



Wallenlind & Co Oy
LAKIASIAINTOIMISTO

TURUN HALLINTO-OIKEUDELLE

Asia Kunnallisvalitus ja vaatimus päätösten päätöksenteon ja täytäntöönpanon kieltämisestä

I ASIANOSAISTIEDOT

Valittajat

1. Benito Casagrande, arkkitehti, kasvatust. toht.(HC)
synt. 06.06.1942
2. Reino Heikinheimo, DI, geologi
synt. 18.04.1953
3. Seppo Lehtinen, kunnallisneuvos
synt. 06.06.1949
4. Kari Vainio, ex-päätoimittaja
synt. 06.06.1958

Valittajat ovat Turun kaupungin jäseniä ja Turussa asuvia kuntalaisia.

Asiamies ja prosessiosoite

OTM Juha Wallenlind
Lakiasiaintoimisto Wallenlind & Co Oy
Linnankatu 3 A
20100 Turku
puh. 02 2720 100 keskus
gsm 040 5454 687
email jw@wlaw.fi

II PÄÄTÖKSET JOIHIN HAETAAN MUUTOSTA

Muutoksenhaun kohteena ovat seuraavat Turun kaupunginvaltuuston 18.5.2026 tekemät päätökset:

1. Turun kaupunginvaltuusto 18.5.2026, Kv § 82: Raitiotien satama–Varissuo investointipäätös,
2. Turun kaupunginvaltuusto 18.5.2026, Kv § 83: Joukkoliikenne-käytävän toteuttaminen raitiotiehen varautuen ja raitiotien jatkosuunnittelu, MAL-hanke

Taustapäätöksenä ja selvitysmateriaalina käytetään lisäksi:

3. Turun kaupunginvaltuusto 20.4.2026, § 59: Tuomiokirkkosilta ja siihen liittyvät kadut -alueen hankesuunnitelma, MAL-hanke.

Huomautus: Kv § 83 yhteydessä kaupunginvaltuusto päätti poistaa 20.4.2026 § 59 -päätöksen. Tämä on valituksen kannalta olennainen seikka, koska aiempi hankesuunnitelma korvattiin uudella raitiotiehen varautuvalla toteutusratkaisulla.

III VAATIMUKSET

Valittaja vaatii, että Turun hallinto-oikeus

1. **Kieltää välittömästi** Turun kaupunginvaltuuston 18.5.2026 päätösten Kv § 82 ja Kv § 83 täytäntöönpanon siihen saakka, kunnes valitus on ratkaistu tai hallinto-oikeus toisin määrää;
2. **Kumoo** Turun kaupunginvaltuuston 18.5.2026 tekemät päätökset Kv § 82 ja Kv § 83 lainvastaisina ja virheellisessä järjestyksessä syntyneinä;
3. **Palauttaa asian** Turun kaupungille uudelleen valmisteltavaksi, mikäli hallinto-oikeus katsoo asian voivan tulla uudelleen käsiteltäväksi riittävien selvitysten jälkeen;
4. **Velvoittaa** Turun kaupungin korvaamaan valittajan kohtuulliset oikeudenkäyntikulut viivästyskorkoineen.
5. **Järjestää** asiassa suullisen käsittelyn nimettyjen todistajien ja asiantuntijoiden kuulemiseksi.

IV VALITUKSEN OIKEUDELLINEN PERUSTE JA YLEISET PERUSTEET

Valtuuston päätöksiin haetaan muutosta kuntalain (410/2015) 135 §:n mukaisella kunnallisvalituksella.

Päätökset ovat syntyneet *virheellisessä järjestyksessä*, viranhaltijan ja luottamushenkilön *ehdottoman esteellisyyden vallitessa*, painostuksen alaisena sekä laittoman, *harhaanjohtavan ja puutteellisen valmistelun pohjalta*. Valtuustolle ei ole esitetty päätöksen kannalta riittäviä ja oikein kohdistettuja tietoja hankkeen kustannuksista, toteuttamisedellytyksistä, vaikutuksista ja pitkän aikavälin sitovuudesta.

Päätökset ovat myös *muuten lainvastaisia*, koska päätöksenteko on perustunut olennaisesti puutteelliseen, epäselvään ja päätösten kokoluokkaan nähden riittämättömään valmisteluun ja selvitykseen.

Valtuuston päätökset perustuvat myös *tosiseikkojen ja selvityksien virheelliseen arviointiin*.

Kyse ei ole poliittisesta tarkoituksenmukaisuudesta, vaan siitä, oliko kaupunginvaltuustolla ennen päätöksentekoa käytettävissään oikeat, ajantasaiset ja riittävät tiedot.

Päätösaineistossa ei ole riittävästi selvitetty mm.

1. raitiotien todellista käyttöönottokustannusta ja veronmaksajien kokonaisvastuuta;
2. Kv § 83 mukaisen joukkoliikennekäytävän teknistä ja taloudellista sisältöä;
3. sitä, mikä osa Kv § 83 kustannuksista on joukkoliikennevälineestä riippumatonta ja mikä osa nimenomaan raitiotiehen varautumista;
4. raitiotiehen varautuvien pohjanvahvistusten, mahdollisten paalutusten, maanalaisten rakenteiden ja arkeologisten kaivausten eroa verrattuna raiteettomaan superbussi- tai muuhun joukkoliikennratkaisuun;
5. hankintaoikeudellista perustetta sille, että aiemmin erillisenä hankesuunnitelmana käsitelty kokonaisuus tilataan Turun Raitiotie Oy:ltä ja mahdollisesti edelleen Turun Raitiotieallianssilta;
6. vaihtoehtoisen eBRT-/superbussi- tai hybridimallin yhteismitallista vertailua;
7. TEN-T-, SUMP- ja MAL-kehiksen sekä tulevan Matkakeskuksen merkitystä ja kytkentää.
8. valtionrahoituksen ehdollisuuden ja täytäntöönpanon suhdetta
9. Muinaismuistolain pakottavien säännöksiä perusteella tehtävien arkeologisten kaivauksien todellisia ja välttämättömiä kustannuksia

ja suojeltujen rakennuksien säilyttämisestä aiheutuvia lisäkustannuksia.

10. Turun ydinkeskustan liikennejärjestelyjä raitiotien rakennusaikana, siitä yrityksille aiheutuvaa taloudellista vahinkoa ja kaupungille em. syystä aiheutuvaa verotulojen menetystä.

Valtuuston 18.05.2026 tekemä päätös (§ 82 raitiotien investointipäätös Satama–Varissuo-linja, 1. vaihe ja § 83 joukkoliikennekäytävä ja jatko-suunnittelu) koskevat 465,2 miljoonan euron kustannusarviota.

Valtuustolle ei esitetty samassa yhteydessä selvitystä koko raitiotiejärjestelmän muista vaiheista, niiden välttämättömyydestä, kustannuksista eikä siitä, missä määrin 1. vaiheen toteuttaminen sitoo kaupunkia myöhempiin lisäinvestointeihin.

Tämä on olennainen puute, koska 1. vaihe ei yksin ratkaise Turun eikä Turun seudun joukkoliikennejärjestelmää, eikä se sisällä esimerkiksi tulevan matkakeskuksen suoraa raitiotieyhteyttä.

Päätöksenteossa syntyi epäsymmetria: kustannuksena esitettiin rajattu 1. vaiheen investointi, mutta vaikutuksia, hyötyjä ja kaupunkikehitystä perusteltiin laajemman järjestelmän logiikalla.

Valtuusto ei saanut kokonaiskuvaa siitä, mitä raitiotiejärjestelmä kokonaisuutena maksaa, jos se myöhemmin laajennetaan sellaiseksi verkoksi, jolla perustellut liikennejärjestelmä-, maankäyttö- ja seudulliset hyödyt voisivat toteutua.

Valtuustolle esitetty 465,2 miljoonan euron kustannusarvio ei kuvannut liikennekelpoisen 1. vaiheen koko kustannusta. Vaunukalusto oli erillinen välttämätön hankinta, ja päätetty Kupittaa–Itäharju-linjaus tukeutuu Kupittaan kärjen / Tiedepuiston erilliseen joukkoliikennekansi- ja katuja järjestelykokonaisuuteen. *Päätösaineistossa ei esitetty, mikä osuus näistä reitin toteuttamisen edellyttämistä erillishankkeista kohdistuu raitiotielle.*

Myös rahoituskulut, matkakeskuksen ohittamisesta seuraavat liityntäjärjestelyt sekä rakentamisvaiheiden rajapinta- ja kaksoistöriskit jäivät ilman koottua kustannuskuvaa.

Samanaikaisesti raitiotien taloudellisina hyötyinä käytettiin kiinteistö- ja maankäyttötuloja ilman riittävää erittelyä siitä, mikä osa hyödyistä johtuu juuri päätetystä raitiotiehankkeesta ja mikä osa perustuu jo rakennettuihin, jo kaavoitettuihin, jo käynnissä oleviin tai ilman raitiotietä toteutuviin alueisiin.

Raitiotien kustannuksia esitettiin valtuustolle liian suppeana kokonaisuutena ja hyötyjä liian laajana kokonaisuutena suhteessa päätöksen todelliseen vaikutukseen.

Päätöksen oikeudellinen ongelma ei ole se, onko raitiotie tarkoituksenmukainen liikennepoliittinen ratkaisu. Ongelma on se, että *valtuustolle ei annettu asian ratkaisemiseksi tarpeellista, koottua ja oikein kohdistettua tietopohjaa.*

Valtuusto ei ole voinut arvioida, mitä se tosiasiallisesti päätti, mitä päätös edellyttää, mitä päätös maksaa liikennekelpoisena järjestelmänä ja mihin myöhempiin investointeihin 1. vaiheen toteuttaminen käytännössä johtaa.

Valtuusto ei saanut päätöksenteon kannalta riittävää, koottua ja oikein kohdistettua tietopohjaa siitä, mitä se tosiasiallisesti päätti ja mihin kustannuksiin, riskeihin ja jatkosidonnaisuuksiin päätös johtaa.

Tämän vuoksi päätös on syntynyt puutteellisen valmistelun seurauksena virheellisessä järjestyksessä ja se tulee kumota sekä palauttaa uudelleen valmisteltavaksi siten, että valtuustolle esitetään raitiotien 1. vaiheen todellinen käyttöönottokustannus, sen toteuttamisen edellytys-hankkeet, koko raitiotiejärjestelmän myöhempien vaiheiden kustannus-arvio, matkakeskuksen ja seudullisen joukkoliikenteen ratkaisu sekä kiinteistö- ja maankäyttöhyötyjen oikea syy-yhteys päätettävään hankkeeseen.

V TÄYTÄNTÖÖNPANOKIELLON KIIREELLINEN TARVE

Täytäntöönpanokielto on välttämätön, koska päätösten välitön täytäntöönpano voi tehdä valituksen käytännössä hyödyttömäksi.

Sekä Kv § 82 että Kv § 83 sisältävät päätöksen panna tehdyt päätökset täytäntöön odottamatta niiden lainvoimaisuutta.

Erityisesti Kv § 83 koskee konkreettista toteutusta: joukkoliikennekäytävän rakentamista, Tuomiokirkkosillan peruskorjausta, katualueiden töitä, pohjanvahvistuksia, maanalaisten rakenteiden huomioon ottamista ja arkeologisia tutkimuksia.

Kv § 83 päätettiin, että kaupunki tilaa Turun Raitiotie Oy:ltä, joka voi edelleen tilata Turun Raitiotieallianssilta, joukkoliikennekäytävän toteuttamisen raitiotiehen varautuen ja raitiotien jatkosuunnittelua 33,3 miljoonan euron kustannuksella. Lisäksi päätettiin varautua 15,1 miljoonan euron arkeologisiin tutkimuksiin. Nämä kustannukset sisältyvät raitiotien 465,2 miljoonan euron kokonaiskustannusarvioon.

Päätösaineiston mukaan joukkoliikennekäytävän tulee olla rakennettu vuoden 2028 loppuun mennessä valtionavun saamiseksi. Samalla todetaan, että rakentaminen on aloitettava ennen raitiotien lopullisen valtionavun varmistumista. Tästä syntyy ***olennainen täytäntöönpanoriski: kaupunki alkaa toteuttaa raitiotiehen varautuvaa rakennusvaihetta ennen kuin varsinaisen raitiotien valtionrahoitus on varmistunut.***

Päätöksessä todetaan, ettei tällä MAL-sopimuskaudella rakennettava joukkoliikennekäytävä sisällä vielä raitiotietekniikkaa, kuten kiskoja ja sähköistystä. Samalla päätöksessä kuitenkin varaudutaan raitiotiehen maanalaisten rakenteiden, pohjanvahvistusten ja arkeologisten tutkimusten osalta, jotta katua ei tarvitse myöhemmin purkaa.

Tämä on täytäntöönpanokiellon kannalta ratkaisevaa. Vaikka kiskoja ja sähköistystä ei vielä rakenneta, päätös mahdollistaa raitiotien kannalta olennaisten, kalliiden ja vaikeasti palautettavien pohjarakenteiden ja arkeologisten toimenpiteiden toteuttamisen ennen lopullista valtion

rahoituspäätöstä.

Jos työt aloitetaan ennen valituksen ratkaisemista, kaupunki voi sitoutua taloudellisesti ja teknisesti raitiotien toteutuspolkuun tavalla, jota ei voida palauttaa myöhemmin enää helposti ennalleen.

Täytäntöönpanokieltoa ei tarvita siksi, että kaupunki ei saisi koskaan korjata Tuomiokirkkosiltaa. Se tarvitaan siksi, että § 83:n täytäntöönpano sitoo sillan ja katualueiden korjauksen raitiotiehen varautuvaan tekniseen ratkaisuun ennen kuin raitiotien investointipäätöksen lainmukaisuus ja valtionrahoituksen edellytykset on ratkaistu.

VI ERITYISET VALITUSPERUSTEET

Peruste I

**Päätöksen syntyminen virheellisessä järjestyksessä valtuutetun esteellisyyden vuoksi
(kuntalaki 97 § ja 135 §, Hallintolaki 28 §)**

Turun kaupunginvaltuuston päätöksentekoa 18.05.2026 rasittaa vakava menettelyvirhe. Kaupunginvaltuutettu ja kaupunginhallituksen jäsen Niko Aaltonen on osallistunut asian käsittelyyn ja lopulliseen äänestyseen valtuustossa esteellisenä.

Aaltosen esteellisyys on ollut kaupungin elimissä tiedossa, ja Aaltonen on itsekin tunnistanut sen jääväämällä itsensä (jättämällä osallistumatta) saman asian myöhemmässä käsittelyssä kaupunginhallituksessa 11.05.2026. Tästä huolimatta hän jätti itsensä jääväämättä varsinaisessa päätöksentekokokouksessa kaupunginvaltuustossa 18.05.2026.

Esteellisyys valtuustossa perustuu seuraaviin seikkoihin:

1. Intressijäävi ja läheisen hyöty (Kuntalaki 97 §)

Niko Aaltosen vaimon äidin (anopin) Mervi Vienon omistama yhtiö Kiinteistö Oy Turun Teräskatu 8 (y-tunnus 1591314-4) omistaa maata suunnitellun raitiotielinjauksen välittömässä läheisyydessä (vaikutus-alueella) Turussa Itäharjun kaupunginosassa, kortteli 65 tontti 5 (kiinteistötunnus 853-12-65-5).

Päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä, koska valtuutettu osallistui valtuustossa asian käsittelyyn ja äänestykseen, vaikka asia koski henkilökohtaisesti hänen hallintolain 28 §:n 2–3 momentissa tarkoitettua läheistään kuntalain 97 §:n tarkoittamalla tavalla.

Anoppi on hallintolain 28 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaisia läheisiä. Raitiotieinvestoinnilla on *huomattava ja suora vaikutus* linjan varrella sijaitsevien kiinteistöjen arvoon, maankäyttömahdollisuuksiin sekä rakennusoikeuteen.

Kiinteistö Oy Turun Teräskadun omistaman tontin pinta-ala on 6677 m² ja rakennusoikeus 18 027 k-m² (kerrosneliömetriä) (e=2,7). Rekisteritietojen mukaan rakennusoikeudesta on tällä hetkellä käytetty 3633 k-m², josta 170 m² on kellaria. Tontti on osoitettu teollisuus-varastorakennusten tontiksi (T) 24.04.1993 lainvoimaiseksi tullessa asemakaavassa.

Teollisuustontin arvo määritetään maa-m² perusteisesti. Kupittaan Kärjen alueelle tehdyissä AKA-arvioissa on teollisuustontin arvona käytetty ko. alueella 160 €/maa-m². **Tontin arvo teollisuustonttina olisi siten 1.068.320 €.**

Aaltosen läheisen omistaman yhtiön omistamalle tontille ollaan nyt kaavoittamassa peräti **18 027 k-m² rakennusoikeutta asuinrakennuksille.**

Rakennusoikeuden arvo alueella on AKA-arvioissa ollut 600 €/k-m². **Tontin arvo asuintonttina olisi siten 10.816.200 €.**

Tontilta on matkaa lähimpään suunniteltuun raitiotiepysäkkiin vain noin 200 metriä, jonka vuoksi arvio rakennusoikeuden arvosta voi olla edellä kerrottua suurempikin.

Johtopäätöksenä edellisestä voidaan todeta, että alueella oleva 18 000 k-m2 nykyinen rakennusoikeus ei ole juuri minkään arvoinen ilman raitiotietä, mutta *raitiotien rakentaminen* ja siihen välttämättömästi liittyvä kaavamuuos *nostaa tontin nykyarvon yli kymmenkertaiseksi (1.068.320 € vs. 10.816.200 €)*.

Tontin kaupallinen hyödyntäminen perustuu yksinomaan raitiotien tuloon. Samalla kun raititotie nostaa sen vaikutusalueella olevien tonttien arvoa, se *laskee muiden kauempana olevien tonttien arvoa*.

Koska Aaltosen läheisellä on asiassa merkittävä taloudellinen intressi, Aaltonen on ollut esteellinen osallistumaan asian päätöksentekoon.

2. Kaksoisrooli viranhaltijana (Hallintolaki 28 § 1 mom 7 kohta)

Aaltonen toimii Turun kaupungin kaupunkiympäristön palvelukokonaisuudessa kiinteistökehitys- ja maanhallintayksikön palvelupäällikkönä. Hänen suorat työtehtävänsä liittyvät hankkeen ydinalueisiin (kiinteistöt, maanhallinta). Osallistuminen hankkeesta päättämiseen valtuutettuna tilanteessa, jossa hanke kytkeytyy omaan (virka)työhön ja läheisten maaomistuksiin, vaarantaa objektiivisesti tarkasteltuna luottamuksen päätöksenteon puolueettomuuteen.

3. -Esteellisyyden ilmeneminen ja menettelyvirhe valtuustossa

Niko Aaltonen on myöhemmässä *kaupunginhallituksen kokouksessa 11.05.2026* jäävännyt itsensä raitiotieasiasta jäämällä pois kokouksesta, joka ensin poisti kaupunginhallituksen 27.04.2026 § 143 ja § 144 tekemät aiemmat raititotiepäätökset ja sen jälkeen päätti uudelleen raitiotiestä (§ 176) ja joukkoliikennekäytävästä (§ 177). Tämä osoittaa hänen olleen tietoinen esteellisyydsperusteen olemassaolosta ja sen vaikutuksesta omaan päätöksentekorooliinsa. Hallintolain 27 §:n mukainen esteellisyys on ehdoton. Koska hanke- ja kiinteistöintressit

olivat täysin samat myös valtuuston kokoontuessa 18.05.2026, Aaltonen ei olisi saanut osallistua valtuustossa asian käsittelyyn, keskusteluun eikä äänestykseen

4. Esteellisyyden ehdottomuus

Hallintolain 27 §:n mukainen esteellisyys on ehdoton. Korkeimman hallinto-oikeuden vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan esteellisen henkilön osallistuminen asian valmisteluun tai päätöksentekoon johtaa päätöksen kumoutumiseen virheellisen järjestyksen vuoksi. Esteellisyyttä koskevat säännökset ovat ehdottomia.

Koska esteellinen valtuutettu on osallistunut asian ratkaisemiseen ja äänestykseen, kaupunginvaltuuston päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä ja se on kumottava.

Peruste II

Päätöksentekijöihin kohdistunut epäasiallinen vaikuttaminen ja painostus (vapaan vaalioikeuden ja päätöksenteon riippumattomuuden loukkaaminen)

Kaupunginvaltuuston päätös 18.05.2026 on syntynyt kuntalain (410/2015) 135 §:n tarkoittamassa virheellisessä järjestyksessä, koska valtuutettujen lakisääteistä ja itsenäistä harkintavaltaa on rajoitettu epäasiallisella painostuksella ja uhkailulla hyväksyvän äänestystuloksen saavuttamiseksi.

Perustuslain (731/1999) 2 §:n mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin, ja kansanvaltaan kuuluu yksilön oikeus osallistua ja vaikuttaa yhteiskunnan kehittämiseen. Kunnan luottamushenkilön tulee voida käyttää ylintä päätösvaltaa ilman korruptiivista tai uhkaavaa ulkopuolista ohjausta. Lupaukset eduista tai painostus rikkovat hallintolain 6 §:n mukaisia hallinnon oikeusperiaatteita (puolueettomuus- ja tarkoituksenmukaisuusvaatimus) mikä tekee päätöksentekoprosessista lainvastaisen.

Mikäli valtuutettuja on ohjailtu lupauksilla taloudellisesta tai muusta hyödystä taikka peloittelemalla ja uhkailemalla, on rikottu hallintolain (434/2003) 6 §:n mukaisia hallinnon oikeusperiaatteita, erityisesti puolueettomuus- ja tarkoituksenmukaisuusvaatimusta.

Luottamushenkilöiden toimintaa sitoo rikosoikeudellinen virkavastuu, ja epäasiallinen vaikuttaminen saattaa pahimmillaan täyttää rikoslain (39/1889) 40 luvun mukaisen lahjuksen ottamisen tai antamisen tunnusmerkistön, mikä tekee päätöksentekoprosessista perustavanlaatuisella tavalla lainvastaisen.

Kaupunginvaltuuston jäsenten kantoja selvitettiin ennakkoon tiedotusvälineissä. Useat ehdokkat ja valtuutetut olivat ilmaisseet kantansa julkisuudessa jo ennen vaaleja mm. median vaalikoneissa, joissa sitä kysyttiin. Kokonaiskuva täydentyi kevättalvella YLE:n kyselyssä. Arvioitiin yleisesti, että voimasuhteet ovat niukasti 34–33 raitiotielle tappioksi, ja tiedettiin, että vaikuttamisyrityksiä joihinkin epävarmoihin päättäjiin oli käynnissä. Marginaali eli koko ajan yhden tai kahden äänen verran.

Sosialidemokraattisessa ryhmässä tehtiin ryhmäpäättös raitiotien puolesta äänin 9–7. Vähemmistöön jääneet 7 valtuutettua allekirjoittivat paperin, jossa sitoutuivat äänestämään oman vakaumuksensa mukaisesti. Näistä 6 äänesti raitiotietä vastaan, mutta yksi, Timo Nurmio ei katsonut voivansa noudattaa vapaata mandaattia, vaan ryhmäkuria

Pormestareilla ja ryhmien johtajilla oli käytössään erilaisia keinoja, joilla oli mahdollista vaikuttaa, painostaa, uhkailla ja palkita valtuutettuja: esimerkiksi kaupungin omistamien yhtiöiden hallituspaikat (taloudellinen etuus ja sen menettäminen) ja nimeäminen puolueen kansanedustajaehdokkaaksi (poliittinen seuraus, taloudellinen tuki), ryhmästä erottaminen (poliittinen seuraus) tai tuen vetäminen vaalityöstä (taloudellinen ja poliittinen seuraus).

Merkittävin vaikutusoperaatio kohdistui raitiotietä vastustaneeseen vihreiden valtuutettu Terhi Vörlund-Walleniukseen, joka vastusti raitiotietä ainoana vihreiden valtuutetuista. Hänen varamiehensä Veli-Matti Vähä-Heikkilä äänesti raitiotien puolesta samaan aikaan kun lääkäri

Vörlund-Wallenius oli kertomansa mukaan Vaasassa hoitamassa sairasta isäänsä. Kokoomuksessa raitiotien kannalle siirtyi Elina Ruohonen, joka ilmaisi kantansa muuttumisesta lähellä puolta yötä 18.5. yhtenä viimeisimmistä puhujista. Ruohonen sanoi muuttaneensa kantansa vasta viime hetkellä. Myös Ruohoseen vaikutettiin (vrt. Sini Ruohosen lausunto Yleisradiolle 15.5.2026).

Lopulta äänet jakautuivat valtuustossa 36–31, joista vihreiltä tuli kaksi ääntä, sosialidemokraateilta 1 ja kokoomukselta 1 lisä-ääni raitiotielle.

Tilanteissa, joissa poliittinen painostus liittyy merkittäviin kunnallisiin päätöksiin, kuten suuriin investointihankkeisiin tai hallinnollisiin ratkaisuihin, nousee perustellusti esiin kysymys siitä, missä määrin poliittinen paine voi vaikuttaa luottamushenkilön päätöksentekoon ilman, että se muuttuu oikeudellisesti ongelmalliseksi. Tässä tapauksessa raja on ylittynyt.

Peruste III

Päätöksen perustuminen harhaanjohtaviin, puutteellisiin ja yksipuolisiin taloudellisiin ja teknisiin selvityksiin (hallintolain 31 §:n mukaisen selvittämisvelvollisuuden laiminlyönti ja kuntalain 135 §:n mukainen päätöksen syntyminen virheellisessä järjestyksessä)

Päätös on syntynyt kuntalain 135 §:ssä tarkoitetulla tavalla virheellisessä järjestyksessä, koska päätöksenteon valmistelu on ollut olennaisilta osin puutteellista. Hallintolain 31 §:n mukaan viranomaisen on huolehdittava asian riittävästä ja asianmukaisesta selvittämisestä hankkimalla asian ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot ja selvitykset. Valtuustolle ei esitetty päätöksen kokoluokkaan nähden riittäviä, koottuja ja oikein kohdistettuja tietoja raitiotien käyttöönottokustannuksista, liitännäishankkeista, valtionrahoituksen ehdollisuudesta, kiinteistötalouden laskentaperusteiden muuttumisesta eikä teknisistä toteutusriskistä.

Päätöksen pohjana käytetyt raitiotien tulo-odotukset ja kiinteistötulot on *arvioitu tietoisien ylimitoitetuiksi*.

1. Päätösesityksen olennainen virhe

Valtuusto päätti raitiotien 1. vaiheesta rajatun 465,2 miljoonan euron kustannusarvion perusteella, vaikka päätöksen vaikutuksia ja hyötyjä perusteltiin laajemman raitiotiejärjestelmän logiikalla ilman, että koko järjestelmän jatkovaiheiden kustannuksia, reittiedellytyksiä ja päätöksen pitkän aikavälin sitovuutta esitettiin valtuustolle.

Valtuusto ei päättänyt koko Turun joukkoliikennejärjestelmästä eikä seudullisesta SUMP/TEN-T-vaatimukset täyttävästä ratkaisusta. Valtuusto päätti ainoastaan yhdestä ensimmäisestä linjasta. Päätösaineiston olennainen virhe on, että tämän ensimmäisen linjan kustannus ja vaikutukset esitettiin tavalla, joka antoi päätöksenteolle liian laajan merkityksen ilman, että koko verkon kustannukset, uuden Matkakeskuksen puuttuminen, seudulliset liityntäyhteydet ja myöhemmät miljardiluokan investointitarpeet oli laskettu ja tuotu valtuustolle näkyviin.

Valtuustolle esitettiin päätettäväksi 12 km pituinen raitiotiehanke satamasta keskustan ja Kupittaan kautta Varissuolle siten, että päätös oli ehdollinen valtion rahoituksen varmistumiselle seuraavissa MAL-neuvotteluissa.

Valtuustolle ei esitetty ajantasaista kokonaislaskelmaa siitä, että tämä on vasta ensimmäinen rajattu linja, joka ei ratkaise koko Turun eikä Turun seudun joukkoliikennejärjestelmää.

Valtuustoinfon omassa materiaalissa todetaan suoraan, että 2010-luvun suunnitelmien ja kustannusarvioiden jälkeen ei ole päivitetty arvioita useamman linjan kustannuksista eikä arvioitu kokonaisvaikutuksia useamman linjan raitiotielle tai superbussille.

Päätösaineistossa kuvattiin myös, että toteutussuunnitteluvaiheessa 2024–2026 laadittiin toteutussuunnitelma, alustavat katusuunnitelmat ja sitova kustannusarvio nimenomaan Satama–Varissuo-linjan raitiotiestä. Eli muodollisesti aineistosta pystyi päättelemään, että kyse on yhdestä linjasta.

Valtuustolle ei annettu ajantasaista kokonaiskuvaa siitä, mitä koko raitiotiejärjestelmä tai seudullinen joukkoliikennratkaisu maksaa, vaikka päätöstä perusteltiin Turun joukkoliikenteen ja kaupunki-kehityksen kokonaisratkaisuna.

Päätöksenteon kannalta olennaista tietoa ei koottu päätösesitykseen ratkaisun kannalta olennaisena kustannus- ja riippuvuustietona.

Valtuustolle esitelty aineisto osoittaa, että *Satama–Varissuo-linja ei sisällä kaikkia keskeisiä joukkoliikenteen solmukohtia.*

Valtuustoinfossa todettiin, että uuden Turun Matkakeskuksen kautta kulkeva raitiotie oli yleissuunnitelmassa vaihtoehtona, mutta toteutus-suunnittelun pohjaksi valittiin Humalistonkadun reitti. Samassa kohdassa todettiin, että uusi Matkakeskus tulisi luontevaksi osaksi verkkoa Raision tai Runosmäen raitiotien myötä. *Tämä tarkoittaa sitä, että nyt päätetty raitiotien 1. vaihe ei ratkaise Matkakeskusta, vaan siirtää sen myöhempään verkostovaiheeseen.*

Edellä kerrottu on suoraan ristiriidassa sen kanssa, että *päätöstä on esitetty yleisesti Turun joukkoliikenteen pääinvestointina tai SUMP-/TEN-T-yhteensopivana ratkaisuna.*

EU:n TEN-T-kehyksessä kaupunkisolmujen tulee kehittää kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelmia ja multimodaalisia matkustajakeskuksia. Kyse ei ole yhden sisäisen linjan rakentamisesta, vaan solmujen ja liityntäyhteyksien toimivuudesta.

Vuonna 2024 voimaan tullut EU-asetus (TEN-T 2024/1679) määrää EU:n liikenneverkon vaatimukset, mutta ei suoraan kiellä, mitä Suomen valtio voi rahoittaa MAL-sopimuksissa. Käytännössä uudella asetuksella on merkitystä MAL-neuvotteluissa, kun arvioidaan sitä täyttääkö rahoitettava hanke uuden asetuksen kriteerejä. Kriteerinä ovat mm. se, että hanke on osa seudullista liikennejärjestelmää ja että se edistää joukkoliikennettä, päästövähennyksiä ja eri kulkutapojen integraatiota. Mikäli hanke nähtäisiin *yksittäisenä investointina ilman seudullista kokonai-*

suutta, on todellisena vaarana, että se ei kelpaa rahoitettavaksi hankkeeksi. ***Tämä aiheuttaa olennaisen rahoitus- ja säädösyhteensopivuuden riskin, jota valtuustolle ei päätösaineistossa riittävästi avattu.***

Kuten raitiotien vaikutusarvioselvityksen lopussa (s.97) kirjoitetaan: *”yhteiskuntataloudellisen laskelman kokonaishyödyt ovat negatiiviset eikä hyöty-kustannuslukua voida esittää.”*

Korjattu kustannusarvio raitiotiehankeesta:

A. Päätöksessä esitetty hinta

Kokonaisuus	esitetty / päätösaineiston hinta
Satama–Varissuo raitiotieinfra, kadut, varikko ym.	465,2 M€
(Hinta, joka valtuustolle annettiin ratikan pääluvuksi.)	

B. Päätetty liikennekelpoinen 1. vaihe raitiotiestä

Erä	Summa
Päätösaineiston 465,2 M€	
Vaunut, 14 kpl + hankinta	n. 65–75 M€
Kupittaan kärjen / Tiedepuiston joukkoliikennekäytävän ratikkaosuus (1/3 jyvitys, valittajien arvio)	n. 36 M€
Liityntä-, rajapinta-, Matkakeskuksen ohitus- ja kaksoistyövaraukset	n. 10–20 M€
Rahoituskulut / rakentamisaikainen rahoitusvaikutus	n. 62–64 M€
Oikaistu käyttöönottokustannus	638–660 M€
(valittajien oikaistu arvio)	

Kun tarkastellaan liikennekelpoista päätettyä reittiä rahoituskuluineen raitiotiehankeeseen 1. vaiheen käyttöönottokustannus on noin 638-660 miljoonaa euroa, ei valtuustolle esitelty 465,2 miljoonaa euroa.

C. Koko raitiotiejärjestelmän tuleva hinta

Kaupunki ei ole esittänyt valtuustolle ajantasaista useamman linjan kustannusarviota päätöksenteon pohjaksi.

Kokonaisuus	Arvioitu kustannus
Korjattu 1. vaihe Satama–Varissuo	n. 638–660 M€
Seuraavat välttämättömät verkostovaiheet:	
Matkakeskus/Runosmäki/Raisio sekä	
Skanssi/Kaarina-tyyppiset jatkeet	vähintään n. 750–920 M€

Raitiotieverkon investointikokonaisuus

ennen pitkän aikavälin käyttötaloutta n. 1,4–1,6 mrd €

Raitiotieverkoston investointikokonaisuus 1,4–1,6 mrd € ei ole kaupungin virallinen ajantasainen luku, koska sellaista ei ole rohjetta antaa valtuustolle. Kokonaisarvio 1,4–1,6 mrd € on valittajien tekemä varovainen kokonaisarvio olemassa olevilla tiedoilla. Arvio investointikokonaisuudesta on kuitenkin varmuudella tehty myös kaupungin toimesta niiden 17 vuoden aikana, kun raitiotietä on suunniteltu.

Edellä esitetty 1,4-1,6 miljardin euron investointikokonaisuus on varovainen kokonaisarvio siitä, mitä tapahtuu, jos raitiotiehankkeen 1. vaihe ei jää irralliseksi linjaksi, vaan raitiotiestä tehdään sellainen kokonaisuus, joka edes yrittää kattaa uuden Matkakeskuksen, Runosmäen/Raision ja Skanssin/Kaarinan suunnat.

Jos mukaan otetaan lisäksi hankkeen pitkän aikavälin käyttötalous, kokonaisrasitus kasvaa edelleen merkittävästi. Valtuustoinfossa esitettiin jo pelkälle tarkastellulle raitiotievaihtoehdolle vuosille 2025–2060

- korkokuluja –137 M€,
- liikenteen käyttötaloutta –306 M€ ja
- kokonaiskassavirraksi +104 M€

kun kiinteistötalouden tulo-oletus on mukana.

Samassa taulukossa erotus runkobussiin on kokonaisuutena –122 M€.

Päätösesityksen olennainen virhe on siinä, että kaupunginvaltuustolle esitettiin päätettäväksi 465,2 miljoonan euron Satama–Varissuo-raitiotie ikään kuin se olisi riittävä tieto Turun raitiotiepohjaisen joukkoliikenne-ratkaisun kustannuksista.

Päätös tehtiin todellisuudessa vain yhdestä 12 kilometrin pituisesta linjasta, joka ei sisällä uutta Matkakeskusta eikä ratkaise Turun eikä Turun seudun joukkoliikennejärjestelmää.

Kaupungin omassa valtuustoinfossa todettiin, ettei 2010-luvun jälkeen ole päivitetty useamman linjan raitiotien kustannuksia eikä kokonaisvai-
kutuksia. Tästä olennaisesta puutteesta huolimatta valtuustolle ei esitet-
ty ajantasaista kokonaislaskelmaa siitä, mitä raitiotiejärjestelmän toteut-
taminen Turun ja seudun toimivana joukkoliikennelähtöratkaisuna myöhem-
missä vaiheissa maksaisi.

Superbussi sen sijaan määriteltiin raitiotien ehdoilla ja siten siitä tehtiin
keinotekoisesti kallis, jotta päätös saatiin johtamaan tiettyyn lopputulok-
seen. Valtuustolle ei esitetty vertailuvaihtoehtoa, joka olisi perustunut
tekniseen realismiin ja rehelliseen kustannuslaskentaan.

2. Newsec Oy:n raportin puutteellisuus

Valtuuston päätöksenteon keskeisenä taloudellisenä perusteluna
käytetty Newsec Oy:n laatima kiinteistötaloudellinen arviointiraportti
perustuu yksinomaan *Turun kaupungilta itseltään saatuihin* subjektiiv-
isiin lähtötietoihin. Kaikki lähtötiedot on asetettu raportissa niin optimis-
tisesti kuin mahdollista. Esimerkiksi kiinteistötulojen osalta lähtötiedot
perustuvat väestöennusteisiin.. *Raportissa ei ole tehty riippumatonta
asiantuntija-arviota annettujen lukujen realistisuudesta.*

Superbussiselvitys sanoo itse olevansa *monelta osin puutteellinen*, eikä
eBRT:tä ole arvioitu miltei osin seudullisena, Matkakeskukseen kytke-
ytyvänä ja 2030-luvun autonomia teknologiaa hyödyntävänä vaihto-
ehtona.

3. Väestöskenaarioiden kritiikitön soveltaminen

Laskelmat nojaavat sokeasti vuosien 2024–2050 väestöskenaarioihin. Raportissa ei oteta kantaa esitettyjen kasvulukujen toteutumiskelpoisuuteen tai riskeihin, mikä luo harhaanjohtavan kuvan tulevasta verotulojen ja kiinteistötulojen kasvusta.

4. Infrarakentamisen kustannusten puuttuminen

Päätösaineiston olennainen puute on, ettei valtuustolle esitetty raitiotien liikennekelpoisuuden edellyttämää kokonaiskustannusta. Erityisesti Kupittaa–Itäharju -yhteyden joukkoliikennekansi ja siihen liittyvä hybridi-pysäköinti, keskustan 2026–2028 joukkoliikennekäytävän myöhempien ratikkatöiden rajapinnat sekä matkakeskuksen ohittamisen vaatimat liityntäjärjestelyt jäivät ilman eriteltyä kustannusvaikutusta.

Newsec Oy:n laskelmista puuttuvat kokonaan raitiotiehankeeseen vaatimat massiiviset infrarakentamisen ja katujärjestelyiden oheiskustannukset. Kun tuotot maksimoidaan teoreettisilla tonttien arvonnousuilla (0–6 %), mutta hankkeen todelliset maarakennus-, siirto- ja infratukikustannukset jätetään huomioimatta, on päätöksentekijöille annettu virheellinen kuva investoinnin nettonykyarvosta.

Raportista ja 465,2 miljoonan euron perusbudjetista puuttuvat kokonaan noin 100 miljoonan euron välttämättömät oheiskustannukset (kuten Kupittaaan kansi, Helsinginkadun kaavajärjestelyt sekä lakisääteisen kaavainfran (kadut, puistot, koulut) rakennuskustannukset).

Ongelmallista on myös se, että § 83:n sisällä ei ole eritelty, mikä on joukkoliikennevälineestä riippumatonta ja mikä raitiotiehen varautumisen *lisäkustannusta* Tuomiokirkkosillan peruskorjauksessa.

Myös maaperän eroarvopainumien aiheuttamat jatkuvat katuremonttikustannukset on jätetty kokonaan elinkaarilaskelmien ulkopuolelle.

4.1. Liittymärakenteiden, pohjanvahvistusten ja eriarvopainumien kustannusriskiä ei ole selvitetty

Valtuustolle esitetty päätösaineisto ei sisältänyt riittävää teknistä ja taloudellista selvitystä raitiotien painumattoman tai vähäpainumaisen rakenteen liittymisestä Turun vanhaan, paksun savikerroksen päällä olevaan katuverkkoon.

Raitiotien kiskolaatta, paalulaatta tai stabiloitu ratarakenne on suunniteltava lähtökohtaisesti painumattomaksi tai hyvin vähäpainumaiseksi. Sen sijaan nykyisiä katualueita, sivukatuja, pyöriteitä, jalkakäytäviä, tonttiliittymiä ja kunnallisteknisiä kaivantoja ei ole rakennettu samalla tavalla painumattomiksi. Tästä syntyy raitiotien ja muun katuverkon rajapintoihin eriarvopainuman riski.

Turun raitiotievalmistelussa on selvitetty maaperää ja pohjanvahvistuksia yleis- ja kustannusarviotasolla. Tämä ei kuitenkaan korvaa katu-, liittymä- ja risteyskohtaista selvitystä siitä, missä kohdissa raitiotien painumaton rakenne kohtaa painuvan katuverkon, missä tarvitaan siirtymälaattoja, siirtymäkiiloja, kevennyksiä tai muita siirtymärakenteita, kuinka pitkälle pohjanvahvistukset on ulotettava muun katuverkon puolelle ja mitä kustannuksia näistä aiheutuu rakentamisessa ja elinkaaren aikaisessa kunnossapidossa.

Kyse ei ole vähäisestä teknisestä yksityiskohdasta. Jos jäykkä tai paalutettu raitiotierakenne pysyy lähes paikallaan, mutta viereinen kevennetty katualue, vanha sivukatu, kunnallistekninen kaivanto tai tonttiliittymä painuu eri tahtiin, syntyy ongelmia risteysalueille, reunakiviin, kuivatusjärjestelmiin, pysäkkialueisiin, jalankulku- ja pyörävyliin, tonttiliittymiin sekä talvikunnossapitoon.

Valittajien teknisen suuruusluokka-arvion mukaan paalutetun tai jäykän raitiotierakenteen pitkäaikaispainuma voi jäädä noin 0–10 millimetriin, kun taas viereinen kevennetty katualue voi painua 20–70 millimetriä ja riskikohdissa 70–150 millimetriä. Vanhojen risteävien katujen ja kunnallisteknisten kaivantojen painumat voivat olla tätäkin suurempia, ellei niitä vahvisteta tai kevennetä samalla periaatteella. Jo 50–100 millimet-

rin painumaero lyhyellä matkalla on katuympäristössä olennainen tekninen ja taloudellinen riski.

Turun kustannusaineistossa pohjanvahvistukset on esitetty suurena rakentamiskustannuseränä, mutta valtuustolle ei ole esitetty eriteltyä katu- ja liittymäkohtaista painumaennustetta eikä eriarvopainumien elinkaarikustannusta. Raitiotien yleinen kunnossapitokustannus ei myöskään osoita, että raitiotierakenteen ja muun katuverkon rajapintojen eriarvopainumista aiheutuvat korjaus- ja kunnossapitokustannukset olisi arvioitu erillisenä riskinä.

Valittajien suuruusluokka-arvion mukaan eriarvopainumien, siirtymärakenteiden, liittymäalueiden korjausten, seurannan ja kunnossapidon lisäriski on vähintään 15–40 miljoonaa euroa vuoteen 2060 mennessä. Epäedullisessa painuma- ja korjausskenaariossa kustannus voi nousta 50–70 miljoonaan euroon. Ratkaisevaa ei kuitenkaan ole vain valittajien arvioima summa, vaan se, ettei kaupunki esittänyt valtuustolle vastaavaa katu- ja liittymäkohtaista kustannuserittelyä lainkaan.

Valmistelu oli tältä osin puutteellista. Valtuusto päätti raitiotien kustannuksesta ennen kuin oli päätöksenteon edellyttämällä tarkkuudella selvitetty, miten painumaton raitiotierakenne liitetään Turun painuvaan katuverkkoon ja mitä tämä maksaa rakentamisessa sekä elinkaaren aikana.

Valtuusto toisin sanoen päätti hinnan ennen kuin oli selvitetty, mitä painumattoman raitiotierakenteen ja Turun painuvan katuverkon rajapinnoissa teknisesti ja taloudellisesti rakennetaan.

Turun superbussiselvityksessä raitiotien kunnossapitokustannukseksi on arvioitu vain noin 3,9 M€/vuosi, kun superbussilla vastaava taso on 1,8–2,0 M€/vuosi. Selvityksen mukaan eroa selittää raitiotien erityiskalustolla tehtävä kunnossapito, jota superbussilla ei vastaavalla tavalla tarvita. Kunnossapidon sisältönä mainitaan talvikunnossapito, hiekoitus-hiekan poisto, kevätpesut ja puhtaanapito — mutta ei erikseen eriarvopainumien korjausohjelmaa.

Turun raitiotien kustannuksissa pohjanvahvistukset ovat erittäin suuri erä: julkisissa kustannustiedoissa kaupunkitilan parantamisen sisällä pohjanvahvistuksiksi on ilmoitettu 62,5 M€. Tämä kertoo, että painuma- ja pohjarakennusriski ei ole marginaalinen yksityiskohta.

4.2. Katuverkon korkeus puuttui raitiotien suunnitelmista

Suojellun Linnankatu 3 A:n omistajayhtiön Benito Casagrande on kysynyt sähköpostitse 9.6.2026 Turun Raitiotie Oy:n suunnittelupäällikkö Lauri Rädyltä, mille korkeudelle Eerikinkadun ja Humalistonkadun raiteet asennetaan, nykyiselle korkeudelle (eli virallisista korkeuksista painuneelle tasolle) vai kaupunginhallituksen vahvistamalle korkeudelle ns viralliselle tasolle.

Kadun korkeusasema on aikanaan vahvistettu kaupunginhallituksen toimesta tietylle korkeudelle (ns. virallinen taso). Ydinkeskustassa kadun nykyinen korkeus on monin paikoin kymmeniä senttejä alempana painumisen takia. Esimerkiksi Eerikinkatu 4:n kohdalla (Scandic Hotel Julian kiinteistö) kadun pinta on rakennuksen valmistumisajankohtaan verrattuna yli 70 cm alempana kuin ns. virallinen taso.

Lauri Rädyltä 11.06.2026 saadun vastauksen mukaan *raiteiden korkeus ei ole vielä selvillä* vaan se määritellään yksityiskohtaisen suunnittelun yhteydessä mahdollisesti yhdessä kiinteistöjen omistajien kanssa.

Raiteiden asennuskorkeus Turun ydinkeskustassa vaikuttaa merkittävästi raitiotien rakentamiskustannuksiin. *Katusuunnitelmat on tehty* Lauri Rädyn mukaan tässä vaiheessa *ainoastaan kaksikulotteisesti* ja kolmas ulottuvuus on jätetty kokonaan suunnittelematta. Jos katuja joudutaan nostamaan nykyisiltä painuneilta tasoilta takaisin kaupungin vahvistamille tasoille, joudutaan tekemään merkittäviä kevennyskaivauksia, jotka laajentavat puolestaan olennaisesti arkeologisia kaivauksia.

Raitiotien paaluttamisen yhteydessä on estettävä paaluttamattoman ja muun ajoneuvoliikenteen kuormittaman katuosuuden painuminen. Tätä ei pystytä tekemään pelkällä katualueen korottamisella, vaan se on teh-

tävä painuneen tason alle menevällä kevennyskaivuulla, joka kompensoi muun ajoneuvoliikenteen aiheuttaman kuorman ja estää kadun painumisen uudelleen. Maan täyttö on tehtävä näiden kevennyskaivauksien jälkeen soraa keveämmällä ja samalla selvästi kalliimmalla materiaalilla kuten vaahtolasilla. Sama tilanne on edessä niillä painuneilla katuosuuksilla, joissa raitiotien pohjaa ei vahvisteta paaluilla vaan betonilaatalla, koska siinäkin kadunosien samatahtinen painuminen tai painumattomuus on huomioitava. Risteävät kadut tulee myös ottaa huomioon samalla tavoin, jotta erityisesti talvella eriarvopainumista ei syntyisi vaarallisia luiskia.

Valtuustolla ei ole ollut raitiotiepäätöstä tehtäessä mitään tietoa saati olemassa olevaa suunnitelmaa siitä, mille tasolle katuverkko rakennetaan ydinkeskustassa ja mitä kustannuksia mahdollinen poikkeama ns. virallisesta tasosta aiheuttaa kaupungille ja yksityisille kiinteistön omistajille erilaisina liityntä- ja rajapintakustannuksina. Veronmaksajille aiheutuvaa useisiin miljooniin nousevaa kustannusriskiä ei ole tältä osin selvitetty lainkaan.

4.3. Liityntäpysäköinti / hybridipysäköinti (87,1 M€)

Kupittaaan kärjen infrahankkeeseen kuuluu Helsinginkadun ja rautatien ylittävä kansi sekä hybridipysäköinti. Infrahankkeen sivuilla kerrotaan, että pysäköinti toteutetaan hybridipysäköintinä, johon kuuluu pysäköintilaitos ja liikkumishubi.

Valtuuston päättämä raitiotien reitti tarvitsee joukkoliikennekannen, mutta koko kansi ei ole yksin raitiotietä varten.

Kupittaaan kärjen infrahanke sisältää liityntä-/hybridipysäköinnin ratikka-riippuvaisen osuuden, joka olisi tullut jyvittää laskennallisesti 1/3 osuudeksi raitiotiehankkeelle. Tätä tukee myös infrahankkeen toteutussuunnitelma: valtio osallistuu liityntäpysäköinnin rahoitukseen 1,65 M€:lla ja Traficom joukkoliikennekannen rakentamiskustannuksiin arviolta 6,75 M€:lla. *Avustusta perustellaan solmukohdalla, jossa yhdistyvät Länsirata, raitiotie ja runkobussilinjasto.*

4.4. Tuomiokirkkosillan sekä Aninkaistenkadun ja Uudenmaankadun kaksois- ja rajapintatyöt

Raitiotiehankkeen päätöksenteon pohjaksi kerätyn aineiston kustannusriveiltä ei löydy erillistä summaa ”kaksoistyoille”, mutta itse riskiperuste on todellinen: päätöksessä (Kv § 83) on erillinen joukkoliikennekäytävä 2026–2028 raitiotiehen varautuen, ja varsinainen raitiotien ja varikon rakentaminen jatkuu myöhemmin vuosina 2028–2033.

Päätösaineistossa joukkoliikennekäytävän kustannuksiksi on ilmoitettu 33,3 M€ ja arkeologisiin kaivauksien kustannuksiksi 15,1 M€. Valtuuston tekemä päätös yrittää välttää kustannuksien purkamista ratikkavarauksella, mutta ratikkavarauksen lisäkustannusta ei eritellä

Varovainen laskentavaraus Tuomiokirkkosillan katuosuuksien rajapinta- ja uudelleentyöstöriskille olisi tullut olla ainakin 5–10 M€.

4.5. Matkakeskuksen ohittamisesta aiheutuva liityntäjärjestely

Turun kaupunki on itse vastannut valtuustoryhmille, että nyt päätettävä raitiotielinja ei kulje suunnitellun matkakeskuksen kautta, vaan matkakeskuksen kohdalta raitiotiehen liitytään linja-autoaseman kautta tiheästi kulkevilla runkolinjoilla.

Tällainen ”liity bussilla ratikkaan” -ratkaisu ei ole ilmainen nollakustannus, jos sen pitää toimia pääsolmun korvaavana järjestelynä. Siihen liittyy vähintäänkin pysäkki-, opastus-, vaihtoyhteys-, liikennevaloetus-, informaatio- ja mahdollisesti runkobussien lisäliikennöinti- tai pysäkkikapasiteettitarpeita. Kustannuserää ja siihen liittyvää kustannusvarausta ei löydy valtuuston päätösaineistosta, joten kustannuserä on esitettävä puuttuvana kustannusvaikutuksena / varovaisena kustannusvarauksena. Varovainen laskentavaraus on ainakin 5–10 M€.

Valtuustolle päätöksenteon pohjaksi esitetty 465,2 M€ ei kuvaa liikennekelpoisen Satama–Varissuo -raitiotielinjan todellista käyttöönotto-kustannusta. Kun mukaan otetaan erillinen vaunuhankinta, Kupittaa–Itäharju -reitin välttämättömän joukkoliikennekannen ratikkaosuus,

siihen sisältyvä liityntä-/hybridipysäköinti, kaava-alueinfran ratikka-osuus, keskustan joukkoliikennekäytävän rajapintatyöriski ja matkakäskuksen ohittamisesta seuraava liityntäjärjestely, kokonaiskustannus rahoituskuluineen nousee varovaisellakin laskelmalla ainakin 638–660 miljoonaan euroon.

5. Tonttitulojen huomattava liioittelu, Newsec Oy:n raportin perustavanlaatuinen virheellisyys ja kustannuksien alibudjetointi

Valtuuston päätöksenteossa käytetty kiinteistötaloudellinen laskelma ei erottele riittävästi ratikkapäätöksen aiheuttamaa lisätuottoa sellaisesta rakentamisesta ja tulosta, joka oli jo toteutunut, vireillä, kaavoitettu, sopimuksellisesti määräytynyt tai joka toteutuisi myös vertailuvaihtoehdossa. Näin valtuustolle esitetty 2,888 milj. k-m² ja siitä johdetut tuloarviot eivät osoita ratikan nettotuottoa eivätkä edes ratikan aiheuttamaa lisärakentamista.

Raititotiehankkeen kannattavuutta perustellaan 840 miljoonan euron maankäyttötuloilla. Valtuutetuille esitelty 840 miljoonan euron tulokertymä on mahdoton, sillä tavoitellusta maankäytöstä noin 1,4 miljoonaa kerrosneliötä sijaitsee yksityisillä mailla, jolloin kaupunki ei voi saada niistä tontinmyyntituloja eikä vuokratuloja.

Tulokertymä on muutoinkin mahdoton: 840 miljoonan euron tulo vaatisi kaupunkia ahtamaan *raitiotien 800 metrin vaikutusalueelle* noin 2,9 miljoonaa kerrosneliötä uudisrakentamista vuoteen 2060 mennessä. Määrä vastaa kerrosalana lähes koko Turun seudun MAL-sopimuksen asuntotavoitetta 2035 asti (42 000 asuntoa).

Raitiotien vaikutusalue eli 800 metrin säde pysäkeiltä on jo pitkälti rakennettua kaupunkia. Massiivinen rakentaminen vaatisi suhteellisen suuren määrän uutta maapinta-alaa, jota laskelmissa ei ole otettu millään tavalla huomioon.

Kaavoitusinfran kadut, puistot ja palvelurakennukset sekä hulevesien viivytysjärjestelmät vievät tilan, jota tarvittaisiin tonttimyyntiin. Kun lakisääteinen infra huomioidaan olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön, tehokkuusluku nousisi ja Satama-Kupittaa-Itäharju-Varissuo väli muuttuisi manhattanmaiseksi pilvenpiirtäjiineen.

5.1. Raitiotien aiheuttama lisärakentaminen

Newsecin raportissa *raitiotievaihtoehdon kokonaismaankäyttönä esitetään 2,888 milj. k-m²* ja runkobussivaihtoehdon kokonaismaankäyttönä 1,472 milj. k-m². Näiden erotuksena raitiotien hyväksi lasketaan 1,416 milj. k-m².

Valtuuston kannalta olennaista on, että tämä ei ole toteutunut kassavirta eikä riippumaton markkina-arvio, vaan kaupungin toimittamiin väestö- ja maankäyttöskenaarioihin perustuva oletus.

Kysymyksessä ei ole puhdas ratikan synnyttämä uusi lisärakentaminen. Samassa Newsec Oy:n taulukossa ovat mukana mm. Pukkila–Postikeskus, Samppalinna, Vartiovuori, Linnakaupunki–Länsiranta ja Matka-keskus–Verkatehdas sekä Martti-Urheilupuisto.

Raportin mukaan *“Maankäyttöarviot perustuvat kaupungilta saatuihin tietoihin, jotka taas perustuvat väestöskenaarioihin 2024–2050: Turun perusuran jatkuminen ja raitiotieskenaario.”*

Newsec kertoo itse, että tarkastelussa on *mukana myös kohteita, joilla ei ole arvioitu olevan eroa toteutumisen volyymissä tai ajankohdassa eri vaihtoehtojen välillä, sekä alueita, joilta maankäyttösopimuskorvaukset on jo saatu tai niiden määrä on jo tiedossa.*

Valtuustolle annetussa vastauksessa todetaan, että 2,888 milj. k-m² perustuu Turun kaupungin toimittamiin väestöskenaarioihin, ei Newsecin omaan arvioon, eikä Newsec ota kantaa maankäyttöarvioiden oikeellisuuteen.

Turun kaupungin oma oletus muutettiin valtuuston päätösaineistossa ikään kuin riippumattomaksi kiinteistotaloudelliseksi tuotoksi.

Newsec Oy:n ilmoittamiin lukuihin sisältyy alueita, jotka ovat jo rakentuneet, parhaillaan jo rakenteilla, jo kaavoitettuja, jo sopimuksellisesti määräytyneitä tai sellaisia, joiden volyymin ja/tai toteutusajan ei ole arvioitu eroavan eri vaihtoehtojen välillä.

Valtuustolle esitetty tieto siitä, että "ratikan reitin varren tonteista kertyisi vajaat 840 miljoonaa euroa" on virheellinen eikä vastaa aineellista totuutta asiassa, jos kysymyksessä on väite raitiotietien mahdollisesta taloudellisesta tuotosta. Turun kaupungin oma päätösviestintä käytti juuri tätä samaa lukua ja väitti, että ratikkareitin varren tonteista kertyisi vuoteen 2060 mennessä vajaat 840 M€ tulot.

Tarkastelu	Kerrosala	Osuus Newsecin 2,888 milj. k-m ² :stä	Nykyarvoinen tulo	Osuus 550,8 M€:sta
Newsecin raitiotievaihtoehto yhteensä	2 888 167 k-m ²	100 %	550,8 M€	100 %
Pukkila-Postikeskus + Samppalinna	298 105 k-m ²	10,3 %	25,8 M€	4,7 %
Pukkila-Postikeskus + Samppalinna + Linnakaupunki-Länsiranta	590 429 k-m ²	20,4 %	82,3 M€	14,9 %
Jäljelle jäävä kerrosala, jos nämä kolme poistetaan	2 297 738 k-m ²	79,6 %	468,5 M€	85,1 %

FCG vei tämän saman harhaanjohtavan 2,888 milj. k-m² -kerrosalan edelleen kuntatalouslaskelmaan rakentamisesta palautuvan kunnalliseron laskemiseksi:

raitiotie	2 888 milj. k-m ²
<u>runkobussi</u>	<u>1 472 milj. k-m²</u>
erotus	1 416 milj. k-m ² (raitiotien hyväksi)

Virheelliset rivit Newsec Oy:n taulukosta:

Kohde Newsecin raitiotievaihtoehdossa	Laskettu kerrosala	Laskettu nykyarvoinen tulo	Mikä virhe
Pukkila–Postikeskus	252 455 k-m ²	16,1 M€	Newsecin oma ratikkavaikutus tälle alueelle on 0 % asuinrakentamisessa ja 0 % toimitiloissa . Silti rivi on mukana raitiotievaihtoehdon tuloissa.
Samppalinna	45 650 k-m ²	9,7 M€	Newsecin oma ratikkavaikutus on vain 1 % asuinrakentamisessa ja 0 % toimitiloissa , mutta koko 9,7 M€ on mukana raitiotievaihtoehdon maankäyttötuloissa.
Matkakeskus–Verkatehdas	173 300 k-m ²	59,7 M€	Newsecin oma ratikkavaikutus on 0 % asuinrakentamisessa ja 0 % toimitiloissa , mutta rivi on silti mukana raitiotievaihtoehdon tuloissa.
Varissuo 2	135 400 k-m ²	11,6 M€	Newsecin oma ratikkavaikutus on 0 % / 0 % , mutta tulo on mukana raitiotievaihtoehdon kokonaisuudessa.

Näistä jo kolme täysin 0 % ratikkavaikutuksen riviä — Pukkila–Postikeskus, Matkakeskus–Verkatehdas ja Varissuo 2 — tekevät yhteensä:

Erä	Kerrosala	Nykyarvoinen tulo
Pukkila–Postikeskus + Matkakeskus–Verkatehdas + Varissuo 2	561 155 k-m²	87,4 M€

Tämä on noin 19,4 % Newsec Oy:n 2,888 milj. k-m² kokonaiskerrosalasta ja noin 15,9 % Newsec Oy:n laskemista 550,8 M€ nykyarvoisista maankäyttötuloista.

Pukkila-Postikeskuksen alue

Todettakoon, että Pukkilan alue ei ole vuoden 2026 ratikkapäätöksen synnyttämä alue. Turun kaupungin omalla Pukkila-sivulla todetaan, että alueen asemakaava astui voimaan syksyllä 2020, rakentaminen alkoi vuonna 2021 ja ensimmäiset asukkaat muuttivat Pukkilaan joulukuussa

2024. NCC:n Pukkilan kortteli 88:n rakennusaika oli 3/2022–6/2025. Kortteliin rakennettiin yhteensä viisi kerrostaloa ja 526 asuntoa.

Pukkila–Postikeskuksen 252 455 k-m² ja 16,1 M€ on mukana raitiotie-vaihtoehtoon tulolaskelmassa, vaikka Newsec Oy:n oma arvio ratikan vaikutuksesta on 0 % / 0 % ja Pukkilan rakentaminen perustuu jo ennen ratikkapäätöstä voimaan tulleetseen kaavaan ja käynnistyneeseen rakentamiseen. Tuloa (16,1 M€) ei voi esittää miltään osin ratikan takaisinmaksutulona.

Samppalinnan alue

Samppalinnan ensimmäinen talo valmistui maaliskuussa 2024, toinen marraskuussa 2024 ja kolmannen arvioitu valmistuminen oli loppuvuonna 2025. Rakennushankkeen työt käynnistyivät jo keväällä 2022 purkutoilla, louhinnat alkoivat samana kesänä ja ensimmäistä taloa ryhdyttiin rakentamaan marraskuussa 2022.

Samppalinnan 45 650 k-m² ja 9,7 M€ on mukana raitiotievaihtoehtoon tulolaskelmassa, vaikka hanke oli jo käynnissä ennen ratikkapäätöstä ja Newsec Oy:n oma ratikkavaikutus on vain 1 % asuinrakentamisessa ja 0 % toimitiloissa.

Laskennallista tuloa ei voi käyttää täysimääräisenä ratikan takaisinmaksutulona. Enintään voitaisiin arvioida hyvin pieni mahdollinen arvonnousuosa, mutta sitä ei ole eroteltu.

Pukkila-Postikeskus ja Samppalinna muodostavat **10,3 %** Newsec Oy:n 2,888 milj. k-m² kerrosalasta ja **4,7 %** Newsec Oy:n 550,8 miljoonan euron nykyarvoisesta maankäyttötulosta.

Kohde	Kerrosala	Nykyarvoinen tulo
Pukkila–Postikeskus	252 455 k-m ²	16,1 M€
Samppalinna	45 650 k-m ²	9,7 M€
Yhteensä	298 105 k-m²	25,8 M€

Raitiotien takaisinmaksuun käytetyssä kiinteistötalouden kokonaisuudessa on mukana huomattavan suuria tuloja eri alueilta, jotka eivät ole millään tavalla ratikkapäätöksen synnyttämiä.

Päätösaineistossa ei riittävästi erotettu raitiotien aidosti aiheuttama lisätuottoa sellaisista bruttotuloista, jotka perustuvat jo kaa-voitettuihin, jo käynnistyneisiin, jo sopimuksellisesti määräytyneisiin tai vaihtoehdosta riippumatta toteutuviin alueisiin.

Näin Newsecin raportissa on päädytty tilaajan haluamaan lopputulokseen, jonka mukaan *“Raitiotievaihtoehdon mukainen maankäyttö tuottaa vuoteen 2050 mennessä raitiotiekäytävällä nykyarvona noin 263 milj. € korkeammat maankäyttötulot verrattuna runkobussivaihtoehdon mukaiseen maankäyttöön.”*

Raportissa todetaan s. 41, että, että *laskennan lopputuloksiin vaikuttavat mm. alueiden rakennusoikeuden määrä eri skenaarioissa.*

Vuoden 2014 raportissa kaikkien tarkasteltujen alueiden kerrosala oli yhteensä 1,969 milj. k-m² ilman ratikkaa ja 2,250 milj. k-m² ratikalla. Erotus oli noin 280 500 k-m².

Vuoden 2022 raportissa raitiotievaihtoehdossa rakentamisen määrä Satama–Varissuo-käytävällä oli 630 000 k-m² eli noin 33 % suurempi kuin runkobussivaihtoehdossa.

Vuoden 2025 raportissa muutos on jo aivan eri mittaluokassa: runkobussivaihtoehdossa maankäyttöä on 1,472 milj. k-m², mutta raitiotievaihtoehdossa 2,888 milj. k-m². Erotus on 1,416 milj. k-m².

Valtuuston päätöksen perusteluna ollut 2025-laskelma nojaa erittäin suureen maankäytön kasvuun ratikkakäytävällä. Raitiotien talous ei synny pelkästä arvonnoususta, vaan siitä, että ratikan varteen oletetaan rakennettavan valtava määrä lisää kerrosalaa.

Vuoden 2022 raportti teki tärkeän kokonaistaloudellisen korjauksen. Se totesi, että jos raitiotiekäytävän suuremmasta rakentamismäärästä 50 %

siirtyy muualta Turusta ja 50 % on lisärakentamista, koko Turun osalta raitiotievaihtoehtojen maankäyttötulot ovat enää 105,1–107,9 M€ suuremmat kuin runkobussissa.

Vuoden 2025 raportissa asetelma muuttuu. Raportti rajaa tarkastelun raitiotien vaikutusalueelle ja sanoo nimenomaan, *ettei mahdollisia vaikutuksia alueen ulkopuolella huomioida.*

Vuoden 2025 raportti kasvattaa ratikan hyötyä, mutta samalla rajaa pois sen kysymyksen, joka vuonna 2022 pienensi hyötyä merkittävästi: onko rakentaminen todella uutta vai siirtykö se muualta Turusta?

Vuoden 2025 raportti ei vastaa myöskään kysymyksiin mitä uusi katu-, puisto-, hulevesi-, koulu-, päiväkotij- ja palveluinfra maksaa; mitä rakentamisen aikaiset haitat maksavat; mitä vaikutuksia ratikkakäytävän ulkopuolella syntyy; miten nykyinen rakennuskanta ja nykyiset yritykset kärsivät; ja paljonko ratikan investointi, kalusto, käyttö, korko ja ylläpito maksavat.

On myös hyvä muistaa, että kaupungilla on alueellaan kaavoitusmonopoli. Kaupunki voi säädellä kiinteistötalouden tuloja eri vaihtoehtojen välillä kaavoittamalla enemmän tai vähemmän rakennusoikeusneliöitä.

FCG:n laskelmat

Virhe (tai tahallinen harhautus) ei sisälly vain edellä kerrottuun Newsec Oy:n raporttiin, vaan se siirtyy myös FCG:n kuntatalouslaskelmaan ja sitä kautta *valtuuston taloudelliseen päätöspерustaan, joka on ollut olennaisesti virheellinen.*

FCG:n kuntatalousarvio perustuu Newsec Oy:n kiinteistötalouslaskelmaan. FCG:n omassa esityksessä todetaan, että kiinteistötaloustulot perustuvat Newsec Oy:n analyysiin ja että *raitiotievaihtoehdon kiinteistötaloustulot ovat runkobussivaihtoehtoa suuremmat.*

FCG käyttää rakentamisesta palautuvan kunnallisveron laskennassa suoraan Newsec Oy:n kerrosaloja:

raitiotie	2 888 tuhatta k-m²
<u>runkobussi</u>	<u>1 472 tuhatta k-m²</u>

Jos Newsec Oy:n laskelmissa oleva 2,888 milj. k-m² sisältää jo rakennettuja, jo kaavoitettuja, 0 % ratikkavaikutuksen alueita tai jo tiedossa olevia maankäyttösopimuksia, sama sisältyy FCG:n kiinteistötalous-, rakentamisvero- ja takaisinmaksuvaikutukseen.

Valtuustolle esitellyssä päätösaineistossa raitiotien takaisinmaksun perusteluna käytetty kiinteistötalouden tulokokonaisuus ei koostu ratikkapäätöksen aiheuttamista uusista nettotuloista. Laskelmaan on sisällytetty ainakin Pukkila–Postikeskus ja Samppalinna, joiden rakentaminen tai kaavoitus oli alkanut ennen ratikkapäätöstä, sekä useita rivejä, joille Newsec Oy:n oma arvio osoittaa 0 % raitiotieperäisen arvovaikutuksen.

Näin 840 M€:n tulolukua ja siitä johdettuja takaisinmaksuväitteitä ei voida pitää päätöksenteossa riittävän yksilöitynä eikä luotettavana osoituksena raitiotien taloudellisesta kannattavuudesta.

Valtuuston päätös on perustunut olennaiselta osin harhaanjohtaviin, puutteellisiin ja yksipuolisiin taloudellisiin selvityksiin ratikkapäätöksen aiheuttamista uusista nettotuloista.

5.2. Tonttitulo 840 M€ esitettiin virheellisesti maksulähteenä

Kaupungin FAQ:ssa otsikon ”Millä raitiotie maksetaan?” alla todetaan, että raitiotievaihtoehdon suuremmat investoinnit, korkokulut ja liikenteen käyttötalouden kulut saadaan ”suurelta osin katettua suuremmilla kiinteistötaloustuloilla”. Tämä on *takaisinmaksuperustelu*, vaikka sanaa takaisinmaksu ei käytetä.

Sama 840 M€ oli esillä valtuustolle toimitetussa valmisteluaineistossa: kaupungin mukaan reitin varren tonteista kertyisi kaupungille vuoteen 2060 mennessä vajaan 840 miljoonan euron tulot.

Kuitenkin valtuustoryhmien kysymys-vastaus -aineistossa kaupunki myöntää itsekkin, että *kyse on bruttoluvuista*, koska *laskelmassa ei ole huomioitu katu-, viher- ja kunnallisteknisiä kustannuksia eikä rakentamiskelpoiseksi saattamisen kustannuksia.*

Bruttotuloa käytettiin harhaanjohtavasti raitiotien maksukykyä osoittavana perusteluna raitiotien valmisteluaineistossa.

Suunnittelun riippumattomuuden ja mahdollisten eturistiriitojen näkökulmasta on myös ongelmallista, että allianssin palveluntuottajiin kuuluva Ramboll on laatinut vaikutusarviointeihin kuuluvat liikenne-ennusteen ja hankearvioinnin.

Toinen eturistiriitatilanne saattaa syntyä siitä, että hankeyhtiö Turun Raitiotie Oy:n toiminnan jatko käytännössä riippuu siitä, että hankkeessa siirrytään toteutusvaiheeseen.

Allianssiyrityksenä Rambollilla on vahva intressi raitiotiehankeessa. Kun *lähtöluvuilla on huomattava merkitys loppupäätelmiin*, syntyy vahva epäily siitä, että vaikutusarvio on puolueellinen. Sama pätee lähtötietojen arvioinnissa Turun kaupungin omistamaan Turun raitiotie Oy:n henkilöihin, joiden työpaikka on riippuvainen päätöksestä.

5.3. Raititotielinjakuksen arkeologisten tutkimusten kustannuksien tietoinen alibudjetointi ja suojeltujen rakennuksien unohtaminen

Turun Raitiotie Oy:n laatiman Kustannusarvion perusteet Satama-Varissuo -raitiotie -asiakirjan kohdan 3.3. (Arkeologia) mukaan *“Arkeologisten tutkimusten kustannusten arviointi perustuu raitiotien toteutussuunnitteluvaiheen aikana tehtyihin arkeologisten tutkimusten suunnitelmiin ja arkeologisiin vyöhykkeisiin. Arkeologisten tutkimusten kustannusarvio on 26,6 miljoonaa euroa. Arkeologian kustan-*

nuksista vastaavat raitiotiehankkeen tilaajatahot Turun Raitiotie Oy ja Turun kaupunki. Laskennan lähtökohtana on, että Turun raitiotielinjauksen alta kaivetaan arkeologiset kulttuurikerrokset pois tarvittavaan syvyyteen sekä konservoidaan ja säilytetään muurit. Kustannuksissa on huomioitu arkeologisten löytöjen konservointikustannukset.”

Lähtökohtana **arkeologisten tutkimusten** kustannuksien osalta on siis se, että **kustannuksista vastaavat yksinomaan raitiotiehankkeen tilaajatahot** Turun Raitiotie Oy ja Turun kaupunki.

Turun kaupungin vanha asemakaava-alue (mjrek nro 853500004) on **muinaismuistolain (295/1963) rauhoittama kiinteä muinaisjäännös.**

Muinaismuistolaki poikkeaa rakennussuojelulaista mm. siinä, että se rauhoittaa kohteet heti niiden löydyttyä, eikä mitään erillistä rauhoituspäätöstä tarvita. Näin ollen niille ei myöskään aseteta erikseen mitään suojelumääräyksiä niin kuin rakennussuojelulailla suojelluille kohteille.

Muinaismuistolain 1 §:n mukaan ”*Kiinteät muinaisjäännökset ovat rauhoitettuja muistoina Suomen aikaisemmasta asutuksesta ja historiasta. Ilman tämän lain nojalla annettua lupaa on kiinteän muinaisjäännöksen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen kielletty.*”

Turun vanhan asemakaava-alueen kohdalla tilanne on normaalista poiketen vielä hiukan monimutkaisempi, koska se on vuonna 2024 voimaan tullessa **valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukaisessa valtakunnallisesti merkittävien muinaisjäännösten inventoinnissa (VARK) todettu valtakunnallisesti erittäin merkittäväksi.** Tällöin kajoamisen kriteerit ovat tavallista tiukemmat.

Muuritutkimus Oy:n Kari Uotila on laatinut alkuperäisen arkeologisia kaivauksia koskevan suunnitelman ja kustannusarvion raitiotielinjauksesta. Suuri osa raitiotietä kulkee muinaismuistolain rauhoittamalla kiinteän muinaisjäännöksen alueella Turun keskustassa, jossa kaivaukset on tehtävä Museoviraston edellyttämällä tavalla. Muuritutkimus Oy on tehnyt alkuperäisen suunnitelmansa ja kustannusarvionsa em. perus-

teella. Raitiotiehankkeen valmistelussa Museoviraston edellyttämässä laajuudessa toteutettavien arkeologisten kaivauksien kustannukset koettiin kuitenkin liian kalliiksi tilaajan eli Turun kaupungin ja Turun Raitiotie Oy:n puolelta ja sen vuoksi Muuritutkimus Oy:ltä päädyttiin tilaamaan uusi suppeampi suunnitelma ja kustannusarvio arkeologisista kaivauksista, joka oli vain noin puolet (26,5 M€) alkuperäisestä kustannusarviosta.

Arkeologisten kaivausten kustannusarvio on tehty periturskulaiseen tapaan virkatyönä alibudjetoimalla todelliset tiedossa olevat kustannukset ja tuomalla valtuustolle päätettäväksi osana raitiotiehanketta kustannusarvio, joka ei tule missään tapauksessa riittämään Museoviraston edellyttämiin muinaismuistolain perusteella tehtäviin arkeologisiin kaivauksiin. Aiempien hankkeiden tapaan valtuustolle tuodaan tulevaisuudessa jossakin vaiheessa päätettäväksi hankkeen edistyessä lisärahoitustarve arkeologisten kaivausten jatkamiseksi. Valtuustolle on esitelty taloudellisilta vaikutustiedoiltaan olennaisesti puutteellinen ja harhaanjohtava esitys päätöksenteon perustaksi.

Valtuustolle esitellyistä raitiotien suunnitelmista puuttuvat kokonaan reitin varrella olevien suojeltujen rakennuksien, esimerkiksi Turun tuomiokirkon, vanhan suurtorin alueen rakennuksien, Linnankatu 3 A:n ja Turun linnan turvaaminen tärinältä ym. haitoilta. Rakennukset on suojeltu mm. rakennusperintölain ja muinaismuistolain perusteella ja niitä on lisäksi määritelty valtakunnallisesti merkittävaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi.

Päätösaineistossa ei riittävästi selitetty, miten § 83:n 15,1 miljoonan euron arkeologiavaraus suhteutuu koko raitiotielinjauksen noin 26,6 miljoonan euron arkeologiakustannukseen, eikä valtuustolle esitetty selkeästi, mitkä arkeologiset kustannukset syntyvät nyt päätettävästä joukkoliikennekäytävästä ja mitkä myöhemmästä varsinaisesta raitiotierakentamisesta.

Kun kaikki suojeltuja rakennuksia koskevat lisäkustannukset ja vaikutukset rakennuksiin on jätetty esittämättä päätöksentekijöille, päätös on perustunut tältäkin osin puutteelliseen selvitykseen.

5.4. Rakennusaikaisien liikennejärjestelyjen vaikutusarvioinnin, ydinkeskustan yrityksille aiheutuvan taloudellisen vahingon ja siitä seuraavien kaupungin verotulojen vähentymisen selvittämättä jättäminen valmistelussa

Turun Osuuskauppa on hankkinut kustannuksellaan allianssin osapuolena olevalta Rambol Oy:ltä selvityksen (raportti 20.01.2026), jossa arvioidaan Turkuun suunnitellun raitiotien kaupallista potentiaalia ja määritetään periaatteet, joilla pysäkkiympäristöjen kaupallista kehitystä voidaan ohjata. Selvitys on toteutettu osana Turun kaupungin ja Turun Osuuskaupan välistä innovaatiokumppanuutta, mikä heikentää raportin objektiivisuutta.

Raportin mukaan (s. 11) *“Raitiotiehankeiden negatiiviset vaikutukset näkyvät rakentamisen aikaisina häiriöinä sekä yritysten kohoavina kustannuksina. Etenkin palvelualueiden yritykset voivat kärsiä rakentamisvaiheen häiriöistä, kuten pysäköintipaikkojen karsimisesta, viihtyisyyden heikkenemisestä tai kulkuyhteyksien heikkenemisestä.”*

Minkäänlaista selvitystä tai vaikutusarviota siitä, miten raitiotien rakennusaikaiset liikennejärjestelyt, kuten tuomiokirkkosillan sulkeminen kokonaan, aurasillan muuttaminen yksinomaan joukkoliikennekäyttöön ja tuomaansillan kaistojen supistaminen kahteen (yksi molempiin suuntiin) Kupittaa kannen rakennustöiden ajaksi vaikuttavat Turun ydinkeskustan yritysten toimintaedellytyksiin ja asukkaiden liikkumiseen ydinkeskustaan ja sieltä pois. Mitään vaikutusarvioita ei ole tehty siitäkään, mitä vuosien rakennustyöt vaikuttavat ydinkeskustassa toimivien yritysten toimintaedellytyksiin ja siitä aiheutuviin kaupungin verotulojen vähentymiseen. Valtuusto on pidetty kaikkien em. vaikutuksien osalta pimennossa päätöksenteossa.

5.5. Valmisteluaineiston puutteellisuus – kiinteistötaloudellisen arvioinnin muuttuneet kriteerit (valmisteluvirhe)

Päätöksenteon valmistelu oli puutteellista, koska valtuustolle ei esitetty selvästi, että *raitiotien kiinteistötaloudellisen perustelun arviointikriteerit olivat olennaisesti muuttuneet aiempiin selvityksiin nähden.*

Vuoden 2014 analyysi oli useiden linjausvaihtoehtojen vertailu. Vuoden 2022 analyysissä Matkakeskus-vaihtoehto oli vielä mukana ja raitiotiekäytävän ulkopuolisen maankäytön siirtymä tunnistettiin koko kaupungin kannalta olennaiseksi tekijäksi.

Vuoden 2025 päätösraportissa tarkastelu perustui valittuun reittiin, Turun kaupungin omiin väestö- ja maankäyttöskenaarioihin sekä vaikutusalueeseen, jonka ulkopuolisia vaikutuksia ei huomioitu, sekä rajaukseen, jossa alueen ulkopuolisia vaikutuksia ja rakentamisen aikaisia haittoja ei huomioitu.

Näin valtuustolle saattoi muodostua virheellinen kuva siitä, että kiinteistötalouden hyödyt olivat vain tarkentuneet, vaikka tosiasiasa laskennan arviointiperusteet, rajaus ja vaikutuslogiikka olivat muuttuneet olennaisesti.

Kysymys ei ts. ollut samojen perusteiden tarkentumisesta, vaan laskennan keskeisten lähtökohtien, rajauksen ja vaikutuslogiikan muuttumisesta. Koska kiinteistötalous oli yksi raitiotiepäätöksen keskeisistä taloudellisista perusteluista, nämä muutokset olisi tullut yksilöidä ja selittää valtuustolle päätöksenteon yhteydessä.

Kun näin ei tehty, päätös perustui puutteellisesti selvitettyyn ja olennaisilta osin harhaanjohtavaan esittelyaineistoon.yhdessä muiden esittelyaineiston puutteiden kanssa: toimivan ratikan kokonaiskustannus, vaunut, Kupittaaan kärjen liitännäiset, valtionrahoituksen ehdollisuus, Matkakeskuksen puuttuminen sekä SUMP/TEN-T/MAL-riskit.

Oikeudellinen johtopäätös

Kuntalain 108 §:n mukaan asia on valmisteltava huolellisesti. Korkeimman hallinto-oikeuden oikeuskäytännössä on vakiintuneesti katsottu, että jos valtuustolle esitetään taloudellisilta vaikutustiedoiltaan olennaisesti puutteellinen tai harhaanjohtava esitys, päätös on kumottava esivalmistelussa tapahtuneen menettelyvirheen vuoksi.

-

Hallintolain 31 § velvoittaa viranomaisen huolehtimaan asian riittävästä ja asianmukaisesta selvittämisestä (selvittämisvelvollisuus). Koska kaupunki ei ole hankkinut tosiasiallisesti riippumatonta ja kriittistä kokonaiskustannusarviota, on selvittämisvelvollisuus laiminlyöty Turun kaupungin historian suurimmassa investointipäätöksessä.

Valtuuston tekemä päätös raitiotiehankeesta perustuu harhaanjohtaviin, puutteellisiin ja yksipuolisiin taloudellisiin selvityksiin (valmistelun lainvastaisuus).

Päätösaineisto oli puutteellinen ja omiaan johtamaan valtuutettuja harhaan, koska ***raitiotien kiinteistötaloudellinen hyöty esitettiin päätöksenteon tukena ilman, että valtuustolle selvästi avattiin arviointikriteerien muuttuminen vuosien 2014, 2022 ja 2025 selvitysten välillä.*** Vuoden 2014 analyysi oli linjausvaihtoehtojen vertailu, vuoden 2022 analyysi sisälsi vielä Matkakeskus-vaihtoehdon ja raitiotiekäytävän ulkopuolisen maankäytön siirtymän, mutta *vuoden 2025 päätösraportti perustui valittuun reittiin, kaupungin omiin väestö- ja maankäyttöskenaarioihin ja rajasi pois alueen ulkopuoliset vaikutukset sekä rakentamisen aikaiset haitat.*

Peruste IV

Päätöksen ennenaikaisuus, budjettiperiaatteiden loukkaaminen ja valtuuston itsenäisen harkintavallan ohittaminen (Toimivallan väärinkäyttö)

1. Päätöksen ennenaikaisuus ja puutteellinen valmistelu

Kaupunginvaltuuston päätös on tehty puutteellisen ja keskeneräisen valmistelun pohjalta, mikä sotii hyvän hallinnon perusteita vastaan.

Valtuuston päätöksessä hankkeen lopullinen käynnistyminen on asetettu ehdolliseksi valtionavustuksen varmistumiselle. Päätöksentekohetkellä valtionavustuksen suuruudesta, ehdoista tai edes myöntämisestä *ei ole ollut virallista, sitovaa päätöstä.*

Koska kyseessä on Turun kaupungin historian suurin yksittäinen investointi, taloudellisten vaikutusten arviointi on ollut puutteellista, kun *valtion rahoitusosuus on perustunut pelkkiin oletuksiin*. Asia on päätetty ennenaikaisesti ennen kuin kunnallisen päätöksenteon pohjaksi vaadittavat tosiasiat ovat olleet tiedossa.

2. Taloudellisten vaikutusten laiminlyönti ja budjettiperiaatteiden loukkaaminen

Raitiotiellä on merkittäviä vaikutuksia kaupunkikonsernin talouteen. Kustannuksia syntyy rakentamisen lisäksi rahoituskustannuksista, liikennöinnistä, hoidosta ja ylläpidosta.

Päätös raitiotieinvestoinnista on tehty ottamatta asianmukaisesti huomioon kaupungin todellista kantokykyä ja lakisääteistä talouden tasapainottamisvelvoitetta.

Hankkeen enimmäisbudjetti ja alustava rahoitussuunnitelma on sidottu kokonaisuuteen, joka vaarantaa kaupungin muiden lakisääteisten palveluiden rahoituksen. Päätöksen valmistelussa ei ole esitetty vaihtoehtoisia laskelmia siitä, miten investointi vaikuttaa kaupungin velkanäkymiin ja veroprosenttiin tilanteessa, jossa valtionavustus muuttuu tai hankkeen kustannukset ylittyvät. Tämä laiminlyönti loukkaa kuntalain mukaista vaatimusta talouden suunnitelmallisuudesta ja vastuullisuudesta.

Kiinteistötalouden kulujen osalta kaupungin vaikutusarvioiden yhteenvedossa siteerataan FCG:n kuntatalousvaikutusten analyysiä suoraan: *"Kaava-alueiden rakentamis- ja ylläpitokustannukset sisältyvät verorahoitus ja palvelurakenne -laskelmaan."* Kyseisessä analyysissä kuvataan vuoden 2024 tilinpäätöstietoihin perustuen väestönkasvun vaikutukset tuloveroihin, kiinteistöveroihin, valtionosuuksiin ja palvelurakenteen kustannuksiin sekä lisäksi kiinteistörakentamisesta palautuva tulovero. *FCG:n kuntatalousvaikutusten analyysistä ei ilmene yksiselitteisesti, millä tarkkuudella ja laajuudella se huomioi kiinteistörakentamisesta kaupungille aiheutuvat kulut.*

Kaupunki ei ole tuonut tietoa kaupungin taloustilanteesta kaupungin ylivoimaisesti suurimman yksittäisen investoinnin valmistelumateriaaliin.

Turun raitiotien toteutussuunnitelman mukaan raitiotieliikenne voisi alkaa syksyllä 2033, jolloin suurin osa rakentamiskustannuksista ajoittuu vuosille 2029–2031. **Olennaista päätöksentekoa varten on siis kaupunkikonsernin taloudellinen asema 2030-luvulla**, kun investointimenot realisoituvat kokonaisuudessaan. Kuntalain (118 §) taloudellisen aseman arviointia koskeva sääntely lähtee konserninäkökulmasta, jossa käyttötalouden tasapainoa sekä lainoja ja vastuita arvioidaan pääsääntöisesti konsernitilinpäätöksestä lasketuilla tunnusluvuilla. Vastuiden huomioiminen arvioinnissa varmistaa, ettei erilaisilla hankintamalleilla (vuokra, leasing tms.) tai omistusjärjestelyillä voida häivyttää investointimenoja.

Raitiotien kuntatalousvaikutusten arvioinnissa lasketut kassavirta- ja velkaantumisvaikutukset jäävät kaupunkikonsernin muusta taloudellisesta kehityksestä irralliseksi informaatioksi.

Kolmannen osapuolen laatimista vaikutusarvioinneista ei käy ilmi, mikä on muun kaupunkikonsernin (raitiotien ulkopuolisen) käyttötalouden, investointitason, rahoituskustannusten, lainakannan ja vastuiden kehitys pidemmällä aikavälillä, kun mahdollisen raitiotien investointikustannukset alkavat kertyä.

Voimassa oleva taloussuunnitelma (kv 17.11. 2025 § 193) päättyy vuoteen 2029 eikä siinäkään ole huomioitu kaikkia konserniyhteisöjen investointeja.

Liiketoiminnan vaatimien investointien lisäksi jo hyväksytyissä ohjausasiakirjoissa asetetut tavoitteet edellyttävät konserniyhteisöiltä huomattavia investointeja (esim. asuntotuotantotavoitteet). *Lähivuosienkin investointiohjelmiin on laskettu vain jo päätetyt investoinnit*, minkä lisäksi on *lukuisia suunnitteilla olevia investointeja* ja näiden suunnitelmienkin ulkopuolelta aika ajoin tulevia ennakoimattomia investointitarpeita.

Kaupunginvaltuusto on päättänyt (17.11.2025 § 193), että *"Puheenjohtajatoimikunta laatii pitkän aikavälin menojen ja tulojen tarkastelun toimintaympäristön muuttumisen, vos-uudistuksen, investointien, omistuksen ja yleisen taloustilanteen näkökulmista vuoden 2026 aikana"*. Tällaista tarkastelua ei ole ollut käytettävissä sen paremmin tarkastuslautakunnan arvioinnin laadinnan aikana, kuin kaupunginvaltuuston päättäessä raitiotiehankeesta 18.05.2026.

3. Valtuuston itsenäisen harkintavallan ohittaminen (Toimivallan väärinkäyttö)

Kaupunginhallituksen tekemä asian esivalmistelu on tosiasiallisesti sitonut valtuuston päätöksentekoa tavalla, joka tekee valtuuston lakisääteisestä ylipäätösvallasta muodollisen.

Kaupunginhallituksen pohjaesityksessä on lukittu hankkeen yksityiskohdat (kuten katusuunnitelmat ja kalustohankinnat) niin tiukasti, *ettei valtuustolle ole jätetty todellista mahdollisuutta muuttaa tai painottaa hankkeen osioita itsenäisesti*. Valtuustolle annettu "ota tai jätä" -asetelma loukkaa kuntalain henkeä, jonka mukaan ylin päätösvalta kunnan asioissa kuuluu yksinomaan valtuustolle.

Hyvän hallinnon lähtökohtana on, että päätöksentekijälle annetaan *riittävät ja tasapuoliset tiedot eri ratkaisuvaihtoehdoista*. Viranhaltijavalmistelun tulee täyttää hyvän hallinnon periaatteet, joihin kuuluvat muun muassa objektiivisuus, asian riittävä selvittäminen ja päätöksenteon avoimuus. Kunnallisessa päätöksenteossa tämä tarkoittaa sitä, että viranhaltijavalmistelun tulee tuottaa valtuutetuille sellainen tietopohja, jonka perusteella he voivat arvioida asian eri puolia ja tehdä perustellun ratkaisun. Jos valmistelu rakentuu käytännössä yhden vaihtoehdon varaan ja muut vaihtoehdot esitetään vain muodollisesti, kuten tässä tapauksessa on asianlaita, tai jätetään kokonaan tarkastelematta, valtuutettujen mahdollisuus käyttää itsenäistä harkintaa kaventuu. Tällaisessa tilanteessa päätöksenteko voi muuttua tosiasiallisesti viranhaltijavetoiseksi, vaikka muodollinen päätösvalta kuuluisi edelleen valtuustolle.

Raititotiepäätöksen valmistelu on johtanut tässä tapauksessa tilanteeseen, jossa päätöksentekijälle – valtuustolle – on esitetty käytännössä “vaihtoehtoon” ratkaisu. Yksi vaihtoehto – raitiotievaihtoehto -on saanut *huomattavasti laajemman ja perusteellisemman tarkastelun* kuin muut, jolloin se näyttäytyy päätöksentekijöille selvästi suositeltavimpana ratkaisuna. Ehdotuksen hylkääminen olisi johtanut uuteen perusteelliseen joukkoliikenneratkaisun valmisteluun.

Muita vaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia ei ole myöskään analysoitu tasapuolisesti verrattuna raitiotievaihtoehtoon. Tällä on käytännössä kavennettu valtuutettujen harkintavapautta.

Johtavien viranhaltijoiden velvollisuuksiin kuuluu huolehtia siitä, että päätöksentekijöille esitettävä aineisto täyttää hyvän hallinnon vaatimukset. Keskeinen periaate on objektiivisuus. Valmistelun tulee pyrkiä esittämään asian kannalta olennaiset seikat tasapuolisesti ja avoimesti.

Päätöksen valmistelussa olisi tullut tuoda esiin aidot vaihtoehdot ja niiden vaikutukset. Vaihtoehtojen tarkastelun olisi tullut olla riittävän tasapuolista, jotta päätöksentekijät voivat vertailla niitä keskenään. Jos esimerkiksi investointihanketta koskevassa valmistelussa tarkastellaan useita toteuttamistapoja, tulisi niiden kustannuksia, riskejä ja hyötyjä arvioida mahdollisimman *yhdenmukaisin perustein*. Tällainen analyysi ei olisi ainoastaan parantanut päätöksenteon laatua, vaan myös vahvistanut valtuutettujen mahdollisuuksia käyttää omaa harkintaansa.

Viranhaltijavalmistelu on muuttunut tässä tapauksessa päätöksenteon ohjausvälineeksi, jolla valtuuston itsenäinen harkintavalta on ohitettu.

4. Hankintalain määräysten sivuuttaminen (Kv § 83)

Kaupunginvaltuuston 18.05.2026 tekemän päätöksen (§ 83) olennainen merkitys oli se, että *valtuuston 20.4.2026 § 59 tekemä päätös poistettiin ja korvattiin uudella ratkaisulla*

Kv § 83 ei ollut pelkkä tekninen jatkopäätös aikaisemmalle Tuomio-kirkkosillan hankesuunnitelmalle. *Päätöksellä kaupunginvaltuusto poisti 20.4.2026 § 59 -päätöksen ja korvasi sen raitiotiehen varautuvalla toteutusratkaisulla.*

Aiempi § 59 koski Tuomiokirkkosillan ja siihen liittyvien katualueiden hankesuunnitelmaa. Kv § 83 hyväksyttiin uusi ratkaisu tilanteessa, jossa edellisessä pykälässä oli päätetty raitiotien toteuttamisesta valtionavulle ehdollisena.

Valtuustolle olisi tullut esittää ennen päätöksentekoa selkeä selvitys siitä:

1. mikä osa aiemmasta § 59 hankesuunnitelmasta säilyi uudessa ratkaisussa;
2. mikä osa muuttui raitiotiehen varautumisen vuoksi;
3. *mitä rakenteita tarvitaan joka tapauksessa joukkoliikennevälineestä riippumatta;*
4. mitä rakenteita tarvitaan nimenomaan raitiotien vuoksi;
5. *mikä on raitiotiehen varautumisen lisäkustannus verrattuna raiteettomaan superbussi-/joukkoliikennekäytävään;*
6. miten toteutus- ja hankintamalli muuttui, kun aiempi hankesuunnitelma poistettiin ja toteutus sidottiin Turun Raitiotie Oy sekä mahdollisesti Raitiotieallianssin toteutuspolkuun.

Ilman tällaista selvitystä kaupunginvaltuusto ei ole voinut arvioida, mitä se tosiasiaassa hyväksyi: sillan välttämättömän peruskorjauksen, yleisen joukkoliikennekäytävän vai raitiotien ennakkorakentamista palvelevan toteutusratkaisun.

Päätösaineistosta ei ilmene riittävästi sekään, sisältyikö Kv § 83:n kokonaisuus alkuperäiseen allianssikilpailutukseen vai ei.

VII VAATIMUS OIKEUDENKÄYNTIKULUJEN KORVAAMISESTA

Valittajat vaativat, että Turun kaupunki veloitetaan korvaamaan valituksen tekijöille tästä asiasta aiheutuneet kohtuulliset oikeudenkäyntikulut korkolain 4 §:n 1 momentin mukaisine viivästyskorkoineen siitä lähtien, kun kuukausi on kulunut hallinto-oikeuden päätöksen antamisesta.

Oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain (808/2019) 95 §:n 1 momentin mukaan oikeudenkäynnin osapuoli on velvollinen korvaamaan toisen osapuolen oikeudenkäyntikulut kokonaan tai osittain, jos on kohtuutonta, että tämä joutuu itse vastaamaan kuluistaan. Pykälän 2 momentin mukaan korvausvelvollisuutta arvioitaessa on erityisesti otettava huomioon, onko oikeudenkäynti aiheutunut viranomaisen virheestä.

Tässä tapauksessa kaupungin päätöksentekoa ja sen valmistelua on rasittanut ilmeinen ja vakava menettelyvirhe (esteellisyys), joka on ollut kaupungin tiedossa. Myös asian valmisteluun liittyvät olennaiset virheet ja lainvastaisuus ovat olleet kaupungin tiedossa. Koska valituksen tekeminen on ollut viranomaisen selkeän virheellisen menettelyn vuoksi välttämätöntä lainvastaisen päätöksen kumoamiseksi ja kunnallisen demokratian turvaamiseksi, olisi kohtuutonta, että valituksen tekijät joutuisivat yksityishenkilöinä itse vastaamaan asian hoitamisesta aiheutuneista kuluistaan.

Eritelty kuluvaatimusliite toimitetaan hallinto-oikeudelle myöhemmin oikeudenkäynnin aikana.

VIII VAATIMUS SUULLISEN KÄSITTELYN JÄRJESTÄMISESTÄ

Valittajat vaativat, että Turun hallinto-oikeus järjestää asiassa suullisen käsittelyn oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain (808/2019) 57 §:n mukaisesti.

Suullinen käsittely on välttämätön asian selvittämiseksi, kaupunginvaltuutetun ehdottoman esteellisyyden selvittämiseksi, päätöksentekoon liittyvän epäasiallisen vaikuttamisen, uhkailun ja painostuksen todentamiseksi, keskeisten taloudellisten selvitysten puutteellisuuden arvioimiseksi sekä päätöksen valmistelun lainvastaisuuden todentamiseksi.

Oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 57 §:n mukaan hallinto-oikeuden on järjestettävä suullinen käsittely, jos se edistää asian selvittämistä tai on muutoin tarpeen. Tässä asiassa kyse on Turun kaupungin historian merkittävimmästä yksittäisestä investoinnista, jonka päätöksentekoprosessia rasittavat vakavat väitteet päätöksentekoon osallistuneen valtuutetun esteellisyydestä, luottamushenkilöiden painostuksesta ja uhkailusta sekä harhaanjohtavan, puutteellisen, virheellisen ja yksipuolisen taloudellisen selvityksen jakamisesta valtuustolle. Kysymys on useista teknisistä ja taloudellisista seikoista, joiden osalta on tarpeen esittää oikeudelle asiantuntijatodistelua.

Koska edellä selostettuja seikkoja on hyvin vaikea selvittää pelkän kirjallisen aineiston perusteella, henkilöiden suullinen kuuleminen tuomioistuimessa on välttämätöntä totuuden selvittämiseksi ja oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin takaamiseksi.

IX TODISTELU

Henkilötodistajat

Valittaja nimeää suullisessa käsittelyssä kuultaviksi seuraavat henkilöt:

A. Kuultavat todistajat epäasiallista vaikuttamista ja painostusta koskevasta valitusperusteesta

1. **Todistaja 1**, valtuutettu, Turun kaupunki

Teema:

- Todistaja on itse ollut epäasiallisen vaikuttamisen, painostuksen tai uhkailun kohteena ennen 18.05.2026 pidettyä valtuuston kokousta tai sen aikana.
- Todistaja kertoo siitä, miten hänen itsenäistä ja lakisääteistä harkintavaltaansa pyrittiin rajoittamaan äänestystuloksen varmistamiseksi.
- Todistaja on tehnyt suoria havaintoja muihin valtuutettuihin kohdistuneesta epäasiallisesta painostuksesta, lupauksista tai poliittisista lehmänkaupoista, jotka ylittävät normaalin poliittisen neuvottelun rajat ja rikkovat hyvän hallinnon perusteita.

2. **Todistaja 2**, valtuutettu, Turun kaupunki

Teema:

- Todistaja on tehnyt suoria havaintoja muihin valtuutettuihin kohdistuneesta epäasiallisesta painostuksesta, lupauksista tai poliittisista lehmänkaupoista, jotka ylittävät normaalin poliittisen neuvottelun rajat ja rikkovat hyvän hallinnon perusteita.

Todistajat 1 ja 2 nimetään myöhemmin. Valittajat varaavat oikeuden nimetä myös lisää henkilötodistajia tähän kohtaan.

B. Kuultavat asiantuntijat ja todistajat taloudellisista selvityksistä

3. Asiantuntijatodistaja: **Harri Hirsinummi**, RI RAPS

Teema:

- todistaa asiantuntijana siitä, että päätöksen pohjana käytetystä Newsec Oy:n kiinteistötaloudellisesta raportista ja hankkeen perusbudjetista puuttuvat kokonaan noin 100 miljoonan euron pakkolisäkustannukset (esim. Kupittaaan kansi, Helsinginkadun kaavajärjestelyt) sekä lakisääteisen kaavainfran (kadut, puistot, koulu- ja päiväkotirakennukset) rakennuskustannukset.
- todistaa siitä, että 840 miljoonan euron tulokertymä lukuna ei kuvaa puhdasta kaupungin tontinmyynti- ja vuokratuloa eikä raitiotien nettotuottoa. Yksityisen maan osalta kyse voi olla maankäyttösopimuskorvauksista, joiden määrä, ajoitus ja toteutuminen ovat eri asia kuin kaupungin omalta maalta saatava myynti- tai vuokratulo. Lähes puolet tavoitelluista alueista on yksityisessä omistuksessa.
- todistaa myös maaperän eroarvopainumien aiheuttamista jatkuvista katuremonttikustannuksista

4. **Asiantuntijatodistaja** (nimetään myöhemmin)

Teema:

- todistaa suullisesti tai kirjallisella lausunnolla, että kaupungin käyttämät tulo-odotukset ovat yleisen taloustieteen ja markkina-tilanteen valossa räikeän ylimitoitettuja.

5. **Newsec Advisory Finland Oy:n edustaja** (nimetään myöhemmin)

Teema:

- todistaja kertoo siitä, että Newsec Oy:n laatima kiinteistötalouden raportti sidottiin pelkästään Turun kaupungilta saatuihin subjektiivisiin lähtötietoihin ja väestöskenaarioihin 2024–2050,
- että raporttia laadittaessa ei ole tehty riippumatonta arviointia eikä raportissa otettu itsenäisesti kantaa lukujen realistisuuteen tai infrarakentamisen todellisiin kustannuksiin, jotka rajattiin toimeksiannon ulkopuolelle.

6. Todistaja **Timo Vainio**, VDL Bus & Coach Finland Oy

Teema:

- Valtuustolle esitellyn superbussivaihtoehdon kustannukset ovat vahvasti liioiteltuja, budjetoituja johtosiirtoja ei tarvita, tien ja siltojen perustusta ei tarvitse vahvistaa kaluston painon takia, arkeologiset kaivaukset ovat turhia
- tavallisen linja-auton ja superbussin akselipainot ovat yhtä suuret ja molemmat pienempiä kuin jo nyt Turun kaduilla liikkuvien kuorma-autojen ja perävaunullisten rekkojen.

7. **Reino Heikinheimo**, DI, geoteknikko

Teema:

- superbussi ei edellytä samaa infrastruktuuria kuin raitiotie: samoja raskaita pohjanvahvistuksia, paalulaattoja ja laajoja kunnallistekniikan uudelleenrakentamisia ja siirtoja; arkeologiset kaivaukset ovat turhia, koska pohjanvahvistuksia ei tarvita;
- raitiotien rakentaminen viralliselle katukorkeudelle edellyttää noin 1;0-1,5 m syvyyistä kevennyskaivuuta kiskoja alle koko kadun leveydeltä ratikkalinjasta talojen seinään ja täyttää esim. vaahtolasilla. Kevennyskaivuun kustannukset puuttuvat kokonaan budjetista.
- valtuustolle on esitetty tarkoituksellinen harhaanjohtava vertailu superbussikustannusten muodostumisesta, joka ei ole kertonut bussiratkaisun todellisista edellytyksistä.

8. Todistaja **Kari Uotila**, Muuritutkimus Oy

Teema:

- valtuuston hyväksymä raitiotielinjauksen arkeologisia kaivauksia koskeva suunnitelma on alimitoitettu ja muinaismuistolain vastainen eikä tutkimuksia voida tehdä mueoviraston edellyttämällä tavalla.
- raitiotiehankkeen arkeologisia kaivauksia varten budjetoitu summa 26,5 miljoonaa on alimitoitettu,

9. Todistaja **Juha Lipponen**, Turun kaupunki, kaavoitus ja maankäyttö

Teema:

- Turussa Itäharjun kaupunginosassa, kortteli 65 tontti 5 (kiinteistötunnus 853-12-65-5) vireillä oleva kaavamuutos: tontin käyttötarkoitus muutetaan asuinrakennusten kortteliksi rakennusoikeuden pysyessä entisenä (Niko Aaltosen esteellisyys).
- todistaa siitä, että kaupungin käyttämät tulo-odotukset ovat kiinteistöjen osalta räikeän ylimitoitettuja ja että lähes puolet tavoitelluista alueista on yksityisessä omistuksessa.
- todistaa siitä, että valtuustolle esitetty tieto siitä, että "ratikan reitin varren tonteista kertyisi vajaat 840 miljoonaa euroa" on virheellinen;
- todistaa siitä, että raitiotien takaisinmaksuun käytetyssä kiinteistötalouden kokonaisuudessa on mukana huomattavan suuria tuloja eri alueilta, jotka eivät ole millään tavalla ratikkapäätöksen synnyttämiä;
- todistaa siitä, että valtuuston päätös on perustunut olennaiselta osin harhaanjohtaviin, puutteellisiin ja yksipuolisiin taloudellisiin selvityksiin ratikkapäätöksen aiheuttamista uusista nettotuloista.

Kirjalliset todisteet

Valittaja liittää valituksen oheen seuraavat kirjalliset todisteet:

Päätöksentekoon ja valitusoikeuteen liittyvät viralliset asiakirjat

1. Valituksenalainen päätös, ote Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjasta 18.05.2026 (Kv § 82 ja § 83) sisältäen liitteet, äänestysluettelot ja eriävät mielipiteet

2. Julkipanoilmoitus / tiedoksianto, ote Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjasta 18.05.2026

3. Kaupunginhallituksen päätös 11.05.2026 (§ 175, §176 ja § 177): alkuperäinen valmisteleva päätös

Taustapäätös ja selvitysaineisto Kv § 83 yhteydessä

(kaupunginvaltuusto päätti poistaa 20.4.2026 § 59 -päätöksen)

4. Ote Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjasta 20.04.2026 (Kv § 59) sisältäen liitteet ja äänestysluettelon.

Kategoria 1: Ehdottomat muotovirheet (Niko Aaltosen esteellisyys)

Todiste A: Maanmittauslaitoksen kiinteistörekisteriote ja kaavakartta

Osoittaa Niko Aaltosen anopin kiinteistöomaisuuden suunnitellun raitiotielinjauksen (Satama-Varissuo) välittömässä läheisyydessä.

Todiste B: Kiinteistö Oy Turun Teräskatu 8 edunsaajatiedot (Suomen Asiakastieto Oy 29.06.2026)

Otteesta ilmenee, että Mervi Liisa Hannele Vieno, synt. 3.1.1950, on Kiinteistö Oy Turun Teräskatu 8 edunsaaja.

Todiste C: virkatodistus (selvitys sukulaisuussuhteesta)

Osoittaa Niko Aaltosen anopin olevan hallintolain 28 §:n 2 momentin 1 kohdan mukainen läheinen. **PUUTTUU Nikon vaimo vt + anopin vt**

Todiste D: Tommi Vienon sähköpostiviesti 02.02.2022 ja tarjouspyyntö Kiinteistö Oy Turun Teräskatu 8 -nimisen yhtiön osakekannan ostamisesta

Tarjouspyynnöstä ilmenee, että

- Mervi Liisa Hannele Vieno, synt. 3.1.1950, on Kiinteistö Oy Turun Teräskatu 8 edunsaaja,
- läheisen omistaman kiinteistön tulossa oleva kaavamuutos

**Todiste E. Ote Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjasta 18.05.2026
(Kv § 82 ja § 83)**

Otteesta ilmenee Niko Aaltosen osallistuminen äänestykseen (§ 82 ja § 83).

Todiste F: Ote myöhemmän kaupunginhallituksen kokouksen pöytäkirjasta 11.05.2026

Pöytäkirjasta käy ilmi

- § 175 kaupunginhallituksen päätösten 27.04.2026 § 143 ja 27.04.2026 § 144 poistaminen (Niko Aaltonen osallistunut päätöksentekoon 27.04.2026)
- § 176 Raitiotien satama-Varissuo investointipäätös (Kv) ja § 177 joukkoliikennekäytävän toteuttaminen raititotiehen varautuen ja raititotien jatkosuunnittelu, MAL-hanke (Kv) (Niko Aaltonen ei ole paikalla, uusi päätös korvaa vanhat päätökset 27.04.2026, joista on tehty oikausvaatimus)
- että Niko Aaltonen on jäävännyt itsensä saman asian käsittelystä jäämällä pois kaupunginhallituksen kokouksesta 11.05.2026. Tämä osoittaa esteellisyyden olemassaolon ja sen, että Aaltosen esteellisyys on ollut kaupungin tiedossa, kun 27.04.2026 tehdyt päätökset (§ 143 ja § 144) on poistettu oikaisuvaatimuksen takia.

Todiste G: Tuloste Turun kaupungin organisaatiosta / työntekijä-profiilista

Osoittaa Aaltosen toimivan palvelupäällikkönä kiinteistökehitys- ja maanhallintayksikössä (osoittaa kaksoisroolin ja yleislausekejäävin).

Todiste H: Raitiotiehankkeen suunnittelumateriaali / vaikutusarvioinnit

Ote suunnitelmasta osoittaa linjauksen vaikuttavan alueen maankäyttöön, kaavoitukseen ja kiinteistöjen arvonnousuun (osoittaa taloudellisen intressin).

Kategoria 2: Taloudellisen tiedon olennaiset puutteet **(Laiton valmistelu)**

Todiste I: Newsec Advisory Finland Oy:n raportti

Newsec Advisory Finland Oy:n kiinteistötaloudellinen arviointiraportti, jossa Newsec toteaa sen perustuvan yksinomaan kaupungin antamiin lukuihin ilman konsultin itsenäistä arviointia

- sivu 1/43 Johdanto
- sivu 24/43 5.2 Raitiotievaihtoehto
- sivu 25/43 5.2.1 Raitiotievaihtoehdon kerrosneliömäärät ja toteutusaikataulut
- sivu 27/43 5.3.1 Runkobussivaihtoehdon kerrosneliömäärät ja toteutusaikataulut
- sivu 29/43 6. Markkinalähtöisyyden arviointi
- sivu 31/43 7.1 Raitiotievaihtoehdon maankäyttötulot hinnoittelualueittain.
- sivu 32/43 7.2 Runkobussivaihtoehdon maankäyttötulot vaikutusvyökeittäin.
- sivu 37/43 8.3 Epävarmuustekijät

Osoitetaan, että tavoitellusta 2,9 miljoonan kerrosneliön maankäytöstä noin 1,4 miljoonaa sijaitsee yksityisillä mailla. Tämä todistaa valtuustolle esitetyn 840 miljoonan euron tulokertymän juridisesti mahdottomaksi. (Kaupunki ei voi myydä tai vuokrata maata, jota se ei omista)

- sivu 23/43 5.1 Maanomistuksen jakauma

Todiste J Turun kaupungin väestöskenaariot 2024–2050

Osoitetaan Rambollin, Newsec Advisory Finland Oy:n ja FCG:n raportin lukujen epärealistisuus vertaamalla niitä Tilastokeskuksen virallisiin, huomattavasti maltillisempiin ennusteisiin.

- FCG sivu 6 *“Käytetyt väestöennusteet on saatu Turun kaupungilta”*
- FCG sivu 56 *“Väestöennusteen mukaan raitiotie aikaansaa nettomuuttoa Turkuun, mutta nettomuuttajat ovat ainoastaan työikäisiä, eivät lainkaan lapsiperheitä.”*
- FCG sivu 62 *“Raitiotien aikaansaama väestönlisäyksen vaikutus kaupungin taloudelle on tarkastelujakson alussa ja aivan jakson lopussa vuositason positiivinen, koska raitiotien aiheuttama väestönlisäys kohdistuu enimmäkseen lapsettomiin työikäisiin ja toisaalta jakson lopussa lasten määrän kasvu pysähtyy.”*
- FCG sivu 65 *“Laskelma on hyvin herkkä lähtötietojen oletuksille (väestöskenaariot ja tulo-kustannus-jakumat)”*
- FCG sivu 75 *“Superbussi on siis vuoteen 2060 tarkastellen raitiotietä kannattavampi investointina, mutta ei mahdollista yhtä suurta väestönkasvua kaupungissa kuin raitiotie.”*

Todiste K Raitiotiehankkeen virallinen kustannusarvio ja puuttuvat infrarakentamisen laskelmat

Turun Raitiotieallianssi 2026, kustannusarvion perusteet

Hankesuunnitelmasta ja/tai katusuunnitelmista käy ilmi, että oheisinfrastruktuurin (kuten katujen siirrot, putkitukset, maamassojen vaihdot) kustannuksia ei ole sisällytetty Newsecin tuottolaskelmiin, vaikka ne ovat hankkeen edellytys.

Osoitetaan, että Newsecin raportista ja hankkeen 465,2 miljoonan euron perusbudjetista puuttuvat kokonaan noin 100 miljoonan euron pakollisäkustannukset (kuten Kupittaa kansi, Helsinginkadun kaava-

järjestelyt ja Tuomiokirkkosillan kantavuuslisäys) sekä lakisääteisen kaavainfran (kadut, puistot, koulut) rakennuskustannukset.

- sivu 31/43

7. Yhteenveto ja laskennan tulokset

Todiste L: Maaperä- ja katuverkkoselvitykset

Tekninen näyttö siitä, että paalutettu raitiotielaatta ja ympäröivän katuverkon vajoaminen (eroarvopainuma) aiheuttavat jatkuvia katuremonttikustannuksia, jotka on jätetty elinkaarilaskelmien ulkopuolelle koskien eroarvopainumia ja katuremonttikustannuksia.

Sähköpostiviestit 09.06-16.06.2026 Lauri Rätty– Benito Casagrande

Osoitetaan, että raitiotien suunnitelmat on tehty kaksiulotteisesti ja kolmas ulottuvuus on jätetty kokonaan suunnittelematta.

Osoitetaan, että valtuustolla ei ole ollut raitiotiepäätöstä tehtäessä mitään tietoa saati olemassa olevaa suunnitelmaa siitä, mille tasolle katuverkko rakennetaan ydinkeskustassa ja mitä lisäkustannuksia mahdollinen poikkeama ns. virallisesta tasosta aiheuttaa kaupungille.

Todiste M: Kaupunginhallituksen tai -valtuuston kokouksissa jätetyt viralliset eriävät mielipiteet.

Ote Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjasta 18.05.2026 (Kv § 82), (sama kuin valituksenalainen päätös, valituksen liitteenä)

Ote Turun kaupunginhallituksen pöytäkirjasta 11.05.2026 § 176 (sama kuin 3. Kh § 176 Raitiotien satama-Varissuo investointipäätös)

Päätös tehtiin asiassa äänin 10-3, 1 tyhjä. Anttilan Blomin kannattamana tekemän seuraavansisältöisen muutosehdotuksen puolesta äänesti heidän lisäksi Helin:

"Kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle, että raitiotien investointipäätös hylätään.

Perustelut:

Investointi on liian kallis ja kestävä Turun taloudelle sekä kiinteistökehityksen tuotto-odotukset ovat epärealistisia.”

Osoitetaan, että muut luottamushenkilöt ovat jo prosessin aikana huomauttaneet materiaalin virheellisyydestä

**Todiste N Raitiotiehanke suunnitteluprosessin arviointi /
Tarkastuslautakunta 7.4.2026**

Osoitetaan, että FCG:n kuntatalousvaikutusten analyysistä ei ilmene yksiselitteisesti, millä tarkkuudella ja laajuudella se huomioi kiinteistörakentamisesta kaupungille aiheutuvat kulut

Osoitetaan, että raitiotien kuntatalousvaikutusten arvioinnissa lasketut kassavirta- ja velkaantumisvaikutukset jäävät kaupunkikonsernin muusta taloudellisesta kehityksestä irralliseksi informaatioksi.

Osoitetaan, että kolmannen osapuolen laatimista vaikutusarvioinneista ei käy ilmi, mikä on muun kaupunkikonsernin (raitiotien ulkopuolisen) käyttötalouden, investointitason, rahoituskustannusten, lainakannan ja vastuiden kehitys pidemmällä aikavälillä, kun mahdollisen raitiotien investointikustannukset alkavat kertyä.

Osoitetaan, että kaupungilla ei ole ollut käytettävissä yli pormestarikauden ylittyviä kassavirta- ja tulo ja menoarvioita. Konsernivelan ennusteet puuttuvat ja siten myös korkokustannusten vaikutukset.

**Kategoria 3: Päätöksenteon ennakkoarvio ja sidonnaisuus
(toimivallan ylitys)**

**Todiste O. Ote Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjasta
18.05.2026 (Kv § 83) sisältäen liitteet (sama kuin valituksenalainen päätös)**

Osoitetaan, että kaupunki sitoutuu 33,3 miljoonan euron ennakkorakentamiseen (pohjanvahvistukset, arkeologia) raitiotiehen varautuen ennen

kuin varsinaisen raitiotien valtionrahoitus on varmistunut (vuoden 2028 MAL-neuvottelut).

Todiste P: EU:n TEN-T-asetus ja SUMP-liikennesuunnitelma

Osoitetaan virallisella säädöstekstillä, että EU- ja valtionosuuskriteerit vaativat laajaa seudullista verkostoa ja multimodaalisia matkaketjuja tukevia solmukohtia, joita uuden Matkakeskuksen lähes kilometrillä ohittava kiskolinja ei täytä.

- Suomen kansallinen kestävä kaupunkiliikenteen ohjelma 2025-2027
- Traficom: Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T
- Ote Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksesta (EU) 2024/1679

Kategoria 4. Päätöksentekijöihin kohdistunut epäasiallinen vaikuttaminen, painostus ja lahjonta (vapaa vaali-oikeuden ja päätöksenteon riippumattomuuden loukkaaminen)

Todiste Q: Ote Turun kaupunginhallituksen konsernijaoston kokouksen 18.05.2026 pöytäkirjasta.

Osoitetaan päätöksentekijöihin kohdistunut epäasiallinen vaikuttaminen ja painostus.

Ennen ratkaisevaa valtuuston kokousta 18.05.2026 (ratikkaäänestystä) konsernijaosto päätti pormestari Pia Elon esityksestä panna pöydälle esityksen Turun Ammattikorkeakoulu Oy:n hallituksen jäsenien valitsemisesta. Hallituksen puheenjohtajaksi esitettiin Eeva-Johanna Elorantaa (SDP) ja varapuheenjohtajaksi Anders Blomia (KOK), jotka molemmat olivat ilmoittaneet ennen kunnallisvaaleja vastustavansa ratikkaa.

X PÄIVÄYS JA ALLEKIRJOITUS

Turussa 01.07.2026

Benito Casagrande

Reino Heikinheimo

Seppo Lehtinen

Kari Vainio

Laati

Juha Wallenlind
OTM, Turku