli 20:lle tarvitaan säilytystiloja vasta vuoden 2030 jälkeen (Kuva 3 yllä). Myös Laajasaloon suunniteltuja raitiotievarikoita on tarvittaessa mahdollista toteuttaa vaiheittain siten vaikuttaen myös tarvittavan kaluston määrään.

Yllä olevan perusteella voidaan siis todeta, että kuten jo vuoden 2015 joukkoliikenteen raitiotieselvityksessäkin on todettu (Liite 10, s. 53), jopa ilman ehdotettua suoraa Laajasalo-Roihupelto raitiotieyhteyttä, liikenne Kruunusiltojen raitiotiellä voitaisiin aloittaa myös ilman Laajasaloon rakennettavaa erillisvarikkoa.

Vaikka oikeus ei voi arvioida valituksen alaisen kaavamuutoksen tarkoituksenmukaisuutta, se, mitä yllä on tuotu esiin, on tärkeä huomioida arvioitaessa myös kaavamuutoksen lainmukaisuutta. Tämä sen vuoksi, että kaavamuutoksen selostuksessa kaavaratkaisua on perusteltu nimenomaan sillä (Liite 3, s. 17), että asemakaavan valmistelussa *"raidejoukkoliikenteen edistäminen on arvioitu alueen luontoarvoja painavammaksi"* ja että (Liite 3, s. 31) *"kaavahankkeella mahdollistettava varikko on raitiotieyhteydelle välttämätön"*.

Kuten edellä on tuotu esiin, Kruunusiltojen vaatiman vaunukaluston säilyttämiselle on vaihtoehtoja niin, ettei Laajasalon raitiotievarikkoa välttämättä siihen tarvita. Tällöin peruste raidejoukkoliikenteen edistämisestä luonto- ja muiden arvojen kustannukselle rajoittuu kaluston siirtokustannusten pienentämiseen. Verrattuna varikon arviotuihin kokonaiskustannuksiin 89,7 miljoonaa Euroa (Kaupungin talousarvioesitys 2021, liite 15, s. 19), myös siirtokustannusten pienenemisestä koitua kokonaistaloudellinen hyöty on katsottava kyseenalaiseksi. Kaavamuutoksen selostuksen liitteenä olevassa selvityksessä Laajasalon varikon sijainnista (liite 3. s. sivu 166), siirtoliikenteen kustannuksien esimerkiksi Koskelan varikolta on arvioitu olevan n. 1,4 miljoonaa euroa vuodessa eli noin 1/64 pelkistä varikon investointikustannuksista ilman sen vuosittaisia operointikuluja.

Mitä tulee yllä mainittuun kaavaselostuksen liitteeseen "Selvitys Laajasalon varikon sijainnista" (Liite 3, s. 165-169) muuten, sen ei voi katsoa täyttävän MRL 9 §:n 1. ja 2. momentin, MRL 55 §:n 3. momentin ja MRA 1 §:n ja MRA 25 §:n edellyttämien vaikutusarvioiden, niihin liittyvien selvitysten ja kaavamuutosselostuksessa esitettävien tietojen vaatimuksia. Lähtöoletuksena näille arvioille ja selvityksille on, että niiden tulisi tarjota sekä asemakaavamuutoksesta päättävälle että vuorovaikutusprosessin osallisille mahdollisimman luotettavaa ja objektiivista tietoa MRL 55 §:n 3. momentin ja MRA 1 §:n ja MRA 25 §:n mukaisesti suunnitelman tavoitteiden, eri vaihtoehtojen, niiden välittömien ja välillisten vaikutusten sekä ratkaisujen perusteiden arvioimiseksi. Kaavan vaikutuksia selvitettäessä on otettava MRA 1 §:n mukaisesti huomioon myös aikaisemmin tehdyt selvitykset sekä muut selvitysten tarpeellisuuteen vaikuttavat seikat. Näihin aiempiin selvityksiin Laajasalon erillisvarikon väitettyä välttämättömyyttä selvitettäessä kuuluvat myös jo aiemmin mainitut varikkoselvitykset (liitteet 10 ja 12), vuonna 2017 julkaistu Yleiskaavan raitioteiden toteutettavuusselvitys (liite 16) sekä Yleiskaavan kaavaselostuksessa (Liite 7) esitetyt näkemykset ja visiot mm. Herttoniemi-Roihupeltoalueen kehittymisestä Kaakkois-Helsingin alueen keskeiseksi elinkeino- ja työpaikkakeskittymäksi.

Kaavamuutosselostuksen liitteenä olevassa selvityksessä Laajasalon varikon sijainnista (Liite 3, sivut 165-169) mainitaan ainoastaan, että Kruunusiltojen raitiotien vaatima kalusto ei mahdu nykyisille raitiotievarikoille. Selvitys ei kuitenkaan sanallakaan viittaa vuonna 2015 julkaistuun Joukkoliikenteen varikkoselvitykseen, jossa Kruunusiltojen raitiotien vaatiman kaluston säilytykselle Koskelan varikolla ei nähty esteitä (liite 10, s. 53) tai vuoden 2018 Raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelman (liite 12), jossa esitettyjen lukujen valossa Kruunusiltojen raitiotien vaatiman kaluston säilytykselle huomioiden muiden pikaraitioteiden alustavat toteutusaikataulut, niiden suunnitellut liittymät Raide-Jokeriin ja tarvittaessa Roihupellon varikon laajennusvara ei myöskään näyttäisi olevan estettä. Mahdollisuudesta raitiotien jatkamiseen Herttoniemen kautta Roihupeltoon, jossa se yhdistyisi Raide-Jokeriin, kaavaselostuksen liitteenä oleva selvitys toistaa jo aiemmissa vuorovaikutusraporteissa toistetun väitteen, että *"raiteelle ei ole näköpiirissä riittävää matkustajakysyntää liikennöinnin*

aloittamiseksi näköpiirissä olevan maankäytön (yleiskaava) toteutuessa”. Väite on vähintäänkin kyseenalainen ottaen huomioon, että Yleiskaavan selostuksessa korostetaan muun muassa seuraavia seikkoja, jotka tulevat tulevaisuudessa vaikuttamaan merkittävästi myös Laajasalon asukkaiden liikkumiseen Herttoniemen ja Roihupellon suuntaan:

Liite 7, s.17: ”Yleiskaavassa on säilytetty toimitilakäytössä kaupunkikehityksen ja sijaintinsa puolesta strategisesti merkittävät yritysalueet. Myös kaupan suuryksiköt ja osa välttämättömiä yhdyskuntateknisen huollon tiloja ja varikoita kuuluu tähän ryhmään. Laajimmat ja vetovoimaisimmat näistä työpaikka-alueista ovat Visio 2050:n mukaisesti tuottavuuden huippualueita. Yksi tärkeimmistä on Herttoniemen – Roihupellon yritysaluekokonaisuus, jonka rooli tulevaisuudessa tulee olemaan aivan keskeinen seudulla itä-länsi -metron raideliikennekäytävässä sekä raide-Jokerin ja metron solmukohtassa. Työmatkaliikenteen näkökulmasta alueen sijainti on erinomainen.”

Liite 7, s.33: ”Herttoniemen keskusta on kantakaupungin tuntumassa sijaitseva kasvava metrokeskusta. Se sijoittuu vahvan yritysalueen ja vahvojen asuntoalueiden polttopisteeseen. Herttoniemen keskustaan on jo laadittu suunnitelmat merkittäväälle liikerakentamiselle ja siihen liittyvälle asuntorakentamiselle. Se muodostaa kaakkoisten esikaupunkien keskustan. Vaikutusalueella on nykyisin noin 100 000 asukasta. Itäväylää ja metrorataa kattamalla on mahdollista jatkaa Herttoniemen keskustaa kantakaupunkia kohden.”

Liite 7, s.33: ”Esikaupunkialueiden muut liike- ja palvelukeskustat palvelevat pääasiassa oman ja lähialueen asukkaita, mutta ne ovat osin jo erikoistuneita keskusta-alueita, jolloin kaikkia palveluita ei tarvitse olla jokaisessa keskustassa, vaan niissä voidaan asioida verkostomaisesti. Useat tarjoavat jo nyt laajempia palveluja, kuten Myllypuro, jossa sijaitsee koko itäistä Helsinkiä palveleva keskusterveysasema, yksi kaupungin suurimmista liikuntakeskittymistä, jolla on merkitystä koko seudun tasolla ja Stadin ammattiopiston tiloja. Myllypuron rooli vahvistuu entisestään noin 6000 opiskelijan Metropolia-kampuksen rakentuessa metroaseman viereen.”

Liite 7, s.114: ”Nykyisellään joukkoliikennesaavutettavuus ei ole kilpailukykyinen henkilöautosaavutettavuuden kanssa, mihin vaikuttaa muun muassa tehokkaiden poikittaisyhteyksien puute.”...”Tutkimusten mukaan kestävä saavutettavuuden kilpailukykyä voidaan parantaa pääkaupunkiseudulla tiivistämällä yhdyskuntarakennetta, kehittämällä poikittaisliikennettä ja linkittämällä työpaikka-, väestö-, ja palvelukeskittymiä paremmin toisiinsa.”

Liite 7, s.116: ”Yleiskaavan raideliikenneverkko on suunniteltu kulkemaan nyt tai tulevaisuudessa merkittävien keskustojen kautta yhdistäen ne toiminnallisesti toisiinsa.”

Liite 7, s.43: ”Helsingissä on käytännössä erityisesti kaksi vahvaa työpaikka-alueita kantakaupungin ulkopuolella, jotka ovat hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa jo nyt: Pitäjänmäki ja Herttoniemi – Roihupelto. Herttoniemi – Roihupellon asema on aivan keskeinen työmatkaliikennettä ajatellen”...”Pitäjänmäkeä ja Herttoniemi – Roihupeltoa kehitetään edelleen vision tavoitteiden mukaan tuottavuuden huippualueina. Herttoniemi – Roihupellon toimitila-alue tukee myös valtuustostrategiaa, jossa korostetaan Itä-Helsingin elinkeinoelämän kehittämistä. Käytännössä alue on Itä-Helsingin ainoa merkittävä yritysalue satamaa lukuun ottamatta.”

Liite 7, s.171: ”Helsingin ydinkeskustan työpaikkamäärä on viime vuosikymmeninä laskenut mutta keskustan reunavyöhyke on samanaikaisesti kasvattanut merkitystään työpaikka-alueena.”

Liite 7, s.73: "Nykyisen kantakaupungin työpaikkamäärä ei todennäköisesti enää kasva merkittävästi, vaan uudet työpaikat tulevat pääosin kantakaupungin laajennusalueille. Siksi ei ole odotettavissa, että työmatkaliikennettä suuntautuu nykyistä huomattavasti enemmän keskustaan."

Liite 7, s. 171: "Varsinaisia suuria yhtenäisiä työpaikka-alueita, joilla vielä olisi mahdollisuus laajentua ja mahdollistaa lisää tuotannollista toimintaa tai toimintaa, joka vaatii erityisesti logistiikkaa, on Helsingissä enää vähän. Tällaisia laajempia kokonaisuuksia on vain Herttoniemi-Roihupelto sekä Pitäjänmäki ja sataman yritysalue. Tattariharjulla ja Tattarisuolla on myös edellytyksiä tällaiseksi alueeksi pitkällä aikavälillä Malmin lentokenttäalueen kehittymisen myötä."

Liite 7, s.136: "Lisäksi Jokeri 1:n asema Roihupellon eteläpäässä ja nykyisessäkin yleiskaavassa oleva metroasema yhdistävät Herttoniemen ja Roihupellon yritysalueet käytännössä yhdeksi kokonaisuudeksi, joka vahvistaa molempien asemaa antamalla viestin vahvasta yrityskeskittymästä."

Liite 7, s.159: "Kokonaan uusi raideyhteys on merkitty Herttoniemen toimitila-alueelle yhdistämään Herttoniemen ja Roihupellon pikaraitiotieyhteydet."

Liite 7, s.171: "Herttoniemen yritysalue on profiloitunut Suomen suurimpana autokaupan keskuksena, mutta sen lisäksi siellä on erittäin merkittäviä kansainvälisiä vientiyrityksiä. Roihupellon roolia työpaikka-alueena tukevat Roihupeltoon tulevat tekniikan alan ammatillisen oppilaitoksen tilat. Molemmilla on potentiaalia kehittyä myös korkean profiilin yritysalueina hyvien joukkoliikennetyhteyksiensä ja Myllypuroon tulevan ammattikorkeakoulun kampuksen turvin."

Liite 7, s. 175: "Suurimmat tilaa vaativan kaupan keskittymät sijaitsevat Helsingin ydinkeskustan ohella lähinnä Kehä III:n varrella sekä Herttoniemessä ja Suomenojalla. Tilaa vaativaa erikoiskauppaa on myös Roihupellossa, Konalassa, Suutarilassa sekä pienemmät keskittymät Vattuniemessä ja Tattarisuolla."

Liite 7, s. 185: "Tulevaisuudessa keskeisinä elinkeinoalueina näyttäytyvät suuret työpaikkatihentymät, kuten Helsingin keskusta ja sen laajenemisalueet Jätkäsaari – Ruoholahti – Meilahti -vyöhyke, Pasila – Ilmala – Käpylä – Metsälä -vyöhyke, Vallila – Kalasatama, Roihupelto – Herttoniemi -vyöhyke sekä Pitäjänmäen työpaikkakeskittymä"

Kaikki edellä mainitut Yleiskaavan kaavaselostuksessa (Liite 7) esitetyt näkemykset, jotka ovat olleet pohjana Yleiskaavan valmistelussa, tukevat ajatusta, että myös Laajasalon asukkaiden työ- ja opiskelumatkaliikenne ja muu asiointi tulee tulevaisuudessa lisääntymään Herttoniemi-Roihupelto akselilla ja hyödyntämään myös parempaa yhteyttä Raide-Jokeriin, jos sellainen olisi tarjolla. Tähän liittyen olemme kaavamuutoksen valmistelun vuorovaikutusprosessin aikana esitetyissä mielipiteissä ja muistutuksissa toistuvasti pyytäneet tarkempia perusteluja sille, mihin konkreettisiin lähtöoletuksiin väite matkustajamäärien riittämättömyydestä perustuu ja mitä näiden matkustajamäärien tulisi olla, jotta raitiotieyhteys Laajasalosta Herttoniemen kautta Roihupeltoon voidaan katsoa kannattavaksi ottaen huomioon myös Laajasalon varikon vaatimat investoinnit. Useista pyynnöistä huolimatta emme ole näitä lukuja saaneet ja niihin ei ole myöskään muistutuksiin annetuissa vastineissa vastattu (Liite 20). Näin ollen kaavan valmistelun ei voi katsoa toteutuneen MRL 6 §:n 2 momentin, MRL 65 §:n 2 momentin ja MRA 25 §:n 2. momentin edellyttämällä tavoilla siten, että: a) kaavaa valmistelevat viranomaiset olisivat tiedottaneet asiasta sillä tavoin, että niitä, joita asia koskee, on ollut mahdollisuus aidosti seurata kaavoitusta ja vaikuttaa siihen, b) kunta olisi vastannut perustelluilla kannanotoilla esitettyyn

mielipiteeseen muistutuksen tehneille tai c) MRA 25 §:n 2. momentin mukaisesti MRA 25 §:n 1. momentissa tarkoitetut seikat olisi esitetty kaavaselostuksessa niin, että luodaan edellytykset vuorovaikutukseen kaavan valmistelussa. Vaikka tämä ei tarkoita sitä, että lopullisissa kaavaratkaisuissa kunnan pitäisi ottaa esitetyt mielipiteet huomioon, kaavaa valmistelevilla viranomaisilla lienee kuitenkin edellä mainittujen lainkohtien perusteella velvollisuus toimittaa faktapohjaista selvityksiin perustuvaa objektiivista tietoa tehtyjen kaavaratkaisujen perusteista niistä mielipiteensä esittäneille sellaisella tasolla (ml. konkreettinen numerotieto ja mihin lähtöoletuksiin ne perustuvat), että osalliset voivat arvioida näitä perusteita myös itse.

Yllä kuvatut tiedon luotettavuus-, kattavuus- ja riittävyysongelmat kaavan tavoitteiden, eri vaihtoehtojen ja niiden vaikutusten sekä ratkaisujen perusteiden arvioimiseksi MRL 55 §:n 3. momentin ja MRA 25 §:n 2. momentin edellyttämällä tavalla näkyvät kaavamuu-
selostuksen liitteenä olevassa selvityksessä Laajasalon varikon sijainnista (Liite 3, s. 165-169) myös muuten. Selvitys esimerkiksi arvioi Roihupeltoon rakennettavan pelkän siirtoraiteen kustannuksiksi 60 miljoonaa euroa viittamatta muuhun kuin Raide-Jokerin keskimääräisiin kustannuksiin sen sijaan, että olisi ottanut huomioon MRA 1 §:n 1. momentin edellyttämällä tavalla asiaan liittyviä aikaisemmin tehtyjä selvityksiä. Näihin kuuluu mm. jo aiemmin mainittu vuonna 2017 julkaistu Yleiskaavan raitioteiden toteuttavuusselvitys, jossa myös matkustajia kuljettavan Laajasalo-Roihupelto raitiotieyhteyden investointikustannuksiksi arvioitiin Laajasalo-Herttoniemi yhteyden osalta 13,5 miljoonaa Euroa (Liite 16, s. 41) ja Herttoniemi-Roihupelto yhteyden osalta 29 miljoonaa Euroa (Liite 16, s. 37) eli yhteensä 42,5 miljoonaa Euroa. Kaavaselostuksen liitteenä oleva selvitys myös toteaa (Liite 3, s. 166), että *Raidejokerin varikolle Roihupeltoon ei myöskään ole järjestettävissä riittäviä tiloja* ja että *”Raiteelle Roihupeltoon ei ole käytettävissä riittävästi asemakaavan mukaista katutilaa liikennöinnin kannalta tarkoituksenmukaisimmalle linjausvaihtoehdolle.”* Raide-Jokerin hankekehityksestä vastaavien mukaan laajennusvaraa Kruunusiltaojen kalustolle Raide-Jokerin varikolla kuitenkin on - jos ei kaikille, niin ainakin suurimmalle osalle Kruunusiltaojen raitiotien kalustoa. Lopuille on järjestettävissä tilaa muilta varikoilla. Jo mainitussa Yleiskaavan raitioteiden toteuttavuusselvityksessä (Liite 16, s. 39) Laajasalo-Herttoniemi raitiotieyhteys on todettu teknisesti toteuttamiskelpoiseksi asteikolla normaali-keskivaikea (vihreä-keltainen) ja vastaavasti Herttoniemi-Roihupelto raitiotieyhteys (Liite 16, s. 34) niin ikään teknisesti toteuttamiskelpoiseksi vaikeusasteen ollessa pääosin normaali (vihreä). Ei siis niin vaikeaa, kuin kaavamuu-
selostuksen liitteessä (Liite 3, s. 166) annetaan ymmärtää).

Mitä tulee arvioituihin matkustajamääriin, vasta maaliskuussa 2020 vähän ennen kaavaehdotuksen MRL 65 §:n mukaisen julkisen nähtävillä olon päättymistä, kaupunki julkaisi raportin ”Laajasalon liikenteelliset tarkastelut” (Liite 17), jossa Herttoniemen raitiotien kannattavuutta arvioitiin sillä lähtöoletuksella, että liikenne Herttoniemeen hoituisi edelleen pääasiassa raitiovaunujen rinnalla kulkevilla busseilla. Yleiskaavassa esitettyä kantakaupungin suhteellisen merkityksen vähenemistä Helsingin työpaikka- ja elinkeinokeskittymänä, Herttoniemi-Roihupelto alueen kehittymistä Kaakkois-Helsingin alueen tärkeimmäksi työpaikka- ja elinkeinokeskittymäksi tai mahdollisuutta tarjota Laajasalon asukkaille suora vaihtoyhteys Roihupellossa Jokeri-radalle raportti ei mainitse lainkaan, saati arvioi mainittuun kehityskulkuun liittyvää matkustajamäärien muutosta. Näin ollen ei olekaan yllättävää, että näillä lähtöoletuksilla raportti päättyi johtopäätökseen, että *”uusi raitiotieyhteys Jollaksentien risteyksestä Itäkeskukseen (Herttoniemen raitiotie) tarjoaa raitiotieyhteyden idän suuntaan, mutta kerää melko vähän matkustajia”*. Tarkempia lukuja raportti ei tarjoa joukkoliikenteen matkustajamääristä Laajasalosta Herttoniemen suuntaan muuten kuin tarkastellulle Laajasalo-Herttoniemi-Roihupelto raitiotielinjalle, jonka mukaan nousuja

vuorokaudessa olisi 8240 ja ruuhka-ajan huippu 480 matkustajaa tunnissa per suunta sillä oletuksella bussilinjat kulkisivat edelleen nykyisen kaltaisina raitiotien rinnalla. Jos näin ei olisi, matkustajamäärien raitiotielinjalla voi olettaa olevan noin 2-3 kertaa suurempia.

Vuonna 2017 julkaistussa Yleiskaavan toteutettavuusselvityksessä (liite 16, s. 4), matkustajakysyntä on arvioitu kohtalaiseksi, jos matkustajia on 500-1000 kysytyimmässä suunnassa aamuhuipputunnissa ja hyväksi, jos matkustajia on 1000-2000. Mainitussa toteutettavuusselvityksessä myös todetaan Laajasalo-Herttoniemi yhteydestä (Liite 16, s. 39-40), että *"raitiotien kysyntä riippuu sen linjastoratkaisuista ja Laajasalon bussilinjastosta"* ja *"kytketymisestä muihin raitioteihin"* ja että sitä *"perustelee erityisesti pikaraitioteiden kytkösten ja linjastomahdollisuuksien lisääminen"* sekä *"verrattain lyhyen raitiotien toteutuksella saadaan kattavampi ratikkaverkko ja mahdollisuuksia moniin eri linjoihin"*. Näistä "Laajasalon liikenteelliset tarkastelut" raportti (Liite 17) ei mainitse mitään.

Mitä tulee selvitykseen kaavaratkaisun kaupunkitaloudellisista vaikutuksista, muiden vaihtoehtojen kaupunkitaloudellisia vaikutuksia ei ole selvitetty. Kaavamuutosselostuksessa (Liite 3, s. 33) on ainoastaan arvioitu hybridiratkaisusta varikolle aiheutuvat lisäkustannukset (noin 10 milj. Euroa), jota on verrattu kaavoitettavan rakennusoikeuden arvoon yhteensä noin 30-35 milj. Euroa ja lisäntyviin verotuloihin, joiden perusteella hybridiratkaisun on arvioitu lisäävän kaupungille kohdistuvia bruttotuloja yhteensä noin 37-42 milj. Euroa. Kaavaselostuksessa esitettyjen lukujen perusteella nettona tämä vastaa noin 27-32 milj. Euroa.

Kruunusiltojen raitiotien valtuuston vuonna 2016 hyväksymässä hankesuunnitelmassa (Liite 19, s. 24) kuten myös vuonna 2018 julkaistussa varikkoselvityksessä (Liite 12, s. 16), pelkän varikon kustannusarviona on mainitussa hankesuunnitelmassa 20-25 milj. Euroa ja vuoden 2018 varikkoselvityksessä 22 miljoonaa Euroa. Vähän ennen kaavamuutoksen hyväksyneen kaupunginvaltuuston kokousta julkaistussa kaupungin vuoden 2021 talousarvioesityksessä (Liite 15, s. 19), pelkän varikon investointikustannukset olivat kuitenkin nousseet jo 89,7 milj. Euroon eli lähes 65-70 milj. Euroa enemmän kuin on aiemmin esitetty ja joiden perusteella myös kaavaratkaisua on taloudellisesti perusteltu. Ero on niin suuri verrattuna kaavaselostuksessa arvioituihin pelkän hybridiratkaisun aiheuttamiin varikon lisäkustannuksiin, että voidaan perustellusti epäillä kaavaratkaisun kaupunkitaloudelliseen selvitykseen käytettyjen lukujen luotettavuutta joko hybridikortteliratkaisun aiheuttamien lisäkustannusten tai niiden aiemmin arvioitujen varikkokustannusten kohdalla, joiden pohjalta on esimerkiksi verrattu kaluston siirtokustannuksia muilta varikoilta siihen, että Laajasaloon rakennetaan oma varikko.

Jos lähtökohdaksi otetaan esimerkiksi kaavaselostuksen mainitsema 10 miljoonan Euron lisäkustannus hybridiratkaisusta, pelkän varikkoratkaisun investointikustannuksiksi jäisi tällöin 79,7 miljoonaa Euroa. Tätä voidaan verrata arvioituihin vuosittaisiin siirtokustannuksiin muilta varikoilta (1,4 miljoonaa Euroa per vuosi) tai kustannuksiin radan rakentamisesta Roihupeltoon, jolloin Raide-Jokerin Roihupellon varikkoa voitaisiin hyödyntää myös Kruunusiltojen kaluston säilytyksessä. Aiemmin mainitun Yleiskaavan raitioteiden toteutettavuusselvityksen kustannusarvioihin perustuen (liite 16, s. 37 ja s. 41) sekä Yliskylän lenkin poisjäämisestä koituva, arviolta noin 7,5 miljoonan Euron säästö huomioiden, lisäkustannusten radan jatkamiselle suoraan Laajasalonväylältä Roihupeltoon voi arvioida olevan noin 35 miljoonaa Euroa eli reilusti alle puolet Laajasalon varikon kustannuksista.

Koska kaavamuutosselostuksessa kaavaratkaisua on nimenomaan perusteltu sen välttämättömyydellä suhteessa siihen liittyvien luonto-, kulttuuriympäristö- ja maisema-arvojen menetyksiin (esim. Liite 3, s. 17 ja s. 31), niin tätä väitettä tukevien selvitysten tulisi sisältää myös kaavaratkaisulle vaihtoehtoisesta raitiotien Roihupelto linjauksesta mahdollisimman

luotettavaa ja objektiivista tietoa kyseisen vaihtoehdon arvioimiseksi sen sijaan, että selvityksiin liittyvien lähtötietojen ja oletusten vallinnalla pyritään jo ennalta määriteltyihin haluttua kaavaratkaisua tukeviin johtopäätöksiin ja tuloksiin.

Edellä esiin tuodut esimerkit huomioiden kaavan valmistelussa on tämän suhteen merkittäviä puutteita ja ongelmia, minkä vuoksi kaavamuutoksen selostuksessa ja sen liitteenä olevissa selvityksissä ei ole esitetty MRL 9§:n 1. ja 2. momentin, MRL 55§:n 3. momentin ja MRA 25 §:n 2. momentin edellyttämällä tavalla riittävän luotettavasti ja kattavasti kaavaratkaisun eri vaihtoehtoja ja niiden vaikutusten sekä ratkaisujen perusteiden arvioimiseksi tarpeellisia tietoja tai että niissä olisi annettu riittävät tiedot luotettavasti arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittäviä välittömiä ja välillisiä vaikutuksia MRA 1 §:n mukaisesti. Myös tämän vuoksi kaavan hyväksymispäätös on kumottava.

Edellä olevaan liittyen voidaan huomioida myös MRL 5 §:n määrittelemät alueiden käytön suunnittelun tavoitteet, joiden mukaan tavoitteena on vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja riittävään vaikutusten arviointiin perustuen edistää mm. yhdyskuntarakenteen ja alueiden käytön taloudellisuutta, rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista, luonnon monimuotoisuuden ja muiden luonnonarvojen säilymistä, palvelujen saatavuutta sekä liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä.

Koska Korkeimman hallinto-oikeuden Yleiskaavaa koskevan päätöksen 2018:151 myötä, jossa Yleiskaava kumottiin Vartiosaaren osalta, myös raitiotien jatkaminen Vartiosaaren kautta Vuosaareen ns. "Saaristoratikkana" (kts. Liite 11) kumoutui ja Vartiosaaren rakentamatta jättäminen KHO:n päätöksen mukaisesti on muutenkin muuttanut tilannetta oleellisesti, Reposalmentielle päättyvää raitiotielinjausta olisi tullut asemakaavamuutoksen valmistelussa arvioida uudelleen liikennejärjestelyjen osalta myös valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja niiden Helsingin seudun erityiskysymykset huomioiden.

Liikennejärjestelyjen osalta Yleiskaavan valmistelun ohjeena olleissa valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa korostetaan (liite 7. s. 196), että *"liikennejärjestelmiä tulee suunnitella ja kehittää kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytyksiä"*. Vaikka yleensä tämä tarkastelu keskittyy yleiskaavatasoiseen suunnitteluun, Yleiskaavassa esitetyn Laajasalosta Vartiosaaren kautta Vuosaareen jatkavan Saaristoratikkayhteyden kumonnut Korkeimman hallinto-oikeuden Yleiskaavaa koskeva päätös (KHO 2018:151) olisi pitänyt ottaa huomioon kaavamuutoksen valmistelussa ja sen pohjalta tarkastella Yleiskaavan Laajasalosta koskevia raitiotieyhteyksiä kokonaisuutena uudelleen sekä tarvittavien varikkojen osalta että pohjoiseen, itään ja kehä ratojen varrelle suuntautuvaan työpaikka- ja muun liikenteen kannalta. Kuten aiemmin on todettu, Yleiskaavassa Laajasaloon ei ole osoitettu varikkoa syistä, joita Yleiskaavaselostuksessa ei ole tarkemmin eritelty.

Helsingin seudun erityiskysymyksenä valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa on erityisesti mainittu, että *"raideliikenneverkostoa laajennettaessa on otettava huomioon ympäröivä alueidenkäyttö ja lähiympäristö, erityisesti asutus, arvokkaat luonto- ja kulttuurikohteet sekä maiseman erityispiirteet yhtenä Helsingin seudun erityiskysymyksistä"*, minkä tässä yhteydessä voi käsittää kattavan myös raideliikennettä palvelevat varikot.

Kuten tämän valituksen liitteenä olevasta Yleiskaavan teemakartasta *"Joukkoliikenteen Runkoverkko 2050"* (liite 11) voi havaita, Helsingin pikaraitioteistä muodostuu toisiinsa

kytketty kokonaisuus, jossa jokaisen raitiotielinjan kalustolle ei tarvitse olla omaa säilytys- ja huoltovarikkoa. Saman linjan kaluston säilytystä voidaan jakaa eri varikkojen välillä, jolloin säilytystarpeen kasvaessa uusia varikkoja voidaan tarvittavassa laajuudessa rakentaa tai vanhoja laajentaa siellä, missä ne yleiskaavan suunnittelumääräys huomioiden (Liite 7, s. 99) eivät ole ristiriidassa alueen luonto- ja kulttuuriympäristöarvojen kanssa, mitä ne valituksenalaisella kaavamuutosalueella Laajasalossa kiistatta ovat. Edellä mainituista syistä johtuen valituksenalaisen asemakaavamuutoksen valmistelussa olisi pitänyt selvittää Kruunusiltojen raitiotiekaluston säilytysvaihtoehtoja koko Helsingin raidejoukkoliikenteen suunnitellun raitiotie- ja varikkoverkoston puitteissa, eikä pelkästään tutkia vaihtoehtoisia varikon sijoituspaikkoja Laajasalossa, vaikka muuten vastaavanlaista kokonaistarkastelua ei ehkä asemakaavoitusvaiheessa tarvitse enää lähtökohtaisesti tehdä. Tämä myös se huomioiden, että Yleiskaavan Helsingin raidejoukkoliikenteen kokonaistarkastelun perusteella erityistä tarvetta Laajasaloon sijoittuvalle erillisvarikolle ei nähty.

Edellisen lisäksi, kaavaratkaisua olisi pitänyt arvioida ja verrata MRA 1§:n määrittämällä osa-alueilla Yleiskaavaankin jo valmiiksi sisältyvän toisen vaihtoehdon kanssa, jossa raitiotietä oltaisiin jatkettu suoraan Laajasalonväylältä Herttoniemen kautta Roihupeltoon. Tällöin Kruunusiltojen kaluston säilytyksessä voitaisiin hyödyntää myös Raide-Jokerin varikkoa, jonne sen laajennusvara huomioiden mahtuisi suurin osa Kruunusiltojen raitiotien vaatimasta kalustosta. Samalla parannettaisiin Herttoniemi-Roihupelto elinkeino-, palvelu- ja työpaikkakeskittymän saavutettavuutta Laajasalon asukkaille ja luotaisiin uusi nopea ja suora yhteys Raide-Jokeri radalle, joka tulisi vähentämään yksityisautoiluun perustuvaa työpaikkaliikennettä Laajasalosta sekä Herttoniemi-Roihupelto alueelle että myös kantakaupungin koillis- ja pohjoispuolella Raide-Jokerin varrella oleville työpaikoille toteuttaen siten myös edellä mainittuja valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita.

Valituksenalaisen kaavaratkaisun edellyttämä raitiotielinjaus ja sen aiheuttamat lisäkustannukset yhdessä varikon aiheuttamien lisäkustannuksien kanssa tulevat mahdollisesti myös viivästyttämään Yleiskaavan sisältämän Laajasalo-Herttoniemi-Roihupelto raitiotieyhteyden rakentamista, jota voidaan pitää MRA 1 §:n tarkoittamana *"suunnitelman toteuttamisen merkittävänä välillisenä vaikutuksena"*.

Edellä mainittuja selvityksiä MRL:n 5 §:n, MRL:n 9 §:n, MRL:n 24 §:n 2 momentin ja MRL 55 §:n 3. momentin sekä MRA 1 §:n ja MRA 25 §:n edellyttämällä tavalla ei valituksen alaisen kaavamuutoksen valmistelussa ole tehty eikä kaavaselostuksessa esitetty. Asia on kuitattu kaavamuutoksen vuorovaikutusraportista löytyvällä maininnalla (Liite 20, s. 49), että *"Selvityksiä ei lähtökohtaisesti ole tarpeen laatia sellaisista vaihtoehdoista, joita ei ole tarkoituksaan toteuttaa"*. Valituksenalaisen kaavamuutoksen valmistelussa ja siihen liittyen sen vaikutusten ja vaihtoehtojen arvioinnissa ja esittämisessä tämä lähestymistapa on nähdäksemme lähtökohtaisesti väärä mm. niistä syistä, joita edellä on tuotu esiin.

Ottaen huomioon kaavamuutosalueen kulttuuriympäristö- ja luontoarvot, joita kaavaratkaisun vuoksi menetetään maakuntakaavan ja yleiskaavan suunnittelumääräysten vastaisesti, kaavan valmistelun aikana tehtävien selvitysten tarpeellisuutta ei nähdäksemme voi määritellä pelkästään kaavaa valmistelevien viranomaisten toimesta sen vaihtoehdon perusteella, jonka kaavaa valmistelevat viranomaiset haluaisivat toteutuvan, mutta selvitysten tarpeellisuutta arvioitaessa tulee ottaa huomioon sekä MRL:n edellä mainitut vaatimukset että MRA 1§:n vaatimukset, jonka mukaan suunnitelman välittömät ja välilliset vaikutukset tulee arvioida suhteessa:

- ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön;
- maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon;
- kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin;
- alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen;
- kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.

Yhteenveto ensisijaisesta vaatimuksesta

Ensisijaisesti kaikkiin edellä mainittuihin perusteluihin vedoten ja niihin tukeutuen vaadimme, että kaavamuutoksen hyväksymispäätös kokonaisuudessaan pitää kumota sekä varikon että sen päälle ja sivulle kaavamuutoksen mahdollistaman asuin- ja liikerakentamisen osalta ottaen huomioon, että kaavamuutoksen valmistelussa muun muassa:

- Maakuntakaavaa ei ole käytetty ohjeena muutettaessa asemakaavaa MRL 32 §:n 1. ja 3. momentin ja MRL 54 §:n 1. momentin edellyttämällä tavalla.
- Yleiskaavaa ei ole käytetty ohjeena muutettaessa asemakaavaa MRL 42 §:n 1. momentin ja MRL 54 §:n 1. momentin edellyttämällä tavalla.
- Kaavamuutosten ja sen vaihtoehtojen vaikutusten arviointi sekä niihin liittyvät selvitykset ja tietojen esittäminen eivät ole riittäviä MRL:n 9 §:n 1. ja 2. momentin, MRL 55 §:n 3. momentin ja MRA 1 §:n ja MRA 25 §:n edellyttämällä tavalla ottaen huomioon kaavamuutosalueen ja sitä ympäröivän alueen kulttuuriympäristö-, maisema-, luonto- ja virkistyskäyttöarvot, joita kaavaratkaisun vuoksi menetetään.
- KHO:n päätöksen 2018:151 kumottua Yleiskaavassa esitetyn ns. ”Saaristoratikka” raitiotielinjauksen, joka alun perin on ollut kaavamuutoksen valmistelun lähtöoletuksena Reposalmentielle päättyvälle Kruunusiltojen raitiotien Laajasalon Yliskylän osuudelle ja siihen liittyvälle varikolle, kyseinen ratkaisu olisi pitänyt arvioida uudelleen ottaen huomioon liikennejärjestelyihin liittyvät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja niiden raideliikenneverkostoa koskevat Helsingin erityiskysymykset.

Mikäli kuitenkin kaikista tässä valituksessa esitetyistä perusteluista huolimatta oikeus katsoo, että raitiotievarikko kaavamuutosalueelle voidaan sijoittaa eli oikeus katsoo kaavamuutoksen ja sen hyväksymispäätöksen varikon osalta lainmukaiseksi, esitämme toissijaisena vaatimuksena, että kaava tulee kumota MRL 9 ja 54 §:n ja MRA 25 §:n 1 momentin 7 kohdan vastaisena siltä osin, kun siinä on osoitettu asuin- ja liikerakentamista raitiovaunuvarikon ulkopuoleiselle alueelle ja sen lisäksi. Tähän liittyviä lisäperusteluja esitetään tarkemmin alla.

Perustelut valituksen toissijaiselle vaatimukselle eli jos päätös varikon sijoittamispaikasta kaavamuutosalueelle hyväksytään, kaava tulee kumota MRL 9 ja 54 §:n ja MRA 25 §:n 1 momentin 7 kohdan vastaisena siltä osin, kun siinä on osoitettu asuin- ja liikerakentamista raitiovaunuvarikon ulkopuoleiselle alueelle ja sen lisäksi

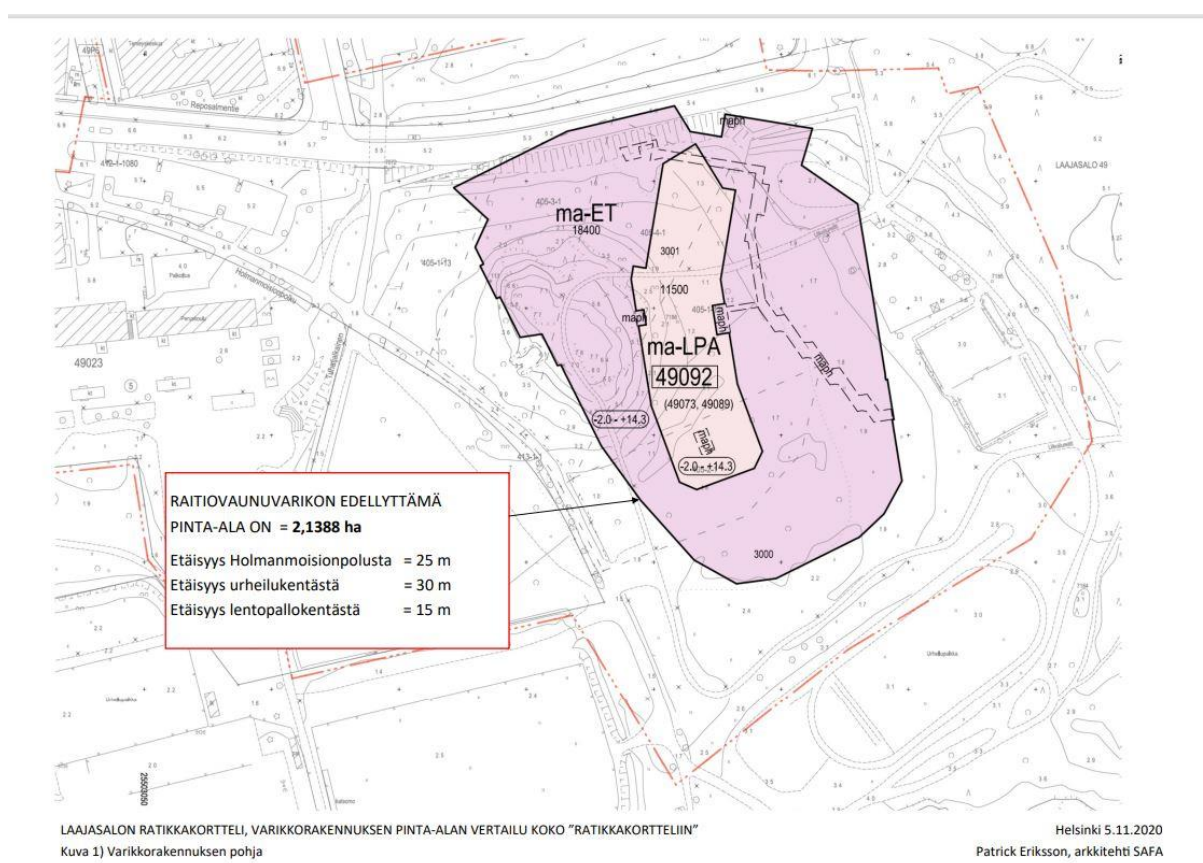
Valituksen toissijaiseen vaatimukseen liittyen, alla esitetyt perustelut täydentävät aiemmin valituksen ensisijaiseen vaatimukseen esitettyjä perusteluja siltä osin, kun ne valituksen toissijaiseen vaatimukseen soveltuvat.

Kaavaratkaisu perustuu virheelliseen MRL:n mukaan asemakaavassa huomioon otettavien intressien vertailuun ja yhteensovittamiseen. Varikon sijoittamista nyt valittuun paikkaan perustellaan kaavaselostuksessa sillä, että ”-- varikko on raitiotieyhteydelle välttämätön” (Liite

3, s. 31) ja ”-- monien vaihtoehtoisten sijoituspaikkojen tutkimisesta huolimatta tämä paikka osoittautui kokonaisuutena parhaaksi” (Liite 3, s. 17). Kaavaratkaisun peruslähdekohtana on, että tämä ”raidejoukkoliikenteen edistäminen on arvioitu alueen luontoarvoja painavammaksi” (Liite 3, s. 17). Eli raidejoukkoliikenteen edistämistä on pidetty niin tärkeänä, että kaavaselostuksessa yksilöidyt merkittävät negatiiviset vaikutukset luontoarvoille ovat hyväksyttäviä.

Raidejoukkoliikenteen edistäminen ei kuitenkaan ole ainoa kaavan tavoite. Kaavaselostuksen (Liite 3, s. 8-9) mukaan tavoitteena on paitsi ”- - luoda edellytykset Kruunusillat-hankkeen raitiotielle ja sitä palvelevalle huolto- ja säilytysvarikolle - -”, myös ”- - mahdollistaa asumista hyvälle paikalle merelliseen Helsinkiin, monipuolisten ja kehittyvien palvelujen ja joukkoliikenteen läheisyyteen”. Jälkimmäinen tavoite viittaa raitiovaunuvarikon kylkeen ja osittain päälle rakennettavaan asumiseen ja liiketiloihin (Liite 3, s. 8).

Alla oleva kuva osoittaa näiden kahden eri tavoitteen edistämiseksi kaavassa osoitetut alueet. Raidejoukkoliikennettä varten tarvittavan varikon kokonaispinta-ala on 2,1388 ha koko 4,4 ha:n korttelista.



Merkittävä osa hybridikorttelin alle jäävistä kaavaselostuksessa kuvatuista arvokkaista luontokohteista sijaitsee varikon edellyttämän alueen ulkopuolella. Näiltä osin luontoarvojen tuhoamista ei voida perustella raidejoukkoliikenteen edistämällä, kuten kaavaselostuksessa (Liite 3, s. 17) on virheellisesti tehty. Vastaavasti kaava-asiakirjoihin kuuluvassa vuorovaikutusraportissa on virheellisesti viitattu pelkän varikkorakentamisen vuoksi menetettäviin virkistyspalveluihin (Liite 20, s. 11), viheralueisiin (Liite 20, s. 24) ja kulttuurihistoriallisesti merkittäviin arvoihin (Liite 20, s. 46).

Alla oleva kuva osoittaa, että merkittävä osa korttelin alle jäävää luonto- ja virkistysaluetta sijaitsee kaavassa asuinkerrostaloille osoitetulla alueella, ml. se osa kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi määritellystä Holmanmoisionpolusta, jota varikon lisäksi rakennettavien asuinkerrostalojen vuoksi jouduttaisiin siirtämään.



LAAJASALON RATIKKAKORTTELI, VARIKKORAKENNUKSEN PINTA-ALAN VERTAILU KOKO "RATIKKAKORTTELIIN"
Kuva 5) Ilmakuvaopetus; varikkorakennuksen ja hybridikorttelin ulkorajat punaisilla viivoilla

Helsinki 5.11.2020
Patrick Eriksson, arkkitehti SAFA

Asemakaavan sisältövaatimukset määrittävä MRL 54 § sisältää erilaisia alueidenkäyttötarpeita, jotka kaavassa on pyrittävä sovittamaan yhteen. Hallituksen esityksen (HE 101/1998 vp, s. 80-81) mukaan kaavaa laadittaessa *"tulee pyrkiä optimaaliseen ratkaisuun näiden erilaisten ja osittain ristiriitaistenkin vaatimusten suhteen"*. Kaavaratkaisu ei täytä tätä vaatimusta, sillä varikon rakentamisen perusteena oleva raidejoukkoliikenteen edistäminen voidaan toteuttaa rakennettua ja luonnonympäristö paremmin vaalimalla tavalla rajoittamalla rakentaminen varikon edellyttämälle alueelle. Varikon ulkopuolelle jäävän alueen rakentamista ei voida perustella raidejoukkoliikenteen edistämällä kuten kaavaselostuksessa on virheellisesti tehty.

Varikon ulkopuolelle jäävällä alueella hybridikorttelista aiheutuvat kaavaselostuksessa kuvutat merkittävät luonto-, virkistys, ja kulttuuriympäristöarvojen menetykset tulee suhteuttaa kaavan asumisen edistämiseen liittyvään tavoitteeseen, ei raidejoukkoliikenteen edistämiseen. Tätä kaava-asiakirjoissa ei kuitenkaan ole tehty, kuten ei myöskään arvioitu sitä, kuinka paljon vähemmän luonto- virkistys, ja kulttuuriympäristöarvoja pelkän varikon edellyttämän alueen rakentaminen tuhoaisi. Tämän sijasta hybridikortteli on kaavaselostuksessa (Liite 3, s. 8) kuvattuna tavalla otettu suoraan suunnittelun lähtökohdaksi. Täältä osin kaavaratkaisu ei täytä MRL 9 §:n vaatimuksia.

MRL 9 §:n mukaan kaavojen tulee perustua riittäviin selvityksiin ja vaikutusten arviointiin. Selvitysten ja arvioiden tarkoituksena on muun muassa tuottaa päätöksen pohjaksi tietoa siitä, miten erilaiset alueidenkäyttötarpeet sovitetaan kaavassa yhteen. Hallituksen esityksen

(HE 101/1998 vp, s. 63) mukaan kaavan tavoitteiden ja sisällön riittävä arviointi edellyttää usein eri vaihtoehtojen selvittämistä, vaikka eri vaihtoehtojen laatimista kaavoituksen yhteydessä ei varsinaisesti edellytetä. Kaavoitusoppaidenkin mukaan vaihtoehtojen tarkastelu on olennainen osa kaavan valmistelua. Vaihtoehto, jossa rakentaminen rajoitetaan varikon edellyttämälle alueelle olisi tullut MRL 9 §:n edellyttämällä tavalla ottaa mukaan selvityksiin, eikä rajata jo lähtökohtaisesti suunnittelun ulkopuolelle.

Kaavaselostuksessa ei ole myöskään perusteltu valittua kaavaratkaisua MRA 25 §:n 1 momentin 7 kohdan edellyttämällä tavalla. MRA 25 §:n 1 momentin 7 kohdan mukaan kaavaselostuksessa on esitettävä ”valitun kaavaratkaisun keskeinen sisältö ja perusteet kaavaratkaisun valinnalle - -”. Selostuksessa on kuitenkin perusteltu erilaisten alueidenkäyttötarpeita huomattavasti paremmin yhteen sovittavan kaavaratkaisun hylkäämistä puutteellisesti ja ristiriitaisesti, kuten seuraavassa osoitetaan.

- Kaavaselostuksessa (Liite 3, s. 31) viitataan yleisesti kaupunkirakenteen tiivistämiseen ja rakennettavan paikan hyödyntämiseen ”järkevästi samalla myös uusien asuntojen rakentamiseen”. Kaupunkirakenteen tiivistämisessä viher- ja virkistysalueet eivät kuitenkaan ole ensisijainen kohde. Rakennettava paikka taas viittaa pikemmin itse varikkoon kuin sitä ympäröivään alueeseen.
- Kaavan yhdyskuntataloudellisten vaikutusten arvioinnin yhteydessä kaavaselostuksessa (Liite 3, s. 32-33) osoitetaan, että hybridiratkaisusta aiheutuu merkittäviä lisäkustannuksia verrattuna pelkän varikon rakentamiseen. Kustannuseroa ei kuitenkaan ole yksityiskohtaisesti laskettu, koska ”Raitiotievarikko on suunniteltu lähtökohtaisesti osaksi hybridiratkaisua, joten hypoteettisesta vaihtoehdosta, jossa toteutettaisiin pelkästään arkkitehtonisesti korkeatasoinen ratikkavarikko, ei ole olemassa kustannusarviota”. Kaupungille ratkaisusta koituvat kunnallis-, yhteisö- ja kiinteistöverotulot on sen sijaan arvioitu olevan 37 – 42 miljoonaa euroa.
- Hybridikorttelia perustellaan myös yllättävästi maisemavaikutuksilla. Kaava-asiakirjoihin kuuluvassa vuorovaikutusraportissa (Liite 20, s. 61) todetaan, että ”Näin kookkaan rakennuksen maisemointi siten, että sulautuisi luonnonmaisemaan tuntuu ajatuksena mahdottomalta”. Tämän vuoksi on päädytty hybridisuunnitelmaan jossa ”- - varikko on maisemoitu asuntorakentamisella osaksi Yliskylän muuta rakennettua ympäristöä”. Kaavaratkaisussa tämä ei kuitenkaan toteudu. Kaavaselostuksessa nimenomaisesti todetaan, että asuntorakentaminen yhdessä varikon päälle rakennettavan puiston kanssa muodostavat ”Kaupunkirakenteessa sekä visuaalisesti että toiminnoiltaan näkyvimmän osan korttelia” (Liite 3, s. 11) ja, että ”Kaupunkikuvallisesti Laajasalon varikkokortteli tuo alueelle kokonaan uudenlaisen kaupunkirakenteellisen komponentin. Rakennukset muodostavat suurkorttelin, joka poikkeaa alueen nykyisestä arkkitehtuurista” (Liite 3, s. 30).

Edellisen perusteella ainoaksi asialliseksi perusteeksi ratkaisulle jää kaupungille tulevat kunnallis-, yhteisö- ja kiinteistöverotulot, joiden on siis arvioitu olevan 37 – 42 milj. Euroa. Pelkän varikon kustannusarvion puutteellisuuden ja arviosta puuttuvien urheilukentän ja muiden toimintojen siirtämisestä aiheutuvien kustannusten vuoksi, ratkaisusta kaupungille koituvan taloudellisen hyödyn suuruus jää avoimeksi eikä sitä voida suhteuttaa rakentamisesta aiheutuviin haittoihin. Myös korttelin rakentamiskustannukset on kaava-asiakirjoissa arvioitu puutteellisesti. Kruunusillat-hankkeen hankesuunnitelman hyväksymispäätöksessä (Liite 19, s. 24), varikon investoinniksi on arvioitu 20-25 milj. Euroa. Juuri ennen asemakaavan hyväksymistä julkaistussa Helsingin kaupungin vuoden 2021 talousarvioesityksessä varikon kustannusten on kuitenkin arvioitu olevan 89,7 milj. Euroa (liite

15, s. 19). Samassa asiakirjassa raidejokerin raitiovaunuvarikon rakentamiskustannuksiksi on arvioitu 39,2 milj. euroa. Tästä voidaan päätellä, että merkittävä osa varikkokorttelin rakentamiskustannuksista aiheutuu juuri hybridiratkaisusta. Nämä lisäkustannukset yhdessä korttelin tieltä siirrettävien toimintojen uudelleenjärjestämisestä aiheutuvien kustannusten kanssa ovat suuremmat kuin hybridiratkaisusta kaupungille koituvaksi arvioidut tulot. Näin ollen hybridiratkaisua ei voida perustella siitä koituvilla taloudellisilla hyödyillä. Asiaa on käsitelty myös aiemmin tämän valituksen ensisijaiseen vaatimukseen liittyvissä perusteluissa, joihin myös tässä yhteydessä viitataan.

Kaavamuutosselostuksessa kaavaratkaisua perustellaan myös sillä, että ”Rakentamalla varikon yhteyteen myös asumista tiivistetään kaupunkirakennetta ja hyödynnetään rakennettava paikka järkevästi samalla myös uusien asuntojen rakentamiseen”. Kaavaselostus ei tarkemmin määrittele, mitä muuta järkevyydellä mahdollisesti tarkoitetaan, mutta on selvää, että kaavaratkaisun negatiiviset vaikutukset alueen luonto-, kulttuuriympäristö- ja maisemallisiin arvoihin hybridiratkaisun myötä moninkertaistuvat verrattuna hyvin maisemoituun maanalaiseen varikkoon, jonka maisemoidun kattokannen päälle ilman asuinrakentamistakin voitaisiin hyvin järjestää Laajasalon nopeasti kasvavalle väestölle soveltuvia virkistys- ja liikuntatoimintoja samoin kuin hybridiratkaisussa on esitetty, mutta ilman niitä ympäröiviä 11 kerroksen ja yli 40 metrin korkeuteen ulottuvia massiivisia kerrostaloja.

Helsingissä 31.12.2020

Osmo Rantakari
puheenjohtaja

Mika Penttinen
varapuheenjohtaja

Liitteet:

- Liite 1: Helsingin kaupunginvaltuuston kokous 04.11.2020. Pöytäkirja 18/2020
- Liite 2: Laajasalon ratikkakortteli – Asemakaavamuutoksen kartta nro 12546
- Liite 3: Laajasalon ratikkakortteli – Asemakaavan muutoksen selostus
- Liite 4: Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava
- Liite 5: Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava – Merkinnät ja määräykset
- Liite 6: Helsingin uusi yleiskaava (2016)
- Liite 7: Helsingin yleiskaava selostus
- Liite 8: Yleiskaavan teemakartta: Kulttuuriympäristöt
- Liite 9: Uudenmaan kulttuuriympäristöselvitys 2016 – ”Missä maat on mainioimmat”
- Liite 10: HLJ 2015 Joukkoliikenteen varikkoselvitys
- Liite 11: Yleiskaavan teemakartta: Joukkoliikenteen runkoverkko 2050
- Liite 12: Raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelma 8.3.2018
- Liite 13: Ruskeasuon raitiovaunu- ja linja-autovarikon hankesuunnitelma
- Liite 14: Helsingin kaupunginvaltuusto pöytäkirja 13.03.2019 § 101: Raide-Jokerin varikon hankesuunnitelman hyväksyminen
- Liite 15: Helsingin kaupungin talousarvioehdotuksen 2021 tiivistelmä
- Liite 16: Yleiskaavan raitioteiden toteutettavuus selvitys
- Liite 17: Laajasalon liikenteelliset tarkastelut – raportti 13.3.2020
- Liite 18: Kruunusillat - Raitiotieyhteys Laajasaloon hankesuunnitelma (2016)
- Liite 19: Helsingin kaupunginvaltuusto pöytäkirja 31.08.2016 § 210: Kruunusillat -hankkeen hankesuunnitelman hyväksyminen
- Liite 20: Vuorovaikutusraportti - Laajasalon ratikkakorttelin asemakaavan muutos (nro 12546)