

Korkein hallinto-oikeus

PL 180  
00131 HELSINKI

Käyntiosoite:  
Unioninkatu 16, Helsinki

31,5  
-18  
-----  
13  
  
+ 19,6 mm  
-----  
32,1

**VALITUS**  
1(53)

Korkein hallinto-oikeus

Saapunut 19. 06. 2006

Liitteitä 17 No 1742/1/06  
4103 asiamies

22 muutoksenhakijan henkilötunnistiedot  
poistettu

**Muutoksenhakijat**

XX  
XX  
XX  
XX  
XX

**Valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimukset**

Valituksen kohteena on Helsingin hallinto-oikeuden 11.5.2006 tekemä päätös 06/0448/5, 02888/05/4103 koskien XXXXXXXXXXXXX ja 29 asiakumppaninsa Helsingin hallinto-oikeudelle tekemää valitusta, joka koskee Helsingin kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöstä Kirkonkyläntien asemakaavamuutoksesta Helsingin Tapaninvainiolla. Jäljennös Helsingin hallinto-oikeuden päätöksestä on liitteenä 1a, Helsingin kaupunginvaltuuston päätös (2.3.2005) asemakaavan muutoksen hyväksymisestä on liitteenä 1b ja selvitys valitusajan alkamisesta on liitteenä 1c.

Helsingin kaupunginvaltuusto on 2.3.2005 tehnyt päätöksen, jolla on hyväksytty Tapaninkylän katu-, puisto- ja suojaviheralueiden (Kirkonkyläntie) asemakaavan muuttaminen (nro 11272). Valittajat sekä lukuisat muut asianosaiset ovat asemakaavan muutosprosessin aikana onnokkaasti jo useiden vuosien ajan esittäneet näkemyksiään, kannanottojaan sekä muistutuksiaan kaavamuutosta vastaan. Valittajat jättivät Helsingin kaupunginvaltuuston em. päätöksestä 8.4.2005 päivätyn valituksen Helsingin hallinto-oikeudelle.

Hallinto-oikeus on liitteen 1a mukaisesti ja perusteluin jättänyt tutkimatta tai hylännyt valituksessamme esitetyt vaatimuksemme. Hallinto-oikeudessa asian esitellyt esittelijä Taina Haanperä on jättänyt oikeuden hylkäämispäätökseen lyhyesti perustellun eriävän mielipiteensä, jossa hän on esittänyt loppupäätelmänään:

"Katson, että meluselvitysten perusteella ei voida arvioida, täyttääkö kaavamuutos asemakaavalle maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n 2 momentissa asetetut terveellistä elinympäristöä koskevat vaatimukset. Kumoaisin valituksenalaisen päätöksen tällä perusteella ja palauttaisin asian kaupunginvaltuustolle uudelleen käsiteltäväksi".

Valittajien mielestä jo em. esittelijän päätelmä koskien yhtä asemakaavamuutoksen olennaisimmista haitallisista vaikutuksista on oikea ja yksi peruste kumota asemakaavan muutoksen hyväksymispäätös. Monia muitakin valittajien valituskirjelmissä esittämiä perustel-

tuja lisäargumentteja asemakaavamuutoksen hylkäämiselle on olemassa, jotka korkein hallinto-oikeus nyt asianmukaisesti tutkinee.

Me allekirjoittaneet vaadimme, että korkein hallinto-oikeus tutkii valituskirjelmässä Helsingin hallinto-oikeudelle jätetyssä valituksessa esitetyt kaikki vaatimukset eli myös hallinto-oikeuden tutkimatta jättämät asiat ja

- kumoaa Helsingin hallinto-oikeuden päätöksen (06/0448/5, 11.5.2006, 02888/05/4103) kaikilta osiltaan tai niiltä osin, mikä koskee kaavamuutoksen valmistelun, sisällön ja hyväksymisen lainmukaisuutta
- toteaa kaavamuutoksen lainvastaiseksi ja nykyisen lainvoimaisen asemakaavan jäävän voimaan
- määrää maksettavaksi asianmukaiset korvaukset (alustavasti 18 000 euroa ilman ALV:a) valittajille siitä, että kaavamuutoksen valitusprosessi on aiheuttanut ja vielä aiheuttaa valittajille omaa ja useiden asiantuntijoiden suurta työmäärää, jota on tarvittu kaupungin ja muidenkin viranomaisten virheellisen, vajavaisen tai kokonaan puuttuneen suunnittelu- ja selvitystoiminnan vuoksi
- määrää palautettavaksi suoritetun oikeudenkäyntimaksun 80 euroa ja velvoittaa kaupungin maksamaan korkeimman hallinto-oikeuden käsittelyn vaatiman oikeudenkäyntimaksun.

Hallinto-oikeus on hylännyt vaatimukset, jotka koskevat lausuntojen hankkimista ympäristöministeriöltä, alueelliselta ympäristökeskuksesta ja poliisilta. Esitämme, että korkein hallinto-oikeus asiaa käsitellessään pyytää ko. lausunnot sekä valittajien esittämiä että mahdollisilta omilta näkökannoiltaan, koska niillä on olennainen merkitys arvioitaessa kaavamuutoksen valmistelua, vaikutuksia ja päätöksentekoa sekä myös arvioitaessa tämän asemakaavan muutosratkaisun merkitystä merkittävänä ennakkotapauksena koko maassa. Tämän taustalla on, että jos tämä valituksenalainen kaavamuutos hyväksytään, voidaan maankäyttö- ja rakennuslakia tulkita niin väljästi, että hyviä ja vakiintuneita suunnittelu- ja kaavoitusperiaatteita ei tarvitse lainkaan noudattaa ja asemakaavasuunnittelu voidaan tehdä mielivaltaisesti maassamme missä tahansa vastaavantapaisissa tilanteissa. Lisäksi valittajat toivovat, että korkein hallinto-oikeus tutustuu huolellisesti myös kaikkiin tämän valituskirjelmän liitteisiin, sillä asioiden toistamisen vuoksi tähän tiedostoon ei ole ollut tarkoituksenmukaista kopioida suurta osaa mm. Helsingin kaupungin esittämistä näkökannoista eikä myöskään valittajien niistä esitetyistä vasta-argumenteista. Erityisen tärkeä liitteistä on mm. liite 17, joka on valittajien viimeisin Helsingin hallinto-oikeudelle toimitama kooste asiasta ja sisältää mm. kommentit kaupungin näkemyksiin.

**Valituksenalaisen asemakaavamuutoksen taustaa lyhyesti, kaavan hylkäämispäätöksen perusteluja sekä Helsingin hallinto-oikeuden päätöksen kumoamisen 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 Tapanilantiehen 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 liikennesuunnitteluviranomaisten 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. **Asuntokatuja katkaisuille pyrittävä huomioida.**

mioimaan paikallisväestön edut ennen kaikkea. Väylästön jäsentelyssä kartettava keräilevää ulkopuolista liikennettä. Hyväksytään ehdotettu suunnitelma varauksella, ettei sitä käytetä läpikulkuyhteyksien johtamiseen myöhemmin.

3) Helsingin Pienkiinteistöyhdistysten Paikallisjärjestö ry: Liikenneväylästön jäsentelyssä on huomioitava, **ettei siinä vedetä mm. Vantaan liikennettä sisäisen liikenteen väylästä.** Tiestön pääväylät pääkatuluokkaisia ja pääosin 1+1 -kaistaisia. **Asuntokatuojen katkaisuilla saatava häiriöttömät, mielekkäät tarkoitusta vastaavat paikallisväestön asuttavuutta parantavat ratkaisut.**

Valmistelijat ovat todenneet yhteenvedona /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 asuntokatuojen rakentamiseksi vanhentuneen asemakaavan salliman ylityksen 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 Suutarilantielta 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 sijaintiin Keravanjoen ylittämisessä 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 määrätynyt vaihtoehto 1 eli yleiskaavaan, kaavarunkoon ja asemakaavoihin perustuva eteläinen vaihtoehto. Esityslistan /T2/ kohdassa 2 Katujärjestelyt on todettu mm.: "Katu (Ta-

paninkyläntie) 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 esikau-punkilinjaston rakenneselvitys on ollut parhaillaan tekeillä, joissa kaikissa vaihtoehtoissa Tapaninkyläntielle on sijoitettu vähintään yksi linja, ja osuutta on pidetty merkittävänä joukkoliikenteen kannalta. Katuosan keskelle Kirkonkyläntien liittymän yhteyteen on sijoitettu pysäkkipari (myös rakennettu, itäisempi pysäkkilevennys ei ole pysäkkikäytössä) ja Kirkonkyläntietä seuraava raitti suunniteltiin johdettavaksi Tapaninkyläntien ali bussipysäkkien yhteydessä tarkoituksena toteuttaa se samanaikaisesti katujärjestelyjen kanssa (alikulua 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 läpikul-liikenteen riskiä (yhteys mutkikkaampi, pitempi ajomatka) ja tarjoaa pa-remmat edellytykset myös joukkoliikenteen kehittämiseksi. Päätösehdotuk-sessa kaupunkisuunnittelulautakunnalle todetaan erikseen, etteivät asukkai-den kannanotot anna aiheutta enempään 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 rakennettiin Tapaninkyläntielle (myös esim. Tapaninvainiontiellä Kirkonkyläntien liittymän lounaispuolella on ei-käytössä oleva pysäkkipari). Vuonna 1977 hyväksyttyä liikenteellistä periaatetta Santerlantien - Tapaninkyläntien välisellä Kirkonkyläntien osalla lie-vennettiin sittemmin vain siten, että katuosalle sallitun kevyen liikenteen li-säksi 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 Santer-lantien ja Kirkonkyläntien liittymäalueen itäpuolella. Em. korttelialueelle pää-sy on järjestetty kahta kautta seuraavasti /T3/: ”Korttelialueelle on ajoneuvo-liikenneyhteys Kirkonkyläntien ja Alhokujan kautta. **Tapaninkyläntien val-mistuttua Kirkkotielle saakka tullaan Kirkonkyläntie katkaisemaan, mut-ta 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 moottoriajoneuvoliikenteelle 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

### Tapauksia vuoden 1999 jälkeen

Ongelma läpiajorajoituksen toimivuudesta alkoi syntyä kaupungin organisaatiolle ja poliisillekin paikalle asennetun, 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, että 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 lukuksista muistutuksista ja sittemmin valituksista 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 kaupunginvaltuutettu Sirkka Lekman teki **valtuustoaloitteen asukaskyselyn järjestämisestä**, jotta saataisiin selville, mitä mieltä asukkaat ovat asiasta. Kaupunginvaltuusto edellytti 20.10.1999, että ajokiellon voimassa pysyttämistä tai purkamista järjestetään kysely Tapaninvainion asukkaille. Kaupunginvaltuusto määritteli mielipidekyselyn aluerajaukseksi Tapaninkyläntiehen, Tapaninvainiontiehen, Uimarannantiehen ja Vantaanjokeen rajoittuvan alueen. **Aluerajauksen perusteita ei ole silloin eikä sen jälkeenkaan 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 puutteellisuuteen ja vastaustulosten tarkoituksenhakuiseen ja puolueelliseen tulkintaan palataan myöhemmin perusteluissa.

Kyselyn tulokset ja jatkotoimenpiteet olivat käsittelyssä kaupunkisuunnittelulautakunnan kokouksessa 16.8.2001 ja 23.8.2001. Kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston valmisteli kyseiseen lautakunnan kokoukseen seuraavan 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 luovattoman läpiajon estämiseksi."***

Vastoin kaupunkisuunnitteluviraston ja sen asiantuntijoiden perusteltua kantaa ja esitystä, päätti lautakunta (23.8.2001) kuitenkin käynnistää kaavamuu-  
toksen tavoitteena ajokiellon poistaminen ts. Kirkonkyläntien avaamiseksi kaikelle mahdolliselle ajoneuvoliikenteelle.

**Kaupunkisuunnitteluviraston selkeän jyrkästi kaavamuu-  
tokseen ryhtymistä vastustava kanta on hyvin perusteltu maankäytön, liikenteen ja ympäristön suojelemisen kannalta ja kananoton taustalla on jo tuolloin saattanut olla, että kaavamuu-  
toksesta ilmeisestikin tulisi sisällöltään maankäyttö- ja rakennuslain vastainen.** Myös valmistelun aikana tapahtuneet monet kahdenkeskiset keskustelut kaavamuu-  
toksen suunnittelijoiden kanssa ovat tehneet selväksi sen, että suunnittelijat ovat valmistelleet kaavamuu-  
toksen alusta alkaen loppuun saakka varsin vastentahtoisesti erityisesti ammattietikänsä joustamiskestävyyden 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 rajaus oli paljon suppeampi kuin 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 oli Tapaninkylä/katu-, puisto ja suojaviheralueet (11272). Tässä kuulutuksessa, jonka mukaan asianosaisen olisi tullut osata halutessaan valittaa, ei siis mainita lainkaan nimiä Kirkonkyläntie tai Tapaninvainio. Osallisten mahdollisesti jopa tahallinen harhauttaminen em. tavalla on ainakin hyvän hallintotavan ja -käytännön vastaista.

XXXXXXXXXXXX Kirkonkyläntien varren yhden suuren rivitaloasunto-osakeyhtiön osakkeenomistajana sekä asukkaana lapsineen 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 4.3.2004 esitys neuvottelun järjestämiseksi (liite 8), jotta kaavamuutoksen valmistelu ei olisi ehtinyt ennen mahdollista neuvottelua edetä osallistumisen ja kaavaluonnosten sisällön käsittelyn kannalta merkittäviin tai ratkaiseviin vaiheisiin. **Kun selvästi oli syytä olettaa, että OAS:aa olisi pitänyt täydentää, ei vuorovaikutuksen kannalta merkittäviä kaavoitustyön vaiheita olisi pitänyt toteuttaa ennen Saaren mielestä tarpeellisen ja jopa välttämättömän neuvottelun järjestämistä (vrt. MRL 64 § perusteluineen).** Uudenmaan ympäristökeskus vastasi 5.3.2003 ja 8.4.2004 jätettyihin neuvottelupyyntöihin kirjeellään vasta 27.9.2004 (liite 9) eli yli 1,5 vuotta neuvottelupyöntökirjeen vastaanottamisen jälkeen ja asemakaavan muutosehdotuksen jo oltua julkisesti nähtävillä muistutuksia varten. **Edellä mainittua tapahtunutta menettelyä on pidettävä lainvastaisena sekä kaupungin että Uudenmaan ympäristökeskuksen taholla.** Osallistumis- ja arviointisuunnitelman puutteellisuuteen ja ympäristökeskuksen hallinnollisiin laiminlyönteihin tai lain vastaiseen menettelyyn palataan jäljempänä pääkohdassa 3.

XXXXXXXXXXXX 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. siihen mennessä jätetyissä kirjallisissa ja suullisissa kannanotoissa esitettyjä näkökohtia. Kaavaselostus oli edelleen puutteellinen mm. vaihtoehtojen tarkastelun ja vaikutusten selostamisen osalta. Siksi uusi vaatimus ympäristökeskukselle MRL:n 64 §:n mukaisen neuvottelun järjestämisestä (liite 8, 8.4.2004) oli erittäin perusteltu. **Tässä vaiheessa kaava oli ensimmäistä kertaa esillä alkuperäistä rajausta paljon laajempina (noin viisinkertaisena alkuperäiseen laajuuteen verrattuna).** Kaavaehdotukseen liittyy hidaskatumerkintä. 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. Kaupunginkin asiantuntijat ovat nyt myöhemmin myöntäneet, ettei kaupunki rakenna töyssyjä savikoille rakennuksia vaurioittavan tärinävaaran takia (mm. Tapaninvainion alueen liikennesuunnittelija Johanna Iivonen paikallislehdessä Vartti 15.5.2006, kopio artikkelista liitteenä 16).

**Kaavaehdotus oli nähtävillä 14.5.-14.6.2004 ja siitä tehtiin 14 kpl sitä vastustavaa muistutusta, kaikki Kirkonkyläntien lähituntumasta, mihin kaavamuutoksesta aiheutuvat kaikki haitat kohdistuisivat.** Lausuntonsa antoivat yleisten töiden lautakunta, ympäristölautakunta ja liikennelaitos. **Ympäristölautakunnan lausunnossa (15.6.2004) edellytettiin huolehtimaan asuintonttien riittävästä melusuojauksesta, jos katu avataan yleiselle liikenteelle.** Ympäristölautakunnan mielestä kaavaehdotusta olisi tullut täydentää siten, että siinä osoitetaan tarvittavat meluntorjuntatoimenpiteet niiden tonttien suojaamiseksi, joilla meluhaitat selvästi kasvavat. Tätä vaatimusta ei ole mitenkään otettu huomioon kaavamuutoksen jatkovalmistelussa eikä siten myöskään kaavassa ole esitetty mitään meluntorjuntatoimenpiteitä.

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 "hätäjarrutuksenaan" edellytti, että kaupunkisuunnitteluvirasto valmistele vuoden 2004 aikana liikennemerkeillä osoitettavan läpiajokiellon Kirkonkyläntien noin 0,6 km:n katuosuudelle välille Tapaninvainiontie - Tapaninkyläntie.** Tällainen läpiajokiello ei liikennesuunnittelun asiantuntijoiden mukaan kuitenkaan toimisi käytännössä lainkaan, sillä ko. kiellon edes välttävän tasoinen valvonta poliisi-

**sin taholta, tehokkaasta valvonnasta puhumattakaan, olisi täysin ylivoimaista suuren läpiajoliikennepaineen vuoksi.**

Läpiajokiellon ilmeisen lähes täydellisen valvonnan puuttumisen vuoksi laitomasta läpiajosta tulisi seutukunnalla tapa, aivan kuten nyt on muodostunut tavaksi rikkoa "ajoneuvolla ajo kielletty" -liikennemerkkiä olemattoman valvonnan vuoksi. Tämä taas johtaisi varmasti ajan myötä läpiajokiellon poistamiseen, sillä muutettu asemakaava ei sitä juridisena asiakirjana sisällä, kaava ei velvoita läpiajokielloa asentamaan eli läpiajokiellon käyttäminen tai käyttämättä jättäminen jäisi täysin kaupungin ao. elimen kunkin hetkisen mielihalun varaan. **Asemakaavan muutoshanke ja kohteeseen kaavaillut liikennejärjestelyt liikennemerkein toteutettuina ovat juridisesti erillisiä toisistaan riippumattomia, joiden yhtäaikaisesta pysyvyydestä ei edes lyhyelläkään aikatahtimella ole mitään takeita eikä kaupunki sellaisiin voi eikä haluakaan sitoutua.** Poliitikoitan voivat taas ns. "yleisön pyynnöstä" järjestää mielipidekyselyn esim. siitä, ketkä malmilaiset haluavat oikaista puoli kilometriä tästä asuinalueen läpi mennessään Tuusulantielle tai Tammistoon. Kun todennäköisesti suurin osa niin haluaisi, läpiajokiello ilmeisesti poistettaisiin. Asetelma olisi yhtä absurdi mutta yhtä mahdollinen kuin nyt valituksen kohteena olevan asemakaavamuutoksen lähtökohdat ja tarkoitus.

Kaavamuuotosehdotus 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 kaavamuuotosehdotuksen). **Koko valmisteluketjun ajan kirjallinen kaavamuuotoksen esittelyaineisto on ollut Kirkonkyläntien ja myös Karhusuontien lähialueen asukkaiden tulevia merkittäviä haittoja vähättelevää, kuten myös kaupungin muistutuksiimme laatima virallinen kannanotto, missä ei ole vaivauduttu vastaamaan edes kaikkiin merkittävimpiinkään selkeisiin kysymyksiin merkittävän suuren läpikulkevan lisäliikenteen tuomista haitoista.**

### **3. Tarkentavia perusteluja ja lisäperusteluja vaatimukselle hyväksymispäätöksen kumoamiseksi**

#### **3.1 Kaavamuuotoksen valmisteluprosessi ja kaavan sisältö lainvastainen**

**Kaavamuuotoksen aloittamiselle ei ole ollut todellista tarvetta eikä perusteluja kaavamuuotukseen ryhtymiselle ole osoitettu eikä ole tälläkään hetkellä osoitettavissa.** 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 kaavamuuotoksen 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 (kaupunkisuunnittelulautakunnan 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 **rauhottamalla 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 ja ehdottomasti komeinta osaa Kirkonkyläntiestä ja Tapaninvainiontietä siitä Kehä I:n suuntaan ja sille asti **Pukimäkeen**.

**Ainoana julkisuudessa ilmenneenä perusteena kaavamuutokseen ryhtymiselle näyttää olevan muutaman kunnallispoliitikon lähinnä henkilökohtaisilta vaikuttavat intressit sekä alueella 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 katuosan 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 ja vähätellä haittavaikutuksia. Haittavaikutuksia oli kyllä alustavasti selvitetty ja ne olivat esillä (vrt. liite 3), kun kaupunkisuunnitteluvirasto esitti lautakunnalle (16.8.2001), että kaavamuutoksele 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 suuren ihmismäärän elinympäristö heikkenisi lisääntyvän liikenteen haitoista johtuen jo kapeallakin kaikkein suurimmalla haittavyöhykkeellä laskien: **50 m puoleensa kadun keskilinjasta asuu Kirkonkyläntien varrella välillä Tapaninkyläntie - Tapaninvainiontie 219 asukasta ja Karhusuontien varrella välillä Kirkonkyläntie - Tapaninvainiontie 320 asukasta eli yhteenlas-**

**kettuna 539 ihmistä.** Ympäristöhaitat leviävät luonnollisesti em. laajemmalle, joskin etäisyyden katuihin kasvaessa lieventyen, ja kun haittaetäisyydeksi katsotaan **150 m puoleensa em. katuosuuksien keskilinjoista, on haitan kokijoita jo yhteensä 1541 asukasta** (liite 10).

Kaavamuutoksesta aiheutuva haitta 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. **Haittojen lisääntyminen näin suurelle määrälle ihmisiä ei missään tapauksessa ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen (vrt. MRL 54 §), sillä em. 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 haittoja kokemaan joutuvien todellista määrää, vaan sitä on jouduttu selvittämään tietorekistereistä muistuttajien ja valittajien toimesta.

**Asemakaavan muutoksen alkuperäisenä tarkoituksenaan on ollut mahdollistaa Kirkonkyläntien läpiajokiellon purkaminen ts. mahdollistaa oikoreitti niille autoilijoille, jotka eivät halua ajaa vähäistä lisämatkaa ja haluavat lyhentää matka-aikaansa muutamalla prosentilla.** 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 haitalliset vaikutukset kohdistuisivat ei vähäiseen vaan hyvinkin suureen ympärivuotisesti alueella asuvaan ihmisryhmään sekä lisäksi Kirkonkyläntiehen rajoittuvan lasten päiväkodin (noin 40...50 lasta ja henkilökunta) hoidokkeihin ja Immolantien varren ala-asteen koulun oppilaisiin.**

Maankäyttö- ja rakennuslain asemakaavan sisältövaatimuksia käsittelevässä kohdassa (MRL 54 §) todetaan: "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. 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 syrjäyttämällä voidaan välttää."

Valittajat katsovat, että Helsingin hallinto-oikeuden tulkinta asemakaavan sisältövaatimusten toteutumisesta on väärä. Tässä kaavamuutoksessa ei toteudu lain vaatimus luoda tai säilyttää edellytykset terveelliselle,

turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle. Kaavamuutos on myös vastoin laissa määriteltyä kieltoa aiheuttaa elinympäristön laadun merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen.

Hallinto-oikeuden päätöksen perusteluissa on hyvin erikoista ja outoa mm. lausuma, että "Hallinto-oikeuden toimivaltaan ei kuulu ..... selvittää sitä, olisiko asemakaavamuutoksessa tullut määrätä Kirkonkyläntien melusuojaustoimenpiteistä valituksessa vaaditulla tavalla": **Melusuojausasia on olennainen osa tämän kaavamuutoksen sisällön lainmukaisuuden arviointia ja sen on myös esittelijä Taina Haanperä tuonut selvästi esiin jättämässään eriävissä mielipiteessä hallinto-oikeuden päätöksestä ja esittäessään asemakaavan muutospäätöksen kumoamista. Melu- ja melusuojausasiat kuuluvat olennaisesti tämän kaavan sisältöharkintaan ja ne on siinä voitava selvittää ja ratkaista asianmukaisesti, jotta kaava täyttäisi MRL:n asettamat vaatimukset. Myös kaupungin ympäristölautakunta on lausunnossaan edellyttänyt melusuojauksen sisällyttämistä kaavaan.**

**Helsingin kaupungin ympäristölautakunta on lausunnossaan 15.6.2004 kaupunginhallitukselle lausunut liikenteestä ja melusta seuraavaa: "Nykyisen vain joukkoliikenteelle varatun katuosuuden avaaminen yleiselle liikenteelle merkitsisi liikennemäärän nelinkertaistumista. Liikennemäärän kasvaminen lisää melua ja joidenkin tonttien osalta melun lisääntyminen on huomattavaa. Mikäli katu avataan yleiselle liikenteelle, tulee myös asuinkorttelien riittävästä melusuojauksesta huolehtia. Ympäristölautakunnan mielestä kaavaehdotusta tulee täydentää siten, että siinä osoitetaan tarvittavat meluntorjuntatoimenpiteet niiden tonttien suojaamiseksi, joilla meluhaitat selvästi kasvavat. Tällaisia ovat ainakin Tapaninvainiontien ja Valakkatien väliseen katuosuuteen rajoittuvat tontit kadun itäpuolella". Voidaan todeta, että valtuuston hyväksymään asemakaavamuutokseen ei em. vaadittua melusuojausta sisälly.**

**Asemakaavamuutoksen myötä kaavallinen ja liikenteellinen tilanne muuttuisi sisällöltään nykyistä huomattavasti huonommaksi ilman vähäisintäkään todellista perustetta, mikä ei voi olla MRL:n mukaista ja lain soveltamisen tarkoitusta toteuttavaa. Kaavamuutoksen pääasialliseksi tarkoitukseksi on Helsingin hallinto-oikeuden käsityksen mukaan ja päätöksen sivulla 23 mainitusti mahdollistaa Tapaninvainion alueen asukkailla lyhempi ajoyhteys Tapaninkyläntielle. Tällainen autoilijoiden ajomukavuustekijä ei voi olla maankäyttö- ja rakennuslaissa tarkoitettu sellainen asemakaavan tarkoitus, jonka perusteella olisi oikeutettua aiheuttaa suurelle määrälle alueen asukkaista merkittäviä haittoja. Kaavamuutoksella saataisiin osalle alueen asukkaista noin 1,5 minuutin lyhenemä henkilöautolla tehtävien matkojen kestossa. Kun keskimääräinen matka-aika henkilöautolla pääkaupunkiseudulla on 30...40 minuuttia, niin ajoaikasäästö olisi selvästi alle 5% pääkaupunkiseudulle suuntautuvissa matkoissa ja sitä pidemmällä matkoilla vain 1-2 %. Tällä ei voida perustella sellaista kaavamuutosta, josta aiheutuu selviä haittoja. Kaavamuutoksen seurauksena suurella joukolla ihmisiä elinympäristön laatu etenkin koko Kirkonkylän-**

tien varrella, mutta myös Karhusuontien varrella heikkenee (melu, pöly, haitalliset liikenteen päästöt ja tärinä) ja liikenneturvallisuus heikkenee laajalla katuverkolla koko asuinalueella. Valituksen kohteena oleva kaavamuuotos on siten valittajien käsityksen mukaan maankäyttö- ja rakennuslain vastainen.

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 kaavamuuoksen alaisessa kohteessa vahvistetuksi v. 1987 ja silloinen 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 kaavamuuokseen liittyviä hallinnon sisäisiä esityksiä ja välipäätöksiä sekä viime kädessä myös kaavanmuuoksen 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 kaavoitusprosessissa. **Yleiskaavan katuverkon maankäytöllisesti hierarkkista selkeää jäsentelyä, joka on ollut koko Tapaninvainion laajan pientaloalueen tärkein liikenteellisen ja ympäristöllisen rakentumisen ja saneerauksen tavoite ja ydin, ei ole MRL:n mukaisesti otettu tässä kaavamuuoksen valmisteluprosessissa lainkaan huomioon.** Ko. asiaa ei ole otettu huomioon asemakaavan muuttamiseen ryhdyttäessä, mahdollisten vaihtoehtojen muodostamisessa ja vertailussa, ei kaupungin ainakin tässä tapauksessa sekasortoisessa valmisteluprosessissa eikä erällä kaavoituslainsäädäntöä ilmeisesti riittävästi hallitsemissa poliittisen päätöksenteon päätöksentekotasolla.

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: "rakennet-

tua 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 yksinomaaisena syynä on autoliikenteen ja erityisesti läpikulkuliikenteen kanavoiminen pois pienkatuverkolta alueen reunoille ko. liikenteelle erityisesti tarkoitetuille, suunnitelluille ja yli 10 vuotta sitten valmiiksi rakennetuille ja pääosin melusuojatuille uudenaikaisille pääkaduille.**

Alueen liikenneturvallisuuden ja sen kokemisen nykyistä laadukasta tasoa kuvaa hyvin mm. Pukinmäen ala-asteen oppilaskunnan hallituksen teettämä kysely koulun oppilaille (1-6 luokkalaiset) koulunkäynnin turvallisuudesta. 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 koulu- ja nuorisalaisten kokemasta hyvästä turvallisuudesta on hyvin selkeä ja antaa viitteitä myös siitä, että vanhemmilla oppilailla on käsitys hyvästä turvallisuustasosta nuorempia merkittävästikin vahvempi. Pelkästään Tapaninvainion pientaloalueen osalta voidaan hyvä katuverkon nykyinen liikenteellinen jäsentely huomioon ottaen vetää johtopäätelmä, että liikenneturvallisuustaso koko alueen asukkaiden ikärakenne huomioon ottaen todennäköisesti koetaan vähintään yhtä hyvänä tai mahdollisesti vieläkin parempana kuin em. tutkimus osoittaa. Kaupunginkin viranomaisten pitäisi olla jopa erittäin tyytyväisiä em. tutkimustulokseen. **Mitään toimenpiteitä, jotka eivät jostain täysin pakottavasta syystä ole aivan välttämättömiä, ei tämän hyvän turvallisuustason horjuttamiseen ja madaltamiseen pidä tehdä kuten esim. epäkelpon, 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, tietävästi jopa kaikilla tätä käsittämätöntä kaavamuutosyritystä edeltäneillä kaupungin maankäytöllisillä ja muillakin hallinnollisilla toimilla. Mitään muuta alueen asuinympäristöön kohdistamaa kaupungin hallintotoimintaa ei ole perustellusti asetettu alueella näin poikkeuksellisen kyseenalaiseksi ja katsottu monilta näkökulmilta 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. Lisäksi toimenpiteen on oltava tarpeellinen ja välttämätön tavoitteen saavutta-

miseksi. 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 pientalo-alueella ja sen lähialueillakin 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 hallinto-toiminnasta 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 normin pyyssä muuttumattomana.

**Johdonmukaisuuden vaatimus edellyttää, että omaksuttua harkintaa on vastaavanlaissa 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 mahdollisesti muuttuneelle kannalle on riittävät asialliset perusteet ja uutta käytäntöä myös aletaan noudattaa johdonmukaisesti. **Jos tehty asemakaavamuutos ko. Kirkonkyläntien kohteeseen hyväksyttäisiin, olisi kaupungin alueella minkä tahansa vastaavanlaisen nykyisen tai tulevankin 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.

Objektiviteettiperiaate velvoittaa kaavaa valmisteltaessa menettelemään siten, että ratkaisu on aina objektiivisesti perusteltavissa ja puolustettavissa sisältäen vaatimuksen kaikkien päätösten asiallisuudesta. Päätöksentekoon eivät saa vaikuttaa epäasialliset ja vieraat perusteet (esim. henkilökohtaisen tai sukulaisen edun tavoittelu, ystävien suosiminen). Päätösten on oltava johdonmukaisia niin, että päätöksenteossa arvioitavia tosiseikkoja arvioidaan samankaltaisissa tapauksissa samoin perustein. Tämän periaatteen louk-



kaamisella tarkoitetaan epäasiallisia objektiivisuuden vaatimuksen olennaisesti syrjäyttäviä päätöksiä. Kaava loukkaa periaatetta, jos siinä on perusteetta poikettu yleisesti hyväksytyistä ja noudatetusta ratkaisulinjasta. Vaikka kaavat ovat useimmiten erilaisia, niitä valmisteltaessa esiintyy kuitenkin lähes aina samanlaisia tekijöitä ja ratkaisulinjoja. **Tämän asemakaavamuutoksen osalta voidaan todeta objektiviteettiperiaatteen selkeä loukkaminen ainakin siinä, mitä tulee liikennesuunnittelun ja siihen kiinteästi kytkeytyvän asemakaavoituksen yleisesti ja Helsingin kaupunginkin hyväksymien peruseriaatteiden räikeässä noudattamatta jättämisessä. Tämä on tullut esiin myös jo vuonna 2001 kaupunkisuunnitteluviraston laatimassa asemakaavan muuttamista vastustavassa hyvin perustellussa lausunnossa (liite 3). Asiaa on käsitelty valitusasiakirjoissa muualla eikä sitä ole tässä yhteydessä tarpeen selostaa enää enempiä.**

Todettakoon tässä, että jos liikennesuunnittelun hyvistä ja hyväksytyistä peruseriaateista, joihin noudattamiseen asukkaiden on voitava luottaa, voitaisiin poiketa kuten tässä Kirkonkyläntien kaavanmuutoksen yrityksessä on tehty, niin Tapaninvainiolla voitaisiin mm. Karhusuontien jatkeena oleva Valakkatie yhtä hyvin liittää sopivan asukaskyselyn ja puuhamiehen toiminnan pohjalta Tapanilantien ja Tapaninvainiontien kiertoympyrään ajomatkojen marginaaliseksi lyhentämiseksi alueelta Tapanilan ja Suutarilan suuntiin. Samalla tavoin voitaisiin varmaankin toimia Siltämäessäkin Keravanjoen ylittävän sillan avaamisessa jälleen kaikelle liikenteelle ajomukavuussyistä.

**Päätöksentekoon vaikuttaneista mahdollisista vieraista tai epäasiallisista perusteista voidaan nostaa esiin ainakin kaavamuutoshankkeen alullepanijan ja puuhamiehen kaupunginvaltuutettu O. Pajamäen toiminta kaavamuutoksen valmistelussa sekä päätöksenteossa.** Julkisuuksessa olleiden ja kaupunkisuunnittelulautakunnasta myös epävirallisesti saatujen tietojen perusteella on saanut vaikutelman, että ko. valtuutetun henkilökohtaiset intressit poliitikkona ovat pääasiallisina jollei ainoana perusteina: saada aikaan "näyttöjä" ja olla esillä mediassa jyräämällä kaavamuutosta läpi kaavamuutoksen tarpeettomuudesta ja vahingollisuudesta lainkaan välittämättä. Valittajat eivät kuitenkaan osaa arvioida em. seikkaa riittävästi, mutta toivovat korkeimman hallinto-oikeuden selvittävän asiaa esim. asiakirjojen ja mediassa olleiden tietojen pohjalta.

Hallintolakiin on kirjattu selkeästi luottamuksensuojaperiaate, joka merkitsee yksilön oikeutettua suojaa julkista valtaa vastaan. Periaate sisältää yksityisen intressin näkökulman oikeuteen ja julkisen hallinnon toimintaan. **Periaatteen tarkoituksena on taata se, että viranomaisen soveltaman käytännön tulee olla johdonmukaista ja viranomaistoiminnan on oltava ennakoitavissa.** Hallintolain 6 ja 50 §:n säännökset sisältävät vaatimuksen, että viranomaisen toimien on suojattava oikeusjärjestyksen perusteella oikeutettuja odotuksia. Yksityisen on voitava luottaa viranomaisen toiminnan oikeellisuuteen, virheettömyyteen ja viranomaisen päätösten pysyvyyteen.

**Luottamuksensuoja tarkoittaa viranomaisen päätösten lisäksi sen kaikkea toimintaa. Tätä luottamuksensuojaperiaatetta on rikottu kuten seuraavassa tuodaan esiin.** Tässä Kirkonkyläntien tapauksessa täydennysra-

kentaminen sekä kiinteistöjen ja asunto-osakkeiden ostaminen ja myyminen on perustunut jo lähes 20 vuoden ajan asemakaavalliseen tilanteeseen, jossa alueen pääkatuina ovat Tapaninkyläntie, Tapaninvainiontie sekä Kirkonkyläntien osuus Tapaninvainiontieltä vain Malmin suuntaan. Täydennysrakentaminen on ollut jo vuosia alueella hyvin vähäistä. Uusia pientaloja on rakennettu alueelle vuosittain vain muutamia ja lähes kaikki on sijoitettu muiden rakennusten joukkoon jakamalla vahoja suuria tontteja useimmiten yhdeksi uudeksi rakennuspaikaksi. Kirkonkyläntiehen rajoittuville tonteillekin on rakennettu aivan kadun reunaan yli 10 pientaloa viimeisen 10 vuoden aikana ja viimeiset niistä muutamia vuosia sitten (ainakin yksi vielä keskeneräinen).

Luottamuksensuojaperiaatteen noudattaminen tarkoittaa tässä tapauksessa ainakin sitä, että **kun mitään ennakoitavissa olevaa muutosta alueen toimintojen (esim. uusia merkittäviä kaupan toimintoja tai muuta liiketoimintaa) muuttumiseen tai mitään laajamittaisempaa asuntorakentamista minimaalista täydennysrakentamista lukuun ottamatta ei ole ollut eikä ole tiedossa, on kaikkien alueella asuvien ja sille muuttavien ollut voitava luottaa nykyisen voimassa olevan asemakaavan ja sen periaatteiden säilymiseen ennallaan.** Myöskään liikennesuunnittelun perusperiaatteet eivät ole muuttu asemakaavan muutoksessa käytettyyn suuntaan vaan päinvastaiseen suuntaan, jossa nimenomaan asuntoalueita pyritään enenevästi rauhoittamaan liikenteen haitoilta mm. jäsennoimällä katuverkkoa siten, että olevia katuja voidaan muuttaa asumisympäristölle parhaiksi pussikaduiksi ilman läpiajomahdollisuuksia.

### 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 katuosuus Santerlantien ja Tapaninkyläntien välillä avataan yleiselle liikenteelle, olevat pysäkkiparit rakennetaan ns. hidastinpysäkeiksi (keskikoroke pysäkkien väliin estämään pysäkille 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 tonteilla 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, liikennemoraalia löyhennetään pahoin, kun sääntöä (= läpiajo-kieltoa) 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, liikennesuunnittelussa 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 mielihiteiden 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 pysyi 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 valmistelemissa muistiossa (liite 3), jossa 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 jyrkkinä 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 vastausosuus.** Tämä näkökulma olisi pitänyt tiedostaa jo alusta alkaen ja tuoda se tehdyssä vaihtoehtovertailussa 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 lomakkeella 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 kriitikittömästi 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 eikä valittajien taholta tarkastaa.

Kaavanmuutoshankkeen hyötynä ovat asukaskyselyssä katuosuuden avaamista puoltaneet ja kaupunkisuunnittelulautakunta 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 lainkaan 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 vahvoihin 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 auto-  
matkoista suuntautuu pohjoiseen (esim. Tammiston ja Jumbon alueiden  
kauppoihin sekä Tuusulantien kautta pohjoiseen ja länteen Kehä III:lle) ja se  
liikenne käyttäisi uutta hivenen lyhyempää ajoreittiä. Kokonaismatkan pituu-  
dessa lyhyt oikaisu useimmiten merkitsisi kuitenkin korkeintaan merkitykse-  
töntä muutaman prosentin ajomatkan ja ajoajan lyhenemistä. Polttoainekus-  
tannuksena nyt tarvittava "lisämatka" tarkoittaa suuruusluokaltaan vain 5  
sentin lisäkustannusta matkaa kohti. Alueen autoliikenteen ajosuoritteen ab-  
soluuttisena vähenemänä em. tarkoittaa aivan marginaalista määrää. **Kuvi-  
teltu autoliikenteen hyöty osalle alueen asukkaista olisi siten tosiasial-  
lisesti sekä yksilötasolla että yhteenlaskettuna äärimmäisen pieni.****

**Mielipidekysely epäonnistui täysin monessa asiassa: vaihtoehtojen A ja  
B ominaisuuksien edes kohtuullisen riittävässä kuvaamisessa kyseltä-  
ville, kyselyalueen rajaamisessa ja tulosten tulkinnessa sekä niiden ob-  
jektivisessa informoinnissa. Mielipidekyselyssä kaavamuutoksen valmis-  
telun aloittamista vaihtoehdon B mukaisesti kannattaneiden määrä 420 hen-  
kilöä 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 kes-  
kilinjasta) ihmisten määrä (yli 550) ja vain noin neljäsosa häiriöalueella (al-  
le 150 m katujen keskilinjasta) asuvien määrästä (vrt. myös liite 10). Ky-  
selyn tuloksia ei siten olisi pitänyt käyttää lakiperustaisen asian eli täs-  
sä tapauksessa asemakaavamuutoksen valmistelun ja päätöksenteon  
perusteina. Vain runsaan 400:n alueella asuvan henkilön omilla kannanotoil-  
la perustelematonta (kyselyssä vastaus rasti ruutuun) mielipidettä täysin riit-  
tämättömästi kuvatusta, suunnitteluun määrättävästä liikenteellisestä tilan-  
teesta, ei maankäyttö ja rakennuslain kirjaimen eikä hengen mukaisesti  
voida ainakaan tässä tapauksessa pitää relevanttina perusteena kaa-  
vamuutokseen ryhtymiselle ja sen laatimiselle puhumattakaan kaavan  
hallinnollisista ja juridisista hyväksymistoimenpiteistä. Em. asetelma ei  
täytä myöskään kunnallisen demokratian vaatimuksia. Kaupungin esittämis-  
sä kaavamuutoksen valmisteluaineistoissa ei edellä esitettyihin määrällisiin  
analyysihin ole edes haluttu paneutua, vaan on kirjoitettu ja puhuttu har-  
hauttavasti vain suhteellisista prosentiosuuksista.**

### **3.3 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma puutteellinen, kaavan nimi ja ra- jaus muuttunut harhauttavasti valmisteluprosessin aikana**

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on puutteellinen vaihtoehto-  
asetelman ja vaikutusten tarkastelun osalta. Perustelut löytyvät liitteis-  
tä 5 ja 8 eli kirjallisista esityksistä (2 kpl) Uudenmaan ympäristökeskukselle  
maankäyttö- ja rakennuslain 64 §:n mukaisen neuvottelun järjestämiseksi  
osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävydestä. Uudenmaan ympäristö-  
keskukselta ja ympäristöministeriöltä, kaavoituksen laillisuutta ohjaavina ja  
valvovina viranomaisena, olisi pyydettävä lausunnot siitä, vastaavatko kaa-  
vaselostuksessa ja muussa valmisteluaineistossa tehdyt vaikutusarviointit  
arviointisuunnitelmaa sekä maankäyttö- ja rakennuslain ja asetuksen kirjain-  
ta ja henkeä (mm. MRA 1 § ja 25 §, MRL 54 - 55 §).**

**Arviointisuunnitelmastakin 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 siitäkään esitettyjä kannanottoja otettu valmisteluprosessissa mitenkään vakavasti. Avoimuus ja osallisten vaikuttamismahdollisuudet olivat siten täysin näennäisiä.**

**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 laisinkaan kaavamuutosprosessin missään vaiheessa.**

Kaavan nimikin 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 yllättäen yli viisinkertaistui 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, joka 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 muutoksenhakuoikeus tarkoin tutkinee.**

### **3.4 Viranomaisten toiminta ei hallintolain eikä MRL:n mukaista**

Kaupunki on Kirkonkylän läpiajokiellon kohdan ajonestopuomin rikkouduttua vuosikausia vitkutellut ajokiellon tehostamistoimissa. Laiton tilanne on saanut vapaasti rehottaa ja myös poliisi on ollut varsin passiivinen ajokiellon valvonassa. Lisäksi vuosia jatkunut viranomaisten piittaamattomuus on johtanut eräiden autoilijoiden liikennesäännöistä piittaamattomuuden lisääntymiseen ja ajokieltoa rikotaankin usein. **Valittajat vaativat Helsingin hallinto-oikeuteen tekemässään valituksessa, että hallinto-oikeus olisi pyytänyt 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 esitettyä läpiajokieltoa Kirkonkyläntiellä Tapaninvainiontieltä Tapaninkyläntielle.

Helsingin hallinto-oikeuden olisi viimeistään tullut pyytää mm. poliisiviranomaisen lausunto, koska kaavamuutoksen seurausten kannalta on hyvin

olennaista läpiajokiellon valvonnan onnistuminen. Muutoinhan läpiajokiellolla ei ole mitään käytännön merkitystä. Koska viranomaiset eivät ole halunneet tai nähneet tarpeelliseksi tähän mennessä pyytää lausuntoa poliisiviranomaiselta koskien kaavamutoksen seurausten kannalta hyvin olennaista liikenteen lisääntymistä Kirkonkyläntiellä ja läpiajokiellon valvonnan järjestämistä ko. kohteessa nykyisin ja tulevaisuudessa, ovat **valittajat olleet pakotettuja pyytämään poliisin kannanottoa asiasta**. Kannanotto on kokonaisuudessaan liitteenä 15. Helsingin kihlakunnan poliisilaitos / Malmin kenttäyksikkö (komisario Kirsi Kanth) on vastannut sähköpostitse esitettyihin kysymyksiin 15.6.2006. Siinä **poliisi toteaa nykyisestä valvonnastaan mm.:1) valvontaa tapahtuu päivittäin lähinnä yksittäisten partioiden aloitteesta, 2) läpiajokiellon rikkojia pysäytetään, asiakirjoja tarkastetaan ja ajajia puhallutetaan ja 3) ajokiellon rikkomisesta annetaan yleensä suullinen huomautus (niiden määrää ei tilastoitu), v. 2005 rikesakkoja määrätty 5 kpl ja v. 2006 kesäkuun alkuun mennessä 6 kpl, päiväsakkooperusteisia sakkoja ei ole määrätty yhtään.**

**Yllä olevasta voidaan helposti todeta mm., että läpiajokiellon valvonta on systematisoimatonta ja vain päiväaikaista, satunnaista ja kokonaisuutena äärimmäisen vähäistä, sanktioiden kannalta mahdollisimman lievää ja siten tehotonta.** Ajoneuvolla ajo kielletty -liikennemerkki on kuitenkin kaikkein vahvimpia liikennettä sääteleviä liikennemerkkejä, niitä on tarpeen ja syytäkin käyttää varsin vähän, luottamuksen niiden noudattamiseen pitää olla suurta ja siksi niiden noudattaminen sekä sen valvonta on erittäin tärkeää kaikissa kohteissa ja myös yleisen liikennekurin noudattamisen kannalta. Rikesakkojen määrä 11 kpl viimeksi kuluneen 17 kuukauden aikana Kirkonkyläntiellä on hälyttävän pieni juridisestakin näkökulmasta, sillä ko. aikajaksolla ajokielto kohdan on läpäissyt yli ½ miljoonaa ajoneuvoa (n. 510 vrk x 1 000 ajoneuvoa/vrk) ja niistä lähes kaikki ajoivat kohteessa laittomasti. **Rikesakotettujen kuljettajien osuus läpiajaneista on siten äärimmäisen pieni eli vain 0,002 %, jolloin keskimäärin vain yksi kuljettaja 50 000:sta on tullut sakotetuksi sakkoasteikon kaikkein lievimmän sanktion eli rikesakon mukaan.** Kuitenkin jo puolen tunnin valvontaiskun aikana minä hyvänsä arkipäivänä poliisi voisi helposti sakottaa ainakin 20...30 laittomasti läpiajavaa ja niin pitäisi lain mukaan myös tapahtua.

Helsingin kaupunki ei ole pyynnöstämme huolimatta tehnyt liikennelaskentaa kyseisessä kohdassa. Viimeiset kaupungin tekemät liikennelaskennat on vuodelta 2000. Laskimme itse liikenteen maanantaina 30.5.2005 aamulla tunnin (7:45-8:45) ja illalla 1,5 tunnin (16:00-17:30) ajan. Läpiajokielto kohdasta ajoi tänä aikana yhteensä 230 autoa, joista busseja oli 48 kpl. **Luvatta ajajia oli keskimäärin noin 70 autoa tunnissa ja näistä runsaasti yli puolet oli "alueen ulkopuolisia" läpiajajia eli ne ajoivat siten alueen läpi koko katujakson Tapaninvainiontien ja Tapaninkyläntien välillä.** Sekä alueen asukkaiden että koko alueen läpi ajavien laitton läpiajo on em. laskennan jälkeen vielä lisääntynyt havaittavasti.

Jos asemakaavan muutos tulisi voimaan, vaikuttaisi se poliisin toimintaan seuraavasti (seuraavassa siteeraus kokonaisuudessaan saadusta sähköpostista, ks. liite 15): **"Kaavamutoksen kaltainen ratkaisu vaikeuttaa poliisi-**

**sin valvontaa huomattavasti, koska silloin läpiajokielttoon voitaisiin puuttua vain kummassakin päässä todennetusti. Tämä vaatii joko perässä ajaen seuraamista taikka erityisesti järjestettäviä, useamman partion yhteisvalvontaiskuja. Valvontaiskujen toteuttaminen tulisi olemaan hyvin satunnaista. Poliisin käsityksen mukaan kaavamuutoksen kaltainen ratkaisu tulisi lisäämään läpiajokiellon rikkomisia ajan kuluessa, siten koko kiellon tarkoitus vaikutusalueensa liikenneturvallisuutta parantavana tekijänä heikkenisi.”**

Läpiajokiellon noudattamisen valvonnan järjestämisen ylivoimaisen suuret vaikeudet on kaavamuutoksesta muistuttajien ja sen hyväksymispäätöksestä valittajien taholta tuotu selkeästi esiin jo joka vaiheessa aiemminkin. Jopa kaupunki on sen myöntänyt lausunnossaan Helsingin hallinto-oikeudelle: **”Kaupunginhallitus toteaa, että valittajat ovat oikeassa siinä, että pidemmän läpiajokielloalueen valvonta on vaikeampaa.”**

Liikennevalvonnasta operatiivisesti vastaavana viranomaisen on **poliisi nyt selkeästi vahvistanut jo aikaisemmin esiintuomamme läpiajokiellon noudattamisen valvonnan vaikeutumisen merkittävästi nykyisestä jo muutenkin äärimmäisen heikosta valvonnasta.** Ottaen huomioon, että kun jo pitempimatkaisen läpiajon volyymiksi on arvioitu noin 1,5 -kertainen liikennemäärä (noin 1 500 ajoneuvoa / vrk) verrattuna nykyiseen kielto kohdan liikennemäärään ja poliisin valvontaresurssitarpeen pitkän läpiajokiellon valvonnassa minimissäänkin moninkertaistuessa, jäisi läpiajoliikenteen valvonta äärimmäisen satunnaiseksi ja siten vaille mitään todellista tehoa tai vaikutusta laittomaan läpiajoon. **Asemakaavamuutoksen tapainen järjestely ei läpiajoa estävänä toimisi todellisuudessa lainkaan, mikä yhtenä perusasiana vie pohjan koko kaavamuutoksen toimivuudelta ja siten myös lainmukaisuudelta. Lisäksi on tärkeää huomata, että läpiajokiello Kirkonkyläntiellä johtaisi kiellon kiertämiseksi merkittävästi lisääntyneeseen ja epätoivottavaan läpiajoon Karhusuontiellä Tapaninvainiontien – Kirkonkyläntien liittymien välillä.** Tämä lisäksi tällä katuosuudella, jolla on erittäin suuri määrä liittymiä (yhteensä 35 tonttiliittymää ja 7 katuliittymää) ja rakennuksia koko matkalla aivan kadun vierellä, **lisääntyvään liikenneturvallisriskiin mm. koululaisten pääkulkureitillä Immolan ja Pukinmäen kouluille sekä huomattaviin ympäristöhaittojen (melu, päästöt) lisääntymiseen koko katujaksolla.** Kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston selvitysten mukaan (Lasten liikenneonnettomuudet Helsingissä) koululaisten liikenneonnettomuuksista (vv.1999-2003) esi-kaupunkialueilla sattui kantakaupunkia selvästi useammin kokoojakaduilla suojateiden ulkopuolella. Harvempi kuin joka kymmenes koululaisen jalan- kulkijaonnettomuus sattui tonttikaduilla. Em. onnettomuusriski kasvaisi nykyisestä selvästi sekä Kirkonkyläntiellä että Karhusuontiellä niiden kokoojakatu- luonteen mukana.

Poliisi on lausunnossaan (liite 15) pyynnöstä käsitellyt lyhyesti telemaattista liikennevalvontaa kameroilla (kiinteä kamerapari, jatkuvasti kuvaava ja tallen- tava kameravalvonta, liikkuva kameravalvonta-auto). Kannanotossa on käsi- teltä eräitä kameravalvontaan liittyviä näkökohtia, mutta **kameravalvonnan käyttökelpoisuutta niin haluttaessa ei ole kiistetty.** Monia muitakin tele-



maattisia järjestelmiä ja muita kamerajärjestelmiä on käytettävissä kuten esim. ohittavien autojen rekisterilaattojen automaattinen kuvaaminen kahdella kameralla kahdessa kadunkohdassa ja molempien kuvauskohtien ohittaneiden rekisterilaattojen poimiminen automaattisesti tiedostoista kuvien jatkokäsittelyä varten. Em. luotettavaa järjestelmää on käytetty menestyksellisesti vuosikautia Tiehallinnon toimesta mm. ajonopeuksien mittaamiseen tietyillä tiejaksoilla (mm. Kehä I ja moottoriliikennetie Lahti – Heinola). Poliisi näkee vastauksessaan liikenteen telematiikan käyttämisen mahdollisuudet liikennevalvontaan mahdollisina mutta jossain määrin liian konservatiiviselta pohjalta.

**Helsingin kaupunki ei ole millään tavalla vastannutXXXXXXXXXXXX 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 vastaustaan koskien kahta tehtyä esitystä (5.3.2003 ja 4.3.2004) järjestää kaupungin kanssa MRL: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 tehdyt, selvitykset valmiina ja raportoitu. Ympäristökeskus on siten toiminut joko lainvastaisesti tai ainakin lain tarkoituksen vastaisesti.**

Hallituksen esityksessä MRL:n valmistelussa kohdassa 3.2 Keskeiset ehdotukset alakohdassa "Suunnitteluprosessiin entistä enemmän avoimuutta ja vuorovaikutteisuutta"

- painotetaan avainasioina toimijoiden vuorovaikutusta, avointa keskustelua, yhteisen kielen ja tiedollisen pohjan hakemista sekä suunnitelmien havainnollisuuden lisäämistä.
- todetaan, että on tärkeää nähdä osalliset suunnitteluprosessin resurssina ja varmistaa keskustelun kaksisuuntaisuus
- pidetään olennaisena, että vuorovaikutus kytketään riittävän aikaiseen suunnitteluvaiheeseen ja että erityisesti tavoitevaiheen yhteinen työskentely on tarpeen.

Esityksiä neuvottelun käynnistämisestä OAS:sta on tehty varsin harvoin ja esim. vuonna 2002 koko maassa tehtiin vain 14 esitystä, joista 9:ssä tapauksessa käytiin neuvottelu ja niistä 6:ssa suunnitelmassa (OAS) todettiin täydentämistarve. Uudenmaan ympäristökeskuksesta saadun suullisen tiedon mukaan sille oli tullut ainoastaan yksi neuvottelupyynnö OAS:stä ennen XXXXXXXXXXXXXXXX neuvottelupyynnöä. Tätä taustaa vasten on käsit-

**tämätöntä ja lain hengen vastaista, ettei ympäristökeskus järjestänyt neuvottelua osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.** Neuvottelu olisi saattanut korjata koko kaavoitusprosessia positiiviseen suuntaan. Kaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa lukee kohdassa arviointisuunnitelma ainoastaan: "Kaupunkisuunnitteluvirasto arvioi asemakaavan laatimisen yhteydessä suunnitelman vaikutukset lähialueiden asukkaiden olosuhteisiin ja liikenteen toimivuuteen." **Neuvottelupyynnössään** XXXXX **kiinnitti huomiota erityisesti vaihtoehtoasetelmaan kaavoitusprosessissa. Kaavamuutoksen vaikutusten arvioinnin selkiyttämiseksi olisi tullut rinnalla tarkastella myös vaihtoehtoa, missä nykytilanne on laitettu kuntoon ts. laitton läpiajo on estetty.** Kun näitä kahta päävaihtoehtoa vertailtaisi kaikkien näkökohtien suhteen mukaan lukien kustannukset, olisi kaavamuutoksen epäkelpoisuus tullut selkeästi esille. Edellä mainitut seikat liittyvät sekä viranomaisen toiminnan lainmukaisuuteen että maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n soveltamisen täyttymättömyyteen.

### **3.5 Kaavaselostuksen ja muun päätöksentekoaineiston sisältö riittämätöntä ja manipuloivaa**

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

Helsingin hallinto-oikeuden päätöksen perusteluosan kohdassa asemakaavamuutoksen "lähtökohdat ja tavoitteet" hallinto-oikeus on vain todennut, mitä kaavoitusprosessissa on tapahtunut. Kuvaukset nojautuvat kaupungin selostuksiin ja niistä puuttuu monia valittajien esiin tuomia näkökohtia ja täydennyksiä, joiden osalta kaupungin selvitykset ovat olleet ilmeisen puutteellisia. **Hallinto-oikeus ei mm. ota kantaa siihen, millä tavoin nyt muutettavan lainvoimaisen kaavan lähtökohdat olivat muuttuneet niin olennaisesti, että kaavamuutosprosessin käynnistämiseksi oli kestävä perusteet.** Selväsanaistemmin ja yksinkertaisesti ilmaistuna: Hyväksytäänkö jatkossakin kaavamuutosten perusteeksi se, että kunnallisvaaliäänille persot poliitikot heittävät hyvät suunnitteluperiaatteet ja kaupungin omien asiantuntijoidensa lausunnot roskakoriin niinkin keveillä perusteilla kuin epämääräisesti rajatun ja tulkitun kelvottoman mielipidetiedustelun tuloksilla? Oikeuden päätöksessä ei tuoda esille mm. sitä, että kaupunkisuunnittelulautakunta käynnisti kaavamuutoksen 23.8.2001 vastoin kaupunkisuunnitteluviraston asiantuntijoiden laatimaa esitystä (ks. hallinto-oikeuteen tehdyn valituksen liite 3), jossa oli perustellusti ja asiantuntevasti tuotu esille faktat sille, miksi kaavamuutokseen ei tulisi ryhtyä vaan tulisi laatia suunnitelma katkaisujärjestelyjen tehostamiseksi. Päätösehdotuksessa oli mm. todettu, että

- nykyisen asemakaavan (ajo sallittu vain busseille) laatimisen periaatteet ja tavoitteet ovat edelleen voimassa
- tehtyjen tarkastelujen perusteella on ilmeistä, että Kirkonkyläntien avaamisesta yleiselle liikenteelle aiheutuisi enemmän haittoja kuin hyötyjä

- nykyinen asemakaava on liikenneverkon jäsentelyn, liikenneturvallisuuden ja asumisviihtyisyyden kannalta edelleen perusteltu eikä asemakaavan muuttamiseen ole aihetta ryhtyä
- sen sijaan Kirkonkyläntien katkaisujärjestelyjä on tarpeen tehostaa luovattoman läpiajon estämiseksi.

Päätöksen kohdassa vaatimusten tutkimatta jätetyiltä osin hallinto-oikeus toteaa, että viranomaisen toiminnan lainmukaisuuden käsittely sikäli kuin ei ole kyse itse kaavoitusmenettelyn lainmukaisuudesta, ei kuulu hallinto-oikeuden toimivaltaan. Tässä on kyse juuri kaavoitusmenettelyn laillisuudesta tai lainvastaisuudesta. **Päätöksentekoaineiston vaillinaisuus ja puolueellisuus on johtanut vääristyneeseen kuvaan kaavamuutoksen vaikutuksista.** Valittajat ja laajemmin muutkin Kirkonkyläntien lähialueen asukkaat ovat useaan otteeseen kaavamuutosprosessin aikana muistutuksissa, kannanotoissa, kirjelmässä, vastineissa sekä suullisesti että kirjallisesti tuoneet esiin puutteellisuuksia mm. vaihtoehtoasetelmassa sekä heihin kohdistuvien merkittävien haitallisten vaikutusten käsittelyssä. Näitä ei juuri mitenkään ole otettu prosessissa huomioon eikä valittajien esiin tuomia näkökohtia ole huomioitu kaupungin valmistelemissa aineistoissa tai ne on jätetty käsittelemättä tai ohitettu ylimalkaisesti. **Päätöksenteko on siten nojautunut puutteellisesti ja puolueellisesti valmisteltuun aineistoon.** Valittajien arvioita kaavamuutoksen vaikutusarvioinnin laadusta ja sisällöstä on pidettävä asiantuntija-arvioina, koska esim. Maarit Saarella tie- ja liikennetekniikan diplomi-insinöörinä on vankka yli 20 vuoden kokemus liikennesuunnittelusta (erityisesti pääkaupunkiseudulta) ja siihen liittyvistä vaikutusarvioinneista toimies- saan ko. ajanjaksolla sekä julkisella (Tiehallinnon Uudenmaan tiepiirin pääkaupunkiseudun suunnittelupäällikkö) että konsulttisektorilla. **Valittajien näkökohdat asiantuntija-arvioina on siten ollut ja on syytä ottaa tasaver- taisesti kaupungin näkökohtien rinnalla huomioon arvioitaessa mm. asemakaavan sisältövaatimusten toteutumista.**

Maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. **Helsingin hallinto-oikeuden tulkinta, että kaavamuutosta laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitetty sen toteut- tamisen ympäristövaikutukset ja että selvitykset on tehty alueelta, jolla kaavamuutoksella voidaan katsoa olevan olennaisia vaikutuksia, on va- littajien mielestä väärä.** Tästä seuraa, ettei myöskään tutkimusten ja selvi- tysten tulosten perusteella voi luotettavasti arvioida kaavan sisältövaatimus- ten täyttymistä. Selvitykset ovat tähän tarkoitukseen vaillinaisia ja harhaan- johtavia. Hallinto-oikeuden tulkinta on väärä päätöksen sivulla 19 siitä, että selvitysten perusteella olisi arvioitavissa sisältövaatimusten täytyminen ja et- tä kaavamuutos siten olisi perustunut maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n mu- kaisiin riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. **Hallinto-oikeus on tulkinnois- saan selvitysten riittävydestä nojautunut yksinomaan kaupungin eli- mien laatimiin asiakirjoihin (kaupunginhallituksen lausunto, kaupunki- suunnittelulautakunnan päätös, kaavaselostus), mikä ei valittajien mu- kaan ole riittävää ja oikein oikeuden päätöksen perusteluiksi ja päätök- sen tekemiseksi.** Valittajat katsovat, että selvitysten perusteella kaava- muutoksen sisältövaatimusten arvioinnissa voidaan päätyä yksiselit- teisesti vain asemakaavan muutospäätöksen hylkäävään ratkaisuun.

**Kaavamuutoksella on olennaisia vaikutuksia myös Karhusuontien liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen. Tätä hallinto-oikeus ei ole käsitellyt lainkaan ja sitä on pidettävä virheenä.** Pukinmäen ja Kehä I:n suunnasta Tammistoon päin menijät välttävät läpiajokiellon ajamalla Karhusuontien kautta. Karhusuontie on luonteeltaan selvä asuntokatu, sillä Tapaninvainiontien ja Kirkonkyläntien välillä on 35 tonttilliittymää ja 7 kadun liittymää. Karhusuontietä risteävät ja sitä pitkin kulkevat Pukinmäen ala-asteen Immolan toimipisteen 1-2-luokkalaiset ja Karhusuontie on myös koulureitti Pukinmäen ala-asteelle ja peruskouluun. Liikennettä hitusen lisäävää maankäyttöä on tulossa Kapteenskanmäen uuden asemakaava-alueen myötä (muutamia pientaloja). Edellä olevien seikkojen perusteella liikenteen lisääntyminen Karhusuontiellä lisää myös liikenneonnettomuusriskiä. Näitä vaikutuksia ei asemakaavan muutoksen valmistelussa ja sen lopputuloksessa ole huomioitu lainkaan. Todettakoon yksityiskohtana, että onnettomuuksia kyllä tapahtuu ko. reitillä: 3.6.2006 klo 19 jälkeen tapahtui henkilöautojen raju yhteenajo Karhusuontiellä Immolantien risteyksessä (paikalla useita ambulansseja ja poliisiautoja).

Asemakaavaselostus on peruste, kun arvioidaan onko asiassa tehty lain edellyttämät selvitykset ja täyttääkö kaava lain sisältövaatimukset. **MRL:n 55 §:ssä sekä MRA:n 25 §:ssä (asetuksessa) säädetään asemakaavan esitustavasta ja kaavaselostuksen sisällöstä. Kaavamuutoksen kaavaselostuksen sisältö ei vastaa em. pykälien sisältövaatimuksia.** 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 "hintaan" siitä, että joidenkin autoilijoiden mukavuus vain pienellä osalla heidän matkoistaan saattaa kasvaa marginaalisesti.** Laajan alueen reuna-alueiden asukkaista valtaosa kaukana Kirkonkyläntiestä luonnollisesti hyväksyy kaavamuutoksen heille haitattomana, mutta **Kirkonkyläntien varren ja lähialueen asukkaista selvä valtaosa - ainakin seitsemän kymmenestä - vastustaa kaavamuutosta jyrkästi.**

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 (vastansee pääkokoojakatua) ja Tapaninvainiontien - Tapaninkyläntien välillä Kirkonkyläntietä ei asuntoalueen katuna näy yleiskaavassa lainkaan, ts. sen toiminnallinen liikenteellinen merkitys aluerakenteessa on alhainen. **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 ylipäättään olisivat toteuttamiskelpoisia, ne alentaisivat ehkä jonkin verran ajonopeuksia Kirkonkyläntiellä, mutta eivät vaikuttaisi liikennemäärien kasvuun ja siitä koituihin ympäristö- ja turvallisuushaittoihin.** Kaikki lisääntyvästä liikenteestä aiheutuvat haitat kuitenkin lisääntyvät alueen asuntoalueen katuverkolla ja ihmisten elinympäristössä ja erityisesti Kirkonkyläntiellä sekä Karhusuontiellä. Karhusuontien tarkastelu puuttuu yllättäen vaikutustarkasteluis- ta kokonaan, vaikka kaavamuutoksen vaikutukset heijastuvat varmasti myös sille. Tässäkin 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.

**Liikenteen nopeuden hidastustoimilla ei ole olennaista merkitystä lisääntyvään meluhaittaan (joudutaan vaihtamaan ja ajamaan pienillä vaihteilla). 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 asemakaavamuutoksessa ei ole esim. mitään toimenpiteitä meluntorjunnalle. **Jos ja kun hidasteita ei maaperän pehmeiden vuoksi voida rakentaa, putoaa liikennesuunnitelmaluonnokselta pohja pois. Ylipäättään ihmetyttää ja arveluttaa, mihin toimenpiteisiin kaavamerkintä "hidaskatu" kaupunkia velvoittaa,** kun 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) to-

dellisessä nykytilanteessa sekä c) kaavamuutoksen tilanteessa ja miten liikennemäärien ennustetaan kasvavan eri tilanteissa. Liikenteen kasvunennusteet ja todellinen kasvu esimerkiksi olisivat aivan erilaiset tilanteissa a) ja c).

**Liikennemäärätiedot perustuvat vanhoihin tietoihin vuodelta 1999. Liikennemääristä ei ole esitetty mitään luotettavia tulevaisuuden ennusteita, paljonko liikenne 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 Tuusulanväylälle 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 äärimmäisen käytetty reitti ajomatkan puolittuessa nykyisestä laillisesta ajoreitistä Kirkonkyläntien mahdollisista ajonopeuden hidasteistakin huolimatta.**

**Kun katuverkon liikenteellinen liikennemääriin perustuva tarpeellinen kokonaisanalyysi vaikutuksineen on valitettavasti valmisteluaineistossa kokonaan tekemättä, on 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 1 000 muuta autoa, joista lähes kaikki laittomasti läpiajokieltoa rikkoen ja arvioilta vähintään puolet niistä alueen läpiajavia. Edellisenä vuonna syksyllä ko. kohdan läpi 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 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 jopa 2-4 kertaa suurempi kuin millään muulla alueen kokoojakadulla.** Alueen koko katuverkon liikenteellinen jäsentyminen 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 moninkertaistuu 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 nukkumisolosuhteisiin erityisesti kadunvarsien ja niiden lähialueiden asunnoissa sekä sen seurauksena vaikutuksia ihmisten sekä psyykkiseen että fyysiseen terveydentilaan ja hyvinvointiin (erityisesti vanhat ja/tai sairaalolaiset ihmiset ja lapset). **Kaikissa muistutuksissa on kiinnitetty huomiota meluhaitan lisääntymiseen, mutta kaupungin kannanotossa asemakaavan muutosta koskeviin muistutuksiin asiaa ei hämmästyttävää kyllä ole edes käsitelty.**

Kaavaselostuksessa melusuojausvelvoite vieritetään kiinteistöille *"sijoittamalla melua sietäviä ja pihaa rajaavia rakennuksia ja rakennelmia tonteille"*. **Kaavaselostuksessa todetaan myös, että meluusteitä ei ole esitetty rakennettaviksi, koska niitä ei voida kaupunkikuvallisista syistä rakentaa. Kaupunki siis tuo kaavamuutoksella lisää meluhaittaa, mutta "pese samalla kätensä" sen torjunnalta.** Tällöin kuvaan astunevat luonnollisesti korvauskysymykset haitoista. Osalla tonteista on kadun varrella kevytrakenteisia 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 kaupungin priorisoimien kohteiden jälkeen myöhemmin osoitettavilla määrärahoilla toteutettaviin kohteisiin, sillä sellaista tahtoa tai rahoja ei tähän kohteeseen tule näillä näkymin koskaan löytymään.

**Pääkaduilla (Tapaninvainiontiellä ja Tapaninkyläntiellä), joille läpiajoliikenne on tarkoitettu, on rakennettu kunnolliset meluusteet 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 ja siksi tilannetta on mahdotonta tai hankalaa enää perästäpäin muuttaa. Tässä palataan taas kaavamuutokseen ryhtymisen perusteisiin: muutokseen ei olisi pitänyt ryhtyä, ellei muutoksesta koituvia haittoja pystytä hallitsemaan.

**Kaavamuutoksessa olisi ehdottomasti ollut esitettävä meluntorjuntarakenteet Kirkonkyläntien varteen mm. korvaamalla nykyisiä tonttiaitoja meluaidalla ja rakentamalla meluaidat nykyisin suojaamattomiin kohtiin.** Vaihtoehtoisesti kaupungin olisi pitänyt päättää käynnistää haitankokijoiden kanssa neuvottelut haittakorvauksista. Asuntoalueen melutilanteen kannalta on syytä painottaa myös sitä, että **EU:n ympäristömeludirektiivi edellyttää myös Helsingin kaupungilta toimenpiteitä melutilanteen selvittämiseksi ja hallintaan saamiseksi alueellaan.** Helsingin äänimaisemista on vasta karteita kartoituksia, vaikka Vantaalla on jo perusteellisesti selvitetty kaupungin hiljaisia äänimaisemia. Myös Helsingin kaupungin on laadittava meluselvitys-

ja kartta kesäkuuhun 2007 mennessä, jota varten kaupunki on perustanut työryhmän v. 2005. Selvityksen tekeminen aloitetaan syksyllä v. 2006 ja kansalaisilla lienee mahdollisuus osallistua ainakin toimintasuunnitelman laadintaan.

**Tämän asemakaavamuutoksen osalta voidaan jo nyt selkeästi todeta ainakin, että Vantaanjoen laakso läheisine asuinalueineen tullaan säilyttämään ja sitä tullaan kehittämään mahdollisimman laajana ja suojelullisesti tärkeänä ns. hiljaisena äänimaisemana.** Erityisesti Vantaanjoen itäpuoleisten lähialueiden asuinalueiden suojeleminen meluisuudelta tulee olemaan ensisijaista (joen länsipuolella häiriötekijänä Tuusulan moottoritie). Tielikenteen osalta suojeleminen tarkoittaa sitä, että **jokilaakson itäpuolella laakson suuntainen tieliikenne ohjataan kulkemaan mahdollisimman kaukana jokilaaksosta ja jokilaaksoa risteävät vain hyvin harvat raskaasti liikennekuormitettut poikittaiset väylät jo rakennettuine tehokkaine melusuojuuksineen (Kehä I ja Tapaninkyläntie).** Tapaninvainion alueella ja Siltamäen lounaisella osa-alueella Kirkonkyläntie Tapaninvainiontieltä luoteeseen Keravanjoelle saakka on välttämätöntä pysyttää mahdollisimman vähäliikenteisinä asuntokatuina ja **liikenne keskitettävä oleville osittain jo hyvin melusuojuituille pääkaduille (Tapaninvainiontie, Tapanilantie).**

Melutilanteen muuttumisen vaikutuksista olennaisesti huonommaksi voidaan tehdä mm. Immolan päiväkodin osalta johtopäätelmä, että siellä päivisin hoidossa olevien lasten tiedollinen ja taidollinen kehittyminen tulisi vaikeutumaan. **Uusien saatavilla olevien tutkimusten mukaan alle kouluikäisten lasten oppimista vaikeuttaa merkittävästi jo melko vähäinen melutason nousu oppimistilanteissa.** Tähän ei kaavamuutoksen laatimisessa ole kiinnitetty mitään huomiota, vaikka jo muistutuksista on muistutettu päiväkodin olosuhteiden vaikeutumisesta. Päiväkotipiha-alueineen on avoimesti aivan kadun reunalla ilman mitään suojaa melulta, välittömiltä pakkokaasupäästöiltä ja muilta liikenteen haitoilta. Päivänaikainen melutaso on laskelmien mukaan tasolla **60...65 dB päiväkodin seinä- ja ikkunatasolla sekä pihan reuna-alueella ja yli 55 dB piha-alueen suosituilla telineleikkipaikoilla.** Laskennallisen melun kartoilta voi hyvin myös todeta, että tarkoituksenmukaisesti rakennettu hyvä melusuojaus maavallina suojaa äärimmäisen tehokkaasti asutusta mm. Tapaninkyläntiellä Kirkonkyläntien liittymästä itään ja länteen.

**Kiinteistöjen ja asunto-osakkeiden arvo laskisivat merkittävästi kaavamuutoksen seurauksena pysyvästi Kirkonkyläntien ja Karhusuotienkin varsilla ja lähialueilla** 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 suuressa liikenteellisestä muutoksesta", eikä ota mitään kantaa esitettyyn arvon tulevaan ilmeiseen alenemaan. Muistutuksia ja tätä valitusta varten tehdyn alustavan arvion mukaan ko. pysyvien arvon alenemien yhteismäärä on kuitenkin suuruusluokkaa 10 – 15 miljoonaa euroa, mitä ei missään tapauksessa voi pitää taloudellisesti asukkaille merkityksettömänä vaan hyvin tärkeänä näkökohtana (liite 12). **Olisi tarpeellista ja ehkä välttämätöntäkin, että oi-**



keusistuin selvittäisi ko. asian juridista puolta tarkemmin valituksen oikeuskäsittelyn aikana.

Liitteessä 12 on kommentoitu puutteellisuuksia kaupunginhallituksen 7.2.2005 antamassa kannanotossa asemakaavan muutosta koskeviin muistutuksiin. Kommentit on merkitty alkuperäisen kannanoton lomaan sinisellä kursiivitekstillä. **Kaupungin kannanotossa muistutuksia on käsitelty hyvin ylimalkaisesti, joitakin merkittäviä vaikutuksia kuten melu, on sivuutettu täysin, kaavamuutoksesta koituvia haittoja on vähätelty ja juuri mitään faktatietoja ei kannanotossa ole esitetty. Samanlaiset puutteellisuudet koskevat systemaattisesti koko valmisteluaineistoa.**

Päätöksentekoaineisto sisältää myös hämmästyttäviä ristiriitaisuuksia: **kaavaselostuksessa** todetaan mm. vastauksena asukkaiden mielipiteisiin (eräs asukas ehdotti läpiajokieltoa Tapaninvainiontieltä Tapaninkyläntielle niin, että tonteille ajo olisi sallittu), että **"läpiajokielto on valvonnan kannalta mahdoton toteuttaa"**. Nyt lautakunta (ja valtuusto kaavamuutoksen hyväksymispäätöksensä perusteluissa) on kuitenkin päättänyt toteuttaa aivan samanlaisen läpiajokiellon, joka em. kaavaselostukseen liittyvän kaupungin kannanoton mukaan on mahdoton. Hämmästyttävän ristiriitaista on myös, että kaupunginvaltuuston kokouksen 2.3.2005 (liite 1) aineistossa todetaan, että **"läpiajokieltoa rikkoi v. 2000 noin 1 000 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. Poliisi on tämän lausunnollaan myös nyt vahvistanut. Nykytilannetta pystyy haluttaessa valvomaan yhdellä poliisipartiolla, mutta siihenkään poliisilta valitettavasti ei ole resursseja riittänyt alkuunkaan kuten poliisin lausunnosta 15.6.2005 selviää. 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 kaavamuutoksen tilanteessa. 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 vaiku-

tukset lähialueiden asukkaiden olosuhteisiin ja liikenteen toimivuuteen), on **syitä 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 sellaisiakin asioita ja yksityiskohtia, joita tässä valituskirjelmän osassa ei ole nähty tarpeelliseksi toistaa, mutta jotka valituksemme perusteluina 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 järjestelmät ovat monipuolistuneet ja kehittyneet viime vuosina nopeasti ja niistä on löydettävissä moniakin vaihtoehtoisia ja taloudellisesti edullisia ratkaisuja läpiajorajoituksen valvontaongelmaan nykyisen asemakaavan pohjalta (mm. kameravalvonta, liikennevalot kauko-ohjauksella, kauko-ohjattava puomijärjestely).**

Muistutuksiin, valituskirjelmään Helsingin hallinto-oikeuteen liitteineen sekä tähän valituskirjelmään liitteineen viitaten toteamme, että **kaavanmuutos oheisaineistoinen ei täytä sisällöltään maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n mukaisia asemakaavan sisältövaatimuksia erityisesti mitä tulee ko. lakipykälän 2. momenttiin: "Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnon ympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. ..." ja 3. momenttiin: "Asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajille ja muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää". Myöskään asemakaavan laatimisprosessi ei ole tapahtunut MRL:n eikä muidenkaan kaavoitusta sivuavien viranomaishallintoa koskevien lakien mukaisesti. Vaatituksemme Helsingin hallinto-oikeuden päätöksen kumoamiseksi on esitetty yksilöidymmin valituskirjelmän alussa.**

### **3.6 Kaavamuutosprosessin aikana muuttuneet asiat, jotka vaikuttavat uudelleenarviointitarpeeseen**

Päätös kaavamuutokseen ryhtymisestä on tehty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 23.8.2001 eli noin viisi vuotta sitten. Tänä aikana mm. seuraavat kaavamuutoksen käynnistämiseen ja muutoksen vaikutusten arviointiin vaikuttavat asiat ovat muuttuneet:

- **Helsingin kaupungin linjaukset hidastetöyssyjen rakentamisessa ovat muuttuneet.** Kaavamuutokseen liittyvän hidaskatumerkinnän taust-

talla on alustava liikennesuunnitelmaluonnos, jossa esitetään töyssyjä liikenteen nopeuksien hillitsemiseksi. Helsingin kaupunki on vasta aivan viime aikoina huonoista kokemuksista ja tutkimustuloksista viisastuneena ottanut käytäntöön linjauksen, **ettei töyssyjä rakenneta savikkoalueille, koska töyssyistä aiheutuu rakennuksia vaurioittavia värinähaittoja sekä meluhaittoja.** Valittajat ja kaavamuutoksen vastustajat ovat jo pitkään ja toistuvasti prosessin aikana tuoneet asiantuntijatietämyksellä esille sekä kirjallisissa ja suullisissa kannanotoissa että muistutuksissa ja valituksessa töyssyjen rajalliset käyttömahdollisuudet. Nämä vaan ovat kaituneet kuuroille korville. Liitteenä 16 on Vartti-lehden kirjoitus 15.5.2006, jossa kaupungin liikennesuunnittelija toteaa, että töyssyjen käyttömahdollisuudet tässä kohteessa ovat rajoitetut. **Nyt on siis täysin epävarmaa, millaisia keinoja nopeuksien rajoittamiseksi voidaan tehdä. Artikkeleissa mainitut kavennuksetkin ovat kyseenalaisia, koska Kirkonkyläntie on bussireitti.**

Valittajat pyytävät Helsingin kaupunkia kirjaamaan mahdolliseen vastineeseensa käytäntönsä töyssyjen rakentamisessa ja arvioimaan niiden käyttökelpoisuutta tässä kohteessa.

- **Liikennevalvonnan keinot ovat lisääntyneet.** Laittoman läpiajon estäneen puomin poistuttua ongelmana on ollut poliisin resurssipula ja myös haluttomuus valvoa katkaisukohtalla olevan ajoneuvolla ajo kiellettyliikennemerkkin noudattamista. Poliisin haluttomuutta valvoa tilannetta kuvaa se, että myös poliisit itse rikkovat kieltä toistuvasti. **Kameravalvonta on lisääntynyt viime vuosina huomattavasti ja varsinkin haltijavastuulain voimaantultua vuoden 2006 alkupuoliskolla, ajoittainen kameravalvonta olisi varsin tehokas keino valvoa laitonta läpiajtoa nykyisessä läpiajon kieltävässä kaavatilanteessa.** Kaavamuutoksen tuomassa tilanteessa, jota olisi täydennetty tonteille ajon sallivalla läpiajokiellolla Kirkonkyläntien liittymiin sekä Tapaninvainiontielle että Tapaninkyläntielle, valvonta olisi huomattavasti vaikeampaa. Kameroita tai valvontapartioita tulisi aina olla kaksi, jotka vertaavat kahden pisteen tietoja läpiajajien selvittämiseksi. Tässä tilanteessa valvonta jäisi monimutkaisuuden ja kaksinkertaisen resurssitarpeen takia tekemättä ja läpiajokiello olisi vain kosmeettinen keino.
- Ajokieltoa rikkovien määrä on viimeaikoina lisääntynyt huomattavasti. Kun tieto kaavamuutoksen valmistelusta ja käsittelytilanteista on viime aikoina levinnyt mm. aluelehdissä ja valvontaa ei ole ollut pitkään aikaan, ajokieltoa rikkovien määrä on lisääntynyt huomattavasti. Kirkonkyläntien varressa asuvilla on mahdollisuus päivittäin seurata ajokäyttäytymistä kadulla. **Suurin osa ajokieltoa rikkovista on alueen ulkopuolisia ts. sellaisia, jotka tulevat Tapaninkyläntien, Tapaninvainiontien ja Vantaanjoen rajaaman kolmion ulkopuolelta eli Malmin ja Tammiston/Tuusulantien välistä tästä oikaisevaa liikennettä.** Tämä on selvä osoitus siitä, että kaavamuutoksen myötä Kirkonkyläntielle asetettava tonteille ajon mahdollistava läpiajokiello ei toimisi käytännössä millään tavalla läpiajtoa estävänä.

- **Telemaattiset keinot ovat yleistyneet ja monipuolistuneet ja tulleet hinnaltaan edullisiksi.** Helsingin kaupungilla on nykyään jo varsin yleisesti käytössä mm. ajoneuvolaitteisiin perustuvat bussietuisuudet liikennevalo-ohjauksessa. Laitekehityksen ja lisääntyneen tarjonnan ja kysynnän myötä myös niiden hinnat ovat halventuneet. Näitä ratkaisuja Kirkonkyläntien katkaisukohtaan ei ole lainkaan mietitty sen jälkeen, kun kaavamuuotukseen ryhtymisestä päätettiin vuonna 2001. **Tässä mielessä kaupungin laatimissa aineistoissa esiintyvät maininnat siitä, että telemaattisia keinoja olisi selvitelty vuoden 2000 tienoilla ja todettu ne kalliiksi ja ettei kaupungilla olisi kokemuksia tämän tyyppisistä keinoista, ovat vanhentuneita eivätkä pidä enää paikkaansa.** Yksinkertaisin ratkaisu voimassa olevaan kaavatilanteeseen olisi **liikennevalo-ohjaus, joka antaisi vihreätä valoa vain busseille.** Tällainen järjestely maksaisi vain murto-osan siitä, mitä hidaskadun rakenteelliset toimenpiteet maksavat. Hidaskadun toimenpiteet hillitsevät jonkin verran ajonopeuksia, mutta eivät laitonta estä läpiajtoa.

**Valittajat vaativat, että kaupunki toimittaa ajanmukaisen virallisen lausunnon telemaattisten keinojen käyttömahdollisuuksista tässä kohteessa sekä niiden kustannuksista suhteessa hidaskatutoimenpiteisiin.** Valittajat ovat saaneet pyynnöstä sähköpostilla 12.6.2006 vastauksia eräisiin kysymyksiin kaupunkisuunnitteluviraston liikennetelematiikan asiantuntijalta Kari Sanelta. Sanen mukaan bussit ja liikennevalot on mahdollista varustaa laitteilla, joilla liikennevalot näyttävät vihreää valoa vain bussin saapuessa valoihin. Bussikohtaiset telematiikkalaitteet maksavat halvimmillaan vain 1 000 euroa ja risteyskojeet muutamia tuhansia euroja eli varsin vähän. Puomitekniikka on kehittynyttä (mm. radio-ohjattuja puomeja ja maahan työntyviä pollareita) ja ajorataan voidaan rakentaa teknisiä "urajärjestelyjä", jotka estävät muiden kuin bussien kulun.

### **Lopuksi**

Edellä kuvatut asiat ovat vahvoja perusteita jo itsessään kumota Helsingin hallinto-oikeuden päätös ja samalla kaavamuuotoksen hyväksymispäätös sekä pysyttää nykyinen asemakaava voimassa. Jos kaupungilta pyydetään vastine valituskirjelmäämme, tulee kaupungin siinä antaa erityisesti ylläkuvattuihin kohtiin perusteelliset, totuudenmukaiset ja ajan tasalla olevat konkreettiset ja ymmärrettävät asiantuntijavastaukset.

Tämän valituksen allekirjoittajat ovat lähes kaikki tehneet myös virallisen muistutuksen asemakaavaehdotusta vastaan vuonna 2004 sekä allekirjoittaneet valituskirjelmän Helsingin hallinto-oikeudelle kaupunginvaltuuston asemakaavamuuotoksen hyväksymispäätöksestä.

Korvausvaatimus 18 000 euroa on alustava ilman mahdollisia vielä hankittavia asiantuntijalausuntoja ja arvonlisäveroa. Em. kokonaissumma koostuu seuraavasta: kahden kokeneen tie- ja liikennetekniikan erikoisasiantuntijan työpanos 2 viikon ajalta eli 160 tuntia x 110 euroa / tunti = 17 600 euroa lisätynä kuluilla 400 euroa.

Tämä asemakaavan muutostyö on sekä lähtökohdiltaan, laatimisprosessiltaan että päätöksenteoltaan - mutta erityisesti kaavan sisällön kannalta – erittäin valitettava huono esimerkki siitä, miten asemakaavoitusta ei pidä tehdä. Olevan asemakaavan perusteeton merkittävä huonontaminen seurauksena mm. ympäristö- ja liikenneturvallisuushaittojen selvät lisääntymiset, on selkeästi maankäyttö- ja rakennuslain, sen taustalla olevien periaatteiden sekä hengen vastaista. Tässä tapauksessa myös kaavoitusprosessissa mukana olleiden viranomaisten toiminnasta voisi olla syytä tehdä kantelujakin oikeusviranomaisille. Niistä on ainakin toistaiseksi pitäydytty, koska ne todennäköisesti eivät johtaisi tässä tapauksessa enää mihinkään asiaa edistäviin päätöksiin.

Helsingissä 16.6.2006

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXX Helsinki  
puh. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Muut allekirjoittajat valitukseen Korkeimpaan hallinto-oikeuteen Kirkonkyläntien  
asemakaavamuutosasiassa 16.6.2006

XX  
XX  
XX  
XX  
XX  
XX

XX  
XX  
XX  
XX  
XX  
XX

XX  
XX  
XX  
XX  
XX  
XX

XX  
XX  
XX  
XX  
XX  
XX

XX  
XX  
XX  
XX

XX  
XX  
XX  
XX  
XX

XX  
XX  
XX  
XX  
XX





Muut allekirjoittajat valitukseen Korkeimpaan hallinto-oikeuteen Kirkonkyläntien  
asemakaavamuutosasiassa 16.6.2006

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

\_\_\_\_\_

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_