

28
+ 1.3.

29 pv.

Korkein hallinto-oikeus

Saapunut 01.03.2007

No 699/1/07
allekirj

1 Valitus Myllypuron liikuntapuiston asemakaavasta

Pyydän korkeinta hallinto-oikeutta tutustumaan jäljempänä esittämieni yksityiskohtaisiin perusteluihin ja kumoamaan Helsingin kaupunginvaltuuston 15. päivänä helmikuuta 2006 pöytäkirjan asiassa nro 14, joka koskee asemakaavan muuttamista (nro 11420), tekemän päätöksen.

1.1 Motiivi

Olen itse salibandykeskuksen ja liikuntapuistoon kuuluvan uimahallin säännöllinen käyttäjä. En vastusta puiston, jalkapallo- tai luisteluhallin rakentamista, vaan pidän tärkeänä monipuolisten liikuntamahdollisuuksien tarjoamista kuntalaisille.

Valitukseni motiivina on Helsingissä kaupunkisuunnittelussa vallitseva käytäntö, jossa ei kevyen liikenteen sujuvuutta eikä turvallisuutta huomioida. Tyypillisiä pyöriteiden ominaisuuksia ovat mm. liian tiukat kaarteet, jyrkät mäet, puutteelliset näkemät, kiertotiet, sekavat väistämistilanteet ja epäviihtyisät ympäristöt.

Tästä esimerkkeinä ovat mm. kauppakeskus Lanternan ohitus Varikkotiellä, Linnanrakentajankadun alitus Itäväylän vieressä, Tallinnanaukio ostoskeskus Itäkeskuksessa ja Kalasataman metroaseman ympäristö.

1.2 Rakenne

Aluksi tarkastelen erilaisia tienkäyttäjiä, koska he ovat yksi kaavoituksen lähtökohdista. Sitten tarkastelen kolmea yksittäistapausta: päiväkodin ja leikkiapuiston, jalkapallohallin sekä Kajaaninlinnantien ympäristöjä ja lopuksi yleisiä näkökohtia kaavaan.

Näissä tarkasteluissa osoitan, että asemakaava ei täytä sille asetettuja sisältövaatimuksia, selvitykset eivät ole riittäviä, kaavan laatijan kokemus ei ole riittävä, vuorovaikutus on ollut puutteellista, kaavakartta ja -selostus ovat virheellisiä ja kaavaselostuksen sähköinen julkaisu on laiminlyöty, jonka perusteella pyydän korkeinta hallinto-oikeutta hylkäämään Helsingin kaupunginvaltuuston päätöksen asemakaavan hyväksymisestä.

2 Tienkäyttäjät

Hallituksen esitys 251/1996 oli osa kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseen tähtäävää toimintaohjelmaa. Sen yhteydessä oli luonnehdittu eri kulkumuotojen käyttäjiä ja siten perusteltu sääntömuutosta. Oletan, että nämä kuvaukset ovat realistisia käsityksiä autoilijoista, jalankulkijoista ja pyöräilijöistä, ellei toisin osoiteta, ja siten kelpaavat lähtökohdaksi kaavoituksessa.

Eri kulkumuotojen edustajien kuvaukset ovat suoria lainauksia hallituksen esityksestä, selventävät lisäksi ovat hakasuluissa.

2.1 Autoilija

Väistämisyjärjestyksen on oltava sopuinnassa liikenneympäristöstä aiheutuvaan psykologiseen etuajo-oikeuteen nähden. Pyöräilijöiden väylä koetaan melkein aina vähäisemmäksi kuin autojen väylä. Ääritapauksissa liikenneympäristö ei anna autoilijalle minkäänlaista vihjetä siitä, että ajoradalle saattaa tulla pyöräilijä, jota hänen tulisi väistää. Psykologinen etuajo-oikeus korostuu vielä sen vuoksi, että pyöräilijä ei ole autoilijalle fyysinen uhka.

2.2 Jalankulkijat

Alle kouluikäisten lasten onnettomuuksien syynä on useimmiten liikennetilanteiden arviointi- ja ymmärtämiskyvyn puute sekä lasten impulsiivisuus.

Peruskoululaisten onnettomuuksien eräänä merkittävänä syynä on lasten malttamattomuus. Lapset ylittävät tien usein juosten, ja heiltä jää eri suunnilta tuleva liikenne havaitsematta. Tutkijalautakun-

tien selvitysten mukaan myös osa iäkkäistä henkilöistä käyttäytyy ajoradan¹ ylitystilanteessa ennalta arvaamattomasti.

Jalankulkijoiden liikkumisen arvaamattomuus ja toisaalta pyöräilijöiden suuri nopeus ovat johtaneet vaaratilanteisiin erityisesti yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä. Yllättäen takaa tuleva pyöräilijä voi olla jalankulkijalle onnettomuuden aiheuttaja. Jalankulkijaan kohdistuu todellisen onnettomuusriskin ohella myös turvattomuuden tunne.

2.3 Pyöräilijät

Yksittäisten onnettomuuksien arvioidaan johtuvan pyöräilijästä itsestään ja pyöräilijöiden väylien huonosta kunnosta sekä tilanteista, joissa pyöräilijä joutuu tekemään äkillisen väistöliikkeen. Pyöräilijöille sattuu arvion mukaan vuosittain 26 000 kuoleman- tai loukkaantumistapausta. Määrä on noin 15-kertainen virallisen tilaston lukuihin verrattuna.

Ympäristöstä johtuvat syyt, esimerkiksi näköesteet, ovat usein osasyynä [pyöräilijöiden ja autoilijoiden välisiin] onnettomuuksiin [joissa autoilija ei ole noudattanut väistämismääräyksiään].

Pyöräonnettomuuksissa [pyöräilijöiden ja autoilijoiden välisissä] kuolleista iäkkäiden osuus on suhteellisen suuri. Usean tapauksen syynä oli väistämismääräyksen noudattamatta jättäminen. Pyöräileville lapsille ja ikääntyneille on taas tyypillinen onnettomuustilanne, jossa heidän olisi pitänyt väistää, mutta he eivät väistäneet. Erityisen ongelmallinen tämä sääntö [oikealta tulevaa on väistettävä] on lapsille, joiden on vaikea erottaa oikeaa ja vasenta toisistaan.

Jalankulkijoiden liikkumisen arvaamattomuus ja toisaalta pyöräilijöiden suuri nopeus² ovat johtaneet vaaratilanteisiin erityisesti yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä. Yllättäen takaa tuleva pyöräilijä voi olla jalankulkijalle onnettomuuden aiheuttaja³.

Samalla väylällä kulkevien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välisiä konfliktitilanteita voitaisiin estää, jos osapuolet näkisivät ennakolta tulevan tilanteen ja voisivat varautua siihen.

2.4 Autot ja pyörät kevyen liikenteen väylällä

Esityksen perusteella voidaan päätellä, että kevyen liikenteen väylien käyttäjinä arvaamattomat lapset ja vanhuksset yms., olivat he sitten pyörällä tai kävellen, ovat selvä turvallisuus riski sekä itselleen että muille tienkäyttäjille. Pyöräteiden risteyksissä vasemmalta tuleva väistää oikealta tulevaa, joten säännöt on tunnettava ja oikea on erotettava vasemmasta. Viime kädessä vanhemmat päättävät missä lapset pyöräilee.

Edellistä vaikeampi on pyörätien ja "huoltoajo sallittu" -tien käyttäjien välinen väistämismääräyksen noudattaminen, joka riippuu siitä kumpi teistä katsotaan vähäisemmäksi. Liikennesuunnittelija usein jättää tämän tienkäyttäjien keskenään sovittavaksi. Valitettavasti kevyen liikenteen ja moottoriliikenteen edustajat eivät ole tasaveroisia sopijaosapuolia.

Autoilijoille kevyen liikenteen edustaja ei ole fyysinen uhka ja hän väheksyy pyöräilijöiden väyliä. Tuloksena on autoilijan ehdoilla liikkumista. Tähän ei kaikilla, etenkin lapsilla ja vanhuksilla, ole edes valmiuksia.

Asemakaavaosasto toteaa vastineessaan opetusvirastolle, että koulutontin huoltoajon salliva kevyen liikenteen väylä risteää jalankulun kanssa Myllytaipaleella ja että näin tapahtuisi joka tapauksessa myös erillisen ajoneuvoyhteyden ollessa kyseessä. Asemakaavaosasto ei kerro, että on lukuisia toimenpiteitä, joilla saadaan moottoriajoneuvojen nopeuksia alennettua, mutta jotka ovat harmillisia tai vaarallisia pyöräilijöille, eivätkä siksi sovi käytettäväksi pyörätiellä. Käytännössä autoilijoiden

¹ Pyörätietä pidettiin vielä ajoratana.

² FHWA:n tutkimuksessa 85 %:lla pyöräilijöistä nopeus on alle 22 km/h (vrt. TLL 33a §:n mukaan kävelykadulla ajoneuvon nopeus ei saa ylittää 20 km/h.).

³ Lauseen sisältö on hämärä. Miksi jalankulkija ei ole onnettomuuden aiheuttaja? Miksi pyöräilijälle ei aiheudu onnettomuutta eli säilyykö hän vahingoittumattomana? Tienkäyttäjiltä edellytetään huolellisuutta ja varovaisuutta, joten ainoa vaihtoehto on, että pyöräilijä ajaa takaa ennalta arvattavasti liikkuvan jalankulkijan päälle, mutta ei itse loukkaannu. Tällaiset onnettomuudet lienevät hyvin harvinaisia.

nopeudet voivat pyörätiellä olla korkeampia kuin hidastetulla ajoyhteydellä. Kaavan laatijan vastaus osoittaa, että hän ei ole pätevä (MRL 10 §).

Pyöräilijä ei ole jalankulkijalle auton kaltainen fyysinen uhka eikä jalankulkijat huomioi pyöräilijöitä. Kevyen liikenteen keskinäisissä onnettomuuksissa pyöräilijän vammat ovat todennäköisesti vakavammat kuin jalankulkijan.

Pyöräilijöiden (ja jalankulkijoidenkin) turvallisuuden vuoksi konfliktitilanteet pitää pystyä ennakkoimaan tai välttämään kokonaan. Tämä vaatii pyöräiteiltä korkeaa suunnittelun tasoa ja suunnittelijoilta hyvää ammattitaitoa.

3 Päiväkoti ja leikkipuisto

Kaavakartassa on käytetty merkintää pp/h päiväkodille ja leikkipuistoon johtavilla Korsholman-, Mustapuron- ja Myllytontunpoluilla. Huoltoajoksi luetaan mm. lasten kuljettaminen, jos yhdellä henkilöllä on valvottavanaan useampi kuin yksi alle seitsemän vuoden ikäinen lapsi (TLA 21 §).

Sosiaaliviraston lausunnossa (29.9.2005) vaaditaan omalla autolla lastaan kuljettavien ajaminen päiväkodin ja leikkipuiston alueelle eikä asemakaavaosasto sitä kiellä, kun vastineessaan toteaa kaavaehdotuksen mahdollistavan nykyistä selkeämmät liikennejärjestelyt alueelle.

Kaavassa ei joko huolehdita päiväkodin ja leikkipuiston saattoliikenteen järjestämisestä eikä toisaalta siitä, miten laitton kaksisuuntainen saattoliikenne ja kevyt liikenne mahtuvat samalle raitille tai käytetään väärin kaavamerkintää pp/h, kun pitäisi olla joko pp/t, ajoyhteys, hidaskatu tai piha-
katu.

Päiväkodin liikenne voitaisiin ohjata kaava-alueeseen rajoittuvan tontin 45076 kautta hakemalla rasitetta tontille. Kaavoittaja ei ole asiaa tutkinut.

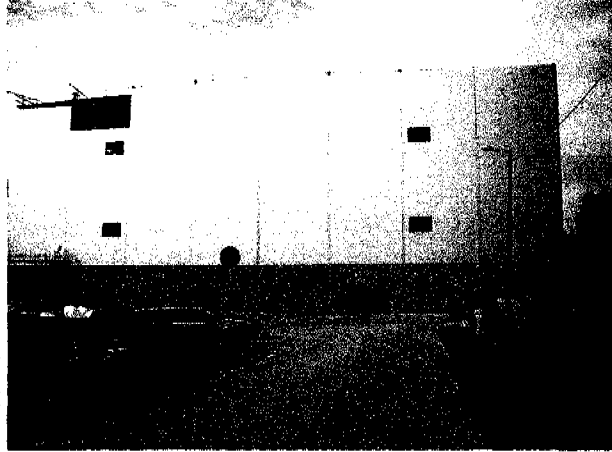
Kaava ei luo edellytyksiä liikenteen järjestämiselle eikä perustu riittäviin selvityksiin (MRL 9 § ja 54 §).

4 Jalkapallohallin ympäristö

4.1 Salibandykeskus

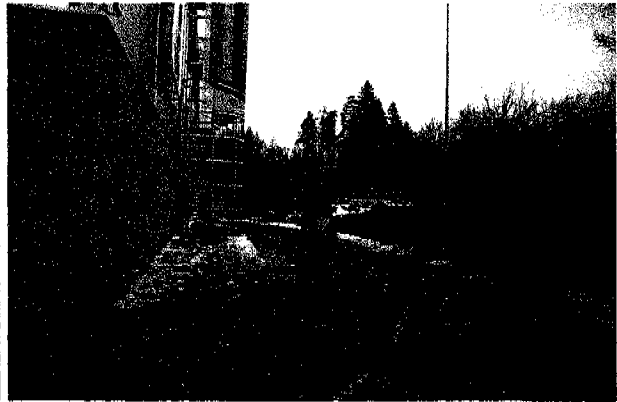
Vuosituhanen alussa rakennettiin salibandykeskus Arena-Center Aiturinraitin pohjoispäässä olevan metroradan alittavan tunnelin suuaukon eteen. Se on ratkaisuna vaarallinen ja maisemallisesti ruma. Salibandykeskuksen tontti 45157 rajautuu pohjoisessa asemakaava-alueeseen, aivan jalkapallohallin vieressä. Vaikka alue ei kuuluu käsittelyalaiseen asemakaava-alueeseen, on tällä asemakaavalla olennainen merkitys kulkuyhteyden järjestämiseen.

Salibandykeskuksen rakennusaikaisia kuvia heidän kotisivuiltaan www.arenacenter.fi.

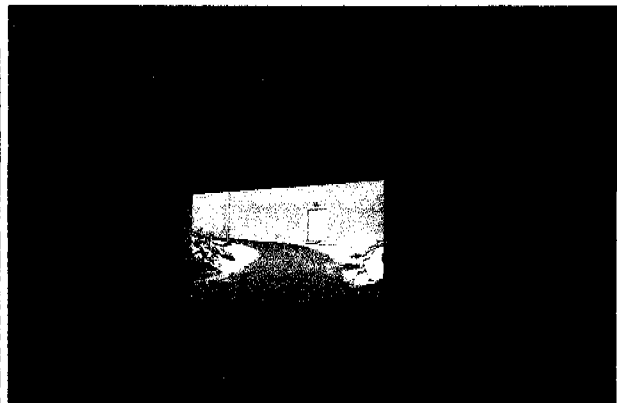


Oikealla monttu, josta näkyy rakennuksen perustaminen pyörätien (pinkit pallot) päälle. Ilmakuvas-
sassa ei havainnollistu penkereiden vaikutus näkemiin alikulun suuaukolla.
Vasemmalla Aiturinraitin, katkaiseva seinä.

Viisi vuotta myöhemmin. Pyörätie on linjattu kiertämään rakennuksen seinän viertä.



Vasemmalla sama seinä Aiturinraitilla kuin yläkuvassa. Tähän on kaavoitettu jalkapallohalli ja
väylä siirtyisi oikealle ratapenkan päälle.
Oikealla alikululle johtava väylä keskuksen takana. Kuvan reunassa näkyy metron ratapenkka.



Vasemmalla keskus nähtynä metroradan ja Kehä I:n välistä.
Oikealla näkymä metroradan alittavasta tunnelista keskuksen päin.

4.2 Jalkapallohalli

4.2.1 Alikulun siirto

Hallinto-oikeudella antamassaan vastineessa kaupunki kertoo Uudenmaan tiepiirin kanssa vuonna 2004 laaditusta tilavaraussuunnitelmasta, jossa Kehä I:n ja metroradan alikulkua on esitetty siirrettäväksi 60 metriä etelään eli sen suuaukko tulisi nykyiselle kaava-alueelle

Kaupunki ei kerro asiasta kaavaselostuksessa, vaikka asialla olisi ollut merkitystä liikenteen järjestämisen arvioinnissa. Suunnittelun lähtökohdista ei ole tiedotettu niin, että osallisilla olisi ollut mahdollisuus arvioida kaavoituksen vaikutuksia (MRL 62 §).

Keuyen liikenteen tulisi alikulusta voida jatkaa sujuvasti sekä länteen (tai suoraan, kun alikulkua siirretään) Pikajuoksijankujalle tai etelään Aiturinraitille metroradan viertä, mutta sille varattu tila on liian pieni.

Valtakunnallisten suunnitteluperiaatteiden mukaan kaarresäteen tulee olla vähintään 40 metriä ja toisaalta näkemien pyörätien keskinäisissä liittymissä vähintään 20 metriä. Jotta kevyt liikenne voitaisiin järjestää turvallisesti, olisi alikulun edessä oltava tilaa vähintään 60 metriä. Nyt tilaa on noin 15 metriä. Tilavaraus uudelle-alikululle ei ole riittävä.

Pyörätien nostaminen metron ratapenkalle lisää tasoeroa alikulun kanssa ja lisää siten onnettomuusriskiä. Onnettomuusriski kasvaa, kun alikulun siirto jyrkentää entisestään laskua alikulkuun.

Jos pyörätie tasataan nykyiseen tasoon, tulee se kulkemaan kapeassa rännissä ratapenkan ja jalkapallohallin varastoalueen välissä.

Asemakaavaa ei ole laadittu siten, että luodaan edellytykset turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle ja liikenteen järjestämiselle (MRL 54 §).

4.2.2 Suojaviheralue

Pyörätien sijoittaminen suojaviheralueelle on vastoin ympäristöministeriön 31.3.2000 antamaa asetusta maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa kaavoissa käytettävistä merkinnöistä.

Suojaviheralue ei ole terveellinen eikä viihtyisä, etenkin meluhaitat ovat merkittävät, kun pyörätie sijoitetaan ratapenkalle. Kaavoittajan olisi tullut myös selvittää onko väylä mahdollisesti osa selkeästä yleisesti käytettyä reittiä, jolla käyttäjät altistuvat moottoriliikenteen haitoille ja sen perusteella arvioida haittojen kumuloitumista heidän osaltaan. Keuyen liikenteen väylän sijoittaminen suojaviheralueelle on pois myös suojaavan kasvuston tilasta.

Asemakaavaa ei ole laadittu siten, että luodaan edellytykset terveelliselle ja viihtyisälle elinympäristölle ja liikenteen järjestämiselle (MRL 54 §).

4.2.3 Käytettävä tila

Liikuntalautakunta toteaa lausunnossaan (20.9.2005) tilaa olevan täysimittaiselle jalkapallohallille ja kertoo voivansa hyödyntävää tontille jäävän rakentamattoman alueen pysäköintialueena. Kohtuudella voidaan vaatia, että ylimääräinen tila käytetään keuyen liikenteen järjestelyihin.

4.2.4 Hallinto-oikeuden perustelut

Perusteluissaan hallinto-oikeus kirjoittaa, että Aiturinraitin pohjoisosa sijaitsee väljästi puistoalueella. Tämä ei ole totta. Aiturinraitin eteläosa on metroratapenkan ja YL-tontin välissä (tilan kaapeimmillaan noin 10 metriä), keskiosa on väljästi puistoalueella (VP), mutta pohjoisosa on ahtaasti suojaviheralueella (EV).

Epäselväksi jää hallinto-oikeuden käsitys Aiturinraitin pohjoisosan järjestelyistä sen kirjoittaessa perusteluissaan:

Aiturinraitti liittyy pohjoisosassa jalankululle ja polkupyöräilylle varattuun katuun, joka sivuaa korttelia 45560 ja jatkuu suojaviheralueella sijaitsevana jalankululle ja jalankululle [po. polkupyöräilylle] varattuna alueen osana

En näe tätä ”jalankululle ja polkupyöräilylle varattua katu”. Kartassa on koko ajan käytetty Aiturinraitille merkintää ”jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa”.⁴

Havainnekuvassa tontin 45560 itäreunaan rakennettava varastoalue (va) on pyörätietä korkeammalla. Kaavakartasta ei selviä rakennelmien ja pyöräteiden korkeudet, jotka olisivat tärkeitä arvioimassa alueen viihtyisyyttä. Valtakunnallisissa suunnitteluohjeiden mukaan pyöräilijän tulee nähdä väylänsä pysähtymismatkan, 20 metriä, etäisyydeltä väylän pinta, joten sivusteiden korkeudella ei ole varsinaista merkitystä. Tultaessa pohjoisesta varastoalue peittää näkemät länteen. Vastaavasti etelästä tultaessa metroradan tukimuuri peittää näkemät itään. Tilannetta pahentaa väylän kapeus ja korkeustason muutos tällä kohtaa.

Liikennenympäristö pitää myös sovittaa tienkäyttäjien liikennetaitojen tasolle.

Pyörätien sijoittaminen suojaviheralueelle, näkymien peittäminen hallilla ja sen reunustaminen varastoalueella ei vastaa ainakaan minun käsitystäni liikenteen järjestämisestä eikä terveellisestä, turvallisuudesta ja viihtyisästä ympäristöstä (MRL 54 §). Myöskin vuorovaikutus on estynyt, kun tietoa pyörätien tason korkeusvaihteluista ei anneta (MRL 62 §).

4.3 Kajaaninlinnantie

Kajaaninlinnatien jatke on rajattu kaava-alueen ulkopuolelle, mutta se ei vapauta kaavoittajaa selvittämästä kaavan aiheuttamia liikennemäärien muutoksia ympäristössä. Itäväylältä on Kajaaninlinnantielle erittäin sujuva yhteys. Luisteluhallin rakentaminen ja peruskoulun huoltoajojen siirto Kajaaninlinnantielle kasvattaa moottoriajoneuvoliikenteen ja Mustapuronpolun kevyen liikenteen risteämisiä olennaisesti, mutta kaavan laatija ei ole selvittänyt asiaa (MRL 9 §).

Kaavoittaja uskoo peruskoululaisten käyttävän Olavinlinnatien päässä olevaa kevyen liikenteen yhteystä. Kaavan laatija ei ole pätevä (MRL 10 §).

5 Valtakunnalliset alueiden käytön tavoitteet

Uusi katu Pikajuoksijankuja paikoitusalueineen katkaisee yhteyden Mellunmäestä Herttoniemeeseen. Yhteys on sekä seudullinen pääulkoilureitti että pääraitti. Kaava ei edistä jalankulun ja pyöräilyn verkostojen jatkuvuutta. Tämä on vastoin valtakunnallisia alueiden käytön tavoitteita.

6 Liikenteen järjestäminen

Kaavaselostuksen mukaan kaavoittajan tiedossa on ollut ainoastaan pääulkoilureittien sijainnit, ei pääreittien, joten kaavoittaja ei ole voinut punnita ulkoilureittien talvikäytön vaikutuksia kevyen liikenteen väylien käytettävyyteen. Kaavoittaja ei myöskään ole voinut punnita ulkoilu- ja liikenne-reiteille käytettävien erilaisten suunnitteluperiaatteiden vaikutusta esimerkiksi reittien turvallisuuteen. Kaavoittaja olisi voinut erotella ulkoilureitit (o o o o o) ja pyörätiet (pp) kaavamerkinnoissä havainnollistaakseen kaavan tarkoitusta.

Kaavaa varten ei ole riittävästi selvitetty kevyen liikenteen verkostoa ja väylien käyttäjäryhmien erilaisia tarpeita ja siten ei ole myöskään luotu edellytyksiä liikenteen järjestämiselle, eikä kaava ole havainnollistettu riittävästi eli vuorovaikutus on puutteellista (MRL 9 § ja 62 §).

7 Kaavaselostus

1.6.2005 astui voimaan MRA:n 94 §, joka velvoittaa mahdollisuuksien mukaan julkaisemaan sähköisesti kaavakartan ja -selostuksen niiden hyväksymisen jälkeen. Myllypuron liikuntapuiston

⁴ Myllytaival ja Rusettipolku ovat ehkä aiotut jalankululle, polkupyöräilylle ja huoltoajolle varatuksi kaduksi, mutta kaavamerkinnoista se on jäänyt pois. Merkintä on myös ristiriidassa kaavaselostuksen väitteen ”Kaava-alueella on yksi katu, Ratasmyllynkuja.” ja ”Alueelle on suunniteltu yksi uusi katu, Alakiventielle...” kanssa. Joten kaavakartta ja -selostus ovat virheellisiä, mutta en valitettavasti tiedä mihin pykälään pitäisi vedota (ehkä MRL 55 §).

asemakaava hyväksyttiin 15.2.2006 eli lain voimaan astumisen jälkeen. Helsingin kaupunki ei julkaissut kaavaselostusta sähköisesti.

Sähköisen version kaavaselostuksesta ilman liitteitä sain asemakaavapäällikön sihteeriltä Anne Lai-
neelta 21.2.2007 pyytäessäni. Tiedosto oli doc-tyyppinen (Microsoft Word -asiakirja), jonka olisi
kahdella hiiren klikkauksella saanut pdf-muotoon ja ladattavaksi Helsingin kaupungin kotisivuilta.
Helsingin kaupungilla siis on ollut mahdollisuudet sähköiseen julkaisuun.

8 Lopuksi

Katso osoitetuksi, että asemakaava ei täytä sille asetettuja sisältövaatimuksia, selvitykset eivät ole
riittäviä, kaavan laatijan kokemus ei ole riittävä, vuorovaikutus on ollut puutteellista, kaavakartta ja
-selostus ovat virheellisiä ja selostuksen sähköinen julkaisu on laiminlyöty ja pyydän, että korkein
hallinto-oikeus kumoo Helsingin kaupunginvaltuuston päätöksen hyväksyä asemakaava.

Pyydän, että oikeudenkäyntikulut peritään Helsingin kaupungilta.

Helsingissä maaliskuun 1 päivänä 2007

XX

XX

.....

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, Helsinki

Liitte: Hallinto-oikeuden päätöksen ja saantitodistuskirjeen kopio

Osoite:

Postiosoite

Sähköposti: -----

Puhelin: