

Tekninen lautakunta 09.12.2020 § 114

§ 114

Lausunnon antaminen korkeimmalle hallinto-oikeudelle valituksesta, joka koskee Helsingin hallinto-oikeuden päätöstä 21.1.2020 (Kuusisaarentien katusuunnitelman hyväksyminen)

Valmistelijat / lisätiedot:
Kare Aleks

etunimi.sukunimi@espoo.fi
Vaihde 09 816 21

Päätösehdotus

Kaupunkitekniiikan johtaja Tanska Harri

Tekninen lautakunta antaa lausunnon korkeimmalle hallinto-oikeudelle liitteen mukaisesti.

Käsittely

Päätös

Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Selostus

Valituksen kohde

Valituksen kohteena on Helsingin hallinto-oikeuden 21.1.2020 antama päätös, jolla muutoksenhakijoiden valitus on jätetty tutkimatta. Muutoksenhakijat olivat valittaneet Helsingin hallinto-oikeudelle Espoon kaupungin teknisen lautakunnan 17.4.2019 pidetyssä kokouksessa § 41 kohdalla tekemästä päätöksestä Kuusisaarentien pvl 220-500 katusuunnitelman hyväksyminen.

Valituksen sisältö

Muutoksenhakijat vaativat, että korkein hallinto-oikeus myöntää asiassa valitusluvan, hylkää hallinto-oikeuden päätöksen ja velvoittaa Espoon kaupungin korvaamaan valittajien oikeudenkäyntikulut. Valituksen osalta muutoksenhakijat viittaavat Helsingin hallinto-oikeudelle tehdyssä valituksessa ja lisäselvityksessä esittämäänsä.

Korkeimman hallinto-oikeuden tietopyyntö

Korkein hallinto-oikeus on selityspyynnössään pyytänyt selvitystä erityisesti siitä, mihin päätökseen Raide-Jokerin raitiotielinjauksen sijoittuminen Otaniementien katualueella perustuu. Espoon kaupungin tekninen lautakunta ilmoittaa, että raitiotielinjauksen sijoittuminen Otaniementien katualueella perustuu enimmältä osin katusuunnitelmiin Otaniementie pvl 240-490 7220/0030 sekä Otaniementie pvl 490-720 7220/0031, jotka

tekninen lautakunta on hyväksynyt päätöksellään 11.12.2019 § 131. Kaikki raitiotielinjauksen alueen katusuunnitelmat Otaniemessä on laadittu siitä tarkemmassa suunnittelussa havaitusta lähtökohdasta, että linjaus tulee sijoittaa katusuunnitelmissa esitetyille puolelle Otaniementietä, johtuen muun ohella olemassa olevasta maanalaisesta ja maanpäällisestä infrastruktuurista katualueella. Valituksenalainen katusuunnitelma ei ole ollut tässä suhteessa ratkaiseva päätös.

Helsingin hallinto-oikeus on päätöksellään 2.9.2020 hylännyt muutoksenhakijoiden valituksen edellä mainittuja Otaniementien katusuunnitelmia koskien.

Vastaus

Espoon kaupungin tekninen lautakunta katsoo ensisijaisesti, että muutoksenhakijoilta puuttuu valitusoikeus, koska he eivät ole valituksenalaisen katusuunnitelman osalta hallintolainkäyttölaissa tarkoitettuja asianosaisia ja siksi valitus tulisi jättää heidän osaltaan tutkimatta. Toissijaisesti Espoon kaupungin tekninen lautakunta kiistää vaatimukset ja pyytää kunnioittavasti, että korkein hallinto-oikeus hylkää valituksen.

Valituksessa ei väitetä, että katusuunnitelmien hyväksymistä koskeva päätös olisi lainvastainen, syntynyt virheellisessä järjestyksessä tai että päätöksen tekijä olisi ylittänyt toimivaltansa. Valituksen pääasiallinen sisältö kohdistuu siihen, että katusuunnitelma ei sisällöllisesti vastaa muutoksenhakijoiden toivomaa. Siten valitus kohdistuu pääosin siihen, kuinka viranomaiselle lain nojalla kuuluvaa harkintavaltaa on käytetty.

Vastauksen perustelut

1. Muutoksenhakijoiden valitusoikeuden puuttuminen ja perusteet valitusluvan hylkäämiselle

1.1. Päätös ei välittömästi vaikuta muutoksenhakijoiden oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun

Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999, MRL) 190 §:n 1 momentin mukaan katusuunnitelmasta tehdyssä muutoksenhaussa noudatetaan hallintolainkäyttölakia, jonka 6 §:n 1 momentin mukaan päätöksestä saa valittaa se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa. Hallintolainkäyttölain kumonnut laki oikeudenkäynnistä hallintoasioissa tuli voimaan 1.1.2020. Lain siirtymäsäännöksen mukaan muutoksenhaussa ennen tämän lain voimaantuloa tehtyyn hallintoviranomaisen tai hallintotuomioistuimen päätökseen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Asiassa sovelletaan siten hallintolainkäyttölakia. Muutoksenhakijoiden omistamat kiinteistöt sijaitsevat Otaniementien varrella siten, että suunnitelman rajasta Otaniementiellä on lähimmän valittajana toimivan Asunto-osakeyhtiö Otakallio 2:n tontin rajalle yli 180 metriä ja tontilla sijaitsevaan rakennukseen yli 220 metriä. Suunnitelman rajan ja valittajakiinteistöjen välissä Otaniementiellä on kaksi risteystä (Miestentie ja Otaranta nimiset kadut). Hallinto-oikeus on päätöksellään 21.1.2020 jättänyt valittajien valituksen tutkimatta puuttuvan valitusoikeuden perusteella. Hallinto-oikeus on todennut päätöksessään, että valituksenalaisella katusuunnitelmalla ei voida katsoa olevan hallintolainkäyttölain 6 §:n 1 momentissa tarkoitettuja välittömiä vaikutuksia valittajille. Espoon kaupunki katsoo, että valitusoikeuden olemassaolon

ratkaisee tuomioistuimien. Valitusosoituksen liittäminen tiedoksi annettavaan päätökseen ei sellaisenaan merkitse valitusoikeuden olemassaoloa. Oikeus osallistumiseen ja vuorovaikutukseen suunnitelman laadinnan aikana määräytyy maankäyttö- ja rakennuslain menettelysääntöjen mukaan, kun taas valitusoikeus katusuunnitelmaa koskevasta päätöksestä määräytyy MRL 190 §:n 1 momentin mukaisesti sen perusteella, mitä hallintolainkäyttölaissa on säädetty. Muutoksenhaku ei ole osa maankäyttö- ja rakennuslain osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyä. Tuomioistuimen päätöstä olla tutkimatta valitusta puuttuvan valitusoikeuden vuoksi voidaan itsessään pitää oikeusturvaa toteuttavana sillä perustella, että muutoksenhakija on tällöin saanut tuomioistuimelta päätöksen oikeuksistaan asiassa.

- 1.2. Ratalinjauksen sijoittuminen muutoksenhakijoiden kiinteistöjen kohdalla on ratkaistu muussa kuin valituksenalaisessa katusuunnitelmassa

Edellä korkeimman hallinto-oikeuden tietopyyntöä koskevassa kohdassa todetun mukaisesti, ratalinjauksen sijoittuminen katualueella muutoksenhakijoiden kiinteistöjen kohdalla on ratkaistu muussa kuin valituksenalaisessa katusuunnitelmassa. Hallinto-oikeus on hylännyt muutoksenhakijoiden valituksen kyseisistä katusuunnitelmista 2.9.2020.

- 1.3. Asia on jo ratkaistu lainvoimaisessa asemakaavassa

Espoon kaupunginvaltuusto on hyväksynyt päätöksellään 13.6.2016 (84 §) Raide-Jokerin koko hanketta koskevan hankesuunnitelman sekä 29.4.2019 (54 §) tarkennetun hankesuunnitelman. Hankesuunnitelman tarkennuksessa on huomioitu muun ohella tarkemmassa katusuunnittelussa havaittu tarve hankesuunnitelmassa merkityn ratalinjauksen siirtoon Otaniementiellä. Hankesuunnitelma on laadittu koko hanketta koskien sillä tarkkuudella, että hankkeen kustannuksista, toteutettavuudesta ja vaikutuksista on riittävät tiedot hankkeen viemiseksi päätöksentekoon ja tuleviin investointiohjelmiin. Hankesuunnitelman on suunnitelmassa todettu olevan lähtökohta hallinnollisille suunnitelmille ja kaavamuutoksille sekä myöhemmin radan rakennussuunnittelulle. Hankesuunnitelma ei ole maankäyttö- ja rakennuslain mukainen oikeusvaikutteinen suunnitelma eikä sille ole missään vaiheessa tarkoitettu antaa sellaista merkitystä. Katusuunnitelmia on laadittu omassa lainmukaisessa menettelyssään ja alkuperäisessä hankesuunnitelmassa esitettyyn nähden muuttunut ratalinjaus Otaniementiellä on ollut alusta asti osana katusuunnitelmajärjestelmää. Ratkaisu on ollut nähtävillä alueen katusuunnitelmien luonnoksissa, ehdotuksissa ja asukastilaisuudessa. Valituksenalaisessa katusuunnitelmassa on esitetty ratalinjaus ensimmäistä kertaa katusuunnitelmassa kyseisellä kohdalla. Samoin niiden Otaniementien katusuunnitelmien osalta, joiden alueelle ratalinjaus jatkuu, on ratalinjaus esitetty ensimmäistä kertaa. Hankesuunnitelma on oikeudelliselta luonteeltaan katusuunnitelmaan nähden yleispiirteistä lähtötietoaineistoa. Katusuunnitelman sisältöön vaikuttavat suunnitelma-alueen paikalliset olosuhteet, joihin katusuunnitelma on sovitettava. Oikeudellisesti kyse ei siten ole ratalinjauksen muutoksesta suhteessa aiempaan tilaan, vaan lainvoimaisessa asemakaavassa osoitetun katualueen toteuttamisesta asemakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukaisesti liikennekäyttöön.

Espoon kaupunki katsoo, että asia on tältä osin ratkaistu lainvoimaisessa asemakaavassa, eikä valittajilla siten ole maankäyttö- ja rakennuslain 190

§:n 3 momentin nojalla oikeutta hakea valittamalla muutosta hallinto-oikeuden päätökseen.

2. Perustelut valituksen hylkäämiseksi

2.1 Taustaa

Kuusisaarentie (Karhusaarentie) on Otaniemen ja Keilaniemen alueita palveleva nykyinen pääkatu, jolla on myös alueiden ohi kulkevaa liikennettä. Kadulla on bussiliikennettä Otaniementien ja Keilarannan liittymistä itään. Kuusisaarentie on merkittävä lähialueita yhdistävä ja ohikulkuun käytettävä pääkatu ja se toteutetaan korkeatasoisena. Nykyisin tiemäinen katu muutetaan tiiviimmin rakennetuksi ja kaupunkimaisemmaksi ympäristöksi erottelemalla ajorata reunakivin ympäristöstään, rakentamalla uusia kevyenliikenteen yhteyksiä ja raitiotie kadun eteläreunaan. Merkittävin muutos nykytilaan on raitiotien ja sen rakenteiden sekä leveään kaksisuuntaisen pyörätien ja katuistutuksien rakentaminen. Kadun poikkileikkaus sopeutuu hyvin nykyiseen kaupunkiympäristöön. Kadun pohjoispuolelle plv. 300-400 ei esitetä muutoksia, koska alueen maankäyttö kehittyi lähitulevaisuudessa. Ajoratojen ja kevyen liikenteen väylien kulutuskerrokset ovat asfalttia. Ajoradan uudet reunakivet ovat graniittia. Keski- ja välikaistoille istutetaan katupuita ja pensaita, piennaralueet nurmetetaan. Ajorata valaistaan keskikaistalle sijoitettavin 2-vartisin valaisinpylväin (korkeus 10 m) ja kevyen liikenteen väylät omin erillisin valaisimin (korkeus 5 m). Ratasähköpylväät (korkeus 9 m) sijoitetaan ajoradan ja raitiotien väliselle erotuskaistalle. Raitiotietä ei valaista erikseen.

Katualueen kuivatus perustuu hulevesipainanteisiin ja avo-ojiin, joista vedet johdetaan hulevesiviemärin ja nykyisen ojan kautta mereen. Kadun osien pituuskaltevuudet ovat riittävät toimivalle pintakuivatukselle. Katualueella on olemassa olevia vesihuoltolinjoja ja muita teknisiä verkostoja. Lisäksi kadulle rakennetaan uusia vesihuolto-, tietoliikenne- ja energiaverkon linjoja. Katu- ja ratatöiden yhteydessä uusitaan kaikki putkilinjat, jotka ovat pituussuunnassa jäämässä pikaraitiotien alle. Kadun tulvareitti kulkee Kuusisaarentien ajoradan eteläreunassa lännestä idän suuntaan. Tulvavedet johdetaan mereen sillan eteläpuoleisen ojan kautta.

Katusuunnitelma on laadittu osana Raide-Jokerin allianssin kehitysvaihetta vuosien 2018-2019 aikana. Suunnitelmia (ml. Kuusisaarentie plv. 220 – 500) esiteltiin asukkaille 10.10.2018. Tilaisuudessa esiteltiin myös yleisesti Raide-Jokerin suunnittelutilannetta. Tilaisuuteen osallistui 21 asukasta.

Asukastilaisuudessa keskustelua herätti hankesuunnitelmasta muuttunut ratkaisu Otaniementiellä. Asukastilaisuuden jälkeen Otaniemen alueen suunnitelmista saatiin kirjallinen palaute liittyen Raide-Jokerin sijoittamiseen Otaniementiellä ja siihen laadittiin kirjallinen vastaus. Lisäksi palautetta jättäneiden asukkaiden kanssa järjestettiin tapaaminen 21.2.2019, jossa keskusteltiin Raide-Jokerin suunnitelmista ja perusteltiin suunnitelmaratkaisuja. Kuusisaarentie plv. 220 – 500 katusuunnitelmaehdotuksesta jätettiin yksi muistutus. Muistutus oli asiasisällöltään pääosin samansisältöinen katusuunnitelmasta tehdyn valituksen kanssa. Tekninen lautakunta antoi päätöksen yhteydessä vastauksen muistutukseen.

2.2 Lainsäädännöllinen tausta

Maankäyttö- ja rakennuslain 50 § koskee asemakaavaa. Alueiden käytön yksityiskohtaista järjestämistä, rakentamista ja kehittämistä varten laaditaan asemakaava, jonka tarkoituksena on osoittaa tarpeelliset alueet eri tarkoituksia varten sekä ohjata maankäyttöä ja rakentamista. Maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n mukaan yleinen alue, katualue, liikennealue ja virkistysalue on asemakaavassa osoitettu. Katualue käsittää asemakaavassa osoitetun katualueen laitteineen ja rakenteineen.

Maankäyttö- ja rakennuslain 84 §:ssä säädetään kadunpidosta. Se käsittää muun muassa kadun suunnittelemisen ja rakentamisen. Kadunpidon järjestäminen kuuluu kunnalle. Maankäyttö- ja rakennuslain 85 §:ssä säädetään kadun rakentamisesta. Katu rakennetaan kunnan hyväksymän suunnitelman mukaisesti. Katu on suunniteltava ja rakennettava siten, että se sopeutuu asemakaavan mukaiseen ympäristöönsä ja täyttää toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset.

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 41 §:ssä säädetään katusuunnitelmasta. Katusuunnitelmassa tulee esittää katualueen käyttäminen eri tarkoituksiin sekä kadun sopeutuminen ympäristöön ja vaikutukset ympäristökuvaan, jos se alueen tai rakentamistoimenpiteen luonteen vuoksi on tarpeen. Katusuunnitelmasta tulee käydä ilmi muun muassa kadun pysyväisluonteiset rakennelmat ja laitteet.

2.3 Katusuunnitelmaprosessin asianosaisten kuuleminen

Valituksenalaisen katusuunnitelman laadintamenettelyn aikana osallisia on kuultu maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti. Lisäksi katusuunnitelmaa esiteltiin asukkaille 10.10.2018. Tilaisuudessa esiteltiin myös yleisesti Raide-Jokerin suunnittelutilannetta. Tilaisuuteen osallistui 21 asukasta. Suunnitelmasta annettuun palautteeseen on lisäksi vastattu erikseen. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetty osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyt eivät merkitse, että suunnitteluratkaisut olisivat lainvastaisia pelkästään sillä perusteella, että ne poikkeavat muistutuksissa esitetyistä toiveista ja huomautuksista. Erilaisten intressien yhteensovittaminen suunnittelutyössä on lain mukaan viranomaiselle kuuluvaa harkintaa. Muutoksenhakijoiden valituksessaan esittämiin teemoihin on vastattu jo katusuunnitelman laadintamenettelyn aikana.

2.4 Meluselvitys ja väitetyt puutteet

Suunnittelussa noudatetut ohjearvot ulko- ja sisämelulle on annettu valtioneuvoston päätöksessä melutason ohjearvoista (993/1992). Päätöksen perustelumuiotiossa (s. 5) on todettu, että ohjearvot on annettu A-painotettuna samanarvoisena jatkuvana äänitasona, ekvivalenttitasona. Ekvivalenttitaso on äänenpainetaso, joka saadaan, kun tietyllä aikavälillä tarkasteltava vaihteleva ääni muunnetaan meluenergialtaan samaksi tasaiseksi ääneksi.

Ekvivalenttitaso soveltuu parhaiten pitkäaikaisen ja vaihtelevan melun merkityksen arviointiin. Toisin kuin valittajat valituksessaan väittävät, meluselvityksissä on siten asianmukaisesti huomioitu myös yöaikainen melu ja vaihteleva äänitaso valtioneuvoston päätöksessä edellytetyllä tavalla. Raide-Jokeri-hanke on teettänyt tarkastelut melun, tärinän ja runkomelun osalta. Raide-Jokerin liikennemeluselvitys (Promethor, 26.9.2016) on tehty laskennallisesti mallintaen ja selvityksessä on todettu, että tulokset ovat jatkosuunnittelun kannalta suuntaa antavia. Mallinnusten

perusteella melun ohjearvot ylittyvät kadunpuoleisella julkisivulla yhtä paljon kuin nykytilanteessakin. Kadunpuoleiset parvekkeet on lasitettu ja oleskelualueet ovat rakennuksen takana suojaisaisella puolella, joten kohteessa ei ole tarvetta rakenteelliselle meluntorjunnalle. Otaniementielle tuleva umpinurmiraata on asfaltti- ja avorataa hiljaisempi ja lisäksi vaihde on siirretty alkuperäisen suunnitelman sijaan kauemmaksi, joten näitä suunnittelussa tehtyjä alueen melutilannetta parantavia suunnitelmaratkaisuja voidaan pitää riittävinä meluntorjuntatoimenpiteinä. Mikäli rata siirrettäisiin kadun toiselle puolelle, melutasot olisivat jopa korkeammat, koska ajoneuvoliikenteestä aiheutuu alueella enemmän melua kuin raitiovaunuista. Yhteismelu/kokonaismelu on huomioitu ja julkisivumelutasot on laskettu kerroksittain. Ulkomelutasojen päivä- ja yöajan ohjearvojen katsotaan koskevan asuinrakennusten pihoilta sijoittuvia oleskelualueita sekä parvekkeita. Oleskelupihat ovat rakennuksen takana, suojaisella puolella.

Asuinrakennusten julkisivun voidaan olettaa antavan vähintään 30 dB äänitasoeron ulko- ja sisämelutason välillä. Kokonaismelutilanteessa julkisivun melutasot ovat ennustetilanteessa (Sitowise 30.11.2018) enimmillään päivällä noin 62 dB ja yöaikaan noin 55 dB, jolloin sisämelutason päivä- ja yöajan ohjearvot 35/30 dB eivät ylity.

Raide-Jokerin yhteydessä tehtävien katujärjestelyjen myötä kokonaismelutilanne asuinrakennusten kohdalla säilyy lähes ennallaan. Merkittävin melulähde on ajoneuvoliikenne, joka tulee siirtymään kauemmas asunnoista. Tämä parantaa myös ilmanlaatua, koska raitiovaunu on paikallisesti päästötön. Kadun puoleisilla parvekkeilla ohjearvot voivat ylittyä, mutta tilanne ei muutu nykyisestä. Tyypillisesti lasitetuilla parvekkeilla melutasot ovat noin 6–9 dB pienemmät verrattuna parvekkeeseen ilman lasitusta.

Mallinnustuloksia tarkasteltaessa täytyy huomioida, että raitiotien parametrit on saatu Helsingin nykyisestä raitiovaunusta. Tuleva pidempi (45 m) raitiovaunu voi olla myös nykyistä hiljaisempi. 2.5 Ilmamelu, runkomelu ja ääni Raide-Jokerin suunnittelun yhteydessä on koko suunnittelualueella tehty riskiarviota huomattavasti yksityiskohtaisempia selvityksiä. Tehdyn runkomelumallinnuksen ja rakennusten pohjasuhdetietoihin pohjautuvan tarkastelun perusteella Otaniementien kerrostalot lukeutuvat runkomelun riskikohteiksi. Selvityksessä laskettu runkomelutaso nykyisellään olevan suunnitteluratkaisun mukaisessa tilanteessa Otaniementien asuinrakennuksissa tulee todennäköisesti ylittämään suunnittelulle asetetun 35 dB enimmäisarvon (pintaväylä). Kohteeseen tullaan esittämään runkomelun torjuntaa. Runkomelun torjunta tullaan toteuttamaan kohteen suunnittelun yhteydessä tarkemmin mitoitettavalla ratarakenteisiin sijoitettavalla eristysmateriaalilla. Runkomelun torjuntaan liittyvät järjestelyt ratkaistaan raitiotien tarkemmassa toteutusvaiheessa kyseisten asuinrakennusten kohdalla. Valituksenalaisessa päätöksessä ei ole voitu eikä ole tullutkaan ottaa kantaa toisen, tulevan katusuunnitelma-alueen yksityiskohtaiseen toteutukseen.

2.6 Liikennesujuvuus ja -turvallisuus

Raide-Jokerin suunnittelussa on tutkittu tarkasti liikenteen toimivuutta raitiotien liikennöinnin ja ajoneuvoliikenteen suhteen sekä jalankulun ja pyöräilyn reittien sujuvuuden, jatkuvuuden ja toimivuuden kannalta. Nykyaikaisen raitiotiesuunnittelun lähtökohta on raitiovaunun mahdollisimman häiriötön liikennöinti, jossa raitiovaunun täytyy pysähtyä

ainoastaan pysäkeillä. Otaniementien ja Kuusisaarentien liittymää on tutkittu paljon. Tässä kohdassa reunaehtoina on ollut normaalin liikenteen toimivuuden lisäksi erikoiskuljetusreittien tarpeet sekä tulevan Tiederatikan linjaus Lehtisaarentien suunnasta. Otaniementie–Kuusisaarentie-liittymässä suurimmat liikennevirrat ovat Kuusisaarentietä suoraan sekä lännestä Otaniementielle ja päinvastoin kääntyvät liikennevirrat. Hankesuunnitelman mukaisella sijoituksella kaikki isot liikennevirrat joudutaan pysäyttämään raitiovaunun kulun varmistamiseksi. Uudella linjauksella Otaniementieltä oikealle kääntyvät voidaan ohjata samassa vaiheessa Raide-Jokerin kanssa. Raide-Jokerin pysäkki sijaitsee liikennevaloliittymän yhteydessä. Liikenneturvallisuuden kannalta valo-ohjattu ylitys katsotaan turvalliseksi kaiken ikäisille koululaisille. Myöhemmässä vaiheessa kevyen liikenteen väylät tullaan toteuttamaan molemmille puolille Otaniementietä.

2.7 Erikoiskuljetussopimus ja erikoiskuljetusreitit

Erikoiskuljetuslupien myöntämisestä Espoon katuverkolle on sovittu sopimuksella Espoon kaupungin, tienpitoviranomaisena toimivan Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä lupaviranomaisena toimivan Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kesken. Sopimuksen nojalla kunnalla on velvollisuus edesauttaa erikoiskuljetusverkon toimivuuden varmistamista huomioimalla suunnittelussa, rakentamisessa, hoidossa ja ylläpidossa, että sopimuksessa sovitut katuosuudet säilyvät tai muuttuvat sopimuksessa sovittujen mittarajojen puitteissa. Sopimuksen mukaan erikoiskuljetusreitti Etelä-Helsingin suuntaan kulkee jatkossa reittiä Keilaniementie – Otasolmun kiertoliittymä Kehä I:n päällä – Kuusisaarentie – Miestentie. Erikoiskuljetusreitiltä vaaditun korkeuden vuoksi reitin risteäminen raitiotielinjan kanssa olisi ongelmallista muun ohella matalammalla kulkevien sähköisten ajolankojen vuoksi. Valituksenalaisen katusuunnitelman mukainen ratkaisu on siten tärkeä myös erikoiskuljetusreitin toimivuuden varmistamiseksi.

3. Yhteenveto

Edellä esitettyjen seikkojen valossa sekä valituksenalaiseen päätökseen ja sen perusteluihin ja selvityksiin viitaten Espoon kaupungin tekninen lautakunta katsoo, ettei valituksessa ole esitetty syitä, joiden perusteella valituslupaa tulisi myöntää tai päätöstä kumota. Espoon kaupungin tekninen lautakunta pyytää kunnioittavasti, että korkein hallinto-oikeus hylkää valituksen.

Kun otetaan huomioon, mitä hallintolainkäyttölain 74 §:ssä on säädetty oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta, Espoon kaupungin tekninen lautakunta katsoo, ettei ole kohtuutonta, että muutoksenhakijat joutuvat pitämään oikeudenkäyntikulunsa vahinkonaan.

Päätöshistoria