

HELSINGIN HALLINTO-OIKEUS

PL 120, Ratapihantie 9

00521 HELSINKI

p. 010 36 42000, f. 010 36 42079

s-posti helsinki.hao@om.fi

PÄÄTÖS

11.5.2006

06/0448/5

02888/05/4103

ASIA

Asemakaavan muuttamista koskeva valitus

MUUTOKSENHAKIJAT

XXXXXXXXXXXXja hänen 29 asiakumppaniaan/

XXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXX HELSINKI

Khs dnro	2104-1048/523
Stn dnr	
Saap./Anl.	15-05-2006
K18	

PÄÄTÖS, JOHON ON HAETTU MUUTOSTA**Helsingin kaupunginvaltuusto 2.3.2005 § 47**

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 39. kaupunginosan, Tapaninkylän, katu-, puisto- ja suojaviheralueiden (Kirkonkyläntie) asemakaavan muuttamisen (nro 11272).

Kirkonkyläntien katualueelle on laadittu asemakaavan muutos kadun avaamiseksi joukkoliikenteen lisäksi yleiselle liikenteelle. Kirkonkyläntien katualue merkitään hidaskaduksi Tapaninvainiontien ja Tapaninkyläntien välillä. Katualuetta sivuavia puisto- ja suojaviheralueita muutetaan katualueiksi.

VAATIMUKSET HALLINTO-OIKEUDESSA

Kaupunginvaltuuston päätös on kumottava.

Mikäli päätöstä ei kumota, Helsingin kaupunki on veloitettava korvaamaan kiinteistöjen ja asunto-osakkeiden omistajille kaavamutoksesta liikennetilan muuttumisen johdosta aiheutuvat haitat ja kiinteistöjen ja asunto-osakkeiden arvon alenemiset täysimääräisesti myöhemmin määriteltävien perusteiden mukaan.

Helsingin kaupunki on veloitettava korvaamaan muutoksenhakijoille valituksen käsittelystä perittävät oikeudenkäyntimaksut.

Aikaisempien liikenteellisten suunnitelmien ja ratkaisujen vastaisuus

Aluetta koskevissa aiemmissa liikenteellisissä suunnitelmissa ja ratkaisuissa periaatteena on ollut, että Kirkonkyläntien osuus Santerlantien ja Tapaninvainiontien välillä ei ole tarkoitettu eikä tarpeen moottoriajoneuvoliikenteelle bussiliikennettä lukuun ottamatta. Alueelle on toteutettu uusi pääkatuverkko, jonka tavoitteena oli muun muassa järjestellä liikenne siten, että Tapaninkyläntien, Vantaanjoen ja Tapaninvainiontien rajaama alue voidaan rauhoittaa yhtenäiseksi rauhalliseksi ja turvalliseksi asuinalueeksi, jossa ei ole läpiajoliikennettä.

Kuulutettu Helsingin kaupungin ilmoitustaululla /

Kungjort på Helsingfors stads anslagstavla

15.5.2006

XXXX
XXXX
XXXX
XXXX
XXXX
XXXX
XXXX
XXXX
XXXX
XXXX
XXXX
XXXX

Ilmoitustaulun hoitaja / Anslagstavlans föreståndare

Valituksenalaisen kaavamuutoksen toteutus

Ongelma läpiajorajoituksen toimivuudesta alkoi syntyä Tapaninkyläntien ja Kirkonkyläntien risteyksessä olleen, busseilla käännettävän puomin poistamisen jälkeen. Kaupunginvaltuusto edellytti 20.10.1999, että ajokiellon voimassa pysyttämisestä tai purkamisesta järjestetään kysely Tapaninvainion asukkaille. Kaupunginvaltuusto määritteli mielipidekyselyn aluerajaukseksi Tapaninkyläntiehen, Tapaninvainiontiehen, Uimarannantiehen ja Vantaanjokeen rajoittuvan alueen. Aluerajauksen perusteita ei ole silloin eikä sen jälkeenkään julkistettu tai niitä ei ole edes ollut.

Vuoden 2001 huhtikuussa kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosasto järjesti valtuuston päätöksen mukaisesti Kirkonkyläntien katkaisua koskevan kyselyn kohdistettuna hyvin laajaan osaan Tapaninvainion alueesta. Kyselylomakkeen sisältömäärittely, kyselyn alueellinen kohdentaminen ja näistä seurannut vastaustulosten tulkinta epäonnistuivat.

Johtopäätöksissä kaupunkisuunnitteluvirasto on todennut, että 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. Tehtyjen tarkastelujen perusteella on ilmeistä, että kaavan muuttamisesta siten, että Kirkonkyläntie avattaisiin yleiselle liikenteelle, aiheutuisi enemmän haittoja kuin hyötyjä. Kaupunkisuunnitteluvirasto onkin todennut, että 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 kantaa kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 23.8.2001 käynnistää kaavamuutoksen tavoitteena ajokiellon poistaminen Kirkonkyläntien avaamiseksi kaikelle mahdolliselle ajoneuvoliikenteelle. Kaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma 18.11.2002, asemakaavan muutosluonnos sekä siihen liittyvä liikennesuunnitelma olivat nähtävillä 26.11.-10.12.2002. Asukastilaisuus oli Malmitalossa 2.12.2002 ja mielipiteet suunnitelmista tuli esittää 17.12.2002 mennessä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa kaavamuutosalueen rajaus oli paljon suppeampi kuin nyt hyväksymispäätökseen edenneessä kaavamuutoksessa.

XXXXXXXXXXXX alueella olevan taloyhtiön osakkaana ja asukkaana esitti kirjeessään 5.3.2003 Uudenmaan ympäristökeskukselle maankäyttö- ja rakennuslain 64 §:n mukaisen neuvottelun järjestämistä kaavamuutoksen arviointisuunnitelmasta sen selkeän puutteellisuuden vuoksi. Asiakirja liitettiin toimitettiin myös kaupunginhallitukselle ja kaupunkisuunnittelulautakunnalle. Kun ympäristökeskus ei vastannut ensimmäiseen kirjeeseen, uudistettiin esitys neuvottelun järjestämiseksi 4.3.2004. Kun oli syytä olettaa, että osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa olisi pitänyt täydentää, ei vuoro-vaikutuksen kannalta merkittäviä kaavoitustyön vaiheita olisi pitänyt toteuttaa ennen neuvottelun järjestämistä. Kaupungin ja Uudenmaan ympäristökeskuksen menettely on tältä osin lainvastaista. Uudenmaan

ympäristökeskus vastasi 5.3.2003 ja 8.4.2004 jätettyihin neuvottelupyyntöihin kirjeellään vasta 27.9.2004.

XXXXXXXXXX yhdessä 51 muun allekirjoittajan kanssa teki kaupungille 8.4.2003 kirjallisen aloitteen kaavamuutoksen valmistelun keskeyttämisestä, koska muutokselle ei ollut pystytty esittämään objektiivisia perusteluja ja muutoksen ilmeisen lainvastaisuuden vuoksi. Aloitteessa vaadittiin nykyisen ajokiellon tehostamisen suunnittelemista ja toteuttamista. Kaupunki ei vastannut aloitteeseen, mitä on pidettävä vähintään epäasiallisena hallintomenettelynä.

Kaavamuutosehdotus oli käsitellyssä kaupunkisuunnittelulautakunnassa 4.3.2004 ja 11.3.2004, jolloin lautakunta hyväksyi kaavamuutosehdotuksen. Vasta tässä vaiheessa pystyttiin arvioimaan, kuinka vaikutukset kaavamuutoksen kaavaselostuksessa todella oli arvioitu ja kuinka arviointi vastasi arviointisuunnitelmaa ja tähän mennessä jätetyissä kannanotoissa esitetyjä näkökohtia. Kaavaselostus oli edelleen puutteellinen muun muassa vaikutusten selostamisen osalta. Siksi uusi vaatimus ympäristökeskukselle maankäyttö- ja rakennuslain 64 §:n mukaisen neuvottelun järjestämisestä oli perusteltua. Tässä vaiheessa kaava oli ensimmäistä kertaa esillä alkuperäistä rajausta paljon laajempana, noin viisinkertaisena alkuperäiseen laajuuteen verrattuna. Kaavaehdotukseen liittyy hidaskatumerkintä. Hidaskadun toteuttamisen todelliset tekniset keinot eivät kuitenkaan olleet silloin eivätkä ole vielä selvillä. Kaavan rinnalla on esitelty liikennesuunnitelmaluonnosta, jossa nopeuksien rajoittaminen perustuu hidastetöyssiin, joiden toteuttamiskelpoisuus uusimpien tutkimusten 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. Kaupunkisuunnittelulautakunta edellytti tässä yhteydessä, että kaupunkisuunnitteluvirasto valmistele vuoden 2004 aikana liikennemerkeillä osoitettavan läpiajokiellon Kirkonkyläntien noin 0,6 kilometrin katuosuudelle välille Tapaninvainiontie - Tapaninkyläntie. Tällainen läpiajokiello ei kuitenkaan liikennesuunnittelun asiantuntijoiden mukaan toimisi käytännössä, sillä kyseisen kiellon valvonta olisi mahdotonta. Liikennemerkein toteutettavien järjestelyjen pysyvyydestä ei ole mitään takeita.

Kirjallinen kaavamuutoksen esittelyaineisto on koko valmistelun ajan ollut Kirkonkyläntien ja myös Karhusuontien lähialueen asukkaille aiheuttavia haittoja vähättelevää. Kaupungin muistutuksiin antamassa kannanotossa ei ole vastattu kaikkiin kysymyksiin lisäliikenteen tuomista haitoista.

Kaavamuutoksen perustelemattomuus

Kaavamuutoksen aloittamiselle ei ole ollut todellista tarvetta. Alueella ei ole tapahtunut eikä ole tulossakaan mitään muutoksia. Tapaninvainion alueen asemakaavojen laatimisen ja muuttamisen yleiset suunnitteluperiaatteet ja -tavoitteet eivät ole muuttuneet eikä niistä ei ole mitään kaupungin päättävien elinten päätöksiä. Katuverkon jäsentely on tehty hyvien liikenteen suunnittelun periaatteiden mukaan jo vuonna 1977. Liikenteen asuinalueille aiheuttamia haittoja on niiden mukaan minimoitava keskittämällä liikennettä

tehokkaasti suurehkoille liikennemäärille, läpikulkuliikenteelle ja raskaalle liikenteelle suunnitelluille ja alueelle jo noin 10 vuotta sitten toteutetuille pääkaduille (Tapaninkyläntie, Tapaninvainiontie, Kirkonkyläntie Malmilta Tapaninvainiontielle asti) ja rauhoittamalla 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. Kyseiset kadut sopivat siten hyvin liikenteen pääväyliksi ja sellaisiksi ne on suunniteltukin.

Maankäyttö- ja rakennuslain periaatteiden vastaisuus

Maankäyttö- ja rakennuslaissa 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. Kapeallakin kaikkein suurimmalla hättävyyshyökkäällä laskien 50 metrin etäisyydellä 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 laajemmallekin. Kun haittaetäisyydeksi katsotaan 150 metriä edellä mainittujen katuosuuksien keskilinjoista, on haitankokijoita jo yhteensä 1541 asukasta. Haitta on nykytilanteeseen ja erityisesti lailliseen liikennöintitilanteeseen verrattuna merkittävä, koska liikennemäärä Kirkonkyläntiellä tulisi vähintään 4 - 5 -kertaiseksi laittomaankin nykytilanteeseen verrattuna. Haittavaikutukset kohdistuisivat myös Kirkonkyläntiehen rajoittuvan lasten päiväkodin hoidokkeihin ja Immolantien varren ala-asteen koulun oppilaisiin.

Maankäyttö- ja rakennuslain 42 §:n mukaan oikeusvaikutteisen yleiskaavan on oltava ohjeena muutettaessa asemakaavaa. Yleiskaavan katuverkon maankäytöllisesti hierarkkista selkeää jäsentelyä, joka on ollut Tapaninvainion pientaloalueen liikenteellisen ja ympäristöllisen rakentumisen peruste, ei ole otettu kaavamuutoksen valmisteluprosessissa lainkaan huomioon.

Maankäyttö- ja rakennuslain asemakaavan tarkoitusta ja sisältöä koskevissa säännöksissä korostetaan nykyisin olemassa olevan rakennuskannan käytön edistämistä, rakennetun ympäristön vaalimista ja siihen liittyvien erityisten arvojen säilyttämistä. Tapaninvainion pientaloalueen tärkeimmät ja lähes ainoat pääarvot ovat ympäristöllisiä. Alue on hiljainen. Siellä on äärimmäisen vähän katuliikenteen melua ja päästöjä ja muita melulähteitä ei ole lainkaan. Lisäksi alueella on erinomainen liikenneturvallisuustaso, joka perustuu autoliikenteen ja erityisesti läpikulkuliikenteen kanavoimiseen pois pienkatuverkoilta alueen reunoille kyseiselle liikenteelle erityisesti tarkoitetuille, suunnitelluille ja yli 10 vuotta sitten valmiiksi rakennetuille uudenlaisille pääkaduille.

Päätös on lisäksi maankäyttö- ja rakennuslain sisältämän suhteellisuusperiaatteen ja Eurooppa-oikeuden periaatteiden vastainen. Kaavoituslainsäädännön vaatimuksia kansalaisten yhdenvertaisesta kohtelusta ei ole otettu huomioon.

Kyselytutkimuksen puutteellisuudet

Tapaninvainion alueen asukkaille suunnatussa lomakekyselyssä ainoa ehdotettu uusi ratkaisumalli, niin sanottu vaihtoehto B, oli kuvattu puutteellisesti sekä fyysisenä ratkaisuna että seurausvaikutusten osalta. Vaihtoehtoa B selostettiin kyselylomakkeella täysin riittämättömästi. Siitä oli todettu vain, että Kirkonkyläntien katuosuus Santerlantien ja Tapaninkyläntien välillä avataan yleiselle liikenteelle, olevat pysäkkiparit rakennetaan niin sanotuiksi hidastinpysäkeiksi ja Tapaninvainiontien ja Kirkonkyläntien liittymään rakennetaan kiertoliittymä. Lisäksi oli esitetty pieniä periaatekaaviokuvia. Vaihtoehdon B vaikutuksista oli todettu vain, että suunnitelma B on laadittu siten, että ympäristöhaitat jäävät mahdollisimman pieniksi. Jotta alueella asuvat ja erityisesti Kirkonkyläntien varrella tai sen lähialueella asuvat olisivat voineet ottaa asiaan kantaa, ehdotuksen B vaikutuksia olisi pitänyt kuvata perusteellisemmin. Vaikutuksia koskevasta lauseesta saa jopa sen käsityksen, että ympäristöhaitat ilmeisestikin vähentyvät nykyisestä.

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 haitankokijoiden ääni. Tämä näkökulma olisi pitänyt tiedostaa jo alusta alkaen ja tuoda se tehdyssä vaihtoehtovertailussa selkeästi esiin.

Koko varsin laajan asuinalueen kaikista kyselyyn vastanneista 545 henkilöstä 81 prosenttia eli 420 henkilöä kannatti lomakkeessa harhauttavasti vaikutuksiltaan positiiviseksi kuvattua vaihtoehtoa B. Sen sijaan Kirkonkyläntien lähialueen asukkaista 59 prosenttia vastusti vaihtoehtoa B. Kyselytulosten tarkempi analyysi on ollut esillä ainoastaan liitteen 3 aineistossa vuonna 2001.

Mielipidekysely epäonnistui vaihtoehtojen ominaisuuksien kuvaamisessa kyseltäville, kyselyalueen rajaamisessa ja tulosten tulkinnessa sekä niistä informoinnissa. Mielipidekyselyssä kaavamuutoksen valmistelun aloittamista vaihtoehdon B mukaisesti kannattaneiden määrä 420 henkilöä edustaa vain alle neljäsosaa hankkeen määritellyn vaikutusalueen asukasmäärästä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman ja muun valmisteluprosessin puutteellisuus

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on puutteellinen vaihtoehtoasetelman ja vaikutusten tarkastelun osalta. Uudelleen ympäristökeskukselta ja ympäristöministeriöltä olisi pyydettävä lausunnot siitä, vastaavatko kaavaselostuksessa ja muussa valmisteluaineistossa tehdyt vaikutusarviointit arviointisuunnitelmaa sekä maankäyttö- ja rakennuslain ja asetuksen henkeä.

Arviointisuunnitelman olisi tullut sisältää perustelut kaavamuutokseen ryhtymiselle. Vaihtoehdon valinta ennen osallistumis- ja arviointisuunnitelman esittelyä vei pohjan koko osallistumiselta. Osalliset pääsivät ottamaan kantaa vain valmiiksi päätettyyn vaihtoehtoon, eikä näitäkään kannanottoja otettu prosessissa vakavasti.

Erityisesti valmisteluprosessin loppuvaiheessa 2004 lautakunnan tekemä päätös läpiajon kieltämisestä liikennemerkeillä Kirkonkyläntiellä korostaa vaikutusalueen rajauksen virheellisyyttä Karhusuontien osalta. Läpiajokiellon asettaminen Kirkonkyläntielle mahdollistaa Karhusuontien kautta sujuvan laillisen läpiajoreitin Pukinmäen suunnasta Tammiston suuntaan ja liikenne sillä tulisi varmasti huomattavasti lisääntymään. Karhusuontien liikenteellisen tilanteen muuttumista häiriöineen ei kuitenkaan ole käsitelty kaavamuutosprosessin missään vaiheessa.

Kaavan nimi on vaihtunut prosessin kuluessa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma- 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 11 272) ja sen laajuus on yli viisinkertainen verrattuna osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheeseen. Hyväksymispäätöksen lehtikuulutuksessa kaavan nimenä on Tapaninkylä/katu-, puisto ja suojaviheralueet (11272). Lehtikuulutuksia seuraten ei ole ollut mahdollista ymmärtää, että kyseessä on sama kaava, joka osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa pantiin vireille. Kuulutettavan kaavaehdotuksen nimessä ei ollut edes mainintaa nimestä Kirkonkyläntie. Menettely on johtanut osallisia harhaan. Kaava-alueen laajentaminen alkuperäisestä moninkertaiseksi on mahdollisesti myös maankäyttö- ja rakennuslain vastaista.

Viranomaisten toiminnan hallintolain vastaisuus

Kaupunki on puomin rikkouduttua vuosikausia vitkutellut ajokiellon tehostamistoimissa. Myös poliisi on ollut varsin passiivinen ajokiellon valvonnassa. Viranomaisten piittaamattomuus on johtanut siihen, että ajokieltoa rikotaan usein. Poliisilta vaaditaankin selvitystä siitä, kuinka usein se on parin kuluneen vuoden aikana nykyistä ajokiellon noudattamista valvonut ja kuinka usein sakottanut ajokiellon rikkojia. Poliisilta tulee lisäksi pyytää lausunto siitä, kuinka se valvoisi läpiajokieltoa Tapaninvainiontieltä Tapaninkyläntielle.

Helsingin kaupunki ei ole millään tavalla vastannut XXXXXXXXXXXX ja 51:n muun alueen asukkaan 8.4.2003 tekemään aloitteeseen, joka on koskenut kaavamuutoksen valmistelun keskeytystä ja nykyisen ajokiellon tehostamisen suunnittelua ja toteutusta ilman kaavamuutosta. Kaupungin menettely on hyvän kunnallishallinnon, mahdollisesti myös hallintolain vastaista.

Uudenmaan ympäristökeskus viivytteli vastaustaan esityksiin, jotka koskivat maankäyttö- ja rakennuslain 64 §:n mukaista neuvottelua osallistumis- ja arviointisuunnitelman puutteellisuudesta. Ympäristökeskus vastasi neuvottelupyyntöön kirjallisesti vasta 27.9.2004. Tämä oli oikeusturvan kannalta liian myöhään, koska kaavan valmistelun merkittävät vaiheet kaavan sisältöön vaikuttamisen kannalta oli jo ohitettu.

Kaavaselostuksen ja muun päätöksentekoaineiston sisällön riittämättömyys ja epäasianmukaisuus

Kaavamuutoksen valmisteluaineisto on kauttaaltaan ollut riittämätöntä ja vajavaista sekä tarkasteltujen vaihtoehtojen että vaikutusten rajausten ja arvioinnin sekä vaikutusten kohdentumisen suhteen. Kaavaselostus ei täytä

sille maankäyttö- ja rakennuslain 55 §:ssä ja maankäyttö- ja rakennusasetuksen 25 §:ssä asetettuja vaatimuksia. Aineisto on myös puolueellista, koska siinä tuodaan esille pääsääntöisesti vain kaavamuutosta puoltavia osatekijöitä ja jätetään käsittelemättä kaavamuutoksesta aiheutuvia haittoja tai niitä vähätellään. Haittojen ja hyötyjen laajuus ja kohdentuminen eivät selviä valmisteluaineistosta.

Kaavaselostuksen kohdassa Yleiskaava on virheellisesti mainittu Vanha Tapanilantie, vaikka pitäisi olla Tapaninvainiontie. Yleiskaavassa 2002 Kirkonkyläntie Malmin suunnasta Tapaninvainiontielle on merkitty pääkatua ohuemmalla viivalla, joka vastanee pääkokoojakatua, ja Tapaninvainiontien - Tapaninkyläntien välillä Kirkonkyläntietä ei asuntoalueen katuna näy yleiskaavassa lainkaan eli sen toiminnallinen merkitys aluerakenteessa on alhaisempi, kokoojakatu/asuntokatu.

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

Jos liikennesuunnitelmaluonnoksen toimenpiteet ylipäättään 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. Kaavaselostuksen väittämä, että hidaskatu oleellisesti vähentää muutoksen kielteisiä vaikutuksia, on perusteeton tässäkin suhteessa. 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. Liikennesuunnitelmaluonnoksessa ja kaavaluonnoksessa ei ole mitään toimenpiteitä meluntorjunnalle. Jos hidasteita ei maaperän pehmeiden vuoksi voida rakentaa, putoaa liikennesuunnitelmaluonnokselta pohja pois. On epäselvää, 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 nykyisen kaavan sallimassa tilanteessa, todellisessa nykytilanteessa sekä kaavamuutoksen tilanteessa ja miten liikennemäärien ennustetaan kasvavan eri tilanteissa. Kasvuennusteet mainituissa tilanteissa ovat aivan erilaiset.

Liikennemäärät perustuvat vanhoihin tietoihin vuodelta 1999. Liikennemäärästä ei ole esitetty mitään tulevaisuuden ennusteita. Ei ole selvitetty,

paljonko se kasvaa 10-20 vuoden kuluessa ja mikä tulee olemaan liikenneverkon kuormitus kullakin katujaksolla esimerkiksi vuonna 2020. Kasvua on odotettavissa tällä alueella erityisesti akselilla Malmi - Etelä-Vantaa. Tämä liikenne on potentiaalista läpiajavaa liikennettä Kirkonkyläntielle. Pitkämatkaiselle läpiajoliikenteelle oikaisu Kirkonkyläntien kautta on lähes puoli kilometriä lyhyempi, joten se olisi ajomatkan puolittuessa nykyisestä laillisesta ajoreitistä mahdollisista Kirkonkyläntien ajonopeuden hidasteistakin huolimatta paljon käytetty reitti.

Katuverkon liikenteen liikennemääriin perustuvaa tarpeellista kokonaisanalyysia vaikutuksineen ei ole kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä tehty. Kaupunkisuunnitteluvirastosta saatujen tietojen perusteella Kirkonkyläntien vain joukkoliikenteelle sallitulla osuudella kulki vuonna 1999 päivittäin 230 bussia ja noin 1 000 muuta autoa. Viime mainituista lähes kaikki kulkivat laittomasti läpiajokieltoa rikkoen ja arviolta vähintään puolet niistä ajoi alueen läpi. Edellisenä vuonna syksyllä kyseisen alueen halki kulki yhteensä lähes 3 000 autoa/vrk tilanteessa, jossa läpiajo oli väliaikaisesti sallittu katurakennustöiden vuoksi. Enimmillään on Kirkonkyläntiellä Tapaninvainion oman alueen autoliikennettä vain alle 1 400 autoa/vrk ja Karhusuontiellä alle 1 600 autoa/vrk bussiliikenne huomioon ottaen. Liikennemäärä Kirkonkyläntiellä kasvaisi heti kaavamuutoksen toteutumisen jälkeen ainakin tasolle yli 5 000 autoa/vrk, joka olisi jopa lähes yhtä suuri kuin liikennemäärä alueen pääkaduilla Tapaninkyläntiellä ja Tapaninvainiontiellä. Pääkatujaksot ympäristöineen on kuitenkin suunniteltu ja rakennettu näille suurille liikennemäärille. Liikennemäärä Kirkonkyläntien asuntokadulla olisi jopa 2-4 kertaa suurempi kuin millään muulla alueen kokoojakaadulla. Alueen katuverkon liikenteellinen jäsennöityminen menisi sekaisin.

Melutilanne kiinteistöjen osalla muuttuu kaavamuutoksen seurauksena siten, että noin 40 lisäasuntoa ja 100 asukasta joutuisi 55- 60 dB(A):n meluvyöhykkeelle ja 5 asuntoa vielä sitäkin haitallisemmalle yli 60 dB(A):n meluvyöhykkeelle. Yön aikaista (klo 22 - 7) melua ei valmisteluaineistossa ole käsitelty lainkaan, vaikka tällä melulla on erittäin ratkaiseva merkitys asuntoalueen melutilanteelle.

Kaavaselostuksessa melusuojausvelvoite vieritetään tonteille. Selostuksen mukaan asia hoidetaan sijoittamalla melua sietäviä ja pihaa rajaavia rakennuksia ja rakennelmia tonteille. Kaavaselostuksessa todetaan myös, että meluesteitä ei ole esitetty rakennettaviksi, koska niitä ei voida kaupunkikuvallisista syistä rakentaa. Kaupunki luo kaavamuutoksella lisää meluhaittaa, mutta ei ota vastuuta sen torjunnasta. Osalla tonteista on kadun varrella aitoja tai suojaistutuksia, mutta suurella osalla ei ole mitään suojaa. Lautaidalla tai puskalla ei ole merkitystä meluntorjuntarakenteina.

Pääkaduilla, Tapaninvainiontiellä ja Tapaninkyläntiellä, joille läpiajoliikenne on tarkoitettu, on rakennettu kunnolliset meluesteet 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.

Kaavamuutoksessa olisi esitettävä meluntorjuntarakenteet Kirkonkyläntien varteen muun muassa korvaamalla nykyisiä 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 Karhusuontienkin varsilla ja lähialueilla merkittävästi lisääntyvän liikenteen vuoksi. Kaupunki ei ole ottanut kantaa asiaan. Hallinto-oikeuden tulisi selvittää kyseistä asiaa tarkemmin.

Kaupunginhallituksen 7.2.2005 antamassa kannanotossa asemakaavan muutosta koskeviin muistutuksiin on puutteellisuuksia. Muistutuksia on käsitelty hyvin ylimalkaisesti. Joitakin merkittäviä vaikutuksia, kuten melu, on sivuutettu täysin. Kaavamuutoksesta koituvia haittoja on vähätelty ja tosiasiatietoja ei kannanotossa ole esitetty. Samanlaiset puutteellisuudet koskevat koko valmisteluaineistoa. Päätöksentekoaineisto sisältää myös risti-riitaisuuksia.

Asukkaiden muistutuksissaan esittämät seikat on otettava huomioon valituksen perusteluina. Näitä seikkoja ovat muun muassa selostukset vaihtoehtoista sekä teknisistä mahdollisuuksista, muun muassa liikenteen telematiikasta, järjestää liikenne kyseisessä kohteessa rajoitettuna nykyisen asemakaavan pohjalta.

Kaavamuutosehdotus selostuksineen ei täytä sisällöltään maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n 2 ja 3 momentin mukaisia asemakaavan sisältövaatimuksia.

LAUSUNNOT, SELITYKSET JA VASTASELITYKSET

Helsingin kaupunginhallitus on antanut lausunnon.

Kaavan muuttamisen perusteet

Maankäyttö- ja rakennuslain 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 valvomiin.

Kirkonkyläntien edellä mainitun katuosuuden liikennejärjestelyt ovat olleet jo vuosien ajan kiistelty ja useasti uudelleen käsiteltäväksi saatettu asia. Läpiajokiello 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 Tapaninvaihtontien kautta turhauttavana. Muun muassa Tammiston suuntaan on viime vuosina toteutettu runsaasti myymäläkerrosalaa, joka lisää henkilöautomatkoja kyseiseen suuntaan.

Valtuuston vuonna 1999 tekemän päätöksen mukaisesti ajokiellon voimassa pysyttämisestä tai purkamisesta on järjestetty kysely Tapaninvainion alueen asukkaille ja yrityksille. Valtuusto on määritellyt kyselyn aluerajaukseksi Tapaninkyläntiehen, Tapaninvainiontiehen, Uimarannantiehen ja Vantaanjokeen rajoittuvan alueen. Kysely on suoritettu kysymällä kannatusta kahden vaihtoehdon välillä. Vaihtoehto A:n mukaan nykyinen ajokielto säilytetään ja sitä tehostetaan rakenteellisin keinoin, jolloin kieltoa ei voi rikkoa ja läpi-ajoliikenne busseja lukuun ottamatta poistuu kokonaan. Vaihtoehto B:n mukaan katuyhteys 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 prosenttia 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 muodostamiseksi. 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 kaavaseloitteessa.

Suunnitteluperiaatteet

Asemakaavan valmistelussa tulee kiinnittää huomiota muun muassa maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimuksiin ja esitettyihin mielipiteisiin.

Aikaisemmat päätökset ja suunnitelmat otetaan kaavoituksessa huomioon, mutta ne eivät ole päätöksenteossa määrääviä ja oikeudellisesti sitovia.

Tapaninvainion katuverkko on jäsenneily pääosin kaupunkisuunnittelulautakunnan 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 katuosuuksia kaavassa hidaskaduksi ja hyväksymällä sille läpiajokielto. Liikennettä keskitetään edelleen pääkaduille ja Kirkonkyläntie säilyy paikallista liikennettä välittävänä katuna.

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 kaavaselistuksesta. Alueen asukkaille on lähetetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja ilmoitus nähtävilläolosta. Asiasta on ilmoitettu myös paikallislehdessä. Kaava- ja liikennesuunnitelmaluonnos ovat olleet nähtävänä. Lisäksi asiassa on järjestetty asukastilaisuus, 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 osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisessa asukastilaisuudessa.

Maankäyttö- ja rakennuslaki ei edellytä vaikutusten esittämistä osallistumis- ja arviointisuunnitelmissa, vaan asiakirjan tulee lain mukaan sisältää suunnitelma vaikutusten arvioinnista. Lakia koskevan 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 suunnitelmissa kohde, käsiteltävät keskeiset asiat, osalliset sekä vuorovaikutusmenettelyssä käytettävät tavat.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman 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.

Uudenmaan ympäristökeskus on todennut kirjeessään 27.9.2004, että suunnitelma ei ole ollut laissa tarkoitettulla tavalla puutteellinen, minkä johdosta maankäyttö- ja rakennuslain 64 §:n mukaiseen neuvottelumenettelyyn ei ole

tullut ryhtyä. Lisäksi ympäristökeskus on katsonut, että vuorovaikutus on toteutunut pääosin suunnitelmassa esitetyllä tavalla.

Asukaskysely ja alueen rajaaminen

Asukaskyselyssä vastausten alueellisen jakautuman selvittämiseksi kohde-alue jaettiin kolmeen osaan: Kirkonkyläntien reuna noin 50 metrin etäisyydellä, Kirkonkyläntiehen rajoittuvien kortteleiden ulompi reuna, eli alue yli 50 metrin etäisyydellä, mutta korkeintaan noin korttelinmitan etäisyydellä, ja muu alue eli alueen ulkoreuna. Kirkonkyläntien reunassa asuu 11 prosenttia vastanneista, kortteleiden ulommalla reunalla 30 prosenttia ja ulkoreunalla vajaat 60 prosenttia 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 =Vaihtoehtoratkaisu
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.

Nähtävänä olleessa 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 puistokaistaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on lähetetty valituksen kohteena olevan kaavamuutoksen laajemman rajauksen mukaisesti. Kaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävänä tarkistetuissa laajuudessaan. Asukaskyselyn, vuorovaikutuksen laajuuden ja kaavamuutosalueen rajauksen välillä ei ole ristiriitaa.

Maankäyttö- ja rakennuslain 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.

Liikenne

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 muun muassa 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 läpiajokiello tähtäävät valittajien vaatimaan laittoman läpiajon vähentämiseen. Lisäksi katuosan katkaiseminen kaikelta moottoriajoneuvoliikenteeltä ei ole mahdollista, sillä joukkoliikennereitistön sujuvuus ja palvelukyky edellyttävät läpi-ajomahdollisuutta Kirkonkyläntietä pitkin.

Nykytilanteessa liikennemäärät Tapaninvainiontien ja Valakkatien välillä ovat noin 2 700 ajoneuvoa/vrk ja katkaisukohtaan noin 1 200 ajoneuvoa/vrk, joista läpiajoa 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.

Liikennemäärän on arvioitu muutoksen jälkeen olevan asuinalueen kokoojakadulle tavanomaisella tasolla. Edellä mainitun hyväksytyyn läpiajokiello-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. Liikennesuunnitelmaluonnoksen 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.

Kaavamuutoksella ei ole oleellista vaikutusta kaava-alueen ulkopuolisen lähimmän katuverkon liikennemääriin. Tiedossa oleva lisärakentaminen on otettu huomioon liikennemäärän ennusteissa. 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.

Myös keskustaan suuntautuvista matkoista tulee osa kulkemaan nykyisen katkaisukohtaan kautta, joka puolestaan vähentää osaltaan katuosuuden eteläpuolisen osan liikennemääriä. Kaavamuutos ja läpiajokiello 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 matka-ajan pidennys verrattuna Kirkonkyläntien katkaisun poistamiseen on kokonaismatka-ajasta noin 20-40 %.

Melu

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.

Kadun rakentaminen hidaskaduksi ja läpiajokiello 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. Meluusteitä ei ole kaavassa esitetty rakennettavaksi, 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 muun muassa 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

Liikenteen aiheuttamat tärinähaitat ja niiden aiheuttamat toimenpiteet sekä hidastetöyssyjen rakentamista 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 ohjeita eikä sen vähäisestä lisääntymisestä tässä tapauksessa aiheudu nykyisen tietämyksen mukaan haittaa terveydelle eikä rakennuksille.

Katusuunnittelu

Katua rakennettaessa otetaan huomioon maankäyttö- ja rakennuslain 85 §:n ja maankäyttö- ja rakennusasetuksen 41 §:n säännökset, joiden mukaan katu rakennetaan hyväksytyyn 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 viihtyisyyden vaatimukset. Suunnittelussa otetaan huomioon kaavamääräykset.

Läpiajokielto

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

Yleiskaavan huomioon ottaminen

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 maankäyttö- ja rakennuslain 54 ja 42 §:n tarkoittamalla tavalla huomioon. Asemakaavalla ei vaikeuteta yleiskaavan toteutumista. Edellä mainitut tiet toimivat edelleen pääkatuina. Kirkonkyläntie hidaskatuosuoksineen ja läpiajokieltoineen täydentää kokoojakatuverkkoa. Asemakaavan muutos on yleiskaavan mukainen.

Sisältövaatimusten toteutuminen

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.

Viranomaisten toiminnan muu lainmukaisuus

Kirkonkyläntien ajojärjestelyt ovat olleet vuosien ajan kiistelty asia ja sen ratkaisemiseen on pyritty edellä kuvatuin tavoin siinä kuitenkin onnistumatta. Maarit Saaren aloite on saatettu kaupunkisuunnittelulautakunnan tietoon ja hän on myös saanut vastauksen aloitteeseensa kaavamuutoksen käsittelyn yhteydessä.

Korvausvaatimus ja oikeudenkäyntikulut

Kunta on maankäyttö- ja rakennuslain 106 §:n mukaan velvollinen korvaamaan maanomistajalle kaavan toteuttamisesta aiheutuvan erityisen haitan tai vahingon, jollei 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. Maankäyttö- ja rakennuslain 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.

Ei ole kohtuutonta, että valittajat vastaavat itse oikeudenkäyntikuluistaan. Oikeudenkäynti ei ole myöskään aiheutunut viranomaisen virheestä.

XXXXXXXXXXXX on antanut vastaselityksen. Siinä on todettu muun muassa, että hallinto-oikeus on pyytänyt kaupunginvaltuuston lausunnon valituksen johdosta. Valtuusto ei ole kuitenkaan käsitellyt asiaa, vaan lausunnon on antanut kaupunginhallitus. Menettely on maankäyttö- ja rakennuslain sekä mahdollisesti hallintolain ja hallintolainkäyttölain sekä hyvän hallintokäytännön vastaista.

HALLINTO-OIKEUDEN RATKAISU

Hallinto-oikeus ei tutki kiinteistöjen ja asunto-osakkeiden arvon alenemisen korvaamista koskevaa vaatimusta. Hallinto-oikeus ei tutki myöskään vaatimusta viranomaisten toiminnan lainmukaisuuden tutkimisesta sikäli kuin se ei liity kaavoitusmenettelyn lainmukaisuuteen.

Hallinto-oikeus hylkää vaatimukset, jotka koskevat lausuntojen hankkimista ympäristöministeriöltä, alueelliselta ympäristökeskukselta ja poliisilta.

Hallinto-oikeus hylkää valituksen.

Hallinto-oikeus hylkää vaatimuksen oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Perustelut***Kaupunginhallituksen lausunnonantovaltuudesta***

Kuntalain 23 §:n 1 momentin mukaan kunnanhallitus valvoo kunnan etua ja, jollei johtosäännössä toisin määrätä, edustaa kuntaa ja käyttää sen puhevaltaa. 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. Kaupunginhallituksella on siten ollut valtuus lausunnon antamiseen.

Tutkimatta jätetyiltä osin

Maankäyttö- ja rakennuslain 109 § huomioon ottaen asemakaavan toteuttamisesta maanomistajalle aiheutuvaa erityistä haittaa tai vahinkoa koskevaa korvausta kuuluvan asian käsittely ei kuulu hallinto-oikeuden toimivaltaan.

Myöskään viranomaisten toiminnan lainmukaisuuden käsittely sikäli kuin ei ole kyse itse kaavoitusmenettelyn lainmukaisuudesta ei kuulu hallinto-oikeuden toimivaltaan.

Vaadituista lausunnoista

Hallinto-oikeus katsoo jäljempänä mainitut asian ratkaisuperusteet huomioon ottaen, että ympäristöministeriön, ympäristökeskuksen ja poliisin lausuntojen hankkiminen on ilmeisen tarpeetonta.

Asemakaavamuutoksen lähtökohdat ja tavoitteet

Kaavamuutosalue on Tapaninvainion asuntoalueella. Aluetta lähimpinä olevissa kortteleissa on pientaloja ja 2-kerroksisia pienkerrostaloja. Kaavamuutosalueella ei ole rakennuksia lukuun ottamatta pientä kioskia Karhusuontien ja Kirkonkyläntien kulmauksessa.

Kirkonkyläntien Santerlantien ja Tapaninkyläntien välinen osuus on merkitty joukkoliikennekaduksi asemakaavaan nro 9232, joka on vahvistettu 21.5.1987. Kadun länsipuolella olevalla suojaviheralueella on voimassa asemakaava nro 8679 (vahvistettu 16.3.1983) ja osalla katualuetta asemakaava nro 3333 (vahvistettu 20.8.1953).

Asemakaavamuutokseen liittyvän selostuksen mukaan Kirkonkyläntie suljettiin Tapaninkyläntien eteläpuolella Santerlantiehen saakka ajoneuvoliikenteeltä joukkoliikennettä lukuun ottamatta vuonna 1990 Tapaninkyläntien valmistuttua. Järjestelyn lähtökohtana oli läpikulkuliikenteen poistaminen ja kadun jääminen paikalliseen käyttöön. Katkaisun vaikutusta tehostettiin rakenteellisesti puomilla, joka myöhemmin jatkuvan ilkvallan vuoksi on ollut pois käytöstä. Vuonna 1998 osuudella sallittiin ajo tilapäisesti työmaan vuoksi. Nykyisellään läpiajo on kielletty liikennemerkkein. Läpiajokieltoa rikkoi vuonna 2000 noin 1 000 ajoneuvoa päivässä, eikä poliisilla ole ollut riittävästi resursseja kiellon valvomiseen.

Selostuksessa on edelleen todettu, että Kirkonkyläntien liikennejärjestelyistä tehtyjen valtuustoaloitteiden pohjalta kaupunginvaltuusto edellytti syksyllä

1999, että Kirkonkyläntien Santerlantien ja Tapaninkyläntien välisen osuuden ajokiellon voimassa pysyttämistä tai purkamisesta järjestetään kysely Tapaninvainion alueen asukkaille ja yrityksille. Mieli-
pidekyselyn aluerajaukseksi kaupunginvaltuusto määritteli Tapaninkyläntiehen, Tapaninvainiontiehen, Uimarannantiehen ja Vantaanjokeen rajoittuvan alueen. Kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston keväällä 2001 järjestämän kyselyn mukaan 81 % vastaajista kannatti tien avaamista henkilöliikenteelle. Kaupunkisuunnittelulautakunta kehotti 23.8.2001 kaupunkisuunnitteluvirastoa ryhtymään toimiin asemakaavan ja liikennejärjestelyiden muuttamiseksi Kirkonkyläntiellä siten, että yleinen liikenne joukkoliikenteelle tarkoitettulla katuosuudella voidaan sallia.

Vaikutusten selvittäminen ja niiden esittäminen asemakaavaselostuksessa

Maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvittävä suunnitelman toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 §:n 1 momentin mukaan maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:ssä tarkoitettuja kaavan vaikutuksia selvittäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus, aikaisemmin tehdyt selvitykset sekä muut selvitysten tarpeellisuuteen vaikuttavat seikat. Selvitysten on annettava riittävät tiedot, jotta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset:

- 1) ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön;
- 2) maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon;
- 3) kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin;
- 4) alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen;
- 5) kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.

Asemakaavaselostus ei ole asemakaavan osa eikä se sinällään voi olla muutoksenhaun kohteena. Kaavaselostusta voidaan kuitenkin pitää perusteena muun muassa arvioitaessa, onko asiassa tehty lain edellyttämät selvitykset ja täyttääkö kaava lain sisältövaatimukset. Asemakaavaselostuksen sisällöstä on säädetty tarkemmin maankäyttö- ja rakennusasetuksen 25 §:ssä.

Kirkonkyläntien pohjoispään ajokiellon voimassa pysyttämistä tai purkamisesta on järjestetty kysely Tapaninkyläntiehen, Tapaninvainiontiehen, Uimarannantiehen ja Vantaanjokeen rajoittuvan alueen asukkaille ja yrityksille vuonna 2001. Kaupunginhallituksen lausunnossa on todettu, että koska kaavan vaikutukset ulottuvat varsinaista kaava-aluetta laajemmalle, on asukaskysely katsottu tarpeelliseksi suorittaa sekä Kirkonkyläntien varren että lähialueen asukkaille.

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 korkeintaan noin korttelinmitan etäisyydellä, ja muu alue eli alueen ulkoreuna. Kirkonkyläntien reunassa asuu 11 prosenttia vastanneista, kortteleiden ulomalla reunalla 30 prosenttia ja ulkoreunalla vajaat 60 prosenttia eli enemmistö. Kyselyn tulokset kokonaisuudessaan on esitetty kaupunkisuunnittelulautakunnalle 23.8.2001 päätöksenteon pohjaksi.

Kaupunginhallituksen lausunnon mukaan kaavamuutoksen vaikutuksia liikennemeluun, päästöjen kasvuun ja liikenneturvallisuuteen on arvioitu suhteessa nykyisen kaavan sallimaan tilanteeseen sekä todelliseen nykytilanteeseen. Vaikutusten selvittäminen ja arviointi ilmenee kaavaselistuksesta ja kaupunkisuunnittelulautakunnan päätöksestä 23.8.2001.

Kaupunginhallituksen lausunnossa todetaan edelleen, että 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.

Kaavamuutoksen vaikutus melutilanteeseen on selvitetty pistelaskumenetelmällä. Melu on arvioitu voimassa olevan asemakaavan mukaisessa tilanteessa ilman läpiajoa, todellisessa nykytilanteessa, jossa luvatonta läpiajoa tapahtuu sekä läpiajettavan hidaskadun mukaisessa ennustetilanteessa. Meluselvityksen yhteydessä on arvioitu liikennemäärät läpiajettavan hidaskadun mukaisessa tilanteessa (nykyliikenne) ja vuoden 2025 ennusteliikenne.

Selvityksenä on ollut myös tieto kaupunkisuunnittelulautakunnan 16.12.2004 tekemästä päätöksestä, jolla on hyväksytty pidempimatkaisten yleistä läpiajoa ehkäisevä kiello kyseiselle katuosuudelle sekä suunnitelmat Kirkonkyläntiellä hidaskatuna toteutettavista rakenteellisista toimenpiteistä.

Asemakaavaselistuksesta ilmenee muun muassa kaavamuutoksen lähtökohdat eli alueella voimassa olevat kaavat, alueen yleiskuvaus ja rakennettu ympäristö, maaomistus ja ympäristön häirötekijät, kaavamuutoksen tavoitteet, muutoksen kuvaus ja kaavaratkaisun vaikutukset. Selostuksessa on käsitelty vaikutuksia liikenteen järjestämiseen, yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön sekä vaikutuksia meluun, hiukaspäästöihin ja tärinään.

Edellä selostettu asukaskysely ei ole ollut edellytys asemakaavamuutoksen hyväksymiselle. Asukaskysely ei ole harhaanjohtava eikä kaavoitusmenettelyä siihen liittyvin syin ole pidettävä muutoinkaan virheellisenä. Hallinto-oikeus katsoo edellä olevan perusteella, että kaavamuutosta laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitetty sen toteuttamisen ympäristövaikutukset ja että selvitykset on tehty alueelta, jolla kaavamuutoksella voidaan katsoa olevan olennaisia vaikutuksia. Tutkimusten ja selvitysten tulokset on esitetty pääosin esitetty kaavaselistuksessa. Niiden perusteella on arvioitavissa sisältövaatimusten täyttyminen. Kaavamuutos on siten perustunut maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n mukaisiin riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin.

Menettelystä

Maankäyttö- ja rakennuslain 6 §:n 1 momentin mukaan kaavaa valmisteltaessa on oltava vuorovaikutuksessa niiden henkilöiden ja yhteisöjen kanssa, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, siten kuin laissa jäljempänä säädetään. Saman pykälän 2 momentin mukaan kaavoja valmistelevien viranomaisten on tiedotettava kaavoituksesta sillä tavoin, että niillä, joita asia koskee, on mahdollisuus seurata kaavoitusta ja vaikuttaa siihen.

Maankäyttö- ja rakennuslain 62 §:n mukaan kaavoitusmenettely tulee järjestää ja suunnittelun lähtökohdista, tavoitteista ja mahdollisista vaihtoehdoista kaavaa valmisteltaessa tiedottaa niin, että alueen maanomistajilla ja niillä, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaisilla ja yhteisöillä, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään (osallinen), on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta.

Maankäyttö- ja rakennuslain 63 §:n 1 momentin mukaan kaavaa laadittaessa tulee riittävän aikaisessa vaiheessa laatia kaavan tarkoitukseen ja merkitykseen nähden tarpeellinen suunnitelma osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyistä sekä kaavan vaikutusten arvioinnista. Saman pykälän 2 momentin mukaan kaavoituksen vireilletulosta tulee ilmoittaa sillä tavoin, että osallisilla on mahdollisuus saada tietoja kaavoituksen lähtökohdista ja osallistumis- ja arviointimenettelystä. Ilmoittaminen on järjestettävä kaavan tarkoituksen ja merkityksen kannalta sopivalla tavalla. Ilmoittaminen voi tapahtua myös kaavoituskatsauksesta tiedottamisen yhteydessä.

Maankäyttö- ja rakennuslain 64 §:n 1 momentin mukaan kunta voi neuvotella alueellisen ympäristökeskuksen kanssa osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävydestä ja toteuttamisesta. Kyseisen pykälän 2 momentin mukaan osallisella on ennen kaavaehdotuksen asettamista julkisesti nähtäville mahdollisuus esittää alueelliselle ympäristökeskukselle neuvottelun käymistä osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävydestä. Jos suunnitelma on ilmeisesti puutteellinen, alueellisen ympäristökeskuksen on viivytyksettä järjestettävä kunnan kanssa neuvottelu suunnitelman täydennystarpeiden selvittämiseksi. Saman pykälän 3 momentin mukaan neuvotteluun on kutsuttava esityksen tehnyt osallinen ja tarpeen mukaan ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaan asia liittyy.

Maankäyttö- ja rakennuslain 65 §:n 1 momentin mukaan kaavaehdotus on asetettava julkisesti nähtäville. Nähtäville asettamisesta on tiedotettava kaavan tarkoituksen ja merkityksen kannalta sopivalla tavalla. Kunnan jäsenille ja osallisille on varattava tilaisuus esittää mielipiteensä asiasta (muistutus).

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 27 §:n mukaan asemakaavaehdotus on pidettävä kunnassa julkisesti nähtävänä vähintään 30 päivän ajan. Kunnan jäsenillä ja osallisilla on oikeus tehdä muistutus kaavaehdotuksesta. Muistutus on toimitettava kunnalle ennen nähtävilläoloajan päättymistä.

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 30 §:n 1 momentin mukaan maankäyttö- ja rakennuslain 62 §:ssä tarkoitettu tilaisuuden varaaminen osallisille mielipiteensä esittämiseen kaavaa valmisteltaessa voidaan tehdä asettamalla valmisteluaineisto nähtäville ja varaamalla tilaisuus esittää mielipide määräajassa kirjallisesti tai suullisesti taikka erityisessä kaavaa koskevassa tilaisuudessa taikka muulla sopivaksi katsottavalla tavalla. Tässä yhteydessä voivat mielipiteensä esittää myös muut kunnan jäsenet. Sanotun 30 §:n 2 momentin mukaan tilaisuuden varaamisesta mielipiteen esittämiseen tiedotetaan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa todetulla, osallisten tiedonsaannin kannalta toimivalla tavalla. Jollei muuta tiedottamista pidetä asian laatu huomioon ottaen sopivana, asiasta on ilmoitettava niin kuin kunnalliset ilmoitukset kunnassa julkaistaan. Ilmoitus on kuitenkin aina julkaistava vähintään yhdessä paikkakunnalla yleisesti leviävässä sanomalehdessä.

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 32 §:n mukaan, jos kaavaehdotusta on olennaisesti muutettu sen jälkeen, kun se on asetettu julkisesti nähtäville, se on asetettava uudelleen nähtäville. Uudelleen nähtäville asettaminen ei kuitenkaan ole tarpeen, jos muutokset koskevat vain yksityistä etua ja niitä osallisia, joita muutokset koskevat, kuullaan erikseen.

Asemakaavamuutos on tullut vireille edellä sivuilla 17 ja 18 mainitun valtuuston päätöksen ja sen edellyttämän, vuonna 2001 järjestetyn asukaskyselyn perusteella. Kaavaselostuksen mukaan kaupunkisuunnittelulautakunta kehotti 23.8.2001 kaupunkisuunnitteluvirastoa ryhtymään toimiin asemakaavan ja liikennejärjestelyiden muuttamiseksi Kirkonkyläntiellä siten, että yleinen liikenne joukkoliikenteelle tarkoitettulla katuosuudella voidaan sallia. Kaavamuutostyö aloitettiin 1.10.2002. Asiassa on laadittu 18.11.2002 päivätty osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan suunnitelman vaikutukset lähialueiden asukkaiden olosuhteisiin sekä liikenteen toimivuuteen arvioidaan kaavan laatimisen yhteydessä. Suunnitelmasta käyvät ilmi suunnittelun kohde ja suunnittelun tavoite, lähtökohtatietoja muun muassa kaavatilanteesta ja muutoksen syistä, tietoja arviointisuunnitelmasta, osallisista ja vuorovaikutuksen järjestämisestä sekä käsittelyaikataulusta. Osiossa Muut suunnitelmat ja päätökset on viitattu vuonna 2001 järjestettyyn asukaskyselyyn.

Osallisille on lähetetty vireilletuloilmoitus sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Asiasta on ilmoitettu myös MaTaPuPu- nimisessä paikallislehdessä. Kaava- ja liikennesuunnitelmaluonnos ovat olleet nähtävänä 26.11.-10.12.2002 kaupunkisuunnitteluvirastossa sekä Malmitalossa. Lisäksi kaavamuutoshankkeesta ja liikennesuunnittelusta on järjestetty 2.12.2002 Malmitalossa asukasilta, jota varten on laadittu palautelomake. Nähtävänä on ollut kaavaluonnoksesta versio, jossa kaava-alueeksi oli rajattu katualueesta vain aiemmin joukkoliikennekaduksi merkitty osuus Santerlantien ja Tapaninkyläntien välillä, josta joukkoliikennekatua koskeva merkintä oli esitetty poistettavaksi.

XXXXXXXXXX on tehnyt 5.3.2003 Uudenmaan ympäristökeskukselle esityksen maankäyttö- ja rakennuslain 64 §:n mukaisen neuvottelun järjestämisestä asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävydestä. Uudenmaan ympäristökeskus on todennut kirjeessään 27.9.2004, että suunnitelma ei ole ollut laissa tarkoitettulla tavalla puutteellinen, minkä

johdosta maankäyttö- ja rakennuslain 64 §:n mukaiseen neuvottelumenettelyyn ei ole tullut ryhtyä. Lisäksi ympäristökeskus on katsonut, että vuorovaikutus on toteutunut pääosin suunnitelmassa esitetyllä tavalla.

Kaavamuutosehdotus on ollut maankäyttö- ja rakennusasetuksen 27 §:n mukaisesti nähtävillä 14.5.-14.6.2004 muistutusten tekemistä varten sekä lausunnoilla maankäyttö- ja rakennusasetuksen 28 §:n mukaisesti.

Maankäyttö- ja rakennuslaissa ei edellytetä vaikutusten esittämistä osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa, vaan siinä tulee esittää suunnitelma vaikutusten arvioinnista. Hallinto-oikeus katsoo, kaavamuutoksen tarkoitus ja merkitys huomioon ottaen, että osallistumis- ja arviointisuunnitelma on täyttänyt sille maankäyttö- ja rakennuslain 63 §:ssä asetetut edellytykset.

Kaupunginhallitus on lausunnossaan todennut, että 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 puistokaistaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on lähetetty valituksen kohteena olevan kaavamuutoksen laajemman rajauksen mukaisesti. Kaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävänä tarkistetussa laajuudessaan. Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 32 §:n säännös ei koske kaavaluonnokseen tehtyjä muutoksia. Kaava-alueen rajauksen eroavuus verrattuna nähtävillä olleeseen kaavaluonnokseen ei ole ollut maankäyttö- ja rakennuslain tai -asetuksen vastaista. Hallinto-oikeus katsoo, että kaavan nimen muuttuminen kaavoitusprosessin aikana ei myöskään ole ollut siten harjaan johtavaa, että maankäyttö- ja rakennuslain 63 §:n tarkoittama vuorovaikutus sen johdosta olisi vaarantunut.

XXXXXXXXXX on maankäyttö- ja rakennuslain 64 §:n nojalla esittänyt alueelliselle ympäristökeskukselle neuvottelun käynnistämistä osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävydestä. Hänen esityksensä on käsitelty ympäristökeskuksessa, mutta ympäristökeskus ei ole pitänyt neuvottelua tarpeellisenä. Näkemyksestä on ilmoitettu XXXXXXXXXXXX:lle. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa koskevalle neuvottelulle ei ole säädetty oikeudellisia vaikutuksia kaavoitusprosessin etenemisen kannalta. Oikeudellista estettä kaavan valmistelutyön etenemiselle neuvotteluesityksen käsittelyn aikana ei näin ollen ole ollut.

Kaavamuutosta laadittaessa sovitaan yhteen erilaisia maankäyttötarpeita. Se, että kaavaa ei ole muutettu osallistumismenettelyn eri vaiheissa ja muistutuksissa esitetyillä tavoilla, ei ole lain tarkoittama menettelyvirhe.

Hallinto-oikeus katsoo, että noudatettu kaavoitusmenettely täyttää maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämät vuorovaikutusta koskevat vaatimukset, eikä kaavan valmistelussa ole tältä osin tapahtunut valituksessa tarkoitettuja menettelyvirheitä.

Asemakaavan sisältövaatimukset ja niiden toteutuminen

Maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n 1 momentin mukaan asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon siten kuin siitä laissa edellä säädetään.

Kyseisen pykälän 2 momentin mukaan asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.

Pykälän 3 momentin mukaan asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.

Asemakaavamuutos koskee Kirkonkyläntien Tapaninkyläntien ja Tapaninvainiontien välistä osuutta. Kirkonkyläntie on osoitettu tuolta osuudelta asemakaavamuutoksessa hidaskaduksi ja voimassa olevassa asemakaavassa Kirkonkyläntien Tapaninkyläntien ja Santerlantien välisellä osuudella oleva joukkoliikennekatua osoittava merkintä, joka on estänyt yleisen läpiajon tällä osuudella, on asemakaavamuutoksessa poistettu. Asemakaavamuutoksen pääasiallisena tarkoituksena on mahdollistaa Tapaninvainion alueen asukkaille lyhyempi ajoyhteys Tapaninkyläntielle.

Helsingin yleiskaava 1992:ssa ja asemakaavamuutosprosessin aikana voimaan tullessa yleiskaava 2002:ssa Tapaninvainiontie ja Tapaninkyläntie on merkitty pääkaduiksi. Kirkonkyläntie ei ole yleiskaavassa pääkatu. Asemakaavamuutoksen mukaisena hidaskatuna sen läpiajoliikenteen ei jäljempänä esityn perustein ole katsottava lisääntyvän niin, että se muuttuisi luonteeltaan pääkaduksi, vaan se toimii edelleen asuinalueen kokoojakatuna. Yleiskaava on siten otettu riittävässä määrin ohjeena huomioon asemakaavamuutosta laadittaessa.

Selvitysten mukaan Kirkonkyläntien liikennemäärät Tapaninvainiontien ja Valakkatien välillä ennen vuonna 1998 tapahtunutta Kirkonkyläntien katkaisun tilapäistä avaamista olivat noin 2 700 ajoneuvoa/vrk ja katkaisukohdassa noin 1 200 ajoneuvoa/vrk, joista läpiajoa rikkovia noin 1 000. Liikenteen sallimisen myötä liikennemäärä katuosuudella tulisi olemaan vastaavasti 5 200 ja 4 000 ajoneuvoa/vrk, ja alueen ulkopuolisen läpiajoliikenteen osuus olisi noin 1 500 ajoneuvoa/vrk. Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta on 16.12.2004 hyväksynyt läpiajokiellon Kirkonkyläntielle. Kaupunginhallituksen lausunnon mukaan liikennemerkein toteutettavan läpiajokiellon suunnitelman seurauksena liikennemäärät tulevat olemaan huomattavasti pienempiä kuin edellä mainitut kaavamuutoksen pohjaksi esitetyt ennusteet, ja kaupunginhallitus on arvioinut liikennemäärän olevan asuinalueen kokoojakadulle tavanomaisella tasolla. Kaupunginhallitus on lausunnossaan edelleen todennut, että hidaskadun suurin sallittu ajonopeus Helsingissä on 30 km/h, ja että katuosuuden rakentaminen hidaskaduksi vähentää liikennehaittoja ajonopeuksien pysyessä hallittavalla tasolla. Tehdyn liikennesuunnitelmaluonnoksen mukaan katuosuudelle on tarkoitus rakentaa linja-autopysäkkien väliin keskikoroike, joka estää pysähtyneen linja-auton ohittamisen ja parantaa näin liikenneturvallisuutta. Karhusuontien risteyksessä on lisäksi korotettu liittymäalue. Hidaskadun rakenteellisten toimenpiteiden on arvioitu vähentävän

katuyhteyden houkuttelevuutta laittomaan läpiajoon, koska siitä ei synny merkittävää ajansäästöä. Asemakaavaselostuksen mukaan ajoyhteys pääkatuja pitkin on sujuva, mutta asemakaavamuutoksen johdosta liikenteen haitat jonkin verran lisääntyisivät aivan Kirkonkyläntien varressa olevien tonttien osalta. Kaupunginhallituksen lausunnon mukaan hidaskadun rakenteelliset toimenpiteet tulevat johtamaan selvitystä vähäisempiin meluarvoihin, jolloin melun määrä ei tule poikkeamaan merkittävästi nykytilanteesta.

Asemakaavaselostuksen mukaan katuosuus sijaitsee osittain koheesiomaalla, jolloin liikenteen aiheuttama tärinä tulee hieman lisääntymään. Tärinälle ole asetettu ohjearvoja. Sen lisääntymisellä ei nykyisen tietämyksen mukana kuitenkaan uskota tässä tapauksessa olevan haittaa terveydelle eikä sen voida katsoa aiheuttavan rakenteellisia vaurioita rakennuksille. Kaupunginhallituksen lausunnon mukaan 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. Kaavaselostuksessa on todettu, että liikenteen hiukkaspäästöjen suoja-alueille ei ole olemassa yleisesti hyväksytyjä etäisyysnormeja. Liikennemäärät eivät kuitenkaan ole niin suuria, että hiukkaspäästöistä voitaisiin katsoa olevan terveydellistä haittaa.

Asemakaavassa ei ole tarkemmin määrätty, mitä rakenteellisia toimenpiteitä kaavan toteuttaminen hidaskaduksi sisältää, vaan nämä seikat ja kadun yksityiskohtaiset liikennejärjestelyperiaatteet hyväksytään erikseen maankäyttö- ja rakennuslain 85 §:n ja -asetuksen 41 §:n tarkoittamassa katusuunnitelmassa. Asemakaavaselostuksessa ja kaupunginhallituksen lausunnossa mainitut asiaa koskevat alustavat suunnitelmat, samoin kuin kaupunkisuunnittelulautakunnan päätös yksityisautojen läpiajon kieltämisestä katuosuudella, voidaan kuitenkin ottaa perusteeksi arvioitaessa asemakaavamuutoksen sisältövaatimusten täyttymistä. Hallinto-oikeus toteaa, että arvioinnin perustaksi voidaan ottaa myös se, että autoilijat pääosin noudattavat annettuja määräyksiä, kuten läpiajokieltoa ja nopeusrajoitusta.

Valtioneuvosto on antanut melutason ohjearvoista päätöksen (993/1992), jota sovelletaan meluhaittojen ehkäisemiseksi ja ympäristön viihtyisyyden turvaamiseksi maankäytön, liikenteen ja rakentamisen suunnittelussa sekä rakentamisen lupamenettelyssä. Päätöksen mukaan asumiseen käytettävillä alueilla on ohjeena, että melutaso ei saa ylittää ulkona melun A-painotetun ekvivalenttitason (L_{Aeq}) päiväohjearvoa (klo 7-22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22-7) 50 dB. Uusilla alueilla on melutason yöohjearvo 45 dB.

Asemakaavaselostukseen liitetyn, edellä kerrottuihin vuorokautisiin liikennemääriin perustuvan melulaskelman mukaan Kirkonkyläntien liikenteen päiväajan ekvivalenttimelutaso nousee jossain määrin nykytilanteesta, jos läpiajo Kirkonkyläntiellä sallitaan, mutta siinäkin tilanteessa se jää laskelman mukaan lähimmillään asuintonttien oleskelupiha-alueilla pääosin alle 55 dB(A):n.

Karttatarkastelun mukaan Kirkonkyläntie muodostaa kyseiseltä osalta noin 500 metriä pääkatujen mukaista kulkureittiä lyhyemmän ajoyhteyden. Kun otetaan kuitenkin huomioon selvitys pääkatujen mukaisen ajoyhteyden

sujuvuudesta ja Kirkonkyläntiellä hidaskatuna toteutettavat toimenpiteet sekä läpiajokielto, Kirkonkyläntietä oikoreittinä pääkatujen mukaiselle ajoyhteydelle käyttävän pitempimatkaisten liikenteen määrän voidaan arvioida olevan asemakaavaselostuksessa ja kaupunginhallituksen lausunnossa esitetyn mukaisesti suhteellisen vähäisen. Asemakaavamuutoksen johdosta Kirkonkyläntien kautta Tapaninvainion alueelle suuntautuvan liikenteen määrä lisääntyy katuosuuden Tapaninkyläntien puoleisesta päästä, mutta voidaan arvioida, että sen määrä katuosuuden Tapaninvainiontien puoleisesta päästä vastaavasti vähenee. Tältä osin asemakaavamuutoksen ei siten voida arvioida ainakaan merkittävässä määrin lisäävän Kirkonkyläntien liikennettä. Hallinto-oikeus katsoo, ottaen huomioon nämä seikat ja sen, että asumiseen liittyvän luonteensa vuoksi Kirkonkyläntien ajoneuvoliikenne, ja siis sen aiheuttama melukin ilmeisesti vähenee yöaikana klo 22-7 olennaisesti, että asemakaavamuutos ei ole maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n terveellistä, turvallista ja viihtyisää elinympäristöä koskevien vaatimusten vastainen. Kaavamuutoksella ei aiheuteta kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoituksella huomioon ottaen. Kaavamuutoksella ei myöskään aiheuteta maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista haittaa, joka kaavalle asetettavien tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää. Näin ollen kaupunginvaltuusto on toiminut sillä asiassa olevan harkintavallan puitteissa asemakaavamuutoksen hyväksyessään. Asemakaavamuutoksessa ei ole asetettu melusuojausta koskevia tai muitakaan velvoitteita alueen kiinteistönomistajille. Hallinto-oikeuden toimivaltaan ei kuulu tutkia asemakaavamuutoksen tarkoituksenmukaisuutta tai vaihtoehtoja eikä siis esimerkiksi edellä liikenteen ympäristövaikutuksista todettu huomioon ottaen selvittää sitä, olisiko asemakaavamuutoksessa tullut määrätä Kirkonkyläntien melusuojaustoimenpiteistä valituksessa vaaditulla tavalla.

Lopputulokset

Kaupunginvaltuuston päätös ei ole syntynyt virheellisessä järjestyksessä, valtuusto ei ole ylittänyt toimivaltaansa eikä päätös ole muutenkaan lainvastainen Saaren ja hänen asiakumppaneidensa esittämien valitusperusteiden johdosta.

Oikeudenkäyntikuluvaatimukset

Hallintolainkäyttölain 74 §:n 1 momentin mukaan asianosainen on velvollinen korvaamaan toisen asianosaisen oikeudenkäyntikulut kokonaan tai osaksi, jos erityisesti asiassa annettu ratkaisu huomioon ottaen on kohtuutonta, että tämä joutuu pitämään oikeudenkäyntikulunsa vahinkonaan. Mitä pykälässä on säädetty asianosaisesta, voidaan soveltaa myös päätöksen tekneeseen hallintoviranomaiseen. Pykälän 2 momentin mukaan harkittaessa julkisen asianosaisen korvausvelvollisuutta on otettava erityisesti huomioon, onko oikeudenkäynti aiheutunut viranomaisen virheestä.

Kun valitus on osittain jätetty tutkimatta ja muilta osin hylätty eikä oikeudenkäynnin voida katsoa aiheutuneen Helsingin kaupungin virheestä, ei ole kohtuutonta, että muutoksenhakijat joutuvat pitämään oikeudenkäyntikulut vahinkonaan.

Sovelletut oikeusohjeet Perusteluissa edellä mainitut
Kuntalaki 90 §
Hallinto-oikeuslaki 3 §

MUUTOKSENHAKU Tähän päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Valituskirjelmä on toimitettava korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Valitusosoitus on liitteenä (kunnallisvalitus 07.05).

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Esittelijä

Taina Haanperä

Päätöksen tekemiseen ovat ottaneet osaa hallinto-oikeuden jäsenet
Seppo Säynäslahti (t), Leena Karhu ja Ilkka Hartikainen.

Asiaa ratkaistaessa on esitetty esittelijän eriävä mielipide.

JAKELU JA OIKEUDENKÄYNTIMAKSU

Päätös muutoksenhakijoille saantitodistuksin; oikeudenkäyntimaksu 80 euroa (100)

Hallintolain 56 §:n 2 momentin ja 68 §:n 1 momentin mukaan on valituskirjelmän ensimmäisen allekirjoittajan XXXXXXXXXXXX tämän päätöksen tiedoksi saatuaan ilmoitettava siitä valituskirjelmän muille allekirjoittajille. Jos hän tämän laiminlyö, hän on velvollinen korvaamaan ilmoittamatta jättämisestä tai sen viivästymisestä aiheutuneen vahingon, sikäli kuin se laiminlyönnin laatuun ja muihin olosuhteisiin nähden harkitaan kohtuulliseksi.

Jäljennös maksutta Helsingin kaupunginhallitus, jonka tulee tiedottaa päätöksestä kuntalain 97 §:n mukaisesti

Uudenmaan ympäristökeskus
Hallinto-oikeuden kirjaamo

Tiedoksi tilastollista seurantaa varten (EV 248/1998 vp - HE 101/1998 vp):
- oikeusministeriö/ Eija Siitari-Vanne
- ympäristöministeriö/ Helena Korhonen

Asian esittelijän, hallinto-oikeussihteeri Taina Haanperän eriävä mielipide:

Siltä osin kuin lausuntojen hankkimista koskevat vaatimukset on hylätty ja eräät muut vaatimukset jätetty tutkimatta päätösehdotukseni on saman sisältöinen kuin hallinto-oikeuden ratkaisu.

Valtioneuvoston melutason ohjearvoista antaman päätöksen 2 §:n mukaan asumiseen käytettävillä alueilla melutaso ei saa ylittää ulkona melun A-painotetun ekvivalenttitason (L_{Aeq}) päiväohjearvoa (klo 7-22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22-7) 50 dB. Kaupunginhallituksen lausuntoon liitetyn, läpiajettavan hidaskadun mukaista ennusteliikennettä koskevan melulaskelman mukaan Kirkonkyläntien liikenteen melutaso ylittää osalla kadun varren asuintonttien piha-alueita 55 dB. Liikennemerkein järjestettävän läpiajokielon liikennemääriä ja liikennehaittoja vähentävää vaikutusta ei ole selvitetty. Kaavassa ei ole esitetty melusteiden rakentamista ja saadun selvityksen mukaan ne eivät alueelle sovellukaan. Mahdollisuudet meluhaittojen vähentämiseen tonteilla tapahtuvien järjestelyin ovat vähäiset. Katson, että meluselvitysten perusteella ei voida arvioida, täyttääkö kaavamuuotos asemakaavalle maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n 2 momentissa asetetut terveellistä elinympäristöä koskevat vaatimukset. Kumoaisin valituksenalaisen päätöksen tällä perusteella ja palauttaisin asian kaupunginvaltuustolle uudelleen käsiteltäväksi.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Vakuudeksi Taina Haanperä

02888/05/4103

VALITUSOSOITUS

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla **korkeimpaan hallinto-oikeuteen** kirjallisella valituksella.

Valitusaika Valitus on tehtävä **30 päivän kuluessa hallinto-oikeuden päätöksen tiedoksisaantipäivästä**, sitä päivää lukuunottamatta.

Jos päätöksestä valitetaan kunnan jäsenelle taikka kuntayhtymän jäsenkunnalle tai sen jäsenelle kuuluvan valitusoikeuden nojalla, valitusaika lasketaan siitä päivästä, jolloin ilmoitus päätöksestä on julkaistu kunnan, kuntayhtymän tai asianomaisten kuntien ilmoitustaululla.

Jos päätös on annettu asianomaiselle erikseen tiedoksi, valitusaika luetaan kuitenkin tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivän osoittaa tiedoksianto- tai saantitodistus. Sijaistiedoksiannossa päätös katsotaan tiedoksisaaduksi, ellei muuta näytetä, kolmantena päivänä todistuksen osoittamasta päivästä. Virkakirjeen katsotaan tulleen viranomaisen tietoon saapumispäivänään.

Valituskirjelmän toimittaminen

Valituskirjelmä on toimitettava valitusajassa **korkeimmalle hallinto-oikeudelle**. Valitusasiakirjojen tulee olla perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä.

Valituskirjelmän sisältö ja allekirjoittaminen

Valituskirjelmässä on ilmoitettava

- valittajan nimi ja kotikunta
- postiosoite ja puhelinnumero, joihin asian käsittelyä koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa
- päätös, johon haetaan muutosta
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- perusteet, joilla muutosta vaaditaan.

Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelmä. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä taikka jos valituksen laatijana on muu henkilö, on valituskirjelmässä ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta.

Valituskirjelmän liitteet

Valituskirjelmään on liitettävä

- hallinto-oikeuden päätös alkuperäisenä tai jäljennöksenä
- todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi, tai muu selvitys valitusajan alkamisajankohdasta
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.

Asiamiehen, jollei hän ole asianajaja tai yleinen oikeusavustaja, on liitettävä valitukseen valtakirja.

Korkeimman hallinto-oikeuden osoite

Postiosoite:
PL 180
00131 HELSINKI

Käyntiosoite:
Unioninkatu 16
Helsinki

Faksi: 010 36 40382
Sähköposti: korkein.hallinto-oikeus@om.fi