

15.6.2005

HELSINGIN HALLINTO-OIKEUELLE**ASIA**

Lausunto valituksen johdosta asemaakaavan muuttamista koskevassa asiassa, diaarinumero 02888/05.

LAUSUNNON ANTAJA

Helsingin kaupunginhallitus

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

ASIAMIES

Kaisu Syrjäläinen
kaupunginasiames, varatuomari

Helsingin kaupunginkanslia, oikeuspalvelut
PL 1, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI
puh. (09) 169 3686
fax (09) 169 2366

MUUTOKSENHAKIJAT

XXXXXXXXXXXX ja 28 muuta valituksen allekirjoittajaa

MUUTOKSENHAUN KOHTEENA OLEVA PÄÄTÖS

Kaupunginvaltuuston 2.3.2005 antama päätös Tapaninkylän katu, puisto- ja suojaviheralueiden (Kirkonkyläntie) asemakaavan muuttamisesta (nro 11272)



15.6.2005

LAUSUNTO

Helsingin kaupunginhallitus toimittaa hallinto-oikeudelle oheiset asiaan liittyvät asiakirjat ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Lausunto valituksessa esitettyihin seikkoihin

Kaupunginhallitus pyytää jäljempänä esitetyin perustein valituksen ja siihen liittyvän korvaus- ja oikeudenkäyntikuluvaatimusten hylkäämistä aiheettomana ja perusteettomana. Kaavamuutos on laadittu ja hyväksytty noudattaen maankäyttö- ja rakennuslakia (MRL) ja -asetusta (MRA).

Hallitus viittaa asiassa kaupunginvaltuuston päätöksessä 2.3.2005 ja kaupunkisuunnittelulautakunnan päätöksissä ja lausunnoissa 23.8.2001, 15.5.2003 ja 16.12.2004 esitettyyn.

Kaavan muuttamisen perusteet

Valituksen mukaan kaavamuutoksen aloittamiselle ei ole ollut tarvetta eikä sille ole esitetty perusteita. Alueen tilanne ei ole muuttunut siten, että nykyisen järjestelyn pohjana olevista liikenneverkon ja kaavoituksen suunnitteluperiaatteista olisi voitu poiketa. Valittajat ovat viitanneet vuosien 1977 ja 1981–1987 suunnitelmiin. Kaavan muuttamiseen on ryhdytty mm. epäonnistuneen asukaskyselyn perusteella.

Kaupunginhallitus toteaa, että MRL 51 § velvoittaa kuntaa laatimaan asemakaavan ja pitämään sen ajan tasalla sitä mukaa kuin kunnan kehitys tai maankäytön ohjaustarve sitä edellyttävät.

Kirkonkyläntien osuus välillä Santerlantie–Tapaninkyläntie on merkitty joukkoliikennekaduksi vuonna 1987 vahvistettuun asemakaavaan. Katuosuus on suljettu ajoneuvoliikenteeltä joukkoliikennettä lukuun ottamatta vuonna 1990. Lähtökohtana on ollut kadun jääminen paikalliseen käyttöön. Läpiajo on kielletty liikennemerkein. Kieltoa on vuonna 2000 rikkonut noin 1 000 ajoneuvoa päivässä. Poliisilla ei ole ollut resursseja kiellon valvomiseen.

Kirkonkyläntien em. katuosuuden liikennejärjestelyt ovat olleet jo vuosien ajan kiistelty ja useasti uudelleen käsiteltäväksi saatettu asia. Läpiajokielto on tuonut runsaasti palautetta kaupungille ja herättänyt julkista keskustelua. Valtuustoaloitteissa katuosuuden avaamista yleiselle liikenteelle on perusteltu käytännöllisillä syillä. Vanhaa maantieyhteyttä Malmilta Helsingin pitäjän kirkolle on pidetty tarpeellisena ja kiertotietä Tapaninvainiontien kautta turhauttavana. Mm. Tammiston suuntaan on viime vuosina toteutettu runsaasti myymäläkerrosalaa, joka lisää henkilöautomatkoja kyseiseen suuntaan.



15.6.2005

Valtuuston vuonna 1999 tekemän päätöksen mukaisesti ajokiellon voimassa pysyttämistä tai purkamisesta on järjestetty kysely Tapaninvainion alueen asukkaille ja yrityksille. Valtuusto on määritellyt kyselyn aluerajaukseksi Tapaninkyläntiehen, Tapaninvainiontiehen, Uimaranrantiehen ja Vantaanjokeen rajoittuvan alueen. Kysely on suoritettu kysymällä kannatusta kahden vaihtoehdon välillä. Vaihtoehto A: "Nykyinen ajokielto säilytetään ja sitä tehostetaan rakenteellisin keinoin, jolloin kieltoa ei voi rikkoa ja läpiajoliikenne busseja lukuun ottamatta poistuu kokonaan". Vaihtoehto B: "Katuysteys avataan ja Kirkonkyläntie välillä Tapaninkyläntie–Tapaninvainiontie rakennetaan hidaskaduksi, jolla on hidastepysäkit ja korotettu liittymäalue Karhusuontien risteyksessä".

Kyselyn vaihtoehtoja laadittaessa lähtökohtana on ollut muodostaa liikenneyhteys, joka ei ole läpiajon kannalta houkutteleva.

Kaikista vastaajista 81 % on kannattanut tien avaamista yleiselle liikenteelle. Aloitteiden ja kyselyn tuloksen pohjalta kaupunkisuunnittelulautakunta on päättänyt ryhtyä kaavan ja liikennejärjestelyiden muuttamiseen ajoneuvoliikenteen sallimiseksi kyseisellä katuosuudella. Maankäytön ohjaustarpeen on siten katsottu edellyttävän kaavamuutosta. Lautakunta on tehnyt ratkaisunsa sille lain mukaan kuuluvan harkintavallan puitteissa.

Kaavan tarkoituksena on mahdollistaa em. läpiajokiellon purkaminen ja asukaskyselyn tarkoittaman lähialueen asukkaiden kulkuyhteys Tapaninkyläntielle. Joukkoliikennekatua tarkoittava merkintä on poistettu kaavasta. Yhteys täydentää kokoojakatuverkkoa. Kirkonkyläntie on muutettu kaavassa ympäristöhaittojen vähentämiseksi hidaskaduksi välillä Tapaninvainiontie–Tapaninkyläntie. Tätä on toivottu myös asukkaiden esittämissä mielipiteissä.

Hidaskaduksi määriteltävä tieyhteys on tarkoitettu alueen asukas- ja bussiliikenteelle, ei yleiselle läpiajoliikenteelle. Hidaskadulla tarkoitetaan katua, jolla suurin sallittu ajonopeus on 30 km/h. Ajonopeuden lisäksi määräystä voidaan täydentää erilaisilla rakenteellisilla hidasteilla.

Kaavamuutoksen lisäksi kaupunkisuunnittelulautakunta on 16.12.2004 hyväksynyt pidempimatkaisten yleistä läpiajoa ehkäisevän läpiajokiellon kyseiselle katuosuudelle. Hyväksytty läpiajokieltosuunnitelma on esitetty liikennesuunnitteluosaston piirustuksessa nro 5312-4. Kielto toteutetaan, kun kaava on lainvoimainen ja hidaskatu on toteutettu.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa on laadittu kaavamuutoksen pohjaksi luonnos Kirkonkyläntien tarkemmista liikennejärjestelyistä. Luonnoksessa on esitetty rakenteelliset toimenpiteet hidaskadun muodostami-

15.6.2005

seksi. Lähtökohtana on, että liikenteestä aiheutuvat haitat ovat mahdollisimman pieniä.

Kaavoituksen lähtökohdat ja syyt on esitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa. Kaavamuutoksen tarkemmat perusteet on esitetty kaavaehdotukseen sisältyneessä kaavaseloosteessa.

Suunnitteluperiaatteet

Asemakaavan valmistelussa tulee kiinnittää huomiota mm. MRL:n sisältövaatimuksiin ja esitettyihin mielipiteisiin. Aikaisemmat päätökset ja suunnitelmat otetaan kaavoituksessa huomioon, mutta ne eivät ole päätöksenteossa määräviä ja oikeudellisesti sitovia.

Tapaninvainion katuverkko on jäsenelty pääosin kaupunkisuunnittelu-
lautakunnan päätöksen 1977 mukaisesti. Tarkoituksena on ollut muodostaa rauhallisia asuntoalueita keskittämällä liikennettä pääkaduille. Kirkonkyläntien varressa sijaitsevien tonttien kaavoituksessa on ollut lähtökohtana, että katu on paikallista liikennettä välittävä melko hiljainen katu kyseisellä katuosuudella.

Mainitut periaatteet on otettu soveltuvin osin huomioon muodostamalla katuosuus kaavassa hidaskaduksi ja hyväksymällä sille läpiajokielto. Liikennettä keskitetään edelleen pääkaduille ja Kirkonkyläntie säilyy paikallista liikennettä välittävänä katuna.

Vuorovaikutus, kaavan vaikutusten selvittäminen ja sisältövaatimukset

Valituksen mukaan asiassa ei ole selvitetty ja arvioitu kaavoituksen vaihtoehtoja, niiden ympäristöhaittoja ym. vaikutuksia eikä esitetty niitä asukaskyselyssä, osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (OAS) eikä kaavaselostuksessa. Nämä olisi lisäksi tullut selvittää ennen kyselyä ja päätöstä kaavamuutokseen ryhtymisestä. Vaihtoehto on valittu ennen OAS:n esittämistä. Muutoksen haittoja on vähätelty.

Valittajat ovat lisäksi katsoneet, että asiassa olisi tullut järjestää MRL 64 §:n mukainen neuvottelu OAS:n puutteellisuudesta. Ympäristökeskukselta ja -ministeriöltä tulisi pyytää lausunnot siitä, vastaako tehdyt vaikutusarviointit OAS:aa ja lain henkeä.

Kaava ei valittajien mukaan myöskään täytä MRL 54 §:n mukaisia sisältövaatimuksia. Liikennehaittojen seurauksena suuren henkilömäärän elinympäristö heikkenee laajalla alueella merkittävästi. Muutoksessa ei ole myöskään otettu huomioon yleiskaavan määräyksiä.



15.6.2005

Maankäyttö- ja rakennuslain ja -asetuksen säännökset

Kaupunginhallitus toteaa, että MRL 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ympäristövaikutukset. Selvitykset on tehtävä siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

Kaavoitusmenettely tulee MRL 62 §:n mukaan järjestää ja suunnittelun lähtökohdista, tavoitteista ja mahdollisista vaihtoehdoista kaavaa valmisteltaessa tiedottaa niin, että osallisilla on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida sen vaikutuksia ja lausua mielipiteensä.

Lain 63 §:n mukaan tulee kaavaa valmisteltaessa laatia kaavan tarkoitukseen ja merkitykseen nähden tarpeellinen suunnitelma osallistumis- ja arviointimenettelystä ja kaavan vaikutusten arvioinnista (OAS). Kaavoituksen vireilletulosta tulee ilmoittaa sillä tavoin, että osallisilla on mahdollisuus saada tietoja kaavoituksen lähtökohdista ja käytetystä menettelystä.

MRA 30 §:n mukaan tilaisuus mielipiteen esittämiseen voidaan varata panemalla aineisto nähtäville ja varaamalla tilaisuus esittää mielipiteet sopivaksi katsottavalla tavalla. Ehdotus on MRL 65 §:n mukaan asettava julkisesti nähtäville ja osallisille on varattava tilaisuus esittää mielipiteensä.

Sisältövaatimuksia koskevan MRL 54 §:n mukaan kaava on laadittava siten, että sillä luodaan edellytykset mm. terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Kaavalla ei saa aiheuttaa elinympäristön laadun merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua kaavan tarkoitus huomioon ottaen, eikä laissa tarkoitettua kohtuutonta haittaa.

Kaavamuutos täyttää jäljempänä esitettävien perusteiden edellä mainitut lain ja asetuksen vaatimukset.

Vuorovaikutus

Lain edellyttämä vuorovaikutus on järjestettävä kaavan merkityksen edellyttämässä laajuudessa ja sopivalla tavalla. Vuorovaikutus on asiassa järjestetty laajasti kun otetaan huomioon, että kaavan ja sen mukaisen liikennejärjestelyn aiheuttama muutos ei ole poikkeuksellisen merkittävä.

Asiassa noudatettu vuorovaikutusmenettely ilmenee kaavaselostuksesta. Alueen asukkaille on lähetetty OAS ja ilmoitus nähtävilläolosta. Asiasta on ilmoitettu myös paikallislehdessä. Kaava- ja liikennesuunnitelmaluonnos ovat olleet nähtävänä. Lisäksi asiassa on järjestetty asu-



15.6.2005

kastilaisuus, jota varten on laadittu palautelomake. Kaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävänä. Osallisille on eri tilanteissa varattu mahdollisuus esittää mielipiteensä.

Asiassa esitetyt vaihtoehdot on esitetty ja tutkittu asukaskyselyn yhteydessä ja vaihtoehdot vaikutuksineen on kerrottu perusteellisesti OAS:n mukaisessa asukastilaisuudessa.

MRL ei edellytä vaikutusten esittämistä OAS:ssa, vaan asiakirjan tulee lain mukaan sisältää suunnitelma vaikutusten arvioinnista. Lain hallituksen esityksen mukaan suunnitelmaa laadittaessa on kaavan tarkoitus ja merkitys otettava huomioon siten, että merkitykseltään vähäisissä hankkeissa suunnitelma voi olla yksinkertainen ja suppea. Merkittävässä hankkeissa määritellään suunnitelmassa kohde, käsiteltävät keskeiset asiat, osalliset sekä vuorovaikutusmenettelyssä käytettävät tavat.

OAS:n mukaan suunnitelman vaikutukset lähialueiden asukkaiden olosuhteisiin sekä liikenteen toimivuuteen arvioidaan kaavan laatimisen yhteydessä. Suunnitelmasta käy ilmi suunnittelun kohde ja suunnittelun tavoite, lähtökohtatietoja mm. kaavatilanteesta ja muutoksen syistä, tietoja arviointisuunnitelmasta, osallisista ja vuorovaikutuksen järjestämisestä sekä käsittelyaikataulusta. Suunnitelma on siten lain mukainen.

Myös Uudenmaan ympäristökeskus on todennut kirjeessään 27.9.2004, että suunnitelma ei ole ollut laissa tarkoitetulla tavalla puutteellinen, minkä johdosta MRL 64 §:n mukaiseen neuvottelumenettelyyn ei ole tullut ryhtyä. Lisäksi ympäristökeskus on katsonut, että vuorovaikutus on toteutunut pääosin suunnitelmassa esitetyllä tavalla.

Vuorovaikutusmenettelyä on siten pidettävä lain mukaisena.

Asukaskysely ja kaava-alueen rajaus

Valittajien mukaan asukaskyselyn tuloksia on tulkittu virheellisesti ja tarkoitushakuisesti. Kyselyalue on ollut laaja, minkä vuoksi nykytilanteen säilyttämistä kannattaneiden, noin 2/3 Kirkonkyläntien varrella tai välittömässä läheisyydessä asuvasta vastaajasta, suhteellinen osuus on jäänyt pieneksi. Tien avaamista liikenteelle kannattaneiden määrä edustaa vain alle neljäsosaa vaikutusalueen asukasmäärästä. Aluerajauksen perusteita ei ole esitetty.

Kaupunginhallitus toteaa, että asukaskyselyssä vastausten alueellisen jakautuman selvittämiseksi kohdealue jaettiin kolmeen osaan: Kirkonkyläntien reuna noin 50 metrin etäisyydellä, Kirkonkyläntiehen rajoittuvien kortteleiden ulompi reuna, eli alue yli 50 metrin etäisyydellä, mutta



15.6.2005

korkeintaan noin korttelinmitan etäisyydellä, ja muu alue eli alueen 'ulkoreuna'. Kirkonkyläntien reunassa asuu 11 % vastanneista, korttelien ulommalla reunalla 30 % ja ulkoreunalla vajaat 60 % eli enemmistö.

Nykyistä katkaisua (A) ja katkaisun avaamista (B) kannattaneiden asukkaiden jakautuma prosentteina eri alueilla on seuraava (suluissa mainittu luku kertoo alueen vastausten koko lukumäärän):

Alue (vastausten lkm)	Asukkaiden vastausten suhteelliset osuudet (%)	
	A = Nykyinen katkaisu	B = Vaihtoehtoinen suunn.
Kirkonkyläntien reuna (56)	59	41
Korttelin ulompi reuna (157)	22	78
Alueen ulkoreuna (305)	10	90
Koko alue (518)	19	81

Koska kaavan vaikutukset ulottuvat varsinaista kaava-aluetta laajemmalle, on asukaskysely katsottu tarpeelliseksi suorittaa sekä Kirkonkyläntien varren että lähialueen asukkaille. Kyselyn tulokset kokonaisuudessaan on esitetty kaupunkisuunnittelulautakunnalle 23.8.2001 päätöksenteon pohjaksi.

On lisäksi huomattava, että vaihtoehto B:n puolella olleet vastaajat ovat kannattaneet tien avaamista hidaskatuna yleiselle liikenteelle. Tämän mukaisen kaavamuutoksen lisäksi on hyväksytty yleistä läpiajoliikennettä koskeva kielto.

Valituksessa on lisäksi todettu, että kaavan nimi- ja kaava-alueen rajaus ovat muuttuneet harhauttavasti valmisteluprosessin aikana. Kaava-alueen laajuus on ollut kaavaehdotuksessa viisinkertainen verrattuna OAS-vaiheeseen.

Hallitus toteaa, että nähtävänäollessa kaavaluonnoksessa kaava-alueeksi on aluksi rajattu katualueesta vain aiemmin joukkoliikennekaduksi merkitty osuus Santerlantien ja Tapaninkyläntien välillä, josta mainittu merkintä on esitetty poistettavaksi. Vuorovaikutuksen aikana esitetyt mielipiteet ja käsitys liikenteen tarkoituksenmukaisesta järjestämisestä hidaskatuna ovat johtaneet siihen, että kaavamuutos on laajennettu koskemaan koko Kirkonkyläntien katualuetta ja siihen liittyviä kapeita puistokaistaleita. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on lähetetty valituksen kohteena olevan kaavamuutoksen laajemman rajauksen mukaisesti. Kaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävänä tarkistuksessa laajuudessaan. Asukaskyselyn, vuorovaikutuksen laajuuden ja kaavamuutosalueen rajauksen välillä ei ole ristiriitaa.



15.6.2005

Kaavaselostus

Valituksessa on viitattu myös kaavaselostuksen puutteellisuuteen ja tarkoitushakuisuuteen. Kaupunginhallitus toteaa, että MRL 55 §:n mukaan kaavaan liittyvässä selostuksessa esitetään kaavan tavoitteiden, eri vaihtoehtojen ja niiden vaikutusten sekä ratkaisujen perusteiden arvioimiseksi tarpeelliset tiedot siten kuin asetuksella säädetään. Kaavaselostus on lain ja asetuksen mukainen. Lain esitöiden mukaan itse kaavaselostus ei voi olla muutoksenhaun kohteena. Sen perusteella voidaan vain mm. arvioida asiassa tehtyjen selvitysten riittävyttä.

Kaavamuutoksen vaikutukset

Kaavamuutoksen vaikutuksia liikennemeluun, päästöjen kasvuun ja liikenneturvallisuuteen on arvioitu suhteessa nykyisen kaavan sallimaan tilanteeseen sekä todelliseen nykytilanteeseen. Vaikutusten selvittäminen ja arviointi ilmenee kaavaselostuksesta ja mm. kaupunkisuunnittelulautakunnan päätöksestä 23.8.2001.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa on käytössä eri ammattilaisten asiantuntemus. Lisäksi asiassa on pyydetty yleisten töiden lautakunnan, ympäristölautakunnan ja kaupungin liikennelaitoksen lausunnot. Kaavamuutos perustuu lain edellyttämiin riittäviin selvityksiin.

Liikenne Valituksen mukaan asiassa olisi tullut selvittää kuinka nykytilannetta voidaan korjata estämällä laiton läpiajo mm. järjestämällä liikenne rajoitettuna nykyisen kaavan pohjalta ja käyttäen apuna teknisiä järjestelmiä (kameravalvonta, kauko-ohjattavat liikennevalot tai puomijärjestely). Yhtenä vaihtoehtona valittajien mukaan on katuosan katkaiseminen kaikelta moottoriajoneuvoliikenteeltä.

Kaupunginhallitus toteaa, että laitonta läpiajoa on aiemmin pyritty estämään mm. sulkupuomilla, jota on toistuvasti rikottu. Asukaskyselyn yhteydessä on selvitetty katkaisun toteuttamista nykyään käytettävissä olevien teknisten ratkaisujen pohjalta. Suunnitelmia ei ole pidetty tarkoituksenmukaisena jatkaa, koska järjestelmästä olisi aiheutunut huomattavat toteutuskustannukset ja se on ollut ristiriidassa kyselyn tuloksen kanssa. Lisäksi mm. telematiikan tai muiden teknisten ratkaisujen käytöstä ehdotetussa muodossa ei Helsingissä ole toistaiseksi kokemuksia.

Kyseinen katuosuus on merkitty kaavaan hidaskaduksi vaikutusten arvioinnin ja esitettyjen mielipiteiden johdosta. Kaavamuutos ja läpiajokielto tähtäävät valittajien vaatimaan laittoman läpiajon vähentämiseen. Lisäksi katuosan katkaiseminen kaikelta moottoriajoneuvoliikenteeltä ei



15.6.2005

ole mahdollista, sillä joukkoliikennereitistön sujuvuus ja palvelukyky edellyttävät läpiajomahdollisuutta Kirkonkyläntietä pitkin.

Valittajat ovat katsoneet, että liikenteen aiheuttamat haitat ovat merkittäviä, koska liikennemäärät lisääntyvät Kirkonkyläntiellä 4–5-kertaiseksi nykyisestä, mikä määrä olisi lähes yhtä suuri kuin alueen pääkaduilla. Hidaskatu ei vähennä läpiajon määrää. Aineistosta ei myöskään ilmene, mikä hidaskadun nopeusrajoitus on.

Hallitus toteaa, että nykytilanteessa liikennemäärät Tapaninvainiontien ja Valakkatien välillä ovat noin 2 700 ajoneuvoa/vrk ja katkaisukohtaisissa noin 1 200 ajoneuvoa/vrk, joista läpiajota rikkovia noin 1 000. Liikenteen sallimisen myötä liikennemäärä katuosuudella tulisi olemaan vastaavasti 5 200 ja 4 000 ajoneuvoa/vrk. Alueen ulkopuolisen läpiajoliikenteen osuus tästä olisi noin 1 500 ajoneuvoa/vrk. Läpiajava liikenne olisi pääsääntöisesti lähialueen liikennettä Malmin, Pukinmäen ja Tapaninvainion suunnasta.

Liikennemäärä on arvioitu muutoksen jälkeen olevan asuinalueen koojakadulle tavanomaisella tasolla. Edellä mainitun hyväksytyyn läpiajokielto-suunnitelman seurauksena liikennemäärät tulevat olemaan huomattavasti pienempiä kuin edellä kaavamuutoksen pohjaksi esitetyt ennusteet. Kuten edellä on todettu, tieyhteyttä ei ole tarkoitettu yleiselle läpiajoliikenteelle.

Katuosuuden rakentaminen hidaskaduksi vähentää oleellisesti liikennehaittoja ajonopeuksien pysyessä hallittavalla tasolla. Hidaskadun suurin sallittu ajonopeus Helsingissä on 30 km/h. Liikennesuunnitelma-luonnoksen mukaan bussipysäkkien väliin on tarkoitus rakentaa keskikoroke, joka estää pysäkillä pysähtyneen linja-auton ohittamisen ja parantaa ylitysturvallisuutta. Lisäksi Karhusuontien risteyksessä on korotettu liittymäalue.

Hidaskadun rakenteelliset toimenpiteet myös vähentävät katuyhteyden houkuttelevuutta laittomaan läpiajoon, koska kadun käyttämisestä ei synny merkittävää ajansäästöä.

Valituksessa on lisäksi todettu, että liikennemäärät perustuvat vanhoihin tietoihin, eikä määriä ja niiden ennusteita, esimerkiksi pidemmällä jaksolla, ole eri vaihtoehtotilanteissa esitetty. Kasvua on odotettavissa akselilla Malmi–Etelä-Vantaa. Muutos lisää liikennettä ja sen haittoja myös mm. Karhusuontiellä, Santerilantiellä ja Immolantiellä sekä heikentää lasten koulureittien sekä vapaa-ajan liikkumisen turvallisuutta. Muutoksen vaikutuksia Karhusuontielle ei ole selvitetty.



15.6.2005

Hallitus toteaa, että kaavamuutoksella ei ole oleellista vaikutusta kaava-alueen ulkopuolisen lähimmän katuverkon liikennemääriin. Tiedossa oleva lisärakentaminen on otettu huomioon liikennemäärän ennusteessa. Lisärakentaminen ei aiheuta merkittävää liikenteen lisäystä ja se jakaantuu tasaisesti kaduille. Kuten edellä on todettu, kaupunki on päättänyt läpiajokiellosta katuosuudella ja tämä tulee johtamaan siihen, että liikennemäärät laskevat kaavan pohjaksi esitetyistä ennusteista.

Liikennemäärät ennusteineen ilmenevät lausunnon liitteenä olevista selvityksistä.

Alueen liikenteellistä kehitystä seurataan jatkuvasti ja mahdollisesti syntyviin ongelmiin haetaan ratkaisua liikennesuunnittelullisin toimenpitein, kaava-asiasta riippumattomana erillisenä asiana.

Valituksen mukaan automatkat suuntautuvat suurimmalta osaltaan keskustan suuntaan. Vain noin 10–15 % matkoista suuntautuu pohjoiseen mm. Tammiston ja Tuusulantien suuntaan. Lyhyt oikaisu merkitsee vain muutaman prosentin ajomatkan ja -ajan lyhenemistä.

Hallitus toteaa, että myös keskustaan suuntautuvista matkoista tulee osa kulkemaan nykyisen katkaisukohtaan kautta, joka puolestaan vähentää osaltaan katuosuuden eteläpuolisen osan liikennemääriä. Kaavamuutos ja läpiajokielto jo kokonaisuudessaan tulevat tasaamaan liikennemääriä katuosuudella.

Tehtyjen selvitysten mukaan Tammiston suunta on keskustan suunnan lisäksi pääsuunta, joiden matka-aikoihin muutos vaikuttaa. Ajettaessa nykyisten järjestelyiden mukaan alueelta Tammiston kauppoihin matkajan pidennys verrattuna Kirkonkyläntien katkaisun poistamiseen on kokonaismatka-ajasta noin 20–40 %.

Melu

Valittajat ovat viitanneet lisääntyvän meluhaitan osalta valituksen liitteenä oleviin selvityksiin meluvyöhykkeistä. Kaavassa ei ole esitetty toimenpiteitä meluntorjunnalle. Nykyiset tonttiaidat tulisi korvata meluaidalla. Kaupungin kannanotoissa muistutuksiin ei ole valittajien mukaan käsitelty meluhaitan lisääntymistä. Yönaikaista melua ei ole käsitelty lainkaan. Lisäksi valittajat ovat todenneet, että Kirkonkyläntien varressa kaavoitus ja rakentaminen on tapahtunut olettaen, että kadulla ei ole läpiajoa. Pääkaduille on rakennettu tehokas melusuojaus.

Kuten edellä on todettu, kaavamuutoksen vaikutus melutilanteeseen on selvitetty. Vaikutuksia meluun on arvioitu pistelaskumenetelmällä, joka on tarkkuudeltaan riittävä osoittamaan muutoksen keskeisimmät vaikutukset. Selvitykseen sisältyy myös arvio yönaikaisesta liikennemelusta. Eri liikennetilanteita kuvaavat melulaskelmat ovat lausunnon liitteinä.



15.6.2005

Kadun rakentaminen hidaskaduksi ja läpiajokielto tulevat johtamaan selvitystä vähäisempiin meluarvoihin, jolloin melun määrä ei tule poikkeamaan merkittävästi nykytilanteesta. Melu lisääntyy vähäisessä määrin vain joidenkin tonttien osalta.

Mahdolliset meluntorjuntatoimenpiteet ja -rakenteet suunnitellaan tarvittavilta osin katusuunnitelman laatimisen yhteydessä. Melusteitä ei ole kaavassa esitetty rakennettaviksi, sillä korkeusolosuhteet ovat sellaiset, että esteistä saattaisi tulla suhteettoman korkeat eikä niillä saavutettu hyöty vastaisi niiden haittaa kaupunkikuvalle ja ympäristön viihtyisyydelle. Hidaskadun alhaiset ajonopeudet myös osaltaan alentavat melutasoa.

Asukkaiden mielipiteisiin meluhaitoista on otettu kantaa mm. kaupunkisuunnittelulautakunnan kaavamuutosesityksessä 11.3.2004 ja lautakunnan lausunnossa muistutuksista ja lausunnoista kaupunginhallitukselle 7.10.2004. Viimeksi mainitussa melusta on lausuttu mm. ympäristölautakunnan lausunnon kohdalla. Esitys ja lausunto on toimitettu mielipiteiden ja muistutusten esittäjille. Mainitut lautakunnan lausumat on sisällytetty hallituksen ja valtuuston päätöksiin.

Tärinä

Valittajat ovat katsoneet, että hidastetöyssyjen rakentaminen on uusien tutkimusten (VTT 2004) mukaan maaperän pehmeiden vuoksi epävarmaa, jopa mahdotonta, jolloin hidastuskatua ei voida toteuttaa ja liikennesuunnitelmalta putoaa pohja pois.

Kaupunginhallitus toteaa, että liikenteen aiheuttamat tärinähaitat ja niiden aiheuttamat toimenpiteet sekä hidastetöyssyjen rakentamistapa harkitaan ja ratkaistaan kadunrakentamisen yhteydessä.

Hidasteiden suunnittelussa otetaan huomioon maaperäolosuhteet. Hidasteita ei rakenneta paikkoihin, joissa tärinähaittojen lisääntyminen suuressa määrin on ilmeistä. Tärinälle ei ole asetettu ohjearvoja eikä sen vähäisestä lisääntymisestä tässä tapauksessa aiheudu nykyisen tietämyksen mukaan haittaa terveydelle eikä rakennuksille.

Katusuunnittelu

Valittajat ovat todenneet, että kaikki ratkaisuja vaativat kysymykset on kaavoituksessa lykätty katusuunnitteluvaiheeseen ja että kaavamerkinä hidaskatu ei velvoita kaupunkia toimenpiteisiin.

Kaupunginhallitus toteaa, että katua rakennettaessa otetaan huomioon MRL 85 ja MRA 41 §:n säännökset, joiden mukaan katu rakennetaan hyväksytyin katusuunnitelman mukaisesti. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi mm. liikennesuunnitteluperiaatteet. Katu on suunniteltava ja rakennettava säännösten mukaan siten, että se sopeutuu asemakaavan mukaiseen ympäristöönsä ja täyttää toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyi-

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
etunimi.sukunimi@hel.fi

Käyntiosoite

Aleksanterinkatu 24
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kkans/>

Puhelin

+358 9 1691

Faksi

+358 9 169 3575

Tilinro

800010-70396362

Y-tunnus

0201256-6
Alv.nro
FI02012566



15.6.2005

syyden vaatimukset. Suunnittelussa otetaan huomioon kaavamääräykset.

Läpiajokielto

Valituksen mukaan ehdotettua "pitkää läpiajokieltoa" on suuren läpiajoliikenteen vuoksi vielä vaikeampi valvoa kuin nykyistä. Kaupunki voi yksipuolisella päätöksellä poistaa kiellon kaavan estämättä. Valittajat ovat lisäksi vaatineet poliisilta pyydettyä lausuntoa siitä, kuinka se on valvonut ja tulee valvomaan läpiajokieltoa.

Kaupunginhallitus toteaa, että valittajat ovat oikeassa siinä, että pidemmän läpiajokieltoalueen valvonta on vaikeampaa. Pääkadut tarjoavat kuitenkin sujuvamman ja ajamisen kannalta miellyttävämmän reitin kuin valittajan esittämä ajoreitti.

Asiassa on edellä todetuin tavoin selvitetty ja arvioitu kaavan vaikutukset riittävästi.

Yleiskaava

Valituksen mukaan oikeusvaikutteisen yleiskaavan määräykset tulisi ottaa kaavoituksessa huomioon.

Kaupunginhallitus toteaa, että Helsingin yleiskaava 1992:ssa ja voimassa olevassa yleiskaava 2002:ssa Tapaninvainion alue on merkitty asuntoalueeksi. Tapaninvainiontie ja Tapaninkyläntie on merkitty pääkaduiksi. Yleiskaava 2002 on tullut voimaan asemakaavaprosessin aikana. Yleiskaava on otettu asemakaavassa MRL 54 ja 42 §:n tarkoittamalla tavalla huomioon. Asemakaavalla ei vaikeuteta yleiskaavan toteutumista. Edellä mainitut tiet toimivat edelleen pääkatuina. Kirkonkyläntie hidaskatuosuuksineen ja läpiajokieltoineen täydentää kokoojakaiverkkoa. Asemakaavan muutos on yleiskaavan mukainen.

Sisältövaatimusten toteutuminen

Valituksessa on todettu, että suuren henkilömäärän elinympäristö heikkenee laajalla alueella merkittävästi. Haitan kärsijöitä on mm. 150 metrin etäisyydellä katuosuuksien keskilinjoista yhteensä 1541. Ympäristöön liittyviä erityisiä arvoja mm. hiljaisuutta ja liikenneturvallisuustasoa ei tule valittajien mukaan hävittää. Tässä tapauksessa ei ole lain tarkoittamalla tavalla välttämätöntä muuttaa liikennejärjestelyjä.

Kaupunginhallitus toteaa, että kaavamuutoksen ja sen mukaisen liikennejärjestelyn vaikutukset elinympäristöön tulevat edellä todetuin perustein olemaan vähäiset. Kokonaisuutena asiassa ei ole kyse merkittävästä muutoksesta asuinalueella. Edellä mainittu ympäristön laadun vähäinen heikkeneminen muutaman tontin osalta on kaavan tarkoitus huomioon ottaen perusteltua. Kaava täyttää siten MRL:n sisältövaatimukset.



15.6.2005

Viranomaisten toiminnan muu lainmukaisuus

Valituksen mukaan kaupunki on vuosikautia viivytellyt ajokiellon tehostamistoimissa. Kaupunki ei ole myöskään vastannut xxxxxxxxxxxx ym. asukkaan aloitteeseen keskeyttää kaavamuutoksen valmistelu ja aloittaa nykyisen ajokiellon tehostamisen suunnittelu. Lisäksi Uudenmaan ympäristökeskus on viivytellyt kohtuuttomasti vastauksen antamisessa koskien esityksiä neuvottelun järjestämisestä OAS:n puutteellisuudesta.

Kaupunginhallitus toteaa, että Kirkonkyläntien ajojärjestelyt ovat olleet vuosien ajan kiistelty asia ja sen ratkaisemiseen on pvrity edellä kuvatuin tavoin siinä kuitenkin onnistumatta. xxxxxxxxxxxx aloite on saatettu kaupunkisuunnittelulautakunnan tietoon ja hän on myös saanut vastauksen aloitteeseensa kaavamuutoksen käsittelyn yhteydessä.

Ympäristökeskuksen vastaus valittajien väitteeseen ilmenee ympäristökeskuksen kirjeestä xxxxxxxxxxxx 27.9.2004.

Korvausvaatimus ja oikeudenkäyntikulut

Valittajat ovat vaihtoehtoisesti vaatineet kaupunkia korvaamaan kiinteistöjen ja asunto-osakkeiden omistajille kaavamuutoksesta aiheutuvat haitat sekä kiinteistöjen ja osakkeiden arvon alenemat. Valittajat ovat pyytäneet hallinto-oikeutta selvittämään asiaa tarkemmin.

Kaupunginhallitus toteaa, että kunta on MRL 106 §:n mukaan velvollinen korvaamaan maanomistajalle kaavan toteuttamisesta aiheutuvan erityisen haitan tai vahingon, jolle sitä ole pidettävä vähäisenä. Lain 109 §:n mukaan asia ratkaistaan lunastuslain mukaan, jollei korvauksesta muuten sovita. Korvausvaatimuksia ei voida siten ratkaista kaavavalitusasian yhteydessä, vaan ne kuuluvat lunastustoimituksessa käsiteltäviksi.

Kaavan toteuttamisesta ei myöskään aiheudu edellä todetuin tavoin laissa tarkoitettua erityistä haittaa tai vahinkoa. MRL 106 §:ää ei ole tarkoitettu yleiseksi korvaussäännökseksi tilanteisiin, joissa kaava merkitsee maanomistajalle heikennystä aiempaan verrattuna. Erityisestä haitasta on lain esitöiden mukaan kysymys lähinnä silloin, kun vahinko on verrattavissa mm. kadun poistamisesta tai rakentamisesta aiheutuvaan kulkuyhteyden katkeamiseen. Lisäksi asunto-osakkeiden omistajat eivät lain mukaan ole korvaukseen oikeutettuja.

Valittajien oikeudenkäyntikuluvaatimuksen osalta todetaan, että hallintolainkäyttölain 74 §:n mukaan voidaan valittajan vastapuoli velvoittaa korvaamaan oikeudenkäyntikulut vain, jos asiassa annettu ratkaisu



15.6.2005

huomioon ottaen on kohtuutonta, että valittaja joutuu pitämään oikeudenkäyntikulunsa vahinkonaan. Lisäksi on otettava erityisesti huomioon, onko oikeudenkäynti aiheutunut viranomaisen virheestä. Asiassa ei ole kohtuutonta, että valittajat vastaavat itse oikeudenkäyntikuluisaan. Oikeudenkäynti ei ole myöskään aiheutunut viranomaisen virheestä.

Yhteenveto

Kaupunginhallitus toteaa, että valituksessa ei ole esitetty sellaisia seikkoja, joiden vuoksi kaavapäätös olisi kumottava. Kaavamuutos perustuu lain edellyttämiin riittäviin selvityksiin ja vaikutusten arviointiin sekä täyttää lain sisältövaatimukset. Kaavalla ei aiheuteta laissa tarkoitettua elinympäristön laadun merkityksellistä heikkenemistä. Muutos on yleiskaavan mukainen.

Kaupunginhallitus pyytää siten valituksen ja siihen liittyvän korvaus- ja oikeudenkäyntikuluvaatimuksen hylkäämistä aiheettomana ja perusteettomana.

Helsingissä 15. päivänä kesäkuuta 2005

HELSINGIN KAUPUNGINHALLITUS

LAATI

Kaisu Syrjäläinen
kaupunginasiamies, varatuomari

LIITTEET

1. kaavaselostus liitteineen, osallistumis- ja arviointisuunnitelma
2. värillinen kaavakartta sekä kaavamerkinnot ja määräykset
3. karttaote kaavamuutosalueesta, johon merkitty valittajien kiinteistöt
4. muistio asukaskyselyn tuloksista
5. palautelomake ja yhteenveto palautteista (a-b)
6. Ympäristökeskuksen kirje osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta
7. kaupunkisuunnitteluviraston lausunto, joka on toimitettu kaupunginhallituksen lausuntona ympäristökeskukselle.
8. luonnos liikennejärjestelyistä
9. läpiajokieltosuunnitelma
10. meluselvitys eri liikennetilanteissa (a-d)
11. kaavaehdotuksesta annetut lausunnot (a-c)
12. kaupunkisuunnittelulautakunnan päätösten esityslistatekstit 23.8.2001, 11.3.2004, 7.10.2004, 16.12.2004 ja pöytäkirjaote 23.8.2001
13. kaupunginhallituksen päätöksen 7.2.2005 esityslistateksti (a-e)
14. valtakirja