

Kaupunkisuunnittelulautakunta 21.08.2024 § 103

§ 103

Lausunnon antaminen Helsingin hallinto-oikeudelle Kolmperänsuora, asemakaavan muutos, alue 641601, koskevasta valituksesta

Valmistelijat / lisätiedot:
Kare Aleks
Nuotio Johanna
etunimi.sukunimi@espoo.fi
Puhelinnumero 09 816 21

Päätösehdotus

Esittelijä
Kaupunkisuunnittelujohtaja Hokkanen Torsti

Kaupunkisuunnittelulautakunta antaa Helsingin hallinto-oikeudelle seuraavan lausunnon Kolmperänsuoran asemakaavan muutosta koskevasta valituksesta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta kiistää vaatimuksen päätöksen kumoamisesta ja pyytää kunnioittavasti, että hallinto-oikeus hylkää valituksen lakiin perustumattomana.

Toimivalta

Espoon kaupungin hallintosäännön I osan 4. luvun 9 §:n 14 kohta.

Valituksen pääasiallinen sisältö

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikennevastuualue vaatii valituksessaan, että hallinto-oikeus kumoaa kaupunginsuunnittelulautakunnan päätöksen asemakaavan muutoksen hyväksymisestä. Valittaja perustelee valitustaan pääasiassa siten, että päätöksessä ei ole kaikilta osin otettu huomioon liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain eikä maankäyttö- ja rakennuslain säännöksiä. Valittaja katsoo muun ohella, että kyseessä ei ole tarkoituksenmukainen alue, kaavamuuotos aiheuttaa tienpitäjälle MRL 54 §:n mukaista rajoitusta ja haittaa, joka olisi voitu kaavan tavoitteita syrjäyttämättä välttää, kaavamuuotosta ei voi hyväksyä lainvoimaisen tiesuunnitelman vastaisena, esitetyt liikennejärjestelyt eivät perustu MRL 9 §:n mukaisiin selvityksiin eikä kaavamuuotos täytä MRL 54 §:n sisältövaatimuksia.

1. Asemakaavamuuotos on laadittu ratasuunnitelman hyväksymistä varten

Ratalain (2.2.2007/110) 25 b §:ssä (29.6.2016/567) on säädetty, että rautatien rakentamisesta aiheutuvat muutokset maantiehen voidaan osoittaa rautatien rakentamista koskevassa suunnitelmassa.

Valituksenalaisen asemakaavamuuotoksen alueella, eli Ämmässuontien Nupurintien (MT 110) liittymän kohdalla, lainvoimainen tiesuunnitelma ”Maantien 110 (Nupurintie, Turuntie) parantaminen Karhuniityntien liittymän kohdalla ja välillä Brobackantie-Kolmirannantie, Espoo ja Kirkkonummi” on tarkoitus korvata Länsiradan ratasuunnitelmalla.

Kaavamuutoksen ainoana tavoitteena on mahdollistaa Länsiradan yhteystarpeisiin liittyvän, lainvoimaista tiesuunnitelmaa ratalain 25 b §:n mukaisesti muuttavan ratasuunnitelman hyväksyminen. Ratasuunnitelman suunnitelmakartalla on osoitettu ratasuunnitelman liittyminen aiemmin hyväksytyyn tiesuunnitelmaan. Tiesuunnitelmalla suunniteltu jalankulku- ja pyöräilyväylän jatke on osoitettu ratasuunnitelman suunnitelmakartalla katkoviivoin. Ratasuunnitelman hyväksymisesityksessä tulee ratkaista, mikä osa tiesuunnitelmasta korvautuu, sillä samalla kohdalla ei voi olla voimassa kahta eri tiesuunnitelmaa. Valituksenalainen asemakaavan muutos on laadittu ratasuunnitelman muutoksen hyväksymistä varten ja yhteistyössä Länsiradan suunnittelun kanssa.

Asemakaavan muutoksen vaikutukset on selvitetty maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n edellyttämällä tavalla. Asemakaavan muutos perustuu ratasuunnitelmaluonnokseen, jolla ratalain 25 b §:n mukaisesti on tarkoitus muuttaa voimassa olevan tiesuunnitelman aluetta. Valittaja on valituksessaan itsekin todennut, että yleisen tien alueelle osoitetut liikennejärjestelyt tulee suunnitella tiesuunnitelmalla tai osana ratasuunnitelmaa. Valituksen samassa kohdassa esitetty väite selvitysten puutteellisuudesta on selvästi perusteeton. Asemakaavan sisältövaatimusten täytyminen on kaikilta osin todettavissa. Länsiradan ratasuunnitelman hyväksymistä edistävällä asemakaavan muutoksella luodaan laissa tarkoitettulla tavalla edellytykset liikenteen järjestämiselle.

Valittaja ei ole valituksessaan perustellut mitenkään väitettään siitä, että asemakaavan muutoksesta aiheutuisi MRL 54 §:ssä tarkoitettua kohtuutonta haittaa tai rajoitusta. Tällaista haittaa tai rajoitusta ei aiheudu. Lainvoimainen tiesuunnitelma ei ole lain perusteella esteenä asemakaavan muutoksen hyväksymiselle. Erikseen on sen sijaan huomioitava, että asemakaavamuutoksen vaikutukset liikenteen järjestämisen edellytyksiin on selvitetty riittävällä tavalla. Näin on asiassa edellä todetun mukaisesti tehty. Asemakaavan muutoksen tavoitteena on nimenomaan mahdollistaa lainvoimaisen tiesuunnitelman muutos osana ratasuunnitelmaa.

Valituksen väitteet kaavamuutoksen aiheuttamasta haitasta tai rajoituksesta ja voimassa olevan tiesuunnitelman vaikutuksesta kaavamuutoksen hyväksymiseen ovat lakiin perustumattomia.

Valituksessa on todettu, että sen valmisteluun on osallistunut Väyläviraston lakimies. Kokonaisuutta arvioiden tämä tarkoittanee vain valituksen osiota, jossa käsitellään ratalain 10 §:n sekä liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 17 §:n tulkintaa, eli hyväksytyyn asemakaavamuutoksen suhdetta ratasuunnitelman hyväksymiseen. Vakiintuneen tulkinnan mukaan väyläsuunnitelman hyväksyminen on mahdollista, kun sen perustana oleva kaava on kunnassa hyväksytty.

Kaupunkisuunnittelulautakunta huomauttaa, että valituksen kohta liittyy hyväksytyyn asemakaavamuutoksen ja ratasuunnitelman hyväksymisen väliseen suhteeseen, eikä siitä seuraa mitään syytä kumota asemakaavamuutoksen hyväksymispäätöstä ELY-keskuksen valituksessa esittämällä perusteilla.

2. Liikennealue palvelee pääasiassa seudullista liikennettä

Maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa on säädetty, että maanteiden liikennealueita voidaan osoittaa valta-, kanta- ja seututeitä varten sekä niitä yhdistäviä ja niiden jatkeena olevia teitä varten, jotka palvelevat pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä. Maantiehen

kuuluvalle kevyen liikenteen väylälle voidaan osoittaa muusta liikennealueesta erillinen liikennealue, jos se on paikallisista olosuhteista johtuen perusteltua.

Lainkohdan yksityiskohtaisissa perusteluissa (HE 101/1998 vp) on todettu seuraavaa:

”Pykälän 4 momentissa määritellään, millaisissa tapauksissa asemakaavassa voidaan osoittaa liikennealue yleisiä teitä varten. Säännöksen tarkoituksena on vetää raja, milloin asemakaava-alueen tieliikenneväylä on katu ja milloin yleinen tie.”

”Siirryttäessä yhteen detaljikaavamuotoon on asemakaava-alueiden yleiset tiet määriteltävä uudelleen sen mukaan, millaista liikennettä ne välittävät asettamatta siinä suhteessa teknisiä ratkaisuja, kuten liittymiä, koskevia edellytyksiä. Lähtökohdaksi tulee asettaa yleisten teiden johdonmukainen verkosto, johon katujen välittämä paikallinen liikenne kytkeytyy. Toinen parlamentaarinen liikennekomitea on mietinnössään (komiteamietintö 1991:3) asettanut tavoitteeksi, että valtio huolehtii yhtenäisestä valtakunnallisesta ja seudullisesta tieverkosta sekä kunnat paikallisesta katu- ja kaavatieverkosta. Tämän mukaan pykälän 4 momentissa ehdotetaan, että liikennealueena voidaan asemakaavassa osoittaa valta-, kanta- ja seututeitä sekä niitä yhdistäviä ja niiden jatkeena olevia teitä, jotka palvelevat pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä.”

Valituksenalaisen asemakaavamuutoksen alueelle sijoittuva liikenneväylä palvelee pääasiassa muuta kuin paikallista liikennettä. Tämä on todettu jopa Uudenmaan ELY-keskuksen omassa tuoreessa selvityksessä. Uudenmaan ELY-keskuksen selvityksen ”Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet 2040” (Raportteja 26/2022) mukaan kyseinen tieosuus on seudullisesti merkittävä tiejakso. Selvitys on lausunnon liitteenä.

Mainitun selvityksen alussa on todettu selvityksen taustaksi muun ohella seuraavaa:

”Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet -työ pohjautuu vuonna 2018 tehtyihin Pääkaupunkiseudun tieverkon jäsennöintiin ja Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet -työhön (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 58/2018).”

”Tässä työssä seudullisesti merkittävää tieverkkoa on täydennetty mm. vastaamaan uutta tavoitevuotta (2040) ja nykyistä suunnittelutilannetta. Luokitusta on myös yhdenmukaistettu samanaikaisesti käynnissä olevan Uudenmaan ELY-keskuksen merkittävän tieverkon palveluselvityksen päivityksen kanssa. Työn ohjausryhmään on kuulunut sekä maankäytön että liikenteen asiantuntijoita, jolloin keskusteluihin on saatu aiempaa selkeämmin maankäytön kehittämiseen liittyviä näkökulmia. Samalla on kirkastettu luokituksen roolia ja tulkintoja. Tämän työn tavoitteena on ollut saavuttaa seudun toimijoiden kesken yhteinen näkemys tieverkon merkitykseen perustuvasta luokituksesta Helsingin seudulla ja millaista palvelutasoa pyritään Helsingin seudun eri luokkaisilla tiejaksoilla tarjoamaan. Yhteinen käsitys tie- ja katujaksojen rooleista ja palvelutasotavoitteista tarjoaa pohjan osapuolten yhteiselle suunnittelulle, jota tarvitaan, kun Helsingin seutu kasvaa. Tie- ja katujaksojen roolitus luo myös pohjaa osapuolten yhteiselle pohdinnalle väylien hallinnollisten luokkien muutoksista.”

Kyseinen vuonna 2022 valmistunut selvitys koskee tieverkoston luokitusta ja palvelutasotavoitetta vuoteen 2040. Valituksenalainen tieosuus on selvityksen mukaan seudullisesti merkittävä tiejakso (s. 7, vaaleansininen, luokka 3). Moottoriteiden rinnakkaistiet on huomioitu selvityksessä (s. 8).

Moottoriteiden rinnakkaisteilla on merkitystä valtakunnallisten yhteyksien varareitteinä. Maantie 110 on valtatie 1:n rinnakkaistie, varareitti ja yksi pääkaupunkiseudun sisääntuloteistä. Kyse on jo lähtökohdiltaan seudullisesti merkittävästä tieosuudesta.

Ämmässuon ekoteollisuuskeskuksessa, jonne valituksenalaisen asemakaavamuutoksen alueen kautta pääasiassa ajetaan, toimii muun ohella HSY:n jätehuoltopalveluita, joiden toiminta-alue on pääkaupunkiseutu ja Kirkkonummi. Lisäksi alueella on erilaisten maa-aineisten, rakennusmateriaalien ja jätteiden vastaanottoa, käsittelyä, kierrätystä ja välivarastointia. Näitä toimijoita on useita HSY:n lisäksi. Toiminta-alueena on pääkaupunkiseutu ja koko Etelä-Suomi.

Kulmakorven alueella, jonne ajetaan myös Nupurintien kautta, mutta ei välttämättä aina valituksenalaisen kaava-alueen läpi, on maanläjitystoimintaa. Siellä varastoidaan maa-aineksia kaupungin toimesta, mutta myös yksityisillä toimijoilla on alueella maa-ainesten vastaanottoa ja kierrätystä sekä kiviaineksen ottoa. Toiminta-alueena on pääkaupunkiseutu. Ämmässuo-Kulmakorpi-alueella on yllä mainittujen lisäksi veneiden säilytystä, lennokkikenttä sekä motocrossvarikko ja -rata, joiden käyttäjät oletettavasti tulevat myös muista kunnista.

Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa (lainvoimainen 2024) osoitetun, Länsiradan ja aseman toteutumisesta riippuvaisen Histan alueen asemakaavoituksen käynnistymisestä ei ole täsmällistä tietoa tai varmuuttakaan. Valituksenalainen asemakaavamuutos itsessään ei lisää liikennettä alueella eikä muuta liikenteen luonnetta seudullisesta paikalliseksi.

Maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa säädetty huomioiden, maantietalueen hallinnollinen tila voidaan asemakaavamuutoksella muuttaa katualueeksi siinä tilanteessa, kun maankäyttö- ja rakennuslain 51 §:ssä säädetty maankäytön ohjaustarve sitä edellyttää ja liikennealue palvelee pääasiallisesti paikallista liikennettä. Näin on jo Espoossa toimittu hyvässä yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa (Högnäsin alueeseen liittyvä Paciuksentien asemakaava 633400).

Edellä todetun mukaisesti tällainen tilanne ei ole ollut käsillä valituksenalaista päätöstä hyväksyttäessä. Maankäytön suunnittelu on tulevaisuuteen tähtäävä prosessi, mutta kyseisen liikennealueen välittämän liikenteen muutos luonteeltaan pääasiassa paikalliseksi ei ole näköpiirissä lähitulevaisuudessa eikä myöskään sellaisella varmuudella, että ratasuunnitelman etenemisen mahdollistamiseksi nyt hyväksytty asemakaavamuutos olisi lainvastainen. Ratasuunnitelma, jolla tiesuunnitelmaa muutetaan, on myös laadittu siltä pohjalta, että kyseessä on tiealue.

Valituksenalainen asemakaavamuutoksen hyväksymistä koskeva päätös ei ole millään tavoin ristiriidassa valituksessa lueteltujen, liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (23.6.2005/503) säännösten kanssa.

Asemakaavamuutoksen hyväksymistä koskeva päätös ei ole lainvastainen

valituksessa esitetyillä perusteilla.

Lopuksi

Valituksenalainen asemakaavan muutos täyttää maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetyt asemakaavan sisältövaatimukset ja on laadittu noudattaen, mitä osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelystä on laissa säädetty. Yleiskaava on ollut ohjeena asemakaavan muutoksessa. Kaavaratkaisu perustuu ajantasaisiin, riittäviin selvityksiin, jotka on tehty kaavan tarkoitukseen nähden riittävän laajalta alueelta. Kaavaratkaisu ei ole maanomistajien yhdenvertaisen kohtelun vastainen.

Edellä esitettyjen seikkojen valossa ja kaavan aineistoon viitaten Espoon kaupunki katsoo, että valituksessa ei ole esitetty syitä, joiden perusteella päätös tulisi kumota. Valituksessa ei ole esitetty seikkoja, joiden perusteella päätös olisi lainvastainen, syntynyt virheellisessä järjestyksessä tai päätöksen tekijä olisi ylittänyt toimivaltansa. Espoon kaupunki pyytää kunnioittavasti, että hallinto-oikeus hylkää valituksen.

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta
Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Selostus

Espoon kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 27.3.2024 § 40 Kolmperänsuoran asemakaavan muutoksen, alue 641601. Kaavapäätöksestä on jätetty Helsingin hallinto-oikeuteen yksi valitus. Hallinto-oikeus pyytää kaupunkisuunnittelulautakuntaa antamaan valituksen johdosta lausunnon. Annettavassa lausunnossa katsotaan perustellusti, että valituksessa ei ole esitetty syitä, joiden perusteella päätös tulisi kumota. Valituksessa ei ole esitetty seikkoja, joiden perusteella päätös olisi lainvastainen, syntynyt virheellisessä järjestyksessä tai päätöksen tekijä olisi ylittänyt toimivaltansa. Espoon kaupunki pyytää kunnioittavasti, että hallinto-oikeus hylkää valituksen.

Oheismateriaali

- Valitus Kolmperänsuora
- Helsingin seudun tieverkon luokitus 2040 21.6.2022