

**Asia** Asemakaavaa koskeva valituslupahakemus ja valitus

**Muutoksenhakija** Helsingin kaupunginhallitus

**Päätös, jota muutoksenhaku koskee**

Helsingin hallinto-oikeus 29.4.2021 H1904/2021

**Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisu**

Korkein hallinto-oikeus myöntää Helsingin kaupunginhallitukselle valitusluvan ja tutkii asian.

Valitus hylätään. Hallinto-oikeuden päätöksen lopputulosta ei muuteta.

**Asian tausta**

(1) *Helsingin kaupunginvaltuusto* on 22.4.2020 (§ 124) hyväksynyt Hernesaarta ja sitä ympäröiviä vesi- ja puistoalueita koskevan Hernesaaren asemakaavan ja asemakaavan muutoksen.

(2) *Hallinto-oikeus* on valituksenalaisella päätöksellään, Asunto Oy Helsingin Eiranrantakanavan, Asunto Oy Helsingin Eiranrantakallion, Asunto Oy Helsingin Eiranrantapuiston, Asunto Oy Helsingin EiraMaren, Asunto Oy Helsingin Eiranrannan Estellan ja Asunto Oy Eiran Kommodorin sekä Eteläiset kaupunginosat ry:n, Pro Eira ry:n ja Punavuoriseura ry:n valituksista, kumonnut kaupunginvaltuuston päätöksen. Hallinto-oikeus on katsonut, ettei kaavaratkaisun perusteena olevan selvityksen perusteella voida riittävästi varmistua siitä, että kaavaratkaisu täyttää maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n 2 momentissa tarkoitetun vaatimuksen edellytysten luomisesta liikenteen järjestämiselle, eikä asemakaavan vaikutuksia liikenteelle ole siten selvitetty

maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:ssä ja 54 §:n 2 momentissa edellytetyllä tavalla.

### **Vaatimukset ja lausumat korkeimmassa hallinto-oikeudessa**

(3) *Helsingin kaupunginhallitus* on pyytänyt lupaa valittaa hallinto-oikeuden päätöksestä ja valituksessaan vaatinut, että hallinto-oikeuden päätös kumotaan ja kaupunginvaltuuston päätöksestä tehtyt valitukset hylätään.

Kaupunginhallitus on perustellut vaatimuksiaan seuraavasti:

(4) Asemakaavaratkaisu on 18.4.2019 voimaan tulleen Hernesaaren osayleiskaavan mukainen. Osayleiskaavan ohjausvaikutus edellyttää osoittamaan alueelle tiivistä joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn perustuvaa maankäyttöä. Asemakaava-alueen yhteenlaskettu kerrosala 495 000 k-m<sup>2</sup> ei merkittävästi poikkea osayleiskaavan kaavaselostuksessa esitetystä 435 000 k-m<sup>2</sup>:n kerrosalatavoitteesta. Asemakaavaratkaisu on myös kaava-alueen ulkopuolelle Telakkakadulle ennustetun liikennemäärän ja arvioitujen liikennevaikutusten osalta osayleiskaavan yhteydessä ennustetun liikennemäärän ja arvioitujen liikennevaikutusten mukainen.

(5) Liikenteen järjestäminen, erityisesti joukkoliikennemahdollisuudet turvaavan katuverkon avulla, on asemakaavan keskeisiä sisältövaatimuksia. Kadut on tullut mitoitaa asemakaavassa sallitun rakentamisen edellyttämän asukasmäärän ja siinä osoitettujen toimintojen tarvetta vastaaviksi. Asemakaavan sisältövaatimus edellytysten luomisesta liikenteen järjestämiselle ei lain sanamuodon mukaan kuitenkaan erityisesti edellytä liikkumisen sujuvuutta yhdenvertaisella palvelutasolla eri kulkutapojen välillä. Erityisesti autoliikenteen kehityskulun painottamiselle ei siten ole perusteita. Liikenteen järjestäminen on lisäksi vain yksi asemakaavan useista sisältövaatimuksista, jotka kaikki tulee pystyä toteuttamaan samanaikaisesti.

(6) Hernesaaren alueen katuverkko on suunniteltu painottaen liikenneturvallisuutta sekä hyviä edellytyksiä kävelylle, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle. Hyvät joukkoliikenne- sekä jalankulun ja pyöräilyn yhteydet vähentävät henkilöauton käytön tarvetta. Asemakaavan liikennejärjestelyt on suunniteltu siten, että ne mahdollistavat alueelle saapumisen ja sieltä poistumisen hyvin kaikilla kulkutavoilla. Myös alueella sisäisesti pääsee liikkumaan hyvin eri kulkutavoilla.

(7) Asemakaava perustuu kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Liikenneselvityksissä on huomioitu koko se alue, jolla kaavalla on voitu arvioida olevan olennaisia vaikutuksia, ja siten kaavan yhteydessä on tarpeellisessa määrin selvitetty suunnitelman vaikutuksia.

(8) Hernesaaren muodostuva autonomistus ja alueellinen pysäköinnin hinnoittelu vaikuttavat siihen, miten eri kulkutapoja käytetään ja kuinka sujuvaa liikenne on lähialueen liikenneverkossa. Alueen

asuinkerrostalotonttien autojen pysäköintipaikkoihin sovelletaan markkinaehtoisien pysäköintijärjestelmän periaatteita. Kaupunki on arvioinut, että Hernesaareen toteutuisi markkinaehtoisesti autopaikkoja noin puolet aiempien autopaikkamääristä.

(9) Erilaisten tulevaisuusskenaarioiden tarkasteluun pohjautuvassa WSP Finland Oy:n liikenneselvityksessä 13.9.2019 ruuhkautumista eli palvelutason heikkenemistä on havaittu autoliikenteen osalta. Mainitun liikenneselvityksen ja WSP Finland Oy:n 26.5.2021 päivätyn lausunnon pohjalta voidaan kuitenkin päätellä, että autoliikenteen matka-aikojen pidentyminen ruuhkatuntien aikaan vastaa tyypillistä Helsingin kantakaupungin liikennetilannetta vastaavilla katuosuuksilla. Koska autoliikenteen osuus Hernesaaresta lähtevillä matkoilla on arvioitu tarkastellusta skenaariosta riippuen 14–28 % välille, kestävien kulkutapojen sujuva käyttö jää kuitenkin merkittävästi suuremmaksi. Liikenneselvityksessä todetaan lisäksi, että skenaariosta riippumatta raitioliikenteen luotettavuus ja matka-ajat ovat hyvällä tasolla. Liikenneselvityksessä ei ole arvioitu erikseen risteilyalusten turistibussiliikenteen, venesataman ja lumenkaadon vaikutuksia liikenteen toimivuuteen, koska näiden toimintojen ei katsottu merkittävällä tavalla vaikuttavan liikenteen toimivuuteen arkipäivän ruuhkatunteina.

(10) Tulevaisuuden autoliikenteen kehittymisestä seudullisesti ja Helsingissä laajemmin ei ole täyttä varmuutta. Kehitykseen vaikuttavat tulevaisuuden päätökset, jotka eivät liity nyt kysymyksessä olevaan asemakaavaan. Asemakaavalla vaikutetaan ainoastaan asemakaavan katuverkon tilaratkaisuihin, joiden osalta vaikutusarvioinneissa ei ole esitetty puutteita tai tunnistettu haasteita liikkumisen toimivuuden tai turvallisuuden kannalta.

(11) *Asunto Oy Helsingin Eiranrantakanava, Asunto Oy Helsingin Eiranrantakallio, Asunto Oy Helsingin Eiranrantapuisto, Asunto Oy Helsingin EiraMare, Asunto Oy Helsingin Eiranrannan Estella ja Asunto Oy Eiran Kommodori* ovat antaneet selityksen, jossa on vaadittu valituslupahakemuksen ja valituksen hylkäämistä.

(12) *Eteläiset kaupunginosat ry, Pro Eira ry ja Punavuoriseura ry* ovat antaneet selityksen, jossa on vaadittu valituslupahakemuksen ja valituksen hylkäämistä.

(13) *Helsingin kaupunginhallitus* on antanut vastaselityksen.

(14) *Asunto Oy Helsingin Eiranrantakanava ja sen asiakumppanit* sekä *Eteläiset kaupunginosat ry ja sen asiakumppanit* ovat omasta aloitteestaan antaneet kaupunginhallituksen vastaselityksen johdosta lausumat.

## Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisun perustelut

### *Kysymyksenasettelu*

(15) Asiassa on korkeimmassa hallinto-oikeudessa Helsingin kaupunginhallituksen valituksesta ratkaistavana, onko Hernesaaren asemakaavan ja asemakaavan muutoksen vaikutukset liikenteelle selvitetty maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:ssä edellytetyllä tavalla ja täyttääkö asemakaavaratkaisu mainitun lain 54 §:n 2 momentin sisältövaatimuksen edellytysten luomisesta liikenteen järjestämiselle.

### *Sovellettavat oikeusohjeet ja lain esityöt*

(16) Maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n 1 momentin mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvitettyä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus. Mainitun pykälän 2 momentin mukaan kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvittävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

(17) Maankäyttö- ja rakennuslain 42 §:n 1 momentin mukaan yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.

(18) Maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n 1 momentin mukaan asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon siten kuin siitä edellä säädetään. Mainitun pykälän 2 momentin mukaan asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Mainitun pykälän 3 momentin mukaan asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen.

(19) Asemakaavan sisältövaatimuksia koskevan maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa (HE 101/1998 vp) on todettu, että asemakaavaa laadittaessa on otettava huomioon yleispiirteinen alueiden käytön suunnittelu eli maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava. Oikeusvaikutteinen yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa, mikä tarkoittaa sitä, että yleispiirteisissä kaavoissa tehdyt maankäytölliset ratkaisut on otettava asemakaavan laatimisen perustaksi ja niissä tehdyistä maankäyttöä koskevista perusratkaisuista voidaan poiketa vain rajoitetusti. Asemakaavalla kuitenkin tarkennetaan yleispiirteisissä kaavoissa tehtyjä ratkaisuja. Asemakaavan sisältövaatimuksien osalta on lisäksi todettu, että asemakaavaa laadittaessa on luotava edellytykset liikenteen

järjestämislle. Tämä edellyttää eri liikennemuotojen tarpeiden ottamista huomioon alueen sijainnin, ympäristön, suunnitellun tulevan käytön ja muiden olosuhteiden mukaisesti.

### ***Kaavaratkaisun kuvaus ja liikennevaikutuksia koskevat selvitykset***

(20) Muutoksenhaun kohteena oleva asemakaava koskee Helsingin kantakaupungin eteläisellä ranta-alueella sijaitsevaa Hernesaarta ja sitä ympäröiviä vesi- ja puistoalueita. Kaava-alueen suunniteltu pinta-ala merialueille tehtävien lisätäyttöjen jälkeen olisi noin 47 hehtaaria. Asemakaavalla osoitetaan uutta asuntokerrosalaa noin 316 000 k-m<sup>2</sup> ja työpaikka- ja palvelukerrosalaa noin 139 000 k-m<sup>2</sup>. Tavoiteltu asukasmäärän lisäys on 7 600 asukasta ja työpaikkojen lisäys noin 3 000. Kaavaratkaisu mahdollistaa lisäksi risteily- ja venesatamien sekä lumen vastaanottoalueen sijoittamisen alueelle.

(21) Alueella on voimassa vuonna 2019 lainvoiman saanut Hernesaaren osayleiskaava. Kaava-alue on osoitettu osayleiskaavassa pääosin kerrostalovaltaiseksi asuinalueeksi, palvelujen ja hallinnon sekä työpaikkojen alueeksi, satama-, venesatama- ja vesialueeksi sekä puistoksi.

(22) Asemakaavaratkaisun valmistelun yhteydessä laaditun liikennesuunnitelman 26.11.2019 mukaan kaava-alueella liikkuminen perustuu kävely- ja pyöräily-yhteyksiin, raideliikenteeseen perustuvaan joukkoliikenteeseen sekä vesi- ja ajoneuvoliikenteeseen. Ulkopuoliseen katuverkkoon kaava-alue liittyy Eiranrantaan yhdistyvien Laivakadun ja Hernesaarenrannan kautta. Raitiotieyhteys kulkee Hernesaaresta Eiranrannan, Telakkakadun ja Hietalahdenrannan kautta Bulevardille. Hernesaaren osayleiskaavaa varten laaditun liikennejärjestelmäselvityksen 31.1.2017 mukaan Telakkakadulle on laadittu vuonna 2014 liikennesuunnitelma, jossa autoliikenteen kapasiteettia ei ole lisätty, vaan muista toiminnoista vapautuva tila on varattu raitiotielle. Telakkakatua koskevassa liikennesuunnitelmassa on edelleen todettu, ettei autoliikenteen kapasiteettia voida kadulle lisätä.

(23) Kaavaehdotuksen yhteydessä vuonna 2019 laaditun liikenne-ennusteen mukaan Hernesaaren suunniteltu maankäyttö tuottaisi ajoneuvoliikennettä noin 9 500 autoa arkivuorokaudessa, mistä noin kaksi kolmasosaa suuntautuisi Telakkakadulle ja yksi kolmasosa Eiranrantaan. Kaavaselostuksen mukaan risteilijäsataman toiminta kesäisin ja lumen vastaanotto talvisin tuovat kaava-alueelle myös raskasta liikennettä. Kaavaratkaisun liikenteellisistä vaikutuksista on lisäksi laadittu erillinen selvitys (WSP Finland Oy, 13.9.2019), jossa on tarkasteltu kaava-alueen lähellä olevan katuverkon välityskykyä etenkin Telakkakadun ja Eiranrannan osalta. Selvityksessä on muodostettu Hernesaaren ja laajemmin koko Helsinginniemen alueelle liikenne-ennusteet vuodelle 2030, jotka sisältävät erilaisia skenaarioita liikenteen kehityksestä.

(24) Liikenteen kehittymistä on tarkasteltu WSP Finland Oy:n selvityksessä sekä alueellisella että paikallisella tasolla. Alueellisella tasolla selvityksessä

tarkoitetaan Helsingin niemeä, joka kattaa alueet Lauttasaaresta itään ja Töölönlahdelta etelään, ja paikallisella tasolla kaava-alueita. Ensimmäisessä skenaariossa (2030 Perus) alueellisen tason tarkastelun lähtökohtana on ollut Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strategisen suunnitelman (MAL 2019) mukaiset liikenteen hinnoittelun toimenpiteet, joihin sisältyvät muun muassa pysäköintimaksujen laajennus ja korotus kantakaupungissa sekä seudulliset ruuhkamaksut. Toisessa skenaariossa (2030 Nykyura) alueellisen tason lähtökohtana on ollut nykyuran mukainen kasvu, jossa liikenteen hinnoittelua ei ole käytössä ja autoliikenteen määrät kasvavat suoraan suhteessa maankäytön lisäykseen. Paikallisella tasolla on tarkasteltu kaava-alueen pysäköintiin ja autonomistuksen kehitykseen liittyviä erilaisia suunnitteluratkaisuja. Skenaariossa ”2030 Perus” autonomistuksen on oletettu olevan kaava-alueella vastaava kuin kantakaupungissa keskimäärin nykytilanteessa eli 250 autoa 1 000 asukasta kohti. Oletuksena on lisäksi ollut työ- ja asiointimatkojen pysäköintimaksujen laajentaminen keskustasta Hernesaareen (vyöhyke 2). Skenaariossa ”2030 Nykyura Minimi” autonomistuksen on oletettu olevan vastaava kuin Punavuorella nykytilanteessa eli 190 autoa 1 000 asukasta kohti ja oletuksena on lisäksi ollut, että työ- ja asiointimatkojen pysäköintimaksut on laajennettu keskustasta Hernesaareen (vyöhyke 2). Skenaariossa ”2030 Nykyura Maksimi” autonomistuksen on oletettu vastaavaksi kuin koko Helsingissä keskimäärin nykytilanteessa eli 330 autoa 1 000 asukasta kohti ja lisäksi oletuksena on ollut, että pysäköinnin hinnoittelu työ- ja asiointimatkoilla ei ole käytössä.

(25) WSP Finland Oy:n selvityksessä esitetyn matkamääriä ja kulkutapajakaumaa koskevan liikenne-ennusteen mukaan ”2030 Perus”-skenaariossa autoliikenteen määrät vähenisivät alueellisella tasolla Helsingin niemellä nykytilannetta kuvaavasta vuodesta 2021 johtuen erityisesti pysäköintimaksujen korotuksien ja ruuhkamaksujen aiheuttamasta siirtymästä muihin kulkutapoihin muilla alueilla. Skenaariossa ”2030 Nykyura” matkamäärät kasvaisivat Jätkäsaaren ja Hernesaaren uuden maankäytön myötä merkittävästi. Paikallisella tasolla Hernesaaren matkamäärät painottuisivat selvityksen mukaan kaikissa ennusteissa jalankulkuun, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Matkojen kokonaismäärä olisi kaikissa vuoden 2030 skenaarioissa noin 21 000 matkaa vuorokaudessa. Autoilun kulkutapaosuus alueen matkoista vaihtelee ennusteskenaarioissa 14 prosentista 28 prosenttiin. Hernesaaren asiointi- ja työmatkojen pysäköintimaksu ja autonomistuksen kehittyminen vaikuttaisivat selvityksen mukaan voimakkaasti automatkojen määrään. Päivän aamu- ja iltahuippuuntien aikana liikennemäärät kasvaisivat katuverkolla 200–600 ajoneuvoa suuntaansa. Keskimääräiset ajoneuvojen vuorokausiliikennemäärät välillä Laivakatu–Eiranranta olisivat vuoden 2021 tilanteessa 1 200 ajoneuvoa vuorokaudessa, skenaarion ”2030 Perus” mukaisessa tilanteessa 4 700 ajoneuvoa vuorokaudessa, ”2030 Nykyura Minimi” mukaisessa tilanteessa 5 300 ajoneuvoa vuorokaudessa ja ”2030 Nykyura Maksimi” mukaisessa tilanteessa 9 700 ajoneuvoa vuorokaudessa.

(26) WSP Finland Oy:n selvityksen mukaan skenaariossa ”2030 Perus” Telakkakadun ja Hietalahdenrannan verkko välittäisi kohtuullisen hyvin autoliikennettä. Skenaariossa ”2030 Nykyura Minimi” liikennemäärät kasvaisivat selvityksen mukaan kaikkialla tarkastelualueella suhteessa

nykytilanteeseen. Aamuhuipputunnin aikana välityskyky riittäisi tarkastelualueella, mutta liikenne jonoutuisi. Iltahuipputunnin liikennemäärät kasvaisivat kaikkialla tarkastelualueella suhteessa nykytilanteeseen, ja välityskyky ylittyisi Hietalahdenrannan ja Bulevardin liittymäalueella sekä Hietalahdenrannan ja Mallaskadun liittymäalueella. Välityskyvyn ylittyminen johtaisi kasvaviin jonoihin etelästä ja lännestä saavuttaessa. ”2030 Nykyura Maksimi” -skenaarion osalta selvityksen johtopäätöksenä on esitetty, että liikenneverkon välityskyky ylittyisi aamu- ja iltaruuhkassa toimuustarkasteluiden koko tarkastelualueella Jätkäsaarenlaiturin ja Eiranrannan välillä. Välityskyvyn ylittymisellä tarkoitetaan tilannetta, jossa katuverkolle kertyy ruuhka-aikana jatkuvaa risteyksestä toiseen yltyvää jonoutumista, jonka purkautuminen jatkuu vielä vilkkaimman ruuhka-ajan jälkeen. Välityskyvyn ylittymisen vaikutuksena väylän käyttäjien palvelutaso heikkenee ja matka-ajat kasvavat. Skenaarion ”2030 Nykyura Maksimi” iltaruuhkan autoliikenteen matka-aikojen kasvu on arvioitu selvityksessä kohtuuttomaksi. Ajoaikojen tarkasteluissa ”2030 Nykyura Maksimi” skenaarion matka-ajan mediaani olisi iltahuipputunnin aikana lähes kaksinkertainen nykytilanteen matka-aikaan nähden, kun ”2030 Nykyura Minimi” lähtöoletuksilla kasvu oli puolet tästä. Skenaariosta riippumatta raitioliikenteen luotettavuus ja matka-ajat olisivat hyvällä tasolla.

### ***Oikeudellinen arviointi ja lopputulos***

(27) Asemakaavaratkaisu on lähtökohdiltaan Hernesaaren osayleiskaavan mukainen. Osayleiskaavassa ei kuitenkaan ole osoitettu rakentamisen mitoitusta eikä esimerkiksi liikenteen järjestämistä ole osayleiskaavassa yksityiskohtaisesti ratkaistu. Alueelle osoitettavan rakentamisen määrä sekä liikenteen järjestämisen yksityiskohdat ovat siten osayleiskaavan sisältö ja tarkentuvan suunnittelun periaate huomioon ottaen jääneet ratkaistaviksi asemakaavatasolla ja asemakaavatasoihin selvityksiin perustuen.

(28) Asemakaavan sisältövaatimus edellytysten luomisesta liikenteen järjestämiselle sisältää yhtäältä liikenteen järjestämisen kaava-alueella kaavan mahdollistaman rakentamisen ja muiden toimintojen tarpeita vastaavasti sekä toisaalta uuden maankäytön edellyttämät liikenneyhteydet kaava-alueen ulkopuoliseen katu- ja liikenneverkkoon. Liikenteen järjestämistä koskevassa tarkastelussa on otettava huomioon kaikki kulkutavat. Koska asemakaavalla osoitettu uusi maankäyttö sijoittuu tässä tapauksessa niemimäiselle Hernesaaren alueelle ja alueelle tuleva ja sieltä lähtevä autoliikenne kulkee yhden katuyhteyden ja muutamien risteyksien kautta, kaavaratkaisussa ja sen perusteena olevissa selvityksissä ja vaikutusten arvioinneissa on tullut kiinnittää erityistä huomiota kaava-alueelle tulevan ja sieltä lähtevän liikenteen järjestämiseen sekä liikenteen lisääntymisen vaikutuksiin kaava-alueen ulkopuolella.

(29) Kaavaratkaisun perusteena olevista selvityksistä ilmenee, että kaava-alueen asukasmäärän ja työpaikkojen huomattava lisäys johtaa alueen liikenteen määrän merkittävään kasvuun. Autoliikenteen lisäys heikentäisi liikenteen sujuvuutta erityisesti Telakkakadulla, mutta myös laajemmalla

alueella Helsingin kantakaupungissa. WSP Finland Oy:n selvityksessä esitetyn skenaariotarkastelun perusteella autoliikenteen liikennemäärien kehitys riippuu alueellisella tasolla muun ohella ruuhkamaksun mahdollisesta käyttöönotosta ja pysäköintimaksuihin liittyvistä ratkaisuista. Ruuhkamaksujen käyttöönotto ei kuitenkaan ole asemakaavalla ratkaistava asia, eikä maksujen käyttöönotosta muutoinkaan ole varmuutta. Liikennemäärien kehittymiseen alueellisella tasolla liittyy siten skenaariotarkastelun perusteella merkittäviä epävarmuustekijöitä. Myös eri skenaarioissa esitettyihin paikallisen tason tarkasteluihin liittyy epävarmuutta muun ohella autonomistuksen kehityksen ja eri kulkutapojen suhteellisten osuuksien osalta. Mikään WSP Finland Oy:n selvityksessä esitetyistä eri skenaarioista ei siten kuvaa kaavan toteuttamisesta aiheutuvia liikenteellisiä vaikutuksia sillä tavoin luotettavasti, että se voitaisiin sellaisenaan ottaa vaikutusten arvioinnin lähtökohdaksi. Vaikutusten arviointiin liittyvää epävarmuutta lisää edelleen se, ettei selvityksiin ole sisältynyt erillistä tarkastelua risteilijäsataman ja lumen vastaanottoalueen toiminnasta aiheutuvan raskaan liikenteen vaikutuksista liikenteen sujuvuuteen.

(30) Liikenteen määrällinen kasvu sekä tästä liikenteen sujuvuudelle aiheutuvan haitan merkittävyys ja vaikutusalueen laajuus vaihtelevat WSP Finland Oy:n selvityksessä tarkastelluissa eri skenaarioissa merkittävästi. Kun otetaan huomioon selvityksiin liittyvät edellä todetut epävarmuustekijät sekä se kaava-aineistosta ilmenevä seikka, ettei liikenteen sujuvuuden kannalta keskeisen Telakkakadun kapasiteettia voida autoliikenteen osalta enää lisätä, laadittujen selvitysten perusteella on myös mahdollista, että kaavaratkaisusta johtuva autoliikenteen määrän kasvu johtaisi autoliikenteen sujuvuuden merkittävään heikentymiseen kaava-alueen ulkopuolella. Vaikka autoliikenne muodostaa vain osan kaavaratkaisun tuottamasta liikenteestä, on sen osuus kuitenkin selvitysten perusteella merkittävä. Raitiotiehen perustuvan julkisen liikenteen ja kävely- ja pyöräily-yhteyksien painottaminen kaavaratkaisussa ei siten tällaisessa tilanteessa poista velvollisuutta järjestää edellytykset myös kaavaratkaisusta seuraavalle autoliikenteelle. Kaavaratkaisun perusteena olevien selvitysten perusteella ei näin ollen voida riittävästi varmistua siitä, että kaavaratkaisu täyttää maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n 2 momentin sisältövaatimuksen edellytysten luomisesta liikenteen järjestämiselle. Hallinto-oikeuden päätöksen lopputuloksen muuttamiselle ei tämän vuoksi ole perusteita.



Tätä kaikki asianomaiset noudattakoot.

Korkein hallinto-oikeus:

Mika Seppälä  
oikeusneuvos

Kari Tornikoski  
oikeusneuvos

Tuomas Kuokkanen  
oikeusneuvos

Jaakko Autio  
oikeusneuvos

Robert Utter  
oikeusneuvos

Petri Hellstén  
Asian esittelijä, esittelijäneuvos

**Jakelu**

Päätös

Jäljennös

Helsingin kaupunginhallitus, oikeudenkäyntimaksu 510 euroa

Helsingin hallinto-oikeus

Asunto Oy Helsingin Eiranrantakanava ym.

Eteläiset kaupunginosat ry ym.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Ympäristöministeriö

Asiakirjan oikeaksi todistaa

Vastaava jaostosihteeri Päivi Koivurova