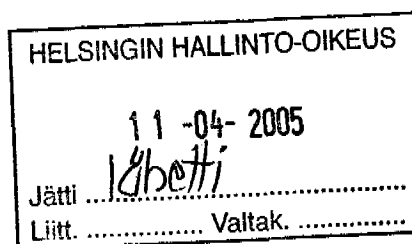


62886/05/1103

Helsingin hallinto-oikeus

Ratapihantie 9
00520 HELSINKI

VALITUS
1(27)



Valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimukset

Päätös: Helsingin kaupunginvaltuuston 2.3.2005 tekemä päätös, jolla on hyväksytty Tapaninkylän katu-, puisto- ja suojaviheralueiden (Kirkonkyläntie) asemakaavan muuttaminen (nro 11272). Jäljennös päätöksestä ja selvitys valitusajan alkamisesta on liitteenä 1.

Vaatus: Kaupunginvaltuuston tekemä yllämainittu asemakaavan muutoksen hyväksymispäätös vaaditaan kumottavaksi seuraavassa selostuksessa esitetyillä perusteilla. Jos hyväksymispäätöstä ei kumota, vaaditaan Helsingin kaupunki korvaamaan kiinteistöjen ja asunto-osakkeiden omistajille asemakaavamuutoksesta seuraavat liikennetilanteen muuttamisesta johtuvat haitat ja kiinteistöjen / asunto-osakkeiden arvon alenemat täysimääräisesti myöhemmin määriteltävien tarkempien vaatimusten mukaan. Helsingin kaupunkia vaaditaan korvaamaan valittajille valituksen käsittelystä perittävät oikeudenkäyntimaksut.

Valituksenalaisen asemakaavamuutoksen taustaa lyhyesti ja sen hyväksymispäätöksen kumoamisvaatimuksen perusteluja

Seuraavassa (kohdat 1 ja 2) selostetaan aluksi kohtalaisen lyhyesti alueen liikenneverkon ja maankäytön aiempaa suunnittelua, esillä olleita vaihtoehtoja, liikenneverkon rakentumista ja alueen muuta kehitystä.

1. Asemakaavoituksen ja liikennesuunnittelun taustaa suunnittelualueella

Suunnitelmat 1977

Tapaninvainion katuverkon jäsentämisen ja toiminnallisen luokittelun perustaksi sekä siitä seuraavan uusien katuyhteyksien suunnittelemiseksi ja toteuttamiseksi ml. olemassa olevien katuyhteyksien saneeraaminen laadittiin 1970 luvun loppupuolella suunnitelma. Asiaa on käsitelty asiakirjan /T1/ (ks. viimeinen sivu) kohdassa 6. TAPANINVAINION KATUVERKON JÄSENTELY ja kohdassa 7. TAPANILANTIEN LIIKENNEJÄRJESTELYT.

Suunnittelun tarpeesta on em. kohdan 6 alakohdassa 1. Yleistä todettu mm: ...”Asemakaava on vanhentunut mm. palveluiden ja katuverkon jäsentelyn osalta. Alueelle joudutaan asuntotuotannon takia rakentamaan uusia katuja, ja näiden mitoituksen pohjaksi on ollut tarkoituksenmukaista laatia katuverkon kokonaissuunnitelma virheinvestointien välttämiseksi”. Alakohdassa 2. Jäsentelyperiaate on todettu mm. seuraavaa: ” Suunnittelualue rajautuu lännessä Vantaanjokeen, pohjoisessa Tapaninvainion peltovyöhykkeeseen, idässä Kotinummentiehen, Vanhaan Tapanilantie ja Syystiehen sekä etelässä Pukinmäenkaareen. Eteläosan katuverkon rungon muodostavat Tapanilantie, Kirkonkyläntie, Syystie ja Pukinmäenkaari. Laaditun suunnitelman mukaan **tärkeimmät muutokset nykytilanteeseen ovat Kirkonkyläntien ja Yrttimaantien (nykyisin Valakkatie) katkaisu rakennettavan Suurmetsäntien jatkeen (nykyisin Tapaninkyläntie) eteläpuolelta.** Alueen pohjoisosan katuverkon rungon muodostavat Suutarilantie, Suurmetsäntien jatke, Kotinummentie ja Vanha Tapanilantie. Merkittävin muutos nykytilanteeseen on Sidetien katkaisu rakennettavan Suurmetsäntien jatkeen eteläpuolelta.” Lisäksi on todettu, että uusia katuinvestointeja tehtäessä on jäsentelytavoitteet otettava huomioon, katupiirustukset laaditaan uuden jäsentelyn pohjalta ja asemakaava-muutosten yhteydessä uudet järjestelyt otetaan huomioon.

Em. suunnitelmasta pyydettiin lausuntoja mm. alueen asukastoimikunnilta tai vastaavilta yhdistyksiltä (saatu 5 lausuntoa). Lausunnoista voidaan poimia mm. seuraavia periaatekannanottoja /T1/:

1) Tapaninvainion asukastoimikunta: Paheksutaan liikennesuunniteluviranomaisten tapaa yrittää hyväksyttää asukkailla ja päättävissä elimissä vastustusta herättäneitä väyliä pieninä osina sekä pelätään laajamittaisen liikenneverkon saneerauksen tuovan läpikulkuliikenteen haitat Tapaninvainion alueelle. Vastustetaan suunnitellun tyyppisten uusien liikenneväylien rakentamista, koska niiden tarvetta ei ole tutkimuksiin ja ennusteisiin perustuen todistettu. **Jos uudet liikenneväylät rakennetaan, on ne suunniteltava palvelemaan ensisijaisesti alueen omia asukkaita.**

2) Suutarilan Omakotiyhdistys: Katualueiden mitoitus on tehtävä asialliselta paikallisliikenteen ja palveluiden liikennetarvetta vastaavalta pohjalta. Pääväylät pääkatuluokkaisia 1+1 -kaistaisia asianmukaisin kevyen liikenteen kaistoin varustettuna. **Asuntokatujen katkaisuilla pyrittävä huomioimaan paikallisväestön edut ennen kaikkea. Väylästäön jäsentelyssä kartettava keräilevää ulkopuolista liikennettä.** Hyväksytään ehdotettu suunnitelma varauksella, ettei sitä käytetä läpikulkuyhteyksien johtamiseen myöhemmin.

3) Helsingin Pienkiinteistöyhdistysten Paikallisjärjestö ry: Liikenneväylästäön jäsentelyssä on huomioitava, ettei siinä vedetä mm. Vantaan liikennettä sisäisen liikenteen väylästäölle. Tiestön pääväylät pääkatuluokkaisia ja pääosin 1+1 -kaistaisia. **Asuntokatujen katkaisuilla saatava häiriöttö-**

mät, mielekkäät tarkoitusta vastaavat paikallisväestön asuttavuutta parantavat ratkaisut.

Valmistelijat ovat todenneet yhteenvetona /T1/, että saatuja lausuntoja voidaan "pitää melko myönteisinä sillä **varauksella, ettei jäsentelyä käytetä ulkopuolisen liikenteen johtamiseen alueelle myöhemmin**". Lisäksi on todettu mm.:" **Katuverkon jäsentelysuunnitelma ei ole yritys hyväksyttää pääkatuverkkoa pieninä osina, vaan pitkän tähtäyksen suunnitelma asuntoalueiden rauhoittamiseksi, sekä ohje asuntokatujen rakentamiseksi vanhentuneen asemakaavan salliman ylimitoituksen ja virheinvestointien välttämiseksi**".

Suunnittelijoiden päätösehdotus kaupunkisuunnittelulautakunnalle on ollut seuraava /T1/: "Tapaninvainion katuverkon jatkosuunnittelussa noudatetaan liikennesuunnitteluosaston piirustuksen no 7-1522 periaatteita ja **kehoitetaan asemakaavaosastoa ottamaan huomioon alueen asemakaavan muutoksia laatiessaan nämä liikennejärjestelyperiaatteet**". Em. piirustuksessa (pvm. 6.10.1977; Ehdotus Tapaninvainion katuverkon jäsentelyksi) on **Kirkonkyläntielle välille Tapaninkyläntie – Santerlantie osoitettu vain kevyen liikenteen yhteys karttamerkintänä pää- ja paikallisraitti (leveys 3 m) eli ko. välillä ei ole moottoriajoneuvoille tarkoitettua katuyhteyttä lainkaan.**

Kirkonkyläntien osan sulkeminen moottoriajoneuvoliikenteeltä oli suunniteltu ajoitettavaksi ajankohtaan, jolloin uusi Tapaninkyläntien osuus Suutarilantieltä Vantaanjoen yli länteen saataisiin liikenteelle. Suunnitteluvaiheen merkittävänä lopputuloksena Kirkonkyläntien osalta oli siten selkeä päätös, että **muun pääkatuverkon toteuduttua ei moottoriajoneuvoliikennettä ole enää tarpeen sallia eikä sallita Kirkonkyläntien osalla Santerlantieltä Tapaninkyläntielle riippumatta siitä, millaiseen Tapaninkyläntien sijaan Keravanjoen ylittämässä ja Kirkkotiehen liittämässä aikanaan päädyttäisiin.**

Suunnitelmat 1981-87

Vuonna 1981 on kaupunki käsitellyt **Tapanilankaaren jatkeen (Tapaninkyläntie) suunnitelmia välillä Suutarilantie-Kirkkotie /T2/**. Tapaninkyläntien paikaksi Vantaanjoen ranta-alueilla on tällöin määräytynyt vaihtoehto 1 eli yleiskaavaan, kaavarunkoon ja asemakaavoihin perustuva eteläinen vaihtoehto. Esityslistan /T2/ kohdassa 2 Katujärjestelyt on todettu mm.: "Katu (Tapaninkyläntie) on suunniteltu 2-kaistaiseksi, kuitenkin liittyisiin on varattu ryhmittymiskaistat vasemmalle kääntyville. **Rakentamisen yhteydessä Kirkonkyläntie katkaistaan Tapaninkyläntien eteläpuolelta, ja pidempimatkainen liikenne siirtyy reitille Kirkonkyläntie – Suutarilantie (nykyisin osa Tapaninvainiontietä) – Tapaninkyläntie, ja Kirkonkyläntien länsipää Tapanilantien (po. Tapaninkyläntien) ja Kirkkotien välillä rauhoittuu pelkäksi**

pientaloalueen kokoojakaduksi". Lisäksi todetaan, että järjestelyt mahdollistavat mm. Kirkonkyläntien sillan Keravanjoen yli varaamisen kevyelle liikenteelle ja edellytetään asemakaavaosastoa huolehtimaan siitä, että "kaavallinen valmius em. toimenpiteisiin on olemassa kadun (tark. Tapaninkyläntien länsiosuus) rakentamisajankohtana v. 1983 -1985". Joukkoliikenteen esikaupunkilinjaston rakenneselvitys on ollut parhaillaan tekeillä, joissa kaikissa vaihtoehdoissa Tapaninkyläntielle on sijoitettu vähintään yksi linja, ja osuutta on pidetty merkittävänä joukkoliikenteen kannalta. Katuosan keskelle Kirkonkyläntien liittymän yhteyteen on sijoitettu pysäkipari (myös rakennettu, itäisempi pysäkkilevitys ei ole pysäkkikäytössä) ja Kirkonkyläntietä seuraava raitti suunniteltiin johdettavaksi Tapaninkyläntien ali bussipysäkkien yhteydessä tarkoituksena toteuttaa se samanaikaisesti katujärjestelyjen kanssa (alikulku ei ole toteutettu).

Kohdassa 4. Vaihtoehtojen vertailu /T2/ todetaan mm. ulkoisen liikenteen osalta, että **ensisijaisena tavoitteena on selkeän pääverkon luominen alueelle**, jonka kannalta Tapaninkyläntien "eteläinen linjausvaihtoehto on selvästi edullisempi" (katujärjestelyineen). Eteläinen linjaus vähentää läpikululiikenteen riskiä (yhteys mutkikkaampi, pitempi ajomatka) ja tarjoaa paremmat edellytykset myös joukkoliikenteen kehittämiseksi. Päätösehdotuksessa kaupunkisuunnittelulautakunnalle todetaan erikseen, etteivät asukkaiden kannanotot anna aiheita enempiin toimenpiteisiin.

Em. suunnitelmien käsittelystä v. 1981 voidaan todeta, että Tapaninkyläntien läntisimmän osuuden sijainnista päästiin tuolloin ratkaisuun ja samalla **vahvistettiin jo aiemmin hyväksytty Kirkonkyläntien katkaisusuunnitelma moottoriajoneuvoliikenteeltä rakennettavan Tapaninkyläntien osuuden ja Santerlantien välillä**. Bussiliikenteen reittien sijoittaminen odotti vielä ratkaisuaan, vaikkakin pysäkit varattiin ja rakennettiinkin Tapaninkyläntielle (myös esim. Tapaninvainiontiellä Kirkonkyläntien liittymän lounaispuolella on ei-käytössä oleva pysäkipari). Vuonna 1977 hyväksytyä liikenteellistä periaatetta Santerlantien - Tapaninkyläntien välisellä Kirkonkyläntien osalla lievennettiin sittemmin vain siten, että katuosalle sallitun kevyen liikenteen lisäksi katuyhteydelle on sallittu bussiliikenne. Nykyisin siinä on vain kahden normaalisti liikennöivän bussilinjan nro:t 70/70T ja 519 liikenne sekä hyvin harvoin liikennöivän bussilinjan nro 520 liikenne. Santerlantieltä noin 50 m pohjoisen suuntaan Kirkonkyläntietä saa käyttää lisäksi liikenne pääsytienä 1980-luvun lopulla rakennetulle pienkerrostalokorttelialueelle (kaupungin asuntotuotantokohde, lähes 200 asukasta), joka sijaitsee välittömästi Santerlantien ja Kirkonkyläntien liittymäalueen itäpuolella. Em. korttelialueelle pääsy on järjestetty kahta kautta seuraavasti /T3/: "Korttelialueelle on ajoneuvoliikennenyhteys Kirkonkyläntien ja Alhokujan kautta. **Tapaninkyläntien valmistuttua Kirkkotielle saakka tullaan Kirkonkyläntie katkaisemaan, mutta bussiliikenne kulkisi edelleen Tapaninkyläntien poikki**. Tästä syystä risteysalue on merkitty joukkoliikenteelle varatuksi katualueeksi Kirkonkyläntien osuudelta n. 50 m Tapaninkyläntiestä etelään".

Em. korttelialueen kaavan käsittelyn yhteydessä **vahvistettiin siten uudelleen yksiselitteinen periaate, että Kirkonkyläntien osuus Santerlantien ja Tapaninvainiontien välillä ei ole tarkoitettu eikä tarpeen moottoriajo-**

neuvoliikenteelle bussiliikennettä lukuun ottamatta. Alueelle siis toteutui uusi pääkatuverkko, jonka tavoitteena mm. oli järjestellä liikenne siten, että Tapaninkyläntien, Vantaanjoen ja Tapaninvainiontien rajaama alue voidaan rauhoittaa yhtenäiseksi rauhalliseksi ja turvalliseksi asuinalueeksi, jossa ei ole läpiajoliikennettä. Nämä yleisesti suunnitteluperiaatteena olevat käytännöt ja arvot aiotaan nyt romuttaa.

2. Kaavamuutosvalmistelun taustaa

Tapahtumia vuoden 1999 jälkeen

Ongelma läpiajorajoituksen toimivuudesta alkoi syntyä kaupungin organisaatiolle ja poliisillekin paikalla olleen, busseilla käännettävissä olleen puomin poistamisen jälkeen. Kaupungilla ei ollut halua jatkaa oikeusvaikutteisen asemakaavan mukaisen tilanteen ylläpitämistä järjestämällä paikalle entisen tapainen tai parempi puomijärjestely tai muunlainen tehokas tekninen järjestelmä (esim. liikennevalot bussiohjauksella, kameravalvonta) sallimaan bussiliikenteen kulku. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähteä siirtämään selkeätä kaupungin omaa ongelmaa (ja sen seurauksena poliisinkin) lähialueen asukkaiden harteille: päätettiin muuttaa asemakaavaa siten, kaupungin velvoitteet ko. kohdan asemakaavan liikennejärjestelyn suhteen poistuvat. Tälle asemakaavan muutokselle piti sen jälkeen yrittää keksiä perustelut, mikä sittemmin kohtasi suuria vaikeuksia, kuten mm. kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston kannanotosta 16.8.2001 (liite 3) ja kaavaehdotuksesta jätetyistä lukuisista muistutuksista ilmenee.

Kaupungin selitysten mukaan jotkut alueen asukkaat ja myös alueen ulkopuoliset asukkaat kokivat turhauttavaksi kiertää läpiajokiellon vuoksi Tapaninkylän ja Tapaninvainiontien kautta ollessaan matkalla Tammiston suuntaan. Kannanottoja asiasta puolesta ja vastaan esitettiin mm. aluelehtien palstoilla. Yhteydenottojen seurauksena lähialueen valtuutettu Sirkka Lehtinen teki valtuustoaloitteen asukaskyselyn järjestämisestä, jotta saataisiin selville, mitä mieltä asukkaat ovat asiasta. Kaupunginvaltuusto edellytti 20.10.1999, että ajokiellon voimassa pysyttämisestä tai purkamisesta järjestetään kysely Tapaninvainion asukkaille. Kaupunginvaltuusto määritteli mielitekijä kyselyn aluerajaukseksi Tapaninkyläntiehen, Tapaninvainiontiehen, Uimarannantiehen ja Vantaanjokeen rajoittuvan alueen. Aluerajauksen perusteita ei ole silloin eikä sen jälkeenkään julkistettu tai sitten niitä ei ole edes ollut.

Vuoden 2001 huhtikuussa kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosasto järjesti valtuuston päätöksen mukaisesti "Kirkonkyläntien katkaisua koskevan kyselyn" (pvm. 2.4.2001, liitteenä 2) kohdistettuna hyvin laajaan osaan Tapaninvainion alueesta. Valitettavasti kuitenkin kyselylomakkeen sisältömäärittely, kyselyn alueellinen kohdentaminen ja näistä seurannut vastaustulosten tulkinta epäonnistuivat perusteellisesti. Kyselyn puutteellisuuden ja vastaustulosten tarkoituksenhakuiseen ja puolueelliseen tulkintaan palataan myöhemmin perusteluissa kohdassa 3.2.

Kyselyn tulokset ja jatkotoimenpiteet olivat käsittelyssä kaupunkisuunnittelu-
lautakunnan kokouksessa 16.8.2001 ja 23.8.2001. Kaupunkisuunnitteluviras-
ton liikennesuunnitteluosaston valmisteli kyseiseen lautakunnan kokoukseen
hyvin perustellun kantansa jatkotoimenpiteiksi (liite 3):

- lautakunta merkitsee Kirkonkyläntien katkaisua koskevan kyselyn tulokset tiedoksi
- asemakaavan muuttamiseen ei ole tarkoituksenmukaista ryhtyä
- voimassaolevien katkaisujärjestelyjen tehostamiseksi laaditaan suunnitelma.

Johtopäätöksissä kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa seuraavaa:

"Valtaosa kyselyn kohdealueen asukkaista ja yrityksistä kannattaa Kirkonkyläntien avaamista Tapaninkyläntien ja Santerlantien välillä. Avaamisesta olisi enemmistölle hyötyä, mutta ei haittoja. Sen sijaan Kirkonkyläntien varressa asuvien enemmistö vastustaa avaamista. He näyttäisivät vastauksissaan painottavan enemmän heille avaamisesta koituvia haittoja kuin hyötyjä.

Alussa mainitut asemakaavan laatimisen periaatteet ja tavoitteet ovat edelleen voimassa. Tehtyjen tarkastelujen perusteella on ilmeistä, että kaavan muuttamisesta siten, että Kirkonkyläntie avattaisiin yleiselle liikenteelle, aiheutuisi enemmän haittoja kuin hyötyjä.

Näin ollen nykyinen asemakaava on liikenneverkon jäsentelyn, liikenneturvallisuuden ja asumisviihtyisyyden kannalta edelleen perusteltu, eikä asemakaavan muuttamiseen ole aihetta ryhtyä.

Sen sijaan Kirkonkyläntien katkaisujärjestelyjä on tarpeen tehostaa luvattoman läpiajon estämiseksi."

Vastoin kaupunkisuunnitteluviraston ja sen asiantuntijoiden perusteltua kantaa ja esitystä, päätti lautakunta (23.8.2001) kuitenkin käynnistää kaavamuutoksen tavoitteena ajokiellon poistaminen ts. Kirkonkyläntien avaamiseksi kaikelle mahdolliselle ajoneuvoliikenteelle. Kaupunkisuunnitteluviraston selkeä jyrkästi kaavamuutokseen ryhtymistä vastustava kanta on hyvin perusteltu maankäytön, liikenteen ja ympäristön suojelemisen kannalta ja kannanoton taustalla on jo tuolloin saattanut olla, että kaavamuutoksesta ilmeisestikin tulisi sisällöltään maankäyttö- ja rakennuslain vastainen. Myös valmistelun aikana tapahtuneet monet kahdenkeskiset keskustelut kaavamuutoksen suunnittelijoiden kanssa ovat tehneet selväksi sen, että suunnittelijat ovat valmistelleet kaavamuutoksen alusta alkaen varsin vastentahtoisesti erityisesti ammattietikkansa joustamisen kannalta.

Kaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma (jatkossa lyhenne OAS, päivätty 18.11.2002), asemakaavan muutosluonnos sekä siihen liittyvä liikennesuunnitelma oli nähtävillä 26.11.-10.12.2002. Asukastilaisuus oli Malmitalossa 2.12.2002 ja mielipiteet suunnitelmista tuli esittää 17.12.2002 mennessä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (liite 4) kaavamuutosalueen raja-
aus oli paljon suppeampi kuin nyt hyväksymispäätökseen edenneessä

kaavamuutoksessa. Lisäksi kaavan nimi on vaihtunut prosessin kuluessa: OAS -vaiheessa nimenä oli "Tapaninvainion Kirkonkyläntien asemakaavan muutos", eikä kaavalla ollut numeroa. Valtuuston hyväksymän kaavan nimi on "Tapaninkylän katu-, puisto- ja suojaviheralueiden (Kirkonkyläntie) asemakaavan muuttaminen (NRO 11272)" ja sen laajuus on yli viisinkertainen verrattuna OAS -vaiheeseen. Hyväksymispäätöksen lehtikuulutuksessa (liite 7) kaavan nimenä on Tapaninkylä/katu-, puisto ja suojaviheralueet (11272).

XXXXXXXXXXXXX Kirkonkyläntien varren yhden suuren rivitaloasunto-osakeyhtiön osakkeenomistajana sekä asukkaana ja siten kaavamuutoksen asianosaisena esitti kirjeessään 5.3.2003 (liite 5) Uudenmaan ympäristökeskukselle maankäyttö- ja rakennuslain (jatkossa lyhenne MRL) 64 §:n mukaisen neuvottelun järjestämistä kaavamuutoksen arviointisuunnitelmasta sen selkeän puutteellisuuden vuoksi. Ympäristökeskuksen asian valmistelijan pyynnöstä asiakirja liitteineen toimitettiin myös kaupunginhallitukselle ja kaupunkisuunnittelulautakunnalle. Kun ympäristökeskus ei vastannut ensimmäiseen kirjeeseen, oli välttämätöntä uudistaa esitys neuvottelun järjestämiseksi 4.3.2004 (liite 8), jotta kaavamuutoksen valmistelu ei olisi ehtinyt edetä osallistumisen ja kaavaluonnosten sisällön käsittelyn kannalta merkittäviin ja ratkaiseviin vaiheisiin. Kun selvästi oli syytä olettaa, että OAS:ää olisi pitänyt täydentää, ei vuorovaikutuksen kannalta merkittäviä kaavoitustyön vaiheita olisi pitänyt toteuttaa ennen tarpeellisen ja jopa välttämättömän neuvottelun järjestämistä (MRL 64 § perusteluineen). Edellä mainittua tapahtunutta menettelyä on pidettävä lainvastaisena sekä kaupungin että Uudenmaan ympäristökeskuksen taholla. Uudenmaan ympäristökeskus vastasi 5.3.2003 ja 8.4.2004 jätettyihin neuvottelupyyntöihin kirjeellään vasta 27.9.2004 (liite 9). Osallistumis- ja arviointisuunnitelman puutteellisuuteen ja ympäristökeskuksen hallinnollisiin laiminlyönteihin tai lain vastaiseen menettelyyn palataan jäljempänä pääkohdassa 3.

XXXXXXXXXXXXX yhdessä 51:n muun allekirjoittajan kanssa (edustavat 34 taloutta, joissa yhteensä 95 asukasta ml. 35 lasta allekirjoitushetkellä) tekivät kaupungille 8.4.2003 kirjallisen aloitteen (liite 6) kaavamuutoksen valmistelun keskeyttämisestä, koska muutokselle ei ollut pystytty esittämään objektiivisia perusteluja ja muutoksen ilmeisen lainvastaisuuden vuoksi. Aloitteessa vaadittiin nykyisen ajokiellon tehostamisen suunnittelemista ja toteuttamista. Aloite toimitettiin sähköpostilla myös kaupunginhallituksen ja kaupunginvaltuuston puheenjohtajille. Kaupunki ei vastannut aloitteeseen, mitä on pidettävä vähintään epäasiallisena hallintomenettelynä.

Kaavamuutosehdotus oli käsittelyssä kaupunkisuunnittelulautakunnassa 4.3.2004 (jäi pöydälle) ja 11.3.2004 (lautakunta hyväksyi kaavamuutosehdotuksen). Vasta tässä vaiheessa pystyi arvioimaan, kuinka vaikutukset kaavamuutoksen kaavaselostuksessa todella oli arvioitu ja kuinka arviointi vastasi arviointisuunnitelmaa ja esim. tähän mennessä jätetyissä kirjallisissa ja suullisissa kannanotoissa esitettyjä näkökohtia. Kaavaselostus oli edelleen puutteellinen mm. vaikutusten selostamisen osalta. Siksi uusi vaatimus ympäristökeskukselle MRL:n 64 §:n mukaisen neuvottelun järjestämisestä (liite 8, 8.4.2004) oli erittäin perusteltua. Tässä vaiheessa kaava oli ensimmäistä kertaa esillä alkuperäistä rajausta paljon laajempana (noin viisinkertaisena

alkuperäiseen laajuuteen verrattuna). Kaavaehdotukseen liittyy hidaskatu-merkintä. Hidaskadun toteuttamisen todelliset tekniset keinot eivät kuitenkaan olleet silloin eivätkä ole vielääkään selvillä. Kaavan rinnalla on esitelty liikennesuunnitelmaluonnosta, jossa nopeuksien rajoittaminen perustuu hidastetöyssyihin, joiden toteuttamiskelpoisuus uusimpien tutkimusten (VTT 2004) mukaan ei nykytiedon valossa liene enää lainkaan mahdollista tällaisella maaperällä.

Kaavaehdotus oli nähtävillä 14.5-14.6.2004 ja siitä tehtiin 14 sitä vastustavaa muistutusta, kaikki Kirkonkyläntien lähituntumasta, mihin kaavamuutoksesta aiheutuvat kaikki haitat kohdistuisivat. Lausuntonsa antoivat yleisten töiden lautakunta, ympäristölautakunta ja liikennelaitos. Kaavamuutosehdotusta koskevat muistutukset ja lausunnot olivat kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyssä 30.9.2004 (jäi pöydälle) sekä 7.10.2004 (lautakunta päätti lähettää 11.3.2004 päivätyn asemakaavan muutosehdotuksen kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä). Osa lautakunnan jäsenistä tuli hyvin epäilevälle kannalle muutoksen järkevyydestä, jonka vuoksi lautakunta "hätäjarutuksenaan" edellytti, että kaupunkisuunnitteluvirasto valmistelee vuoden 2004 aikana liikennemerkeillä osoitettavan läpiajokiellon Kirkonkyläntien noin 0,6 km:n katuosuudelle välille Tapaninvainiontie - Tapaninkyläntie. Tällainen läpiajokiello ei liikennesuunnittelun asiantuntijoiden mukaan toimisi käytännössä lainkaan, sillä ko. kiellon edes välttävän tasoinen valvonta poliisin taholta, tehokkaasta valvonnasta puhumattakaan, olisi täysin ylivoimaista suuren läpiajoliikennepaineen vuoksi. Läpiajokiellon ilmeisen lähes täydellisen valvonnan puuttumisen vuoksi läpiajosta tulisi seutukunnalla tapa. Tämä taas johtaisi varmasti läpiajokiellon poistamiseen, sillä muutettu asemakaava ei sitä juridisesti millään lailla voisi estää. Asemakaavan muutoshanke ja kohteeseen kaavaillut liikennejärjestelyt liikennemerkein toteutettuina ovat erillisiä toisistaan riippumattomia, joiden yhtäaikaisesta pysyvyydestä ei edes lyhyellä aikatahtimella ole mitään takeita eikä kaupunki sellaisiin voi eikä halua edes sitoutua.

Kaavamuutosehdotus oli käsittelyssä kaupunginhallituksen kokouksessa 7.2.2005 (käsittelyssä kannanotto muistutuksiin). Kaupunginvaltuuston kokouksissa kaavaehdotus oli 16.2.2005 (jäi pöydälle) ja 2.3.2005 (valtuusto hyväksyi kaavamuutosehdotuksen). Koko valmisteluketjun ajan kirjallinen kaavamuutoksen esittelyaineisto on ollut Kirkonkyläntien ja myös Karhusuontien lähialueen asukkaiden tulevia merkittäviä haittoja vähättelevää, kuten myös kaupungin muistutuksiin laatima virallinen kannanotto, missä ei ole vaivauttu vastaamaan edes kaikkiin merkittävimpiinkään selkeisiin kysymyksiin merkittävän suuren läpikulkevan lisäliikenteen tuomista haitoista.

3. Tarkentavia perusteluja vaatimukselle hyväksymispäätöksen kumoamiseksi

3.1 Kaavamuutoksen valmisteluprosessi ja kaavan sisältö lainvastainen

Kaavamuutoksen aloittamiselle ei ole ollut todellista tarvetta eikä perusteluita kaavamuutokseen ryhtymiselle ole osoitettu eikä ole tälläkään hetkellä osoi-

tettävissä. Valmisteluprosessin aikana eivät valmistelijat ole kyenneet osoittamaan, mikä alueen tilanteessa on muuttunut siten, että nykyisille järjestelyille pohjana olleet liikenneverkon ja kaavoituksen suunnitteluperiaatteet (kohdat 1 ja 2) tulisi yhtäkkiä romuttaa. Kun alueella ei mitään muutoksia ole tapahtunut eikä ole tulossakaan, ei näitä muuttuneita alueen suunnitteluperusteita luonnollisesti ole voitukaan esittää. Tapaninvainion alueen asemakaavojen eikä siten myöskään nyt valituksen alaisena olevan kaavamuutoksen laatimisen ja muuttamisen yleiset suunnitteluperiaatteet ja -tavoitteet eivät ole muuttuneet eikä niistä ei ole mitään kaupungin päättävien elinten päätöksiä perusteista puhumattakaan. Katuverkon jäsentely on tehty hyvien liikenteen suunnittelun periaatteiden mukaan jo v.1977 (kaupunkisuunnittelu-lautakunnan yms. päätökset 1977). Liikenteen asuinalueille aiheuttamia haittoja (erityisesti turvallisuusriskit sekä liikenteen melu ja päästöt) on niiden mukaan minimoitava keskittämällä liikennettä tehokkaasti suurehkoille liikennemäärille, läpikulkuliikenteelle ja raskaalle liikenteelle suunnitelluille ja alueelle jo noin 10 vuotta sitten toteutetuillekin pääkaduille (Tapaninkyläntie, Tapaninvainiontie, Kirkonkyläntie Malmilta Tapaninvainiontielle asti) ja rauhoittamalla mahdollisimman paljon asuntokatuja tarpeettomalta läpiajolta. Tapaninkyläntielle on jo rakennettu tehokas melusuojaus erityisesti Tapaninvainion puolen asuintalojen suojaksi ja Tapaninvainiontien varren rakennusten päädyt (Kirkonkyläntien pohjoispuolella Suutarilantien liittymään saakka) on suunnattu katua kohti meluhaittojen minimoimiseksi. Ko. kadut sopivat siten hyvin - kuten ne tarkoituksellisesti on suunniteltukin - liikenteen pääväyliksi. Ne täydentävät pääkatuverkkona 4 -kaistaista bulevardimaista Malmilta Tapaninvainiontielle asti johtavaa ehdottomasti komeinta osaa Kirkonkyläntiestä ja Tapaninvainiontietä siitä Kehä I:n suuntaan ja sille asti.

Ainoana julkisuudessa ilmenneenä perusteena kaavamuutokseen ryhtymiselle näyttää olevan muutaman kunnallispoliitikon lähinnä henkilökohtaisilta vaikuttavat intressit, alueelle tehty epäonnistunut asukaskysely ml. sen vääristellen ja yksipuolisesti tulkitut ja raportoidut tulokset. Alun perin valtuuston edellyttäessä kyselyn tekemistä, tarkoituksena tuskin oli pelkästään sen pohjalta ratkaista, ryhdytäänkö kaavamuutokseen vai ei. Kysely olisi voinut olla yhtenä arviointikriteerinä, mutta ennen kaavamuutokseen ryhtymistä olisi ehdottomasti pitänyt selvittää, mitä vaikutuksia kaavamuutoksesta seuraa ja ennen kaikkea muutosehdotuksen rinnalla, kuinka nykytilannetta voidaan korjata estämällä laiton läpiajo. Yhtenä vaihtoehtona on edelleenkin kaatuosan katkaiseminen kaikelta moottoriajoneuvoliikenteeltä. Vasta näiden selvitysten jälkeen olisi ollut riittävästi tietoa tehdä päätös, käynnistetäänkö kaavamuutos vai ei. Nyt vaihtoehto on ensin valittu ja perästäpäin yritetään kaunistella haittavaikutuksia. Haittavaikutuksia oli kyllä alustavasti selvitetty ja ne olivat esillä (vrt. liite 3), kun kaupunkisuunnitteluvirasto esitti lautakunnalle (16.8.2001), että kaavamuutokselle ei ole perusteita ja että ryhdyttäisiin suunnittelemaan nykyisen ajokiellon tehostamista. Tästä huolimatta kaupunkisuunnittelulautakunta päätti käynnistää kaavamuutoksen.

MRL:ssa painotetaan nimenomaan elinympäristön laatua: asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Kaavamuutosehdotuksen toteutumisen seurauksena elinympäristö

heikkenisi suurelle ihmismäärälle lisääntyvän liikenteen haitoista johtuen jo kapeallakin kaikkein suurimmalla hättävyydykällä laskien: 50 m puoleensa kadun keskilinjasta asuu Kirkonkyläntien varrella välillä Tapaninkyläntie - Tapaninvainiontie 219 asukasta ja Karhusuontien varrella välillä Kirkonkyläntie - Tapaninvainiontie 320 asukasta eli yhteenlaskettuna 539 ihmistä. Ympäristöhaitat leviävät luonnollisesti em. laajemmalle, joskin etäisyyden katuhiin kasvaessa lieventyen, ja kun hättävyydeksi katsotaan 150 m puoleensa em. katuosuuksien keskilinjoista, on hättävyyden kokijoita jo yhteensä 1541 asukasta (liite 10). Hättä on nykytilanteeseen ja erityisesti lailliseen liikennöintitilanteeseen (= vain vähäinen bussiliikenne ja tontille ajo sallittu Kirkonkyläntiellä välillä Santerlantie - Tapaninkyläntie) verrattuna merkittävä, koska liikennemäärä Kirkonkyläntiellä tulisi vähintään 4 - 5 -kertaiseksi laittomaankin nykytilanteeseen verrattuna. Hättävyyden lisääminen näin suurelle määrälle ihmisiä ei missään tapauksessa ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen (vrt. MRL 54 §), sillä ko. ihmismäärät ylittävät esim. varsin monen Suomen kunnan kokonaisväkimäärän, jota ei missään tapauksessa voida pitää vähäisenä em. lakipykälän tarkoittamana väkimääränä. Kaupunki ei valitettavasti ole valmistelu- ja päätöksentekoaineistoissaan missään kohdassa edes halunnut tuoda esiin hättävyyden kokemaan joutuvien todellista määrää, vaan sitä on jouduttu selvittämään tietorekistereistä muistuttajien ja valittajien toimesta. Asemakaavan muutoksen alkuperäisenä tarkoituksenaan on ollut mahdollistaa Kirkonkyläntien läpiajokielon purkaminen ts. mahdollistaa oikeutetusti niille autoilijoille, jotka eivät halua ajaa vähäistä lisämatkaa. MRL 54 §:n mukaan mahdollista on vain sellaisen asemakaavan laatiminen, jonka todennäköisenä seurauksena vähäisen henkilöryhmän elinympäristö jossakin määrin heikkenee ja vain sillä lisäedellytyksellä, että se asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen on perusteltua eli elinympäristön laatua heikentävä toiminto on täysin välttämättä sijoitettava jonnekin. Tässä tapauksessa ei ole ollenkaan välttämätöntä eikä perusteltua muuttaa liikennejärjestelyjä ja kaavamuutoksen varsin moninaiset autoliikenteen selvästi hättävät vaikutukset kohdistuisivat ei vähäiseen vaan hyvinkin suureen ympärivuotisesti alueella asuvaan ihmisryhmään ja lisäksi Kirkonkyläntiehen rajoittuvan lasten päiväkodin hoidokkeihin ja Immolantien varren ala-asteen koulun oppilaisiin.

Lainsäädännön mukaisen kaavahierarkkisen ohjausvaikutusperiaatteen mukaan tietyn alueen suunnittelun on aina mukautettava suuremman kokonaisuuden asettamiin vaatimuksiin. Yleiskaavan periaatteilla ja suunnitelmalla on Tapaninvainion pientaloalueen maankäyttöratkaisun sopeutuminen kokonaisuuteen ja ympäristöalueidenkin maankäyttöön hyvin pitkäaikaisen suunnittelutyön ja rakentamisen tuloksena voitu saada ratkaistuksi ja päätetyksi lyhyellä ja pitkällä aikataulilla. Yleiskaavoituksessa on luonnollisestikin otettu huomioon seutukaavoitus sekä Vantaan alueen yleiskaavoitus ja -kaavat lähialueelta (mm. Tammiston alue). Vaikka asemakaavan tultua nyt kaavamuutoksen alaisessa kohteessa vahvistetuksi v. 1987 ja yleiskaava on siinä kohdassa väistynyt tarkemman kaavan saatua lainvoiman, on MRL 42 §:n mukaan oikeusvaikutteisen yleiskaavan yksiselitteisesti edelleen aina oltava ohjeena muutettaessa asemakaavaa. Oikeusvaikutteinen yleiskaava sellaisenaan on otettava huomioon asemakaavan muuttamistarvetta, sisältöä ja vaikutuksia harkittaessa kuten myös tehtäessä kaava-

muutokseen liittyviä hallinnon sisäisiä esityksiä ja välipäätöksiä sekä viime kädessä myös kaavanmuutoksen lopullista hyväksymistä tai hylkäämistä koskevia päätöksiä. Edellinen koskee myös kaavoitusta valvovien viranomaisten toimintaa kaavoitusprosessissa eli tässä tapauksessa ainakin Uudenmaan ympäristökeskuksen oikeusharkinta- ja valvontavelvollisuutta ja toimintaa tavoitteena myötävaikuttaa ja edistää lainmukaisten osallistumisedellytysten mahdollistaminen prosessissa. Yleiskaavan katuverkon maankäytöllisesti hierarkkista selkeää jäsentelyä, joka on ollut koko Tapaninvainion laajan pientaloalueen tärkein liikenteellisen ja ympäristöllisen rakentamisen ja saneerauksen tavoite ja ydin, ei ole MRL:n vastaisesti otettu tässä kaavamuutoksen valmisteluprosessissa lainkaan huomioon. Ko. asiaa ei ole otettu huomioon asemakaavan muuttamiseen ryhdyttäessä, mahdollisten vaihtoehtojen muodostamisessa ja vertailussa, ei kaupungin ainakin tässä tapauksessa sekasortoisisessa valmisteluprosessissa eikä erällä kaavoituslainsäädäntöä ilmeisesti riittävästi hallitsemattomilla päätöksenteon portailla.

Asemakaavan tarkoitus- ja sisältösäännöksissä (MRL) korostetaan nykyisin aikaisempaa lainsäädäntöä selvästi enemmän olevan rakennuskannan käytön edistämistä, rakennetun ympäristön vaalimista ja siihen liittyvien erityisten arvojen säilyttämistä. Ajallista jatkuvuutta korostavilla vaatimuksilla päätöksenteossa lainsäädäntö velvoittaa kaupunkia päätöksentekijänä antamaan maankäytön kehittämisessään suuri painoarvo olevalle rakennetulle ympäristölle. Tätä painottaa mm. MRL 54.3 § vaatimus siitä, ettei asemakaavalla saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. MRL 54.2 §:ssä asemakaavan sisältövaatimuksena on aikaisempaa rakennuslakia selvästi tiukempi ajallista jatkuvuutta tarkoittava säännös: "rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia, eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää". Em. säännös on selkeän kategorinen ja selkeästi kieltää hyväksymästä asemakaavoja, joissa ei vaalita rakennettua ympäristöä ja sallitaan hävitettäväksi sen arvoja. Tapaninvainion pientaloalueen tärkeimmät ja lähes ainoat pääarvot ovat ympäristöllisiä: alueen hiljaisuus (äärimmäisen vähän katuliikenteen melua ja päästöjä, muita melulähteitä ei ole lainkaan) ja erinomainen liikenneturvallisuustaso, jonka yksinomaisena syynä on autoliikenteen ja erityisesti läpikulkuliikenteen kanavoiminen pois pienkatuverkolta alueen reunoille ko. liikenteelle erityisesti tarkoitetuille, suunnitelluille ja yli 10 vuotta sitten valmiiksi rakennetuille uudenaikaisille pääkaduille.

Alueen liikenneturvallisuuden ja sen kokemisen nykyistä laadukasta tasoa kuvaa hyvin mm. Pukimäen ala-asteen oppilaskunnan hallituksen teettämä kysely koulun oppilaille (1-6 luokkalaiset) koulunkäynnin turvallisuudesta. Tuoreen maaliskuussa 2005 julkaistun kyselytutkimuksen mukaan kysymykseen "onko koulumatka turvallinen" vastasi 90,5 % oppilaista (n = 221) myöntävästi (erittely: 88,5 % luokat 1-3 ja 92,3 % luokat 4-6). Tutkimuksen tulos koululaisten kokemasta hyvästä turvallisuudesta on hyvin selkeä ja antaa viitteitä myös siitä, että vanhemmilla on käsitys hyvästä turvallisuustasosta nuorempia merkittävästikin vahvempi. Pelkästään Tapaninvainion pientaloalueen osalta voidaan hyvä katuverkon nykyinen liikenteellinen jäsentely huomioon ottaen vetää johtopäätelmä, että liikenneturvallisuustaso koko alu-

een asukkaiden ikärakenne huomioon ottaen todennäköisesti koetaan vähintään yhtä hyvänä tai mahdollisesti vieläkin parempana kuin em. tutkimus osoittaa. Kaupungin pitäisi olla jopa erittäin tyytyväinen em. tutkimustulokseen. **Mitään toimenpiteitä, jotka eivät ole täysin välttämättömiä, ei tämän hyvän turvallisuustason horjuttamiseen ja madaltamiseen pidä tehdä kuten esim. epäkelpojen, sekavien ja käytännössä toimimattomien asemakaavallisten liikennejärjestelyjen kautta.**

Sekä katuverkon että maankäytön suunnittelulla ja rakentamisella juuri em. arvoja on kaupungin taholta ko. asuinalueella aina tavoiteltu, saavutettu ja vahvistettu, tiettävästi jopa kaikilla tätä käsittämätöntä kaavamuutosyritystä edeltäneillä kaupungin maankäytöllisillä ja muillakin hallinnollisilla toimilla. Mitään muuta kaupungin alueen asuinympäristöön kohdistamaa hallintotoiminta ei ole perustellusti asetettu alueella näin poikkeuksellisen kyseenalaiseksi ja katsottu monilta näkökulmilla niin vääräksi lukuisten alueen asukkaiden toimesta kuin tätä kaavamuutosyritystä ja kaikkia sen etenemisen eteen tehtyjä ilmeisen harhauttavia julkisia tai epämuodollisempia esiintymisiä, kannanilmaisuja ja keskinäisiä sopimuksia.

MRL:n sisältämän suhteellisuusperiaatteen keskeisen sisällön mukaan viranomaisen eli tässä tapauksessa kaupungin toiminta on mitoitettava harkiten ja oikein etenkin silloin, kun joudutaan harkitsemaan hallintotoimen epäedullisia seuraamuksia. Myös Eurooppa-oikeuden periaatteiden mukaan toimen on oltava asianmukainen ja tehokas sekä sopiva suhteessa siihen tavoitteeseen tai päämäärään, jota päätöksenteolla pyritään toteuttamaan ja lisäksi toimenpiteen on oltava tarpeellinen ja välttämätön tavoitteen saavuttamiseksi. Kaupungin tavoitteet ja päämäärät alueen toiminnallisen rakenteen ja asuinympäristön suhteen on määritelty aikanaan nykyisten kaavojen perustaksi ja niiden vahvistamispäätösten perustelemiseksi. Koska alueen maankäyttö ei ole varsin vähäistä pientalojen täydennysrakentamista lukuun ottamatta muuttunut eikä yleiskaavatasolla ole tehty eikä tarvittukaan rakenteellisia muutoksia, ovat yleiskaavan tavoitteet pientaloalueella ja sen lähi-alueillakin pysyneet jo kauan muuttumattomina. Alueen asukkaat ovat aikanaan jo ennen 1990 -lukua hyväksyneet omalta osaltaan, määriteltyjen tavoitteiden pohjalta, yleiskaavoitukseen pohjautuvat asemakaavat ja niiden mukaiset liikenteelliset ratkaisut. Niiden pohjalta alueen silloiset asukkaat ja alueelle sittemmin muuttaneet ovat tehneet erityisesti asumiseensa kuten muuhunkin elämiseensä vaikuttavat, usein elämänsä tärkeimmät, taloudelliset ja asuinympäristönsä valintaan liittyvät ratkaisunsa luottaen vakaaseen ja poukkoilemattomaan jatkuvuuteen alueen maankäytön ja liikenneverkon osalta.

Kaavoituslainsäädännön vaatimukset kansalaisten yhdenvertaisuudesta sisältävät vaatimuksen tasapuolisesta kohtelusta ja johdonmukaisesta hallintotoiminnasta liittyen lainalaisuusperiaatteen sisältämään harkintavallan väärinkäytön ja mielivallan kieltoon. Kaupungin hallintotoimien ennustettavuus edellyttää, että se julkisena viranomaisena noudattaa johdonmukaisesti tiettyjä peruseriaatteita päätöksenteossaan. Yhdenvertaisuuden noudattamiseen sisältyy johdonmukaisen käytännön vaatimus eli kaupungin hallintotoimina kuntalaistensa tasapuolista kohtelua ml. aikaulottuvuus. Yhtenäinen

ratkaisukäytäntö edellyttää kaupungin noudattavan pitemmälläkin aikavälillä yhdenmukaista linjaa sovellettavan nomin pysyessä muuttumattomana. Johdonmukaisuuden vaatimus edellyttää, että omaksuttua harkintaa on vastaavanlaisissa tapauksissa aina noudatettava. Ts. jos yhdessä tapauksessa on tehty tietty ratkaisu, samanlaisissa muissakin tapauksissa päätöksen on oltava samanlainen, koska muutoin epäyhtenäinen käytäntö johtaa väistämättä syrjivään päätöksentekoon. Yhdenvertaisuus ja oikeusvarmuus edellyttävät, että muuttuneelle kannalle on riittävät asialliset perusteet ja uutta käytäntöä aletaan noudattaa johdonmukaisesti. Jos asemakaavamuutos ko. Kirkonkyläntien kohteeseen hyväksyttäisiin, olisi kaupungin alueella minkä tahansa vastaavanlaisen nykyisen tai tulevan kohteen osalta meneteltävä samoin. Tämä johtaisi nykyisten hyvien liikenne- ja maankäyttösuunnittelun pääperiaatteiden täydelliseen romuttamiseen ja palaamiseen vuosikymmenien takaiseen huonoksi todettuun jäsentymättömään katuverkkojärjestelmään liikenneturvallisuus- ja ympäristöongelmineen.

3.2 Asukaskyselyn (2001) aineisto puutteellinen osallistumiselle ja päätöksenteolle (liite 2)

Tapaninvainion alueen asukkaille suunnatussa lomakekyselyssä ainoa ehdotettu uusi ratkaisumalli - ns. vaihtoehto B - oli kuvattu alustavanakin hahmotelmana täysin puutteellisesti sekä fyysisenä ratkaisuna että ennen kaikkea moninaisilta jo tuolloin selvästi arvioitavissa olevilta seurausvaikutuksiltaan. Vaihtoehtoa B selostettiin kyselylomakkeella täysin riittämättömästi ja kokonaisuudessaan oli tekstinä todettu vain seuraavaa: "Kirkonkyläntien kaatuosuus Santerlantien ja Tapaninkyläntien välillä avataan yleiselle liikenteelle, olevat pysäkkiparit rakennetaan ns. hidastinpysäkeiksi (keskikoroke pysäkkien väliin estämään pysäkillä pysähtyneen linja-auton ohittamisen, parantaa ylitysturvallisuutta pysäkin kohdalla, vähentää katuyhteyden houkuttelevuutta läpiajoon), Tapaninvainiontien / Kirkonkyläntien liittymään rakennetaan kiertoliittymä" (lisäksi oli esitetty pieniä periaatekaaviokuvia). Vaihtoehdon B vaikutuksista em. lisäksi oli todettu vain seuraavaa: "**Suunnitelma (B) on laadittu siten, että ympäristöhaitat (= liikenneturvallisuusongelmat, melu ja päästöt) jäävät mahdollisimman pieniksi**". Päälomakkeella kysyttiin "rasti ruutuun" -menetelmällä: Kumpaa vaihtoehtoa A vai B pidätte parempana? (A: nykytilanne, jossa liikennemerkkien vaikutusta tehostetaan rakenteellisesti ja B: kadun kaikelle liikenteelle avaaminen).

Mielipidekyselyn tekemisestä julkaistiin myös artikkeli MaTaPuPu - paikallislehdessä 4.4.2001, jossa em. periaatekuvien julkaisemisen lisäksi kerrottiin hankkeen puuhamiehenä toimineen kaupunginvaltuutettu Osku Pajamäen näkemyksiä asiasta. Lehti kirjoittaa mm.: " – Haluan, että tonteilta pystyy ajamaan suoraan ja olen hämmästynyt, jos tähän tulokseen ei kyselyssä päädytä. Olen itse asunut siellä ja vanhemmat asuvat edelleen, joten tunnen seudun hyvin. Ei ole mitään järkeä lähteä kiertämään, liikennemoraa- lia löyhennetään pahoin, kun sääntöä (= läpiajokieltoa) rikotaan surutta, Pajamäki sanoo". Pajamäen mukaan mm. "liikenteestä ei koituisi kohtuutonta haittaa" ja meluhaittakin olisi plus miinus nolla. Kyselyn järjestäminen on artikkelin mukaan vaatinut kaupungin hallinnossa suurta painostusta, liikenne-

suunnittelussa kaupungin organisaatiossa ei muka uskota demokratiaan ja kirkonkyläntien bussiliikenteen läpiajon sallivan puomin olisi voinut poistaa ilman kyselyäkin. Artikkelista saa helposti sen käsityksen, että katuosan kaikelle liikenteelle avaamisesta ei mitään haittoja näyttäisi olevan. Sopivasti kyselyn ajankohtaan ajoitettuna lehtijuttukin oli omiaan antamaan asukaskyselyyn vastaajille varsin väärää informaatiota todellisesta tilanteesta.

Nämä em. artikkelissa esitetyt väitteet ja näkemykset vaikutuksista ovat osoittautuneet sittemmin täysin vääriksi, sillä varsinkin nykytietämyksen mukaan **kaavan muutoshankkeen haitalliset vaikutukset osoittautuisivat laaja-alaisiksi, merkittäviksi ja hyvin suureen ihmisryhmään välittömästi kohdistuviksi.** Asemakaavoituksen lainmukaiset perustat ovat ja pitääkin olla aina syvemmällä kuin epämääräisesti rajatun ihmisjoukon mielipiteiden luotaamisessa. Jotta alueella asuvat ja erityisesti Kirkonkyläntien varrella tai sen lähialueella asuvat olisivat voineet ottaa asiaan kantaa edes kohtuullisessa määrin oikein informoidusti ja perustein, olisi ehdotuksen B vaikutuksia pitänyt ehdottomasti kuvata jo tuolloin merkittävästi perusteellisemmin. Ympäristöhaitoista kyselyssä mainitusta yhdestä ainoasta lauseesta saa jopa sen käsityksen, että ympäristöhaitat ilmeisestikin vähentyvät nykyisestä. Se on kuitenkin täysin päinvastainen arvio kuin mitä todellinen tilanne vaihtoehdossa B tulisi olemaan erityisesti välittömästi Kirkonkyläntien varrella, sen lähialueella ja myös Karhusuontien varrella lähialueineen. Kyselylomakkeen täysin puutteellisillakin tiedoilla pystyi kuitenkin lähes 2/3 vastanneista asukkaista Kirkonkyläntien varrella ja sen välittömällä häiriövyöhykkeellä (kaikkien haittojen tulevana kärsijöinä, Huom.: vastanneita oli tältä alueelta vain 10 % kaikista kyselyyn vastanneista) päättämään, että vaihtoehto B olisi varsin huono tai turmiollinen heidän kannaltaan erityisesti läpiajoliikenteestä aiheutuvien haittojen vuoksi. Vaihtoehtoa B kyselyssä vastustavien määrä olisi oikeiden ja riittävien tietojen saamisen seurauksena ollut varmastikin merkittävästi nyt todettua suurempi.

Alustavia perustietoja ja arvioitakin kaupunkisuunnitteluvirastolla on varmasti jo tuolloin ollut mm. liikennemääristä, läpikulkuliikenteen ennusteista Kirkonkyläntielle ja Karhusuontielle, liikennemelun kasvamisesta, lisääntyvistä liikenneturvallisuusriskeistä yms. Näitä tietojahan tuotiin esiin jo varsin pian asukaskyselyn jälkeen syksyllä 2001 kaupunkisuunnitteluviraston kaupunkisuunnittelulautakunnalle valmistelemassa muistiossa (liite 3), jossa kylläkin vastustettiin erittäin jyrkästi ja oikein perustein kadun avaamista kaikelle ajoneuvoliikenteelle. Jos edes pääosa vaihtoehdon B mukanaan tuomista ilmeisistä ongelmista ja haitoista olisi tuotu kyselyssä esiin, olisi sen tulos ollut sekä kokonaisuudessaan että etenkin Kirkonkyläntien lähivyöhykkeen asukkaiden osalta selvästi aivan toinen eli vaihtoehdolle B erittäin paljon kielteisempi. Tämä tuli myöhemmin (2004) esiin kaavan muutosehdotuksesta jätettyinä jyrkinä sitä vastustaneina virallisina muistutuskirjelminä lukuisine allekirjoittajineen.

Asukaskysely kohdistettiin laajalle joukolle tapaninvainiolaisia alueena kolmio Tapaninvainiontie - Uimarannantie - Vantaanjoki - Tapaninkyläntie, jossa vuonna 2001 asui noin 1700 ihmistä. Jo itsestäänkin selvää on, että mitä laajemmaksi mielipiteiden kyselyalue halutaan ottaa, sitä vähäisemmäksi jää

suhteellisesti (mutta ei määrällisesti) haitankokijoiden ääni. Tämä näkökulma olisi pitänyt tiedostaa jo alusta alkaen ja tuoda se tehdyssä vaihtoehtoverailussa selkeästi esiin. Selvää on myös, että jos kyselyn kohdealuetta olisi laajennettu vielä vähän lisää, olisi ns. "lopputulokseksi" saatu helposti lähes 100%:n kannatus läpiajon sallimiselle, jolloin jo nytkin kyselyllä aikaansaatu hämäys olisi ollut vielä täydellisempi. Koko varsin laajan asuinalueen kaikista kyselyyn vastanneista (545 henkilöä) 81 % (420 henkilöä) kannatti lomakeella harhauttavasti liian positiiviseksi vaikutuksiltaan kuvattua vaihtoehtoa B. Mutta Kirkonkyläntien lähialueen asukkaista, joille kaikki haitat koituisivat, 59 % vastanneista vastusti vaihtoehtoa B. Kyselytulosten tarkempi analyysi on ollut esillä ainoastaan liitteen 3 aineistossa vuonna 2001. Sen jälkeen kyselyn tulosten tulkinnassa ja niiden käytössä on harhauttavasti menty kuitenkin valitettavaan tarkoitushakuisuuteen jopa asemakaavamuutoksen selostusta (4.3.2004) myöten toteamalla vielä siinäkin kritiikittömästi ja tuloksia erittelemättä kohdassa 2.2.1: "...kyselyn mukaan 81 % vastaajista kannatti tien avaamista henkilöliikenteelle" (em. termillä tarkoitettaneen moottoriajoneuvoliikennettä). Sama "vedätys" asemakaavamuutoksen perustelemiseksi koskee kaikkea kaavaan liittyvää valmisteluaineistoa, joka on ollut myöhemminkin päätöksenteon pohjana kaupunginhallituksella ja valtuustolla. Todettakoon vielä, että asukaskyselyn alkuperäistä aineistoa, sen mukaan tehtyä analyysia ja tulosten oikeellisuutta tai virheellisyyttä ei ole voitu muistuttajien ja valittajien taholta tarkastaa.

Kaavanmuutoshankkeen hyötynä asukaskyselyssä katuosuuden avaamista puoltaneet ja kaupunkisuunnittelulautakunta ovat saattaneet kuvitella, että kun osalle Tapaninvainion asukkaista ajomatka asunnolta Tammiston alueelle ja Tammiston eritasoliittymän kautta Tuusulantien suuntaan pohjoiseen hieman lyhenisi, olisi siinä riittävä peruste kaavan muuttamiselle. Tapaninvainiolta alkavien ja sille päättyvien automatkojen suuntautumista ei kaupungin selvityksissä ole kuitenkaan tuotu esiin tai siitä ei ole ollut tietoa. Voidaan kuitenkin arvioida, että automatkat (työ-, asiointi ja vapaa-ajanmatkat) suuntautuvat ylivoimaisesti suurimmalta osaltaan etelään Helsingin keskustan suuntaan Tapaninvainiontien ja mm. Kehä I:n ja Oulunkylän kautta sekä lähimpiin vahvoin aluekeskuksiin Malmille ja Itäkeskukseen Kirkonkyläntien eteläisimmän 4 -kaistaisen osan ja Kehä I:n kautta. Näillä suunnilla ovat kaikki tarvittavat jokapäiväiset palvelut monipuolisina ja myös kaikki vapaa-ajanvieton kohteet. Voidaan arvioida, että mahdollisesti vain noin 10 - 15 % alueen automatkoista suuntautuu pohjoiseen (esim. Tammiston ja Jumbon alueiden kauppoihin sekä Tuusulantien kautta pohjoiseen ja länteen Kehä III:lle) ja käyttäisi uutta hivenen lyhyempää ajoreittiä. Kokonaismatkan pituudessa lyhyt oikaisu useimmiten merkitsisi kuitenkin korkeintaan merkityksentöntä muutaman prosentin ajomatkan ja ajoajan lyhenemistä. Polttoainekustannuksena tämä lisämatka tarkoittaa suuruusluokaltaan vain 5 sentin lisäkustannusta matkaa kohti. Alueen autoliikenteen ajosuoritteiden absoluuttisena vähenemänä em. tarkoittaa aivan marginaalista määrää. Kuviteltu autoliikenteen hyöty osalle alueen asukkaista on siten tosiasiallisesti sekä yksilötasolla että yhteenlaskettuna äärimmäisen pieni.

Mielipidekysely epäonnistui täysin monessa asiassa: vaihtoehtojen ominaisuuksien edes kohtuullisen riittävässä kuvaamisessa kyseltävillä-

le, kyselyalueen rajaamisessa ja tulosten tulkinnessa sekä niiden objektiivisessa informoinnissa. Mielipidekyselyssä kaavamuutoksen valmistelun aloittamista vaihtoehdon B mukaisesti kannattaneiden määrä 420 henkilöä edustaa vain alle neljäsosaa hankkeen määritellyn vaikutusalueen asukasmäärästä, mikä on jopa pienempi väestömäärä kuin kaikkein eniten ympäristöllistä haittaa ja häiriötä kärsimään joutuvien (alle 50 m katujen keskilinjasta) ihmisten määrä (yli 550) ja vain noin neljäsosa häiriöalueella (alle 150 m katujen keskilinjasta) asuvien määrästä (vrt. myös liite 10). Kyselyn tuloksia ei siten olisi pitänyt käyttää lakiperustaisen asian kuten tässä tapauksessa asemakaavamuutoksen valmistelun ja päätöksenteon perusteina. Vain runsaan 400:n alueella asuvan henkilön, omilla kannanotoilla perustelematonta (kyselyssä vastaus rasti ruutuun), mielipidettä täysin riittämättömästi kuvatusta, suunnitteluun määrättävästä liikenteellisestä tilanteesta, ei maankäyttö ja rakennuslain kirjaimen eikä hengen mukaisesti voida ainakaan tässä tapauksessa pitää relevanttina perusteena kaavamuutokseen ryhtymiselle ja sen laatimiselle puhumattakaan kaavan hallinnollisista ja juridisista hyväksymistoimenpiteistä. Em. asetelma ei täytä myöskään kunnallisen demokratian vaatimuksia. Kaupungin esittämissä kaavamuutoksen valmisteluaineistoissa ei edellä esitettyihin määrällisiin analyyseihin ole edes haluttu paneutua, vaan on kirjoitettu ja puhuttu harhauttavasti vain suhteellisista prosenttiosuuksista.

3.3 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma puutteellinen, kaavan nimi ja rajaus muuttunut harhauttavasti valmisteluprosessin aikana

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on puutteellinen vaihtoehtoasetelman ja vaikutusten tarkastelun osalta. Perustelut löytyvät liitteistä 5 ja 8 eli kirjallisista esityksistä (2 kpl) Uudenmaan ympäristökeskukselle maankäyttö- ja rakennuslain 64 §:n mukaisen neuvottelun järjestämiseksi osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävydestä. Uudenmaan ympäristökeskukselta ja ympäristöministeriöltä, kaavoituksen laillisuutta valvovina viranomaisena, olisi pyydetty lausunnot siitä, vastaavatko kaavaselostuksessa ja muussa valmisteluaineistossa tehdyt vaikutusarviointit arviointisuunnitelmaa sekä maankäyttö- ja rakennuslain ja asetuksen henkeä (mm. MRA 1 § ja 25 §, MRL 54 - 55 §).

Arviointisuunnitelmassakin olisi jo tullut löytyä perustelut kaavamuutokseen ryhtymiselle. Vaihtoehdon valinta ennen OAS:n esittelyä vei pohjan koko MRL:n hengen mukaiselta osallistumiselta, koska nyt osalliset pääsivät ottamaan kantaa vain valmiiksi "päätettyyn" vaihtoehtoon, eikä näitäkään kannanottoja otettu prosessissa mitenkään vakavasti. Avoimuus ja osallisten vaikuttamismahdollisuudet olivat siten täysin näennäisiä.

Eryteisesti valmisteluprosessin loppuvaiheessa 2004 lautakunnan tekemä päätös läpiajon kieltämisestä liikennemerkeillä Kirkonkyläntiellä korostaa vaikutusalueen rajauksen virheellisyyttä Karhusuontien osalta. Läpiajokiellon asettaminen Kirkonkyläntielle mahdollistaa Karhusuontien kautta sujuvan lailisen läpiajoreitin Pukinmäen suunnasta Tammiston suuntaan ja liikenne sillä

tulisi varmasti huomattavasti lisääntymään. Karhusuontien liikenteellisen tilanteen muuttumista häiriöineen ei kuitenkaan ole käsitelty kaavamuutosprosessin missään vaiheessa laisinkaan.

Kaavan nimi on vaihtunut prosessin kuluessa. OAS -vaiheessa nimenä oli "Tapaninvainion Kirkonkyläntien asemakaavan muutos", eikä kaavalla ollut numeroa. Valtuuston hyväksymän kaavan nimi on "Tapaninkylän katu-, puisto- ja suojaviheralueiden (Kirkonkyläntie) asemakaavan muuttaminen (NRO 11272)" ja **sen laajuus on yllättäen yli viisinkertainen verrattuna OAS -vaiheeseen.** Hyväksymispäätöksen lehtikuulutuksessa (liite 7) kaavan nimenä on "Tapaninkylä/katu-, puisto ja suojaviheralueet (11272)". Lehtikuulutuksia seuraten ei ole ollut mahdollista ymmärtää, että kyseessä on sama kaava, jonka osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa pantiin vireille. Kuulutettavan kaavaehdotuksen nimessä ei ollut edes mainintaa nimestä "Kirkonkyläntie". **Tällainen osallisia harhaanjohtava menettely kaava-alueen rajauksen ja nimen suhteen on ainakin MRL:n hengen vastainen, mahdollisesti myös lain kirjaimen vastainen. Kaava-alueen laajentaminen alkuperäisestä moninkertaiseksi on mahdollisesti jo sinällään maankäyttö- ja rakennuslain vastainen, minkä hallinto-oikeus tutkinee.**

3.4 Viranomaisten toiminta ei hallintolain mukaista

Kaupunki on puomin rikkouduttua vuosikausia vitkutellut ajokiellon tehostamistoimissa. Laiton tilanne on saanut vapaasti rehottaa. Myös poliisi on ollut varsin passiivinen ajokiellon valvonnassa. Lisäksi vuosia jatkunut viranomaisten piittaamattomuus on johtanut eräiden ihmisten liikennesäännöistä piittaamattomuuden lisääntymiseen ja ajokieltoa rikotaan usein. Vaadimmekin siksi poliisilta selvitystä, kuinka usein se on parin kuluneen vuoden aikana nykyistä ajokiellon noudattamista valvonut ja kuinka usein sakottanut ajokiellon rikkojia. Lisäksi vaadimme poliisilta pyydettyä lausuntoa siitä, kuinka se aikoo valvoa nyt kaavaehdotuksen rinnalla esitettävää läpiajokieltoa Tapaninvainiontieltä Tapaninkyläntielle.

Helsingin kaupunki ei ole millään tavalla vastannut Maarit Saaren ja 51:n muun huolestuneen alueen asukkaan aloitteeseen (8.4.2003) keskeyttää kaavamuutoksen valmistelu ja aloittaa nykyisen ajokiellon tehostamisen suunnittelu ja toteutus ilman kaavamuutosta. Kaupungin vastaamattomuutta on pidettävä vähintään hyvän kunnallishallinnon ellei myös hallintolain vastaisena menettelynä.

Uudenmaan ympäristökeskus viivytteli kohtuuttomasti, perustelematta ja kaavamuutoksen valmisteluun osallistumisen kannalta vahingollisesti vastaan koskien kahta tehtyä esitystä (5.3.2003 ja 4.3.2004) järjestää kaupungin kanssa MKL:n 64 §:n mukainen neuvottelu osallistumis- ja arviointisuunnitelman puutteellisuudesta. Ympäristökeskus vastasi neuvottelupyynnöön kirjallisesti vasta 27.9.2004, mikä oikeusturvaa loukaten on aivan liian myöhään suhteessa siihen, että kaavan valmistelun kannalta merkittävät vaiheet osallistumisen kaavan sisältöön vaikuttamisen kannalta oli jo ohitettu. Esim. kaavaehdotus oli nähtävillä 14.5.-14.6.2004 muistutuksia varten, jota

ennen jo hyvissä ajoin osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan perustellusti esitetyt muutokset ja lisäykset olisi pitänyt olla tehty, selvitykset valmiina ja raportoitu. Ympäristökeskus on siten toiminut lainvastaisesti tai ainakin lain tarkoituksen vastaisesti.

3.5 Kaavaselostuksen ja muun päätöksentekoaineiston sisältö riittämätöntä ja manipuloivaa

Kaavamuutoksen valmisteluaineisto on kauttaaltaan ollut riittämätöntä ja vavaista sekä tarkasteltujen vaihtoehtojen että vaikutusten rajausten ja arvioinnin sekä vaikutusten kohdentumisen suhteen. Aineistoa ei ole monista kirjallisista vaatimuksistamme huolimatta suostuttu täydentämään eikä muutenkaan ole tehty tarvittavia selvityksiä.

MRL:n 55 §:ssä sekä MRA:n 25 §:ssä (asetuksessa) säädetään asemakaavan esitystavasta ja kaavaselostuksen sisällöstä. Kaavamuutoksen kaavaselostuksen sisältö ei vastaa em. pykälää.

Aineisto on myös puolueellista, koska siinä tuodaan esille pääsääntöisesti vain kaavamuutosta puoltavia osatekijöitä ja jätetään käsittelemättä kaavamuutoksesta aiheutuvia haittoja tai niitä vähätellään voimakkaasti. Valmistelu on tehty tarkoituksenhakuisesti ja osittain asiantuntemattomasti, ristiriitaisesti sekä ylimalkaisesti perustelemattomin väittämin. Haittojen ja hyötyjen laajuus ja kohdentuminen eivät selviä valmisteluaineistosta.

Seuraavassa on käsitelty muutamia kaavaselostuksen sisällön puutteellisuksia:

Kaavamuutoksen kaavaselostuksen tiivistelmässä todetaan: *"Kirkonkyläntien katualueelle on laadittu asemakaavan muutosehdotus kadun avaamiseksi joukkoliikenteen lisäksi yleiselle liikenteelle. Liikenteellisten vaikutusten ja ympäristövaikutusten arvioinnin sekä asukasmielipiteiden johdosta Kirkonkyläntien katualue merkitään hidaskaduksi Tapaninvainiontien ja Tapaninkyläntien välillä."* Teksti luo heti sellaisen vääristyneen kuvan, että kaavamuutos olisi positiivinen liikenteellisten ja ympäristövaikutusten kannalta ja että asukasmielipiteet yksinomaan puoltaisivat esitettyä ratkaisua. Suurelle määrälle ihmisiä koituu merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia hintana siitä, että joidenkin autoilijoiden mukavuus kasvaa marginaalisesti. Laajan alueen asukkaista valtaosa luonnollisesti hyväksyy kaavamuutoksen heille haitattomana, mutta Kirkonkyläntien lähialueen asukkaista selvä valtaosa vastustaa sitä.

Kaavaselostuksen kohdassa "Yleiskaava" on virheellisesti mainittu Vanha Tapanilantie, vaikka pitäisi olla Tapaninvainiontie (joissakin kartoissa esiintyy nimellä Tapanilantie, mm. osallistumis- ja arviointisuunnitelman kartassa). Yleiskaavassa 2002 Kirkonkyläntie Malmin suunnasta Tapaninvainiontielle on merkitty pääkatua ohuemmalla viivalla (vastannee pääkokoojakatua) ja Tapaninvainiontien - Tapaninkyläntien välillä Kirkonkyläntietä ei asuntoalueen katuna näy yleiskaavassa lainkaan, ts. sen toiminnallinen merkitys alue-

rakenteessa on alhaisempi (kokoojkatu/asuntokatu). Kaavamuutoksella tehtävä ratkaisu olisi selvästi yleiskaavan ja sen hengen vastainen. Kaavamuutoksen todellisena käytännön seurauksena Kirkonkyläntien länsipäästä Tapaninkyläntien itäpuolella tulisi liikenteelliseltä luonteeltaan lähes samanlainen kuin katujakso Malmilta Tapaninvainiontielle huolimatta hidaskatumerkinnästä.

Kaavaselostuksen kohdassa "Liikennesuunnitelmaluonnos" sekä "Asemakaavan muutoksen vaikutukset" todetaan: *"Suunnitelman lähtökohtana on ollut se, että lisääntyvästä liikenteestä aiheutuvat haitat olisivat mahdollisimman pieniä."* sekä *"Katuosuuden rakentaminen hidaskaduksi vähentää oleellisesti muutoksen kielteisiä vaikutuksia ajonopeuksien pysyessä hallittavalla tasolla."*

Jos liikennesuunnitelmaluonnoksen toimenpiteet ylipäätään olisivat toteuttamiskelpoisia, ne alentaisivat jonkin verran ajonopeuksia Kirkonkyläntiellä, mutta eivät vaikuttaisi liikennemäärien kasvuun ja siitä koituviin ympäristö- ja turvallisuushaittoihin. Kaikki lisääntyvästä liikenteestä aiheutuvat haitat kuitenkin lisääntyvät alueen asuntoalueen katuverkolla ja ihmisten elinympäristössä, erityisesti Kirkonkyläntiellä ja Karhusuontiellä. Karhusuontie puuttuu vaikutustarkasteluista kokonaan, vaikka kaavamuutoksen vaikutukset heijastuvat varmasti myös sille. Tässäkin taas on kaavaselostuksessa perustelematon väittäminen, että hidaskatu oleellisesti vähentää muutoksen kielteisiä vaikutuksia. Mitään konkreettisia ja täsmällisiä vertailuja nykyisen kaavan sallimaan tai vallitsevaan nykytilanteeseen ei ole esitetty. Hidastustoimilla ei ole olennaista merkitystä lisääntyvään meluhaittaan. Liikenneturvallisuuskin heikkenee verkolla kokonaisuutena, koska liikenne lisääntyy paljon erityisesti Kirkonkyläntiellä, mutta myös selvästi tuntuvassa määrin Karhusuontiellä sekä myös alemmallakin katuverkolla (Santerlantie, Immolantie). Liikennesuunnitelmaluonnoksessa ja myöskään kaavaluonnoksessa ei ole esim. mitään toimenpiteitä meluntorjunnalle. Jos hidasteita ei maaperän pehmeiden vuoksi voida rakentaa, putoaa liikennesuunnitelmaluonnokselta pohja pois. Ylipäätään ihmetyttää, mihin toimenpiteisiin kaavamerkintä "hidaskatu" kaupunkia velvoittaa, jos toimenpiteet nyt kulkevat kaavan rinnalla liikennesuunnitelmaluonnoksena, jonka toimenpiteiden toteuttamiskelpoisuus on hyvin epävarmaa. Aineistosta ei edes ilmene, mikä hidaskadun nopeusrajoitus olisi.

Arvioitaessa asemakaavan vaikutuksia liikenteeseen pitäisi selkeästi kuvata, mitkä liikennemäärät ovat a) nykyisen kaavan sallimassa tilanteessa, b) todellisessa nykytilanteessa sekä c) kaavamuutoksen tilanteessa ja miten liikennemäärien ennustetaan kasvavan eri tilanteissa. Kasvuennusteet esimerkiksi ovat aivan erilaiset tilanteissa a) ja c).

Liikennemäärät perustuvat vanhoihin tietoihin vuodelta v.-99. Liikennemäärästä ei ole esitetty mitään tulevaisuuden ennusteita, paljonko se kasvaa esim. 10-20 vuoden kuluessa ja mikä tulee olemaan liikenneverkon kuormitus kullakin katujaksolla esim. vuonna 2020. Kasvua on odotettavissa tällä alueella erityisesti akselilla Malmi – Etelä-Vantaa (Tammisto-Kartanonkoski-Vantaanportti-Aviapolis-Technopolis). Liikenne kasvaa merkittävästi Malmin suunnalta Vantaan kaupallisiin palveluihin ja työpaikkoihin sekä Tuusulan-

väylälle ja toisaalta Etelä-Vantaan voimakkaasti kasvavilta asuinalueilta Malmin monipuolisiin palveluihin. Kaikki tämä liikenne on potentiaalista läpiajavaa liikennettä Kirkonkyläntielle. Pitkämatkaiselle läpiajoliikenteelle oikaisu Kirkonkyläntien kautta on lähes 0,5 km (450 m) lyhyempi, joten se olisi ajomatkan puolittuessa nykyisesti laillisesta ajoreitistä mahdollisista Kirkonkyläntien ajonopeuden hidasteistakin huolimatta äärimmäisen käytetty reitti.

Kun katuverkon liikenteellinen liikennemääriin perustuva tarpeellinen kokonaisanalyysi vaikutuksineen on valitettavasti valmisteluaineistossa kokonaan tekemättä, tehdään seuraavassa siihen lyhyt katsaus (perusteet: tuoreimmat liikennemäärätiedot v. 1999, saatu pyynnöstä kaupunkisuunnitteluvirastosta s-postina ja faxina 4.12.2002 ja 5.7.2000). Kirkonkyläntien vain joukkoliikenteelle sallitulla osuudella kulki v. 1999 päivittäin 230 bussia (vain noin 15 bussia tunnissa) ja noin 1000 muuta autoa, joista lähes kaikki laittomasti läpiajokieltoa rikkoen ja arvioilta vähintään puolet niistä alueen läpiajavia. Edellisenä vuonna syksyllä ko. kohdan läpi kulki yhteensä lähes 3000 autoa/vrk tilanteessa, jossa läpiajo oli väliaikaisesti sallittu katurakennustöiden vuoksi. Enimmillään on Kirkonkyläntiellä Tapaninvainion oman alueen autoliikennettä vain alle 1400 autoa/vrk ja Karhusuonttiellä alle 1600 autoa/vrk bussiliikenne huomioon ottaen.

Liikennemäärä Kirkonkyläntiellä kasvaisi heti kaavamuutoksen toteutumisen jälkeen ainakin tasolle yli 5000 autoa/vrk, joka olisi jopa lähes yhtä suuri kuin liikennemäärä alueen pääkadulla Tapaninkyläntiellä Tapaninvainiontiestä itään Tapanilan suuntaan sekä myös pääkadulla Tapaninvainiontie Kirkonkyläntiestä Kehä I:n suuntaan. Em. pääkatujaksot ovat kuitenkin ympäristöineen suunniteltu ja rakennettu näille suurille liikennemäärille. Liikennemäärä Kirkonkyläntien "asuntokadulla" olisi myös jopa 2-4 kertaa suurempi kuin millään muulla alueen kokoojakadulla. Alueen koko katuverkon liikenteellinen jäsennöityminen menisi täysin tarpeettomasti aivan sekaisin.

Räikeänä esimerkkinä vaikutusten ylimalkaisesta käsittelystä voidaan mainita meluhaittojen käsittely. Liitteen 14 a ja b kuvista voidaan nähdä, kuinka melutilanne kiinteistöjen osalla muuttuu kaavamuutoksen seurauksena. Kaavamuutoksen seurauksena noin 40 lisäasuntoa (100 asukasta) joutuisi 55 – 60 dB(A):n meluvyöhykkeelle ja 5 asuntoa vielä sitäkin haitallisemmalle meluvyöhykkeelle (yli 60 dB(A)). Yön aikaista (klo 22 – 7) melua ei valmisteluaineistossa ole käsitelty lainkaan, vaikka tällä melulla, sekä keskimääräisenä melutasona että erityisesti yksittäisten ajoneuvojen aiheuttamien korkeiden melupiikkien kannalta, on erittäin ratkaiseva merkitys asuntoalueen melutilanteelle. Liikennemäärien moninkertaistuuessa ja mm. huoltotehtävissä olevien kuorma-autojen ja jakelutavaraliikenteen hakeutuessa aamuöisin Kirkonkyläntien reitille, on aivan selvää, että yönaikaisten melupiikkien esiintyminen myös moninkertaistuu ja melupiikkien äänentasot myös nousevat merkittävästi nykytilanteeseen verrattuna. Tällä on selvät haitalliset vaikutukset erityisesti kadunvarsien ja niiden lähialueiden asuntojen nukkumisolosuhteisiin sekä sen seurauksena ihmisten sekä psyykkiseen että fyysiseen terveydentilaan ja hyvinvointiin (erityisesti vanhat ja/tai sairaalloiset ihmiset ja lapset). **Kaikissa muistutuksissa on kiinnitetty huomiota meluhaitan lisääntymiseen, mutta kaupungin kannanotossa asemakaavan muutosta koskeviin muistutuksiin asiaa ei hämmästyttävästi ole edes käsitelty.**

Kaavaselostuksessa melusuojausvelvoite vieritetään tonteille *"sijoittamalla melua sietäviä ja pihaa rajaavia rakennuksia ja rakennelmia tonteille"*. Kaavaselostuksessa todetaan myös, että melusteitä ei ole esitetty rakennettaviksi, koska niitä ei voida kaupunkikuvallisista syistä rakentaa. Kaupunki siis kaavamuutoksella tuo lisää meluhaittaa, mutta pesee kätensä sen torjunnalta. Tällöin kuvaan astuisivat luonnollisesti korvauskysymykset. Osalla tonteista on kadun varrella aitoja tai suojaistutuksia, mutta suurella osalla ei ole mitään suojaa. Maininta lauta-aidan tai puskan merkityksestä meluntorjuntarakenteena osoittaa suurta asiantuntemattomuutta.

Lisäksi on täysin edesvastuutonta edes viitata jostain kaupungin priorisoiden kohteiden jälkeen myöhemmin osoitettavilla määrärahoilla toteutettavista kohteista. Sellaista tahtoa tai rahoja ei tähän kohteeseen tule näillä näkymin koskaan löytymään.

Pääkaduilla (Tapaninvainiontiellä ja Tapaninkyläntiellä), joille läpiajoliikenne on tarkoitettu, on rakennettu kunnolliset melusteet ja katujen luonne on muutoinkin otettu kaavoituksessa huomioon rakennusten sijoituksessa ja rakenteiden suojausvaatimuksissa. Kirkonkyläntien varressa kaavoitus ja rakentaminen on tapahtunut olettaen, että kadulla ei ole läpiajoa. Tilannetta on hankala perästäpäin muuttaa. Tässä palataan taas kaavamuutokseen ryhtymisen perusteisiin. Muutokseen ei olisi pitänyt ryhtyä, ellei muutoksesta koituvia haittoja pystytä hallitsemaan.

Kaavamuutoksessa olisi ehdottomasti esitettävä meluntorjuntarakenteet Kirkonkyläntien varteen mm. korvaamalla nykyisiä olevia tonttiaitoja meluaidalla ja rakentamalla meluaidat nykyisin suojaamattomiin kohtiin. Vaihtoehtoisesti kaupungin olisi käynnistettävä haitankokijoiden kanssa neuvottelut haittakorvauksista.

Kiinteistöjen ja asunto-osakkeiden arvo laskee pysyvästi Kirkonkyläntien ja Karhusuotienkin varsilla ja lähialueilla merkittävästi lisääntyvän kokonaisliikenteen sekä kuorma-autoliikenteen vuoksi. Kaupunki toteaa ylimalkaisesti ja vähättelevästi lyhyessä kahden virkkeen vastineessaan muistutusten arvonalenemista koskevaan osaan, että "kaavamuutoshankkeessa ei ole kyse poikkeuksellisen suuresta liikenteellisestä muutoksesta", eikä ota mitään kantaa esitettyyn arvon tulevaan ilmeiseen alenemaan. Muistutuksia ja tätä valitusta varten tehdyn alustavan arvion mukaan ko. pysyvien arvonalenemien yhteismäärä on kuitenkin suuruusluokkaa 10 – 15 miljoonaa euroa, mitä ei missään tapauksessa voi pitää taloudellisesti asukkaille merkityksettömänä vaan hyvin tärkeänä näkökohtana. Em. laskelman perusteita on selostettu tarkemmin liitteessä 12. Olisi tarpeellista ja ehkä välttämätöntäkin, että hallinto-oikeus selvittäisi ko. asiaa tarkemmin valituksen oikeuskäsittelyn aikana.

Liitteessä on 12 kommentoitu puutteellisuuksia kaupunginhallituksen 7.2.2005 antamassa kannanotossa asemakaavan muutosta koskeviin muistutuksiin. Kommentit on merkitty alkuperäisen kannanoton lomaan sinisellä kursiviteksillä. Kannanotossa muistutuksia on käsitelty hyvin ylimalkaisesti, joitakin merkittäviä vaikutuksia, kuten melu, on sivuutettu täysin, kaavamuutoksesta koituvia haittoja on vähätelty ja faktatietoja ei kannanotossa ole esi-

tetty. Samanlaiset puutteellisuudet koskevat systemaattisesti koko valmisteluaineistoa.

Päätöksentekoaineisto sisältää myös ristiriitaisuuksia: kaavaselostuksessa todetaan mm. vastauksena asukkaiden (eräs asukas ehdotti läpiajokieltoa Tapaninvainiontieltä Tapaninkyläntielle niin että tonteille ajo olisi sallittu) mielipiteisiin, että *"läpiajokielto on valvonnan kannalta mahdoton toteuttaa"*. Nyt lautakunta (ja valtuusto kaavamuutoksen hyväksymispäätöksensä perusteissa) on kuitenkin päättänyt toteuttaa aivan samanlaisen läpiajokiellon, joka em. kaavaselostukseen liittyvän kaupungin kannanoton mukaan on mahdoton. Hämmästyttävänä ristiriitaisena on myös, että kaupunginvaltuuston kokouksen 2.3.2005 (liite 1) aineistossa todetaan, että *"läpiajokieltoa rikkoi v. 2000 noin 1000 ajoneuvoa päivässä, eikä poliisilla ole ollut riittävästi resursseja kiellon valvomiseen"*. Kuinka päättäjät nyt ja millä perusteilla voivat kuvitella, että poliisin resurssit riittäisivät nykyistä paremmin valvontaan, kun nyt ehdotetun läpiajokiellon valvonnassa Tapaninvainiontieltä Tapaninkyläntielle tarvittaisiin vähintään kaksi poliisipartiota. Nykytilannetta pystyy haluttaessa valvomaan yhdellä poliisipartiolla, mutta siihenkään poliisilta valitettavasti ei ole resursseja riittänyt alkuunkaan. Tällaiset asemakaavamuutoksen hyväksyttävyyden arvioinnin kannalta ratkaisevat ristiriitaisuudet kaavamuutoksen valmistelussa kuvastavat sitä, että kaupungin poliittiset päätöksentekijät eivät ole tässä asiassa ollenkaan olleet todellisen tilanteen tasalla eivätkä usko tai luota kaupungin omiin liikennesuunnittelun asiantuntijoihin ja realiteetteihin liikennevalvonnan toimimattomuuden suhteen. Ratkaisevaa laatua olleet ristiriitaisuudet asian valmistelussa kaupungin taholla ovat välttämättä olleet ja ovat edelleen omiaan heikentämään päätöksenteon uskottavuutta ja luotettavuutta kaupungin tällä hallintosektorilla.

Kun kaavoituksen lainmukaisuudesta vastaavat viranomaiset arvioivat, onko päätöksentekoaineistossa käsitelty avoimesti, rehellisesti, oikeudenmukaisesti ja kattavasti kaikki merkittävät asiat (MRA 25 §, esim. vaihtoehdot, kaavamuutoksen vaikutukset mm. rakennettuun ympäristöön, kaupunkikuvaan, liikenteen järjestämiseen, talouteen, terveyteen ja turvallisuuteen, eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä ml. erityisesti lapset, sosiaalisiin oloihin, asuinympäristön laatu, kiinteistöjen/asunto-osakkeiden arvonmenetykset), jotka tällaisessa suunnitelmassa on esitettävä (esim. vaillinaisessakin arviointisuunnitelmassa luvattu: arvioidaan suunnitelman vaikutukset lähialueiden asukkaiden olosuhteisiin ja liikenteen toimivuuteen), on syytä lyhyesti vertailla asukkaiden tekemiä muistutuksia kaupungin tuottamaan valmisteluaineistoon (mm. kaavaselostus ja vastineet asukkaiden muistutuksiin).

Liitteenä 13 on muutamia asukkaiden tekemiä muistutuksia. Erityisesti Maarit Saaren laajahkossa muistutuksessa 13a (pvm. 13.6.2004) on käsitelty seliasiakin asioita ja yksityiskohtia, joita tässä 27 sivuisessa valituskirjelmän osassa ei ole nähty tarpeelliseksi toistaa, mutta jotka valituksemme perusteina uudistetaan ja pyydetään ottamaan oikeuskäsittelyssä huomioon. Tällaisia asioita ovat mm. selostukset vaihtoehdoista sekä teknisistä mahdollisuuksista (mm. liikenteen telematiikka) järjestää liikenne ko. kohteessa rajoitettuna nykyisen asemakaavan pohjalta. Erityisesti liikenteen telemaattiset

Muut allekirjoittaneet (nimi, nimen selvennys, osoite):

12. *Arto*
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

13. *Arto*
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

14. *Arto*
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

15. *Arto*
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

16. *Arto*
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

17. *Arto*
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

18. *Arto*
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

19. *Arto*
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

20. *Arto*
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

21. *Arto*
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

22. *Arto*
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

LIITTEET

- Liite 1 Helsingin kaupunginvaltuuston päätös 2.3.2005 asemakaavan muutoksen hyväksymisestä
- Liite 2 Kaupunkisuunnitteluviraston 2.4.2001 asukkaille lähettämä kysely
- Liite 3 Ote kaupunkisuunnittelulautakunnan 16.8.2001 kokouksen esityslistasta, Kaupunkisuunnitteluviraston kannanotto kaavamutoksen tarpeellisuuteen
- Liite 4 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 18.11.2002
- Liite 5 Uudenmaan ympäristökeskukselle 5.3.2003 toimitettu esitys maankäyttö- ja rakennuslain 64 §:n mukaisen neuvottelun järjestämiseksi osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävydestä Kirkonkyläntie (Helsinki) osan asemakaavan muutoksen suunnittelussa
- Liite 6 Aloite rajoitetun läpiajokiellon tehostamisen suunnittelemiseksi ja toteuttamiseksi Kirkonkyläntiellä Tapaninvainiolla asemakaavaa muuttamatta, 8.4.2003
- Liite 7 Lehtikuulutus valtuuston hyväksymispäätöksestä
- Liite 8 Uudenmaan ympäristökeskukselle 4.3.2004 toimitettu esitys maankäyttö- ja rakennuslain 64 §:n mukaisen neuvottelun järjestämiseksi osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävydestä "Tapaninvainion Kirkonkyläntien (Helsinki) katualuetta, puistoaluetta ja suojaviheraluetta koskevan asemakaavan muuttamisen" suunnittelussa
- Liite 9 Uudenmaan ympäristökeskuksen lausunto 27.9.2004 vastauksena liitteiden 5 ja 8 mukaisiin esityksiin.
- Liite 10 Asukasmäärät Kirkonkyläntien ja Karhusuontien lähialueilla, kartta Lähteenä väestörekisteri, tiedot vuodelta 2003
- Liite 12 Kaupunginhallituksen 7.2.2005 antaman kannanotto asemakaavan muutosta koskeviin muistutuksiin, puutteellisuudet kommentoitu sinisellä kursivilla
- Liite 13 (a-k) Kaavaehdotuksesta jätettyjä muistutuksia
- Liite 14 (a-b) Melukäyrät nykytilanteessa ja kaavamutoksen jälkeisessä tilanteessa

TAUSTAMATERIAALIVIITTEET:

- /T1/ *Kaupunkisuunnittelulautakunnan esityslista 6.10.1977 / kohta 6. TAPANINVAINION KATUVERKON JÄSENTELY kohta 7. TAPANILANTIEN LIIKENNEJÄRJESTELYT*
- /T2/ *Kaupunkisuunnittelulautakunnan esityslista 14.5.1981 / kohta 2. TAPANILANKAAREN JATKE (TAPANINKYLÄNTIE) VÄLILLÄ KIRKKOTIE – SUUTARILANTIE*
- /T3/ *Kaupunkisuunnittelulautakunnan esityslista 26.6.1986 / kohta 5. TAPANINVAINION ALHOKUJAN POHJOISOSAN ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS*