

HELSINGIN HALLINTO-OIKEUDELLE

Helsingin kaupunkiympäristölautakunta on päätöksellään (HEL 2023-012549 T 08 00 02) 26.3.2024 jättänyt tutkimatta oikaisuvaatimuksen, jonka teimme lautakunnan 9.1.2024 hyväksymästä Länsi-Helsingin raitioteiden hankesuunnitelmasta. Tyytymättöminä päätökseen haluamme kunnioittaen pyytää, että Helsingin hallinto-oikeus kumoaisi mainitun päätöksen ja esitämme pyyntömme tueksi seuraavaa:

Kaupunki katsoo, että päätöksessä on kysymys pelkästään valtuuston 20.1.2021 tekemän raitioteiden yleissuunnitelman täytäntöönpanosta ja ettei se tämän vuoksi ole valituskelpoinen. Tämän tueksi kaupunkiympäristölautakunta esittää useita perusteluja.

Lautakunta katsoo ensinnäkin, että suunniteltu raitioteiden linjaus ei ole Helsingin yleiskaavan 2016 vastainen. Lautakunta viittaa siihen, että kyseisen merkinnän sijainti kaavakartalla on ohjeellinen. Se katsoo, että ”toteutettava raitiotien laajuus ja tarkempi linjaus on ratkaistu tarkemmassa suunnittelussa, jota yleiskaava on ohjannut”.

Käsityksemme mukaan hankesuunnitelma on yleiskaavan vastainen. Yleiskaavakartassa raitiotien on merkitty jatkuvan Vihdintietä pitkin suoraan luoteeseen aina kaupungin rajalle saakka. Se saa tukea myös kaavan selostuksesta. Toisaalta yleiskaavassa ei ole minkäänlaista merkintää raitiotiestä Kaupintiellä ja siitä eteenpäin Kannelmäkeen. Ohjeellisuus merkitsee sitä, että sen linjauksesta voidaan yksityiskohdissa tarpeen mukaan jossain määrin poiketa. Kaupintien raitiotiessä ei kuitenkaan ole tällaisesta poikkeamisesta kysymys, vaan kokonaan uudesta pitkästä raitiotiestä, jota ei ole yleiskaavassa. Kaupunki on siten antanut hankesuunnitelman tueksi väärää tietoa.

Kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen liitteenä on 17.11.2023 päivätty hankesuunnitelman ja yleissuunnitelman keskeisten tulosten vertailu. Yleissuunnitelman kustannukset ja hyödyt sekä niiden vertailu perustuivat vuonna 2020 tai sitä ennen tehtyihin arvioihin. Kustannus/hyötysuhteeksi saatiin silloin 0,79. Uudessa vertailussa tuo suhdeluku on enää 0,20. Liitteen kommentteissa todetaan, että HSL:n käyttämän Helmet-liikennemalliversioiden päivittyminen on vaikuttanut tuloksiin merkittävästi ja myös muut laskentaperusteet ovat muuttuneet 2023 julkaistun hankearvioinnin myötä. Kustannus/hyötysuhde on siis olennaisesti muuttunut. Kaupunkien liikennehankkeissa pyritään yleensä noin 1,0 tai vähän sitä pienempään Kustannus/hyötysuhteeseen. Näin ollen suhdeluku 0,20 osoittaa hankkeen olevan yhteiskuntataloudellisesti huomattavan epätaloudellinen. Supistetulla Vihdintien itäpuolen rakentamisella kustannus/hyötysuhde olisi vielä tätäkin huonompi.

Vertailun kommentteissa todetaan myös, että valtioapua ei ole huomioitu. Vuonna 2020 hyväksytyssä MAL-sopimuksessa valtion tuen ehtona on, että hankkeen kustannus/hyötysuhde on vähintään yleissuunnitelman mukainen. Tuon suhteen ollessa 0,20 ei valtion tukea hankesuunnitelman toteuttamiseen ole odotettavissa.

On ilmeistä, että uuden raitiotien matkustajamäärät on yleissuunnitelmaa tehtäessä arvioitu aivan liian korkeiksi. Se korostuu Vihdintiellä ja Kaupintie-Kannelmäki osuudella. Viimeksi mainitulla on kaksi juna-asemaa, Pohjois-Haaga ja Kannelmäki, joilta juna vie matkustajat keskustaan paljon nopeammin kuin Munkkiniemen kautta kiertävä raitiotie. Näyttelijäntien pohjoispäästä pääsisi tiheästi kulkevalla linja 40:n bussilla ydinkeskustaan ja Mannerheimintielle nopeammin kuin raitiotiellä.

Raitiotien matkustajamääriin vaikuttaa myös se, miten bussilinjoja raitiotien vaikutuspiirissä lakkautetaan tai muutetaan. Olemme oikaisuvaatimuksessamme pyytäneet, että tämä asia selvitettäisiin ennen kuin raitiotiestä tehdään päätös. Lautakunta ei ole tästä pyynnöstä välittänyt.

Kaupunki selittää, että toimivaltainen viranomaisen asiassa on Helsingin seudun liikenne. HSL:n lausunto asiasta on vuodelta 2020 ja se on hyvin yleisluontoinen. Siinä HSL toteaa, että ”yleissuunnitelmassa ei tehdä päätöksiä tulevaisuuden linjaratkaisuista, mutta se määrittää reunaehdot alueen raitio- ja bussiliikenteen järjestämiselle katujen ja raitiotien infraratkaisujen kautta ja että HSL tulee tekemään tarvittavat raitio- ja bussilinjastoja koskevat linjastosuunnitelmat ennen raitioteiden käyttöönottoa”. Kun viime vuoden lopulla teimme asiasta kirjallisen tiedustelun HSL:lle, emme saaneet mitään vastausta. Kaupunkiympäristölautakunta hylkäsi oikaisuvaatimuksemme hankkimatta tätä tietoa, vaikka pyysimme. Kuitenkin bussilinjojen säilyminen tai lakkauttaminen alueella vaikuttaa merkittävästi raitiotien matkustajamääriin. Miten voidaan asiallisesti arvioida raitiotien matkustajamääriä ja laskea sen kustannus/hyötysuhde, jos tätä tekijää ei tunneta?

Vihdintien osalta merkittävästi matkustajamääriin vaikuttava tekijä on Espoon kaupunkirata. Sen rakennussuunnittelu alkoi vuonna 2021 ja rakentaminen viime vuonna. Radan rakentamisen rahoitus on turvattu ja sen lasketaan valmistuvan vuonna 2028. Silloin paikallisjunien vuorotiheyttä radalla voidaan huomattavasti lisätä. Helsingin ja Väyläviraston suunnitelmissa on myös Valimon asemalaiturin pidentäminen niin, että se ulottuu Vihdintien sillan alle, josta rakennettaisiin suora porrasyhteys Riistavuoren puiston puolelle, minne on kaavailtu merkittävää asuntorakentamista. Kuinka moni asukkaista astuisi Munkkiniemen kautta kiertävään raitiovaunuun, jonka nopeutta vielä matkan varrella monet suojatiet hidastaisivat, kun aivan vieressä pysähtyy juna, jolla pääsee 10 minuutissa mukavasti ja ilman liikennehäiriöitä Helsingin keskustaan?

Vertailun kaupunkitaloudellisissa vaikutuksissa todetaan, että alueen maankäytön pohjalla on ollut bulevardikaupungin kaavarunkoalueen asuntorakentamisen potentiaali. Kaavarunko ei kuitenkaan ulotu pitemmälle kuin aivan Kaupintien alkuun. Näyttelijäntien pohjoispäähän suunnitellun pysäkin yhteyteen kaavaillusta rakentamisesta ei ole ehdotusta. Kohta on sikäli tärkeä, että siinä on tärkeä poikittainen ulkoilureitti, joka yhdistää läntisen Helsingin viheralueet Keskuspuistoon ja toimii samalla ekologisenä käytävänä. Se on myös Näyttelijäntien koillispäässä olevien kerrostalojen tärkeä lähivirkistysalue. Kaupungin olisi tullut esittää, miten nämä tarpeet yhteensovitetaan.

Yleissuunnitelmavaiheessa kaavaillun maankäytön toteutuminen on muutoinkin epävarmaa. Vihdintien varrella sekä Riistavuoren puisto että Vihdintien puistometsä ovat asemakaavoitettuja puistoja. Kaupunki laskee saavansa noin puolen miljardin tulot myymällä puistoa rakennusliikkeille. Niiden virkistysarvon ja maisemallisten arvojen menettämislle ei lasketa mitään arvoa. Puistoalueen muuttaminen rakennusmaaksi ei myöskään ole yksinkertainen asia. Uusienkin kaavojen on täytettävä MRL 54 §:n 2 momentissa säädetyt asemakaavan sisältövaatimukset. Ei ole lainkaan varmaa, että kaavarungossa ja myöhemmissä asemakaavaehdotuksissa ehdotettu tehokas maankäyttö voi toteutua. Oikeuksien ratkaisua asiassa voidaan joutua odottamaan pitkään.

Edellä esitetty osoittaa, että hankesuunnitelmassa ei ole kysymys pelkästään vuoden 2021 alussa päätetyn yleissuunnitelman täytäntöönpanosta. Kysymys on uudesta itsenäisestä päätöksestä, jossa on merkittäviä yleissuunnitelmasta poikkeavia elementtejä. Hankkeen kustannus/hyötysuhde 0,20 on olennaisesti heikompi, kuin mitä se oli yleissuunnitelmasta päätettäessä. Suhdelukua ei kaikilta osin pysty hankesuunnitelman perusteella edes laskemaan.

Edellä esitetyn perusteella me allekirjoittaneet hylätyn oikaisuvaatimuksen tehneet kunnan jäsenet esitämme, että Helsingin hallinto-oikeus kumoaisi kaupunkiympäristölautakunnan 26.3.2024 tekemän päätöksen ja palauttaisi asian kaupungille uuteen käsittelyyn.

Helsingissä, huhtikuun 12 päivänä 2024.

Lauri Nordberg, ympäristöjuristi, kirjelmän laatija,

Laajasuontie 16-18 C 24, 00320 Helsinki

lauri.nordberg@kolumbus.fi

ja viisi muuta oikaisuvaatimuksen tehnyttä kunnan jäsentä.

TIEDOKSI: Uudenmaan ELY-keskus
Väylävirasto
Helsingin seudun liikenne
Valtiovarainministeriö

