

Asia

Valitus Vantaan kaupunginvaltuuston 27.2.2023 tekemästä päätöksestä pöytäkirjan 5 §:n kohdalla, jossa kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Vantaan kaupungin 18 ja 14. kaupunginosan erinäisiä alueita koskevan uuden, ns. Vantaankosken myllyn asemakaavan (jäljempänä ”**Kaava**”)

Valittaja

[REDACTED]

Yhteystiedot ja prosessiosoite

[REDACTED]

Valitusoikeus

Vantaan kaupunginvaltuuston 27.2.2023 kokouksen pöytäkirjan valitusosoituksen mukaan asemakaavan hyväksymistä koskevassa asiassa valituksen voi tehdä muun muassa kunnan jäsen.

Valittaja on kunnan jäsen.

Valitusajasta

Vantaan kaupunginvaltuuston 27.2.2023 kokouksen pöytäkirjan valitusosoituksen mukaan kaavan tai rakennusjärjestyksen hyväksymistä taikka rakennuskieltoa koskevan päätöksen katsotaan tulleen asianosaisen tietoon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Vantaan kaupunginvaltuuston 27.2.2023 kokouksen pöytäkirjan kansilehden mukaan pöytäkirja on tullut nähtäville Vantaan kaupungin internet-sivuilla 8.3.2023. Näin ollen 30 vuorokauden valitusaika päättyy 14.4.2023 klo 16.15.

1. Vaatimukset

Valittaja vaatii, että hallinto-oikeus kumoaa edellä viitatus Vantaan kaupunginvaltuuston 27.2.2023 tekemän päätöksen sen johdosta, että kaupunginvaltuuston hyväksymä Kaava on maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999, jäljempänä ”MRL”) jäljempänä mainittujen säännösten vastainen.

2. Sovellettavat säännökset

MRL:n 9 §:n 1 momentin mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvittäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.

Pykälän 2 momentin mukaan kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

MRL:n 54 §:n 2 momentin mukaan asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.

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

3. Perusteet

Kaavan vaikutuksia liikenteeseen ei ole selvitetty tarpeellisissa määrin.

Kaava ei luo edellytyksiä yhtäältä liikenteen järjestämiselle, eikä toisaalta terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle.

4. Yksityiskohtaiset perusteet

4.1. Yleisesti alueen kaavatilanteesta ja sen suunnitteluhistoriasta erityisesti liikenteen osalta

Vantaan kaupunginvaltuuston 27.2.2023 hyväksymän Kaavan osoittama kaava-alue (jäljempänä ”Kaava-alue”) sijaitsee Vantaanjokimaiseman kuroutumiskohdassa ja isojen sekä meluisien liikenneväylien solmukohdassa.¹

¹ Ks. esim. Liite 4 – Ote Kaavaselvityksestä, s. 4 ja Liite 18 – Ote Meluselvityksestä, s. 4.

Vantaan voimassa olevassa yleiskaavassa (2020) ei ole ratkaistu Kaava-alueen ja sen ympäristön liikenteen järjestämisestä. Kaava-alueen ja sen ympäristön liikenteen järjestämisen yksityiskohdat ovat siten yleiskaavan sisältö ja tarkentuvan suunnittelun periaate huomioon ottaen jääneet ratkaistaviksi asemakaavatasolla ja asemakaavatasoihin selvityksiin perustuen.

Vantaankosken laajemmalle alueelle vahvistettiin ensimmäinen asemakaava 1990-luvun taitteessa, jolla kaupunki pyrki luomaan edellytykset virkistys-, kulttuuri- ja matkailutoimintojen sijoittumiselle alueelle. Tämä vielä tänäkin päivänä laajalti Vantaankosken alueella sovellettava asemakaava 180500 osoitti matkailutoimintoja Vantaankoskentien (ent. Vanha Nurmijärventie) länsipuolelle pois Vantaankosken välittömästä yhteydestä².

Vantaan kuntasuunnittelulautakunta oli nimittäin katsonut jo aikaisemmin, ettei majoitustoimintaa tulisi harjoittaa Vantaankosken välittömässä läheisyydessä sen keräämän liikenteen takia³. Asemakaavan 180500 laatimisen yhteydessä katsottiin myös, että liikennöinti Vantaankosken myllyn korttelialueelle – joka vastaa olennaisilta osin Kaavan mukaista Kaava-alueetta – on maasto-olojen vuoksi hankalaa⁴. Asemakaavan 180500 mukaan Vantaankosken myllyyn olikin tarkoitus perustaa käsi- ja taideteollisuusoppilaitoksen kurssikeskus⁵.

Vantaan kaupunginvaltuuston 27.2.2023 hyväksymä Kaava korvaa Kaava-alueen osalta edellä mainitun asemakaavan 180500. Vantaankosken aikaisemman maankäytön suunnittelun sekä asemakaavan 180500 valmistelun yhteydessä tehdyistä linjauksista poiketen Kaava osoittaa Vantaankosken välittömässä läheisyydessä olevalle Kaava-alueelle liikennevaikutusten takia aikaisemmin alueelle sopimattomaksi toiminnaksi katsottua majoitustoimintaa (hotelli) sekä myös useita muita huomattavasti käsi- ja taideteollisuusoppilaitoksen kurssikeskusta enemmän liikennettä kerääviä toimintoja (tapahtumakeskus Vantaankosken myllyyn, kievari saunoineen sekä tapahtumapuisto Kaava-alueen ulkotiloihin).

Kaavan liikenteellisten vaikutusten osalta on elintärkeää huomioida se, että kaikki Kaava-alueelle tuleva ja sieltä lähtevä liikenne tulee kulkemaan vain ja ainoastaan yhden tonttiliittymän kautta. Kyseinen tonttiliittymä johtaa 1870-luvulta peräisin olevalle ja ulkoilureittinä käytettävälle Kuninkaantielle, jolla muun muassa ei ole erillistä jalkakäytävää, eikä piennarta ja jonka pituuskaltevuus on jyrkimmillään yli 11 % käännytessä Kaava-alueen tonttiliittymästä länteen kohti Vantaankoskentietä⁶.

Kuten tästä valituksesta ilmenee, Kuninkaantie on liikenteellisiltä olosuhteiltaan monella tapaa poikkeuksellisen haastavaa aluetta jo tälläkin

² Ks. Liite 5 – Asemakaava 180500, kaavamääräykset ja ote kaavaslostuksesta, s. 5. Matkailutoimintoja ei koskaan toteutettu ja alun perin niille varatulle alueelle valmistuikin vuonna 2008 harmaan julkisivuväriinsä ja geneeristen laatikkomaisten muotojensa ansiosta taidokkaasti kaikista Vantaankosken perinne- ja kulttuuriarvoista vapautettu toimistokompleksi.

³ Ks. Liite 6 – Majoitusta ei ole aikaisemmin voitu sijoittaa Vantaankosken läheisyyteen.

⁴ Ks. Liite 5 – Asemakaava 180500, kaavamääräykset ja ote kaavaslostuksesta, s. 6.

⁵ Ks. Liite 5 – Asemakaava 180500, kaavamääräykset ja ote kaavaslostuksesta, s. 5.

⁶ Ks. Liite 4 – Ote Kaavaslostuksesta, s. 5, Liite 7 – Ote Maisemaselvityksestä, s. 2 ja Liite 16 – Vantaan kaupungin tietoja koskien Kuninkaantietä.

hetkellä⁷. On tärkeä tiedostaa, että Kaavan osoittamat ratkaisut tekevät kaikkea paitsi laskevat Kuninkaantien jo nykyisellään poikkeuksellisen korkeaksi kuvailtavaa haastavuuskerrointa; edellä yksilöidyn rakentamisen ja toimintojen lisäksi kaavamääräykset eivät pelkästään mahdollista vaan jopa edellyttävät, että Kaava-alueelle rakennetaan linja-auton kääntöpaikka⁸. Tämän raskasta liikennettä alueelle houkuttelevan kaavaratkaisun myötä on selvää, että Kuninkaantien kapeimmalle katuosuudelle, jolla ei pitäisi olla linja-autoliikennettä ollenkaan⁹, tulee suuntamaan linja-autoliikennettä muun Kaavan mahdollistamien toimintojen tarpeet täyttävän raskaan liikenteen lisäksi.

Kuten edeltä ilmenee, Kaavan ratkaisut ovat käytännössä päinvastaisia siihen nähden, mitä Vantaan kaupunki on linjannut esimerkiksi asemakaavan 180500 valmistelun yhteydessä. Kaava ja sen mahdollistamat toiminnot tulevatkin vaikuttamaan olennaisen negatiivisella tavalla Kaava-alueen ympäristön jo nykyisellään poikkeuksellisen haastavaksi kuvailtaviin liikenteellisiin sekä erityisesti liikenneturvallisuuteen liittyviin olosuhteisiin.

Valittaja katsoo, että Kaavassa osoitetuista ratkaisuista aiheutuu Kuninkaantiehen ja Kaava-alueen laajempaan liikenneympäristöön liittyvien syiden takia erityiset vaatimukset sen selvittämiseksi, luoko kaava MRL:n 54 §:n 2 momentissa tarkoitetut edellytykset turvallisen elinympäristön ja liikenteen järjestämiseksi.

Tutustuttuaan kaavakartassa, -selostuksessa ja kaavaselostuksen sivulla 20 listatuissa kaavan liitteinä olevissa selvityksissä (yhdessä jäljempänä ”**Kaava-asiakirjat**”) annettuun selvitykseen Valittaja katsoo tässä valituksessa jäljempänä esitettyjen huomioiden myötä, ettei Vantaan kaupunki ole selvittänyt riittävässä määrin alueen liikenteellisiä olosuhteita ja varmistunut sääntelyn edellyttämällä tavalla siitä, että Kaavalla luodaan edellytykset turvalliseen elinympäristölle sekä liikenteen järjestämiseksi.

4.2. Liikenteen vaikutuksia ei ole selvitetty

4.2.1. Johtopäätökset koskien liikenteen toimivuutta perustuvat päätökseen, jota ei ole tehty

⁷ Tämän seikan tuntuvat tunnustavan myös Vantaan päättäjät; ks. esim.

<https://www.vantaa.fi/fi/kokouskalenteri/2722023-kaupunginvaltuusto> ja kyseisellä sivulla olevan kaupunginvaltuuston 27.2.2023 kokouksen sisältämän tallenteen kohta 01:07:00-01:07:10, jossa valtuutettu Anu Hall toteaa, että: ”Kulku suunnitellulle alueelle on kiistatta tosi hankalaa [...]”. Ks. myös Liite 1 – Vantaan kaupunginvaltuuston päätös 27.2.2023 ja siihen kaupunginvaltuustossa Keskustan valtuustoryhmän jättämä pöytäkirjalausuma, jossa viitataan siihen, että alueella vallitsevat liikenneolosuhteet ovat poikkeuksellisen haastavat jo nyt.

⁸ Ks. Liite 8 – Kaavakartta ja kaavamääräykset, joiden mukaan ”Alueella tulee olla vähintään 46 autopaikkaa ja myllyn luoteispuolella bussin kääntöpaikka”.

⁹ Ks. Valituksen kohta 4.3.2. Lisäksi Kaava-alueen tonttiliittymästä itään päin käännyttäessä tulee välittömästi vastaan painorajoitettu Vantaankosken silta, joka suojeltiin asemakaavalla 180500 yli 30-vuotta sitten; ks. Liite 5 – Asemakaava 180500, kaavamääräykset ja ote kaavaselostuksesta, s. 1-2 ja Liite 4 – Ote Kaavaselostuksesta, s. 6. Vantaankosken sillan suojelun jälkeen on ollut poikkeuksellista, että raskas liikenne laskeutuisi ja liikennöisi Kuninkaantietä Vantaankoskentien risteykseltä kohti Vantaankosken siltaa tai Vantaankosken sillalta kohti Vantaankoskentien risteystä. Ks. kuitenkin tämän osalta Liite 15 – Vantaankosken sillan yli kulkee raskasta liikennettä säännöllisesti.

Kaavaselostuksessa esitetyt johtopäätökset koskien liikenteen toimivuutta Kaava-alueen ympäristössä perustuvat Kaavaan liitettyyn ”Vantaankosken Myllyn liikenneselvitykset” -selvitykseen (20.12.2021 ja päivitetty tietyiltä osin 21.11.2022, jäljempänä ”**Liikenneselvitys**”)¹⁰ ja siinä esitettyihin johtopäätöksiin. Liikenneselvitystä ei ole sen olennaisuudesta huolimatta liitetty Vantaan kaupunginvaltuuston, kaupunginhallituksen, eikä kaupunkiympäristölautakunnan Kaavaa koskevien päätösten liiteasiakirjoihin.

Liikenneselvityksestä ilmenee, että Kaava-alueen ympäristön liikenteen toimivuutta on tarkasteltu vain ja ainoastaan kuvitteellisessa ennustetilanteessa. Kaikkien Liikenneselvityksessä esitettyjen johtopäätösten voidaan katsoa soveltuvan vain tämän kyseisen ennustetilanteen vallitessa. Yksi tämän ennustetilanteen olennaisimmista lähtökohdista on se, että ennustetilanteessa Liikenneselvityksen sivulla 12 esitetyt viisi liikenteellisten olosuhteiden parantamiseen tähtäävää ja Vantaankoskentien ja Kuninkaantien liittymän alueelle kohdistuvaa parannustoimea on toteutettu (jäljempänä ”**Parannustoimet**”).¹¹

Parannustoimien osalta tulee huomioida, että ne kohdistuvat sellaiseen alueeseen – Vantaankoskentien ja Kuninkaantien liittymän alue – jota ei ole sisällytetty Kaava-alueeseen. Todettakoon, että Vantaan kaupunki ei ole käynnistänyt mitään muutakaan kaavamuutosta, joka kattaisi Vantaankoskentien ja Kuninkaantien liittymän alueen, tai tehnyt minkäänlaista muutakaan sitovaa päätöstä Parannustoimien toteuttamisesta.

Kaavaselostuksesta on jätetty ilmeisen tarkoituksellisesti pois Liikenneselvityksen Parannustoimia koskevat sivut 12–14, eikä kaavaselostuksessa ole millään tavalla käsitelty tai edes mainittu Parannustoimia¹². Jokseenkin takaperoisesti kaavaselostuksen viimeisille sivuille on kuitenkin piilotettu erillinen ja Kaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnista irrallinen sivuhuomautus siitä, että ”*Kuninkaantien ja Vantaanlaaksontien liittymää parannetaan kaava-alueen ulkopuolella*” ja ”*Kaupunki toteuttaa kadunparannuksen*”¹³. Valittaja huomauttaa, että tästä kaavaselostuksen epämääräisestä, toiveluonteisesta ja yleisellä tasolla ”liittymän/kadun parantamiseen” viittaavasta sivuhuomautuksesta huolimatta Kaavalla ei ole ratkaistu eikä ole voitukaan ratkaista Liikenneselvityksessä esitettyjen Parannustoimien toteuttamista, vaan niiden toteuttaminen edellyttää muun ohella erillisiä päätöksiä useilta tahoilta, joita ei ole tehty.

On myös hyvin mahdollista, että kaupunginvaltuutetut eivät ole olleet edes tietoisia edellä mainitusta sivuhuomautuksesta, ottaen huomioon muun muassa, että Liikenneselvitystä ei ole sisällytetty kaupunginvaltuuston päätöksen liitteisiin, Parannustoimia ei ole sisällytetty ollenkaan kaupunginvaltuustolle

¹⁰ Ks. Liite 9 – Liikenneselvitys.

¹¹ Esimerkiksi Liikenneselvityksen kohtien 3.4 ja 3.5 otsikoista (”*Ennustetilanteen arki-illan toimivuustarkastelut*” ja ”*Ennustetilanteen viikonlopun tapahtumahuipun toimivuustarkastelut*”) ilmenee, että liikenteen toimivuutta on arvioitu vain ennustetilanteessa; ks. Liite 9 – Liikenneselvitys, s. 6–11. Myös vertaamalla Liikenneselvityksen kuvia 4–7 parantamissuunnitelmaa havainnollistaviin kuviin 8–11 voidaan todeta, että kuvissa 4–7 ainakin parannustoimi numero 1 (Vantaankoskentien ylittävän suojatien siirto Kuninkaantien liittymän yhteyteen) sekä parannustoimi numero 4 (Kuninkaantie ylittävän suojatien uudelleenjärjestely) on toteutettu; kuvien 4–7 osalta ks. Liite 9 – Liikenneselvitys, s. 8–11 ja kuvien 8–11 osalta ks. Liite 9 – Liikenneselvitys, s. 12–14.

¹² Ks. Liite 9 – Liikenneselvitys, s. 12–14.

¹³ Ks. Liite 4 – Ote Kaavaselostuksesta, s. 22.

esitettyyn kaavaselostukseen, Parannustoimia ei ole mainittu kaupunginvaltuuston pöytäkirjassa¹⁴, eikä kyseistä seikkaa ole käsitelty millään tavalla kaupunginvaltuuston käsitellessä Kaavaa¹⁵. Todettakoon myös, että keskeisten päättäjien kesken on valinnut harhaanjohtava käsitys pelkästään jo niinkin perustavanlaatuisista asioista, kuin siitä, miten Kaavan mukainen kaavahanke ja sen mahdollistama rakentamisen määrä on kehittynyt Kaavan valmistelun aikana¹⁶.

Siitä, toteutetaanko Parannustoimet ja, jos toteutetaan, missä aikataulussa, ei siis ole varmuutta. Parannustoimien toteuttamisen suhteen on hyvä huomioida tämän valituksen kohdassa 4.3.3 laajemmin käsitelty seikka koskien sitä, että Kuninkaantie on sortunut osittain, eikä tätä sortunutta osuutta ole korjattu vielä tähänkään päivään mennessä siitäkin huolimatta, että tämä on johtanut kadun katkaisuun ajoliikenteeltä ja kadun ongelmat ovat olleet Vantaan kaupungin tiedossa vuosikymmeniä. Tämän myötä ei siis olisi ennenkuulumatonta, eikä toisaalta edes yllättävää, mikäli sitovaa päätöstä Parannustoimien toteuttamisesta jouduttaisiin odottamaan vuosikymmeniä. Mikäli siis tällainen päätös tullaan yleensäkin ikinä tekemään.

Koska Liikenneselvityksen johtopäätökset koskien liikenteen toimivuutta perustuvat siihen lähtökohtaan, että Parannustoimet on toteutettu, ei Liikenneselvityksessä esitettyjen johtopäätösten voida katsoa soveltuvan tilanteessa, jossa Parannustoimia ei ole toteutettu. Toisin sanoen Kaavan johtopäätöksiä koskien liikenteen toimivuutta Kaava-alueen ympäristössä ei ole mahdollista perustaa Liikenneselvityksen johtopäätösten varaan, sillä jälkimmäisessä ei ole tarkasteltu millään tavalla liikenteen toimivuutta tilanteessa, jossa Parannustoimia ei ole toteutettu. Selvyiden vuoksi todettakoon, ettei Vantaan kaupunki ole toteuttanut mitään muutakaan liikenteen toimivuutta tarkastelevaa selvitystä, eikä se näin ollen ole selvittänyt riittävässä määrin sitä, miten liikenne tulee toimimaan Kaavan myötä Kaava-alueen ympäristössä.

4.2.2. Liikenneselvityksen johtopäätökset koskien liikenteen toimivuutta perustuvat olennaisen harhaanjohtavaan tietoon

¹⁴ Ks. Liite 1 – Vantaan kaupunginvaltuuston päätös 27.2.2023.

¹⁵ Ks. <https://www.vantaa.fi/fi/kokouskalenteri/2722023-kaupunginvaltuusto> ja kyseisellä sivulla olevan kaupunginvaltuuston 27.2.2023 kokouksen sisältämän tallenteen kohta 01:01:10-01:22:00, joka sisältää Kaavan käsittelyn kaupunginvaltuustossa.

¹⁶ Ks. <https://www.vantaa.fi/fi/kokouskalenteri/2722023-kaupunginvaltuusto> ja kyseisellä sivulla olevan kaupunginvaltuuston 27.2.2023 kokouksen sisältämän tallenteen kohta 01:13:01-01:13:09, jossa Vantaan kaupunginhallituksen 1. varapuheenjohtaja ja valtuutettu Sade Tahvanainen toteaa, että ”*Saimme selvityksen siitä, että alkuperäiseen suunnitelmaan nähden ensinnäkin hanketta on pienennetty [...]*” sekä tallenteen kohta 01:17:50-01:18:07, jossa Vantaan kaupunginhallituksen puheenjohtaja ja valtuutettu Sari Multala toteaa, että: ”*On tosiaan huomioitava, että tässä tämän osallistumis- ja vuoroarviointivaikutuksen aikana niin on kuultu eri tahoja hyvin herkillä korvalla tässä kaavan valmistelussa ja huomioitu siten että pienennetty tätä ensinnäkin rakentamisen määrää [...]*”. Kaupunginvaltuustossa ei käytetty puheenvuoroja, joissa olisi kiistetty tai haastettu edellä alleviivattuja väittämiä millään tavalla. Valittaja huomauttaa kuitenkin, että Kaavan osoittama rakennusoikeus on itseasiassa kasvanut verrattuna sen johdosta laadittuun ensimmäiseen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan (6.2.2020) ja tämä seikka on myös todettu yksiselitteisesti kaavaselostuksessa; ks. Liite 4 – Ote Kaavaselostuksesta, s. 8, jossa todetaan, että: ”*Rakennusoikeus on kasvanut vuoden 2020 suunnitelmaan verrattuna [...]*”. Edellä mainittujen päättäjien kaupunginvaltuustolle esittämät väitteet Kaavan mukaisen hankkeen ja sen rakentamisen määrän pienentämisestä ovat ilmeisen harhaanjohtavia.

4.2.2.1.

Liikenneselvityksen toimivuustarkastelut perustuvat olennaisen harhaanjohtavaan tietoon Kuninkaantien liikennemäärästä

Liikenneselvityksen laatijan esittämä arvio koskien liikenteen toimivuutta Kaava-alueen ympäristössä perustuu Vantaan kaupungin liikennetietopalvelun toimittamiin tietoihin koskien tarkastelualueen keskimääräisiä arkipuorokauden liikennemääriä ("KAVL"). Liikenneselvitykseen kirjatun mukaan Kuninkaantien KAVL on nykytilanteessa 527 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kuten todettu edellä kohdassa 4.2.1 Kuninkaantien toimivuutta on tarkasteltu ennustetilanteessa. Tässä ennustetilanteessa toimivuuden tarkastelemiseksi on käytetty arviota vuoden 2050 KAVL:stä Kuninkaantiellä. Liikenneselvityksessä Kuninkaantien toimivuuden tarkastelussa käytetty KAVL vuodelle 2050 on ollut 600 ajoneuvoa vuorokaudessa.¹⁷

Valittaja huomauttaa, että Vantaan kaupunki on toteuttanut vain ja ainoastaan yhden liikennelaskennan Kuninkaantiellä. Kyseinen liikennelaskenta on toteutettu 6.5.2021 ja laskennan aikana Kuninkaantiellä kulki 530 ajoneuvoa vuorokaudessa.¹⁸

Kaava-alueen lähialueiden asukkaat ovat toteuttaneet Kuninkaantiellä useita autoliikenteen laskentoja, joiden tuloksia on käsitelty tämän valituksen liitteessä. Nämä liikennelaskennat osoittavat, että vuonna 2022 vallitsevassa tilanteessa Kuninkaantien liikennemäärä on ollut jopa 644 ajoneuvoa vuorokaudessa¹⁹. Kuninkaantien todellinen liikennemäärä ylittää siis paitsi Liikenneselvityksessä esitetyn Kuninkaantien nykytilanteen liikennemäärän myös liikenteen toimivuustarkasteluissa käytetyn vuoden 2050 mukaisen ennusteliikennemäärän.

Kaava-alueen lähialueiden asukkaiden toteuttamien liikennelaskentojen myötä on täysin selvää, että Liikenneselvityksessä ja kaavaselvityksessä esitetyt liikenteen toimivuutta koskevien johtopäätösten perusteena olevat tiedot koskien Kuninkaantien todellista- ja ennusteliikennemäärää on alimitoitettu olennaisella tavalla. Kaavan johtopäätöksiä koskien liikenteen toimivuutta Kaava-alueen ympäristössä ei voida pitää luotettavina niiden perustuessa näin olennaisen harhaanjohtaviin tietoihin.

4.2.2.2.

Kaavahankkeen liikennemääräarvio ei ota huomioon tapahtumapuistoon suuntaavaa liikennettä

Liikenneselvityksen laatija on käyttänyt Ympäristöministeriön julkaisua "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa" (2008) arvioidakseen sitä, kuinka paljon liikennettä kolme Kaavan mahdollistamaa toimintoa (ml. hotelli, kievari sekä Vantaankosken myllyyn perustettava tapahtumakeskus) tulevat synnyttämään²⁰. Kaavaa koskevien liikennemääräarvioiden suhteen on kuitenkin olennaisen tärkeää huomioda se, että Kaava osoittaa Kaava-alueen ulkotiloihin myös neljännen toiminnon – tapahtumapuiston (kaavakartassa

¹⁷ Liite 9 – Liikenneselvitys, s. 3.

¹⁸ Ks. Liite 10 – Vantaan kaupunki on toteuttanut yhden liikennelaskennan Kuninkaantiellä.

¹⁹ Liite 11 – Kuninkaantien liikennemäärä on jopa 644 ajoneuvoa vuorokaudessa.

²⁰ Liite 9 – Liikenneselvitys, s. 5.

kaavamerkintä: tp) –, jota Vantaankosken mylly, hotelli sekä kievari tulevat kehystämään²¹.

Liikenneselvityksestä ja kaavaselostuksesta ei ilmene, että tapahtumapuistoon suuntaavaa liikennettä olisi huomioitu millään tavalla arvioitaessa Kaavan synnyttämää liikennettä Liikenneselvityksen viitatessa liikennemäärän arvioinnin yhteydessä pelkästään hotelliin, kievariin ja sen sisältämään saunaan sekä Vantaankosken myllyyn²². Mikään Kaavassa ei kuitenkaan estä sitä, etteikö tapahtumapuistossa voitaisi järjestää sellaisia tilaisuuksia ja tapahtumia, joihin saapuvat henkilöt eivät asioi Kaava-alueen muissa toiminnoissa ja jotka tulisi näin ollen ottaa huomioon liikennemääräarviossa omana ryhmänään.

Liikenneselvityksessä onkin päädytty harhaanjohtavan pieneen lopputulokseen Kaava-alueelle suuntaavan liikenteen osalta sen takia, ettei tapahtumapuistoon suuntautuvaa liikennettä ole huomioitu millään tavalla arvioitaessa Kaava-alueelle suuntaavan liikenteen määrää. Kaavan johtopäätöksiä koskien liikenteen toimivuutta ei voida pitää luotettavina, mikäli johtopäätöksen perusteena olevat arviot sivuuttavat täysin yhden Kaavan osoittamasta neljästä toiminnosta.

4.2.3. Autopaikkojen riittävyyttä ei ole selvitetty

- 4.2.3.1. Kaavaselostuksessa ei ole perusteltu millään tavalla autopaikkojen vähimmäismäärää, eikä sitä, miksi tapahtumapuistolle ei olisi tarpeen osoittaa autopaikkoja

MRL:n 156 §:n 1 mom. mukaan kiinteistöä varten asemakaavassa ja rakennusluvassa määrätty autopaikat tulee järjestää rakentamisen yhteydessä. Lähtökohtana on pidetty kuitenkin sitä, että asemakaava-alueella tarvittava autopaikkojen määrä tulee osoittaa asemakaavassa. Sääntelyssä ei määritellä autopaikkojen määrää. Se, miten autopaikkojen määrä mitoitetaan missäkin tapauksessa, on MRL:n esitöiden mukaan pyritty sitomaan jokaisen yksittäisen kiinteistön tarpeisiin ja jätetty näin ollen kaupungin/kunnan selvitettäväksi.²³

Todettakoon sovellettavan sääntelyn ja viranomaisohjeiden osalta myös se, ettei Vantaan kaupunki ole laatinut mitään yleistä vapaa-ajan toimintoihin käytettävien tilojen (ml. ravintola- ja majoituspalveluihin tarkoitettujen tilojen) pysäköintiä ohjaavaa mitoitusohjetta.

Vantaankosken mylly, hotelli, kievari ja tapahtumapuisto sijaitsevat Kaavan osoittamalla palvelurakennusten korttelialueella, jolla tulee kaavamääräysten mukaan olla vähintään 46 autopaikkaa.²⁴

Kaavaselostuksen mukaan autopaikat ovat tiettyjen Kaava-alueen toimintojen (hotellin, kievarin sekä tapahtumakeskukseksi muutettavan Vantaankosken myllyn) yhteiskäytössä. Yhteiskäyttöä koskevan linjauksen suhteen on merkillepantavaa se, ettei kaavaselostuksen mukaan yksikään Kaava-alueelle

²¹ Ks. Liite 8 – Kaavakartta ja kaavamääräykset ja Liite 4 – Ote Kaavaselostuksesta, s. 10.

²² Ks. Liite 9 – Liikenneselvitys, s. 5.

²³ Ks. esim. HE 101/1988 vp, s. 109; Hallberg et al., Maankäyttö- ja rakennuslaki (Alma Talent, 2020) s. 124.

²⁴ Ks. Liite 8 – Kaavakartta ja kaavamääräykset.

kaavoitettavista autopaikoista olisi siis tarkoitettu tapahtumapuistossa vierailevien asiakkaiden käyttöön.²⁵

Kaavaselostus ei sisällä tietoa siitä, mitkä ovat Kaava-alueen toimintojen tarpeet autopaikkojen suhteen, eikä siitä, millä perusteella Kaavan autopaikkojen vähimmäismäärä on määritetty. Kaavaselostuksessa ei ole myöskään käsitelty millään tavalla sitä, miten Kaava täyttää tapahtumapuiston asiakkaiden tarpeet sikäli, kun tapahtumapuiston asiakkaiden käyttöön ei ole osoitettu yhtäkään autopaikkaa Kaava-alueelta. Kaava-asiakirjat eivät mahdollista sen arviointia, luoko Kaava edellytykset liikenteen järjestämiselle ottaen huomioon Kaava-alueen rakentamisen ja toimintojen tarpeet sekä Kaavan kaavamääräykset koskien palvelurakennusten korttelialueelle osoitettavaa vähimmäisautopaikkamäärää.

4.2.3.2. Kaavoittaja ei ole selvittänyt sitä, täyttääkö Kaavan edellyttämä vähimmäisautopaikkamäärä kaikkien toimintojen tarpeet

Kuten todettu edellä, kaavaselostukseen ja/tai Liikenneselvitykseen ei ole sisällytetty tietoa siitä, mitkä ovat Kaavan mahdollistamien toimintojen tarpeet autopaikkojen suhteen. Kyseisissä asiakirjoissa on vain ilmoitettu se, kuinka monta autopaikkaa Kaava-alueelle ollaan osoittamassa. Sen selvittäminen, riittävätkö osoitetut autopaikat, on ulkoistettu Liikenneselvityksen laatijalle.

Liikenneselvityksen laatija on pyrkinyt selvittämään Kaavan osoittamien autopaikkojen riittävyyttä käyttämällä tietynlaista vertailumenetelmää (*”Vertailumenetelmä”*), johon liittyviä ongelmia käsitellään tarkemmin seuraavassa kohdassa 4.2.3.3. Kuten tästä kohdasta ilmenee, jokseenkin surkukupaisasti sitä, riittävätkö Kaavan osoittamat autopaikat kaiken Kaavan mahdollistaman rakentamisen ja toimintojen tarpeisiin, ei ole kuitenkaan selvitetty.

Liikenneselvityksessä on tehty Vertailumenetelmän käytön myötä seuraava johtopäätös, joka on sisällytetty yhtä sanaa lukuun ottamatta sanatarkassa muodossa myös kaavaselostukseen:

”Vertailukohteiden perusteella Vantaankosken Myllyn toimintaan suunniteltu paikkamäärä vaikuttaa realistiselta. Tarvittaessa muut vähintäänkin Vantaan kaupungin LP/LPA-alueen pysäköintipaikat n. 200 m päässä Myllystä Vantaankosken itäpuolella pystynevät toimimaan varaventtiilinä Myllyn tapahtumien aikaan, mikäli Viilatehtaalla tai Kartanossa ei ole samaan aikaan suuria tapahtumia käynnissä.”²⁶

Tämän Liikenneselvityksen johtopäätöksen ”pystynevät” sana on jostain syystä muutettu kaavaselostuksessa muotoon ”pystyvät”.²⁷ Kaavaselostuksessa ei kuitenkaan ole esitetty mitään uutta tietoa LP/LPA-alueiden osalta, eikä

²⁵ Ks. Liite 4 – Ote Kaavaselostuksesta, s. 11. Kaavaselostuksen mukaan Kaava-alueelle kaavoitettavat 48 autopaikkaa ovat eri toimintojen yhteiskäytössä. Toimintojen suhteen kyseisessä kaavaselostuksen kohdassa mainitaan vain tapahtumakeskukseksi muutettava Vantaankosken mylly, kievari ja hotelli. Nämä 48 pysäköintipaikkaa eivät siis ole tarkoitettu tapahtumapuistossa vierailevien asiakkaiden käytettäväksi, eikä Kaavassa ole osoitettu yhtäkään tapahtumapuistolle varattua autopaikkaa.

²⁶ Ks. Liite 9 – Liikenneselvitys, s. 2.

²⁷ Ks. Liite 4 – Ote Kaavaselostuksesta, s. 15–16.

käsitelty millään tavalla sitä, millä perustein Liikenneselvityksen epävarmaa sanamuotoa olisi ollut mahdollista muuttaa šikaaninomaisesti ehdottomampaan muotoon.

Liikenneselvitykseen sisällytetty vertailu on sisällytetty kaavaselistukseen muokattuna. Kaavaselistuksessa Kaava-alueen autopaikkojen määrän on ilmoitettu olevan 48. Lisäksi vertailtavat toimitilat sisältävään taulukkoon on lisätty sekä kaavahanke että kuudes kaavahankkeeseen liittymätön toimitila.²⁸ Kaavaselistuksessa on myös todettu seuraavaa edellä mainitun Liikenneselvityksessä esitetyn johtopäätöksen lisäksi:

”Lisäksi kaupungin omistamille Kuninkaantie 31:n rakentamattomalle AL-tontille voidaan tarvittaessa rakentaa 15 ap ja Voudintie 2b:n rakentamattomalle Y-tontille 52 ap, joten pysäköintipaikkojen riittävyys alueella ei muodostu ongelmaksi [...]”²⁹

Valittaja alleviivaa, että Liikenneselvityksessä esitetyn ja kaavaselistuksessa melkein sanatarkasti samassa muodossa toistetun johtopäätöksen osalta on tärkeä keskittyä johtopäätöksen sanamuotoon ja muistaa, että Kaava osoittaa Kaava-alueelle tapahtumakeskuksen Vantaankosken myllyyn sekä mahdollistaa tämän lisäksi hotellin, kieverin ja tapahtumapuiston rakentamisen.

Johtopäätöksen mukaan autopaikkojen määrä vaikuttaa realistiselta suhteessa ”Vantaankosken Myllyn toimintaan” – ei niinkään ”kaiken Kaava-alueella harjoitettavan toiminnan tarpeisiin” tai vielä selkeämmin ”asemakaavan mahdollistaman rakentamisen ja muiden toimintojen tarpeisiin”. Toisin sanoen Liikenneselvityksen laatija on ottanut johtopäätöksessä kantaa vain siihen, vaikuttaako suunniteltu autopaikkamäärä realistiselta määrältä ottaen huomioon Vantaankosken myllyssä harjoitettavan toiminnan tarpeet. Ei siihen, täyttääkö Kaavan kaavamääräysten edellyttämä vähimmäisautopaikkamäärä Vantaankosken myllyssä, hotellissa, kieverissa ja tapahtumapuistossa harjoitettavan toiminnan tarpeet.

Lisäksi johtopäätöksessä todetaan, että ”Vantaankosken itäpuolella [sijaitsevat pysäköintipaikat] pystynevät toimimaan varaventiilinä Myllyn tapahtumien aikaan” – ei esimerkiksi ”Myllyssä, kieverissa tai tapahtumapuistossa järjestettävien tapahtumien aikaan” –, joka omalta osaltaan osoittaa johtopäätöksen keskittyvän vain ja ainoastaan Vantaankosken myllyyn ja siellä harjoitettavan toiminnan tarpeisiin.

Kyseisen johtopäätöksen muotoutumisen osalta on tärkeä huomioda se, että Liikenneselvitykseen ei ole sisällytetty minkäänlaista tietoa koskien Kaava-alueelle osoitetun hotellin majoituspaikkojen, eikä kieverin ja/tai tapahtumapuiston asiakaspaikkojen määrää. Lisäksi toisin kuin kaavaselistuksessa, Liikenneselvityksessä ei ole myöskään todettu, että Kaava-alueen autopaikat olisivat minkään Kaava-alueen toiminnon osalta yhteiskäytössä. Tämä kaikki johtuu siitä, että, kuten Liikenneselvityksessä on todettu, Liikenneselvityksen laatija on toteuttanut pysäköintipaikkamäärän

²⁸ Ks. Liite 4 – Ote Kaavaselistuksesta, s. 15.

²⁹ Ks. Liite 4 – Ote Kaavaselistuksesta, s. 16.

arvioinnin Vantaankosken myllyn 16.11.2021 mukaisen suunnittelutilanteen tietojen perusteella³⁰.

Mihinkään Vantaan kaupungin ennen 16.11.2021 julkaisemiin Kaava-asiakirjoihin ja/tai Kaavan johdosta laadittuihin osallistumis- ja arviointisuunnitelmiin ei ole sisällytetty hotellin tarkkaa majoituspaikkamäärää³¹. Vastaavasti kievarin ja/tai tapahtumapuiston tarkkaa asiakaspaikkamäärää ei ole osoitettu Kaava-asiakirjoissa vielä tänäkään päivänä. Liikenneselvityksen laatija ei siis ole yksinkertaisesti pystynyt tekemään todenmukaista arviota pysäköintipaikkojen määrän riittävyydestä suhteessa kaikkien Kaavan mahdollistamien toimintojen asiakkaiden tarpeisiin. Liikenneselvityksessä esitetyn ja kaavaselostuksessa sanatarkasti toistetun johtopäätöksen perusteella ei ole mahdollista tehdä perusteltua päätelmää siitä, että Kaava-alueen autopaikat riittäisivät Vantaankosken myllyn lisäksi myös kievarissa, hotellissa ja tapahtumapuistossa harjoitettavan toiminnan tarpeisiin.

Todettakoon myös, että lähtökohtaisesti pelkästään jo se, että ”Myllyn tapahtumien aikaan” olisi edes tarpeen aktivoida johtopäätöksen mukainen Vanhan Viilatehtaan ja LPA- sekä LP-alueiden autopaikkojen varaan rakennettu varaventtiili, on osoitus siitä, että Kaava-alueen autopaikkojen määrä on alimitoitettu olennaisella tavalla. Kaavan myötä Vantaankosken mylly muutetaan tapahtumakeskukseksi (sis. 240 asiakaspaikkaa) ja Kaava-alueelle rakennetaan lisäksi myös hotelli (sis. 80 majoituspaikkaa), kievari (sis. ainakin 96 asiakaspaikkaa, joskin tarkkaa asiakasmäärää ei ole ilmoitettu Kaava-asiakirjoissa³²) ja tapahtumapuisto (asiakasmäärää ei ole ollenkaan ilmoitettu Kaava-asiakirjoissa), joista hotellissa, kievarissa ja tapahtumapuistossa asioivat henkilöt saattaisivat siis johtopäätöksestä johdetun mukaan joutua turvautumaan Kaava-alueen ulkopuolella oleviin autopaikkoihin tilanteessa, jossa Vantaankosken myllyssä pidetään tapahtuma.

Vertailun vuoksi todettakoon myös, että ennen Kaavan hyväksymistä alueella on ollut voimassa asemakaava 180500, jonka mukaan autopaikkojen vähimmäismäärä kaikille Kaavan osoittamille ratkaisuille (pl. tapahtumapuisto, jonka osalta Kaava-asiakirjoissa ei ole osoitettu sen kokoa tai asiakaspaikkamäärää) olisi Valittajan laskujen mukaan³³:

- Kokous- ja vapaa-ajantilaksi katsottavan Vantaankosken myllyn osalta: Asiakaspaikkamäärä $(240) / 6 = 40$ autopaikkaa
- Liike- ja majoitusrakennukseksi katsottavan hotellin osalta: Kerrosalamäärä $(1400 \text{ k-m}^2) / 50 \text{ k-m}^2 = 28$ autopaikkaa

³⁰ Ks. Liite 9 – Liikenneselvitys, s. 2.

³¹ Kaavan liitteenä olevien selvitysten osalta, ks. Liite 4 – Ote Kaavaselostuksesta, s. 7. Seuraavat Kaava-asiakirjat on päivätty valmistuneiksi ennen 16.11.2021: Vantaankosken Myllytontin lepakkoselvitys – raportti (4.8.2020); Vantaan masuuni, arkeologinen tutkimus 25.5. – 3.6.2020 (17.9.2020); Vantaankosken mylly ja pato – rakennushistoriaselvitys 2020 (28.10.2020); Vantaankosken mylly – meluselvitykset (31.8.2021); Vantaankosken myllyn ilmanlaatuselvitys (20.9.2021). Lisäksi ennen 16.11.2021 on julkaistu kolme osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa (6.2.2020, 16.3.2020 ja 5.8.2021). Mitkään näistä tässä alaviitteessä mainituista asiakirjoista eivät sisällä hotellin tarkkaa majoituspaikkamäärää, eivätkä kievarin ja/tai tapahtumapuiston tarkkaa asiakaspaikkamäärää.

³² Ks. Liite 4 – Ote Kaavaselostuksesta, s. 12. Kuvan ”Kievari, yläkerta. Arkkitehtuuritoimisto Seppo Kokko Oy, luonnos 25.5.2021” perusteella näyttäisi, että kievarin yläkertaan olisi tulossa noin 96 istumapaikkaa.

³³ Autopaikkojen vähimmäismitoituksesta asemakaavan 180500 alla, ks. Liite 5 – Asemakaava 180500, kaavamääräykset ja ote kaavaselostuksesta, s. 2.

- Kaava-asiakirjoissa ei ole esitetty asiakaspaikkamäärää kieverin osalta. Kaavaselostuksen sivulla 83 esitetystä kuvasta ilmenee kuitenkin, että istumapaikkoja kieverin yläkertaan olisi tulossa noin 96³⁴. Mikäli autopaikkojen mitoituksessa käytettäisiin edellä mainittua kieverin yläkerran istumapaikkojen lukumäärää, autopaikkojen vähimmäismäärä kokous- ja vapaa-ajantilaksi katsottavan kieverin osalta olisi: Asiakaspaikkamäärä (96) / 6 = 16 autopaikkaa.

Yhteensä: 84 autopaikkaa.

Verrattaessa laskelman lukuja edellä todettuun on mahdollista todeta, että 1990-luvun taitteessa asemakaavan 180500 laatimisen aikaan 46 autopaikkaa oltaisiin voitu pitää realistisena määränä pelkästään Vantaankosken myllyn tarpeisiin. Toisaalta 46 autopaikkaa kaikkien neljän Kaava-alueen toimintojen tarpeisiin vaikuttaisi tämän vertailu perusteella olevan täysin alimitoitettu ja riittämätön määrä autopaikkoja Kaavan osoittamien toimintojen tarpeisiin. On myös huomionarvoista, että Valittajan edellä esittämä laskelma on oletettavasti alakanttiin, sillä siinä ei ole otettu huomioon tapahtumapuiston edellyttämiä autopaikkoja ja kieverin osalta vain yhden kerroksen asiakaspaikat.

Todettakoon vielä lopuksi, ettei Kaava sisällä myöskään minkäänlaisia kaavamääräyksiä rakennusluvan yhteydessä esitettävistä lisäselvityksistä, joiden myötä autopaikkojen riittävyys kaiken Kaavan mahdollistaman rakentamisen ja toimintojen tarpeisiin tulisi varmistaa siinä vaiheessa, kun alueen rakentamisen ja toimintojen tarkat ratkaisut olisivat selvillä. Vantaan kaupunki siis katsoo, ettei sitä, riittääkö Kaavan osoittama vähimmäisautopaikkamäärä kaiken Kaavan mahdollistaman rakentamisen ja muiden Kaavan mahdollistamien toimintojen tarpeisiin, tarvitsisi selvittää edes myöhemmässä vaiheessa.

Sääntely edellyttää, että Kaavalla luodaan edellytykset liikenteen järjestämiselle. Valittaja ei katso Kaavan täyttävän sääntelyn edellytyksiä tilanteessa, jossa Kaava-alueen autopaikkojen voidaan todeta riittävän vain yhden (= tapahtumakeskuksena toimiva Vantaankosken mylly) Kaavan mahdollistaman toiminnon tarpeisiin tilanteessa, jossa Kaava osoittaa alueelle myös kolme muuta autoliikennettä keräävää toimintoa (= hotelli, kievari saunoineen ja tapahtumapuisto).

4.2.3.3. Vertailumenetelmä antaa harhaanjohtavan kuvan autopaikkojen riittävydestä

Sen lisäksi, että Liikenneselvitykseen/kaavaselostukseen sisällytetty vertailu keskittyy vain ja ainoastaan yhden Kaavan mahdollistaman toiminnon – tapahtumakeskuksena toimivan Vantaankosken myllyn – tarpeisiin, on myös tärkeä tiedostaa se, mitä tietoa Liikenneselvityksessä/kaavaselostuksessa käytetty Vertailumenetelmä voi yleensäkin tuottaa ja mihin kysymyksiin tämän tiedon perusteella on mahdollista vastata. Kuten tässä kohdassa osoitetaan, näiden tietojen perusteella ei ole mahdollista selvittää ja varmistua siitä, että Kaavan kaavamääräysten mukainen vähimmäisautopaikkamäärä täyttää Kaavan mahdollistaman rakentamisen ja toimintojen tarpeet.

³⁴ Alleviivattakoon, että kieverin asiakaspaikkamäärä voi olla myös huomattavasti suurempi ottaen huomioon sen, että tämä luku kattaa vain yhden kaksikerroksisen kieverin kerroksien istumapaikkamäärästä.

Liikenneselvityksestä ilmenee, että Vertailumenetelmää on käytetty selvittämään ja arvioimaan autopaikkojen riittävyyttä suhteessa Vantaankosken myllyn tarpeisiin:

- määrittelemällä pysäköintipaikkojen tarkastelun alue, joka kattaa Kaava-alueen ja tietyt Vantaankosken sillan itäpuolella sijaitsevat alueet, jotka eivät kuitenkaan kuulu yhtäältä Kaava-alueeseen ja toisaalta Liikenneselvityksen liikenteen toimivuustarkastelujen alueeseen³⁵;
- luettelemalla summittaisiksi määritellyt arviot Vantaankosken sillan itäpuolella olevien autopaikkojen määrästä (= ~80 kpl);
- toteamalla Vantaankosken myllyn 16.11.2021 aikaisessa suunnitelmassa ollut autopaikkojen määrä (= 45 kpl);
- luettelemalla viisi vertailtavaa – kaavahankkeeseen täysin liittymätöntä – toimitilaa, se kunta tai taajama, jossa vertailtava toimitila sijaitsee, ylätasoinen tieto siitä, onko toimitilassa mahdollista pitää juhlia, kokouksia ja/tai majoittua, toimitilojen asiakasmäärät vaihtelevalla tarkkuudella sekä toimitilojen autopaikat vaihtelevalla tarkkuudella; ja
- vertaamalla Vantaankosken myllyn 16.11.2021 aikaisessa suunnitelmassa esitettyjen autopaikkojen määrää edellä mainittujen toimitilojen autopaikkojen määrään.³⁶

Käyttämällä kyseistä Vertailumenetelmää siten kuin se on esitetty kaavaselostuksessa voidaan todeta loogisesti ja perustellusti esimerkiksi seuraavat yleistason asiat: vertailukohteista kuusi sijaitsee/tulee sijaitsemaan Uudenmaan maakunnassa ja yksi Pirkanmaalla, seitsemässä toimitilassa on mahdollista/tulee olemaan mahdollista majoittaa ainakin 20 henkilöä ja Vantaankosken myllyn tarpeisiin ollaan kaavoittamassa toiseksi eniten autopaikkoja.

Yhtäältä Vertailumenetelmä ei kuitenkaan Liikenneselvitykseen/kaavaselostukseen kirjatun perusteella tarkastele siinä Vantaankosken myllyyn vertailtavien kohteiden autopaikkojen määrän kannalta olennaisia paikallisia olosuhteita koskien esimerkiksi sitä, miten autopaikat riittävät jokaisessa yksittäisessä vertailukohteessa, mikä on niiden käyttöaste ja miten liikenne toimii yleisesti eri vertailukohteissa.

Toisaalta ja vielä tärkeämmin Vertailumenetelmä ei myöskään ota huomioon millään tavalla Kaava-alueen paikallisia olosuhteita ja esimerkiksi edelläkin käsiteltyä huomiota siitä, kuinka monta autopaikkaa alueella ennen Kaavan hyväksymistä voimassa ollut asemakaava 180500 olisi edellyttänyt Vantaankosken myllyltä ja edellyttää edelleenkin muilta asemakaavan 180500 soveltamisalueella osoitteissa Kuninkaantie 28 (Vanha Viilatehdas), Voudintie 1 (Kuninkaan Kartano) ja Vantaankoskentie 4 (Björkhem) sijaitsevilta Kaavan mahdollistamiin toimintoihin mahdollisesti verrattavilta tapahtuma- ja/tai ravintolatiloilta³⁷. Valittaja katsoo, että autopaikkojen vähimmäismäärän selvittämiseksi käytetty Vertailumenetelmä onkin lähtökohtaisesti

³⁵ Liikenneselvityksen määrittelemä toimivuustarkastelujen alue ei ylety Vantaankosken sillan itäpuolelle ja kyseisten alueiden ympäristöön; ks. Liite 9 – Liikenneselvitys, s. 1 ja siinä punaisella rajattu toimivuustarkasteluiden alue.

³⁶ Ks. Liite 9 – Liikenneselvitys, s. 2.

³⁷ Ks. Liite 5 – Asemakaava 180500, kaavamääräykset ja ote kaavaselostuksesta, s. 1, jossa Vanha Viilatehdas, Kuninkaan Kartano sekä Björkhem merkitty asemakaavaan punaisella.

yhteensopimaton asemakaavoituksen kannalta keskeisen paikallisuuden näkökulmasta³⁸ etenkin tällaisessa tilanteessa, jossa Vantaankosken alueella sijaitsee jo valmiiksi useita tapahtuma- ja/tai ravintolatiloja, joiden suhteen sovelletaan niiden kesken yhteneväisiä vaatimuksia koskien autopaikkojen vähimmäismäärää.

Liikenneselvityksessä/kaavaselostuksessa käytetyn Vertailumenetelmän keltavuonetta korostaa myös se, että

Liikenneselvityksessä/kaavaselostuksessa vertailtavat kaavahankkeeseen liittymättömät toimitilat eivät ole vertailukelpoisia. Esimerkiksi toimitilat sijaitsevat liikenteellisesti hyvin erilaisilla alueilla sekä niihin sovelletaan erilaisia ja eri tasoisia kaavoja, joissa toisissa on autopaikkoja koskevia määräyksiä ja toisissa ei³⁹. Valittajan käsityksen mukaan Kaava on myös ainoa vertailukohteeseen sovellettava kaava, joka osoittaa kyseisen vertailukohteen alueelle tapahtumapuiston. Kaiken lisäksi tiettyjen kaavahankkeeseen liittymättömien toimitilojen osalta vertailussa esitetty autopaikkojen määrä on Valittajan käsityksen mukaan virheellinen⁴⁰.

Käyttämällä Liikenneselvityksessä/kaavaselostuksessa käytettyä Vertailumenetelmää ei yksinkertaisesti ole mahdollista tuottaa perusteltua ja loogista vastausta kaavan kannalta olennaiseen kysymykseen: ”Riittääkö se, että Kaava-alueelle rakennetaan vähintään 46 autopaikkaa, ottaen huomioon Kaavan mahdollistaman rakentamisen ja Kaava-alueen toimintojen tarpeet sekä Kaava-alueen ympäröivän alueen paikalliset olosuhteet?”

4.2.3.4. Autopaikkojen riittävyyttä ei ole mahdollista perustaa varaventiiliratkaisun varaan

Liikenneselvityksessä esitettyssä ja kaavaselostuksessa melkein sanatarkasti toistetussa autopaikkoja koskevassa johtopäätöksessä esitetty jo olemassa olevalle tapahtumaravintolalle varattujen autopaikkojen (LPA-alue) ja Vantaan kaupungin yleisen pysäköintialueen (LP-alue) varaan rakennettu ”varaventiiliratkaisu” on niin ikään monella tapaa ongelmallinen sekä perustuu osittain virheelliseen tietoon.

Kyseisen johtopäätöksen mukaan:

”Tarvittaessa muut vähintäänkin Vantaan kaupungin LP/LPA-alueen pysäköintipaikat n. 200 m päässä Myllystä Vantaankosken itäpuolella pystynevät toimimaan varaventiilinä

³⁸ Ks. esim. Ekroos et al., Ympäristöoikeuden pääpiirteet (2012), s. 189.

³⁹ Esim. Sveitsin Maja sijaitsee korttelialueella, jonka voimassa oleva asemakaava osoittaa kyseisen korttelialueen autopaikkojen vähimmäismäärän olevan 1 autopaikka / 35 k-m². Kokouspoukama ja Mustion linna taas sijaitsevat alueilla, joilla ei ole voimassa olevaa asemakaavaa ja joiden alueilla sovelletaan Emäsalon ja Hakasalon osayleiskaavaa sekä Ruukin alueen osayleiskaavaa, vastaavasti. Kyseiset osayleiskaavat eivät sisällä autopaikkoja koskevia määräyksiä.

⁴⁰ Esim. Villa Härmälänrannan verkkosivujen mukaan kyseisen tapahtumatilan pysäköinti tapahtuu 200 metrin päässä olevassa maksullisessa pysäköintihallissa tai Villa Härmälänrantaan johtavan kadun pysäköintiruuduissa. Tapahtumatilan verkkosivuilla ei siis ole osoitettu, että tilan välittömässä yhteydessä olisi ollenkaan pysäköintipaikkoja; ks. <https://www.villaharmalanranta.fi/tilat/kateknikka/>. Vastaavasti Kytäjän juhlatilan verkkosivuille on sisällytetty kuva, johon Kytäjän juhlatilan alueelle on merkitty 37 autopaikkaa (joista kaksi on tosin asuinrakennuksen pihassa), joka on siis 9 autopaikkaa enemmän kuin Liikenneselvityksen/kaavaselostuksen vertailussa on ilmoitettu Kytäjän juhlatilan autopaikkamääräksi; ks. https://kytajanjuhlatila.fi/wp-content/uploads/2015/11/kytajan_juhlatila_kartta.jpg.

Myllyn tapahtumien aikaan, mikäli Viilatehtaalla tai Kartanossa ei ole samaan aikaan suuria tapahtumia käynnissä.”⁴¹

LP- ja LPA-alue eivät kuulu Kaava-alueeseen, eivätkä yhtäältä Kaavan tai toisaalta minkään muunkaan asemakaavan kaavamääräykset mahdollista sitä, että Kaava-alueen autopaikkoja sijoitettaisiin LP- ja/tai LPA-alueelle⁴². Mikä tärkeintä Vantaan kaupunki ei ole koskaan selvittänyt sitä, miten liikenne toimii LP- ja LPA-alueiden ympäristössä⁴³ siitäkään huolimatta, että Kaava-alueen pysäköinnin laajentaminen tällä tapaa hajauttaisi Kaava-alueelle suuntaavaa liikennettä myös Vantaankosken sillan itäpuolelle ja ratkaisulla olisi näin ollen olennaisia vaikutuksia myös Vantaankosken sillan itäpuolen liikenteeseen.

Liikenneselvitykseen sisällytetyssä johtopäätöksessä varaventiilin on katsottu ”pystynevän” toimimaan Vantaankosken myllyssä järjestettävien tapahtumien aikaan tilanteessa, jossa Vanhassa Viilatehtaassa tai Kuninkaan Kartanossa ei olisi samaan aikaan suuria tapahtumia käynnissä⁴⁴. Liikenneselvitykseen kirjatun johtopäätöksen perusteella ei ole selvää, ”pystyneeö” varaventiilikään toimimaan enää sellaisessa tilanteessa, jossa esimerkiksi sekä Vantaankosken myllyssä että kieverissa tai tapahtumapuistossa järjestetään toisiinsa liittymättömät tapahtumat samaan aikaan tai hotellin majoituspaikat ovat lisäksi täynnä.

Se, että johtopäätöksessä varaventiilin on kuvailtu ”pystynevän” toimimaan, viittaa oletettavasti siihen, että Liikenneselvityksen laatijakin on tiedostanut johtopäätökseen ja siinä esitettyyn varaventiiliratkaisuun liittyvän huomattavia epävarmuustekijöitä. Liikenneselvityksessä ei nimittäin ole tarkasteltu millään tavalla sitä, miten olemassa olevat autopaikat Vanhalla Viilatehtaalla ja LPA- sekä LP-alueilla riittävät nykytilanteessa niille tarkoitetuille toiminnoille, eli Vanhalle Viilatehtaalle ja alueen ulkoilijoiden yleiseen pysäköintiin. Kaavaselostuksesta ei ilmene, että Vantaan kaupunkikaan olisi tarkastellut tätä asiaa erikseen siitakin huolimatta, että kaavaselostuksessa sana ”pystynevät” on muutettu jostain tuntemattomasta syystä sekä perusteetta ehdottomampaan muotoon. Tämän seikan suhteen todettakoon, että Liikenneselvityksen jälkeen valmistuneen ja Kaavaan liitetyn Vantaankosken kulttuurihistoriaa käsittelevän selvityksen (jäljempänä ”**Maisemaselvitys**”) mukaan elinkeinotoimintaa Vanhalla Viilatehtaalla ja Kuninkaan Kartanossa harjoittavan Tilausravintola Kuninkaan Lohet Oy:n alihankkijan mukaan Vantaankosken parkkipaikat eivät itseasiassa riitä nykyisillekään kävijöille⁴⁵.

Maisemaselvityksestä ilmenevän myötä Kaava-alueen lähialueiden asukkaat ovat pyrkineet selvittämään olemassa olevien autopaikkojen riittävyttä alueen nykyisten toimintojen tarpeisiin toteuttamalla Vanhan Viilatehtaan ja sen

⁴¹ Ks. Liite 9 – Liikenneselvitys, s. 2 ja Liite 4 – Ote Kaavaselostuksesta, s. 15–16.

⁴² Vrt. esim. asemakaava 180500 jonka kaavamääräyksissä on tehty näin niiden todetessa, että korttelin 41202 autopaikkoja saa sijoittaa korttelin 41201 Y-korttelialueelle; ks. Liite 5 – Asemakaava 180500, kaavamääräykset ja ote kaavaselostuksesta, s. 2.

⁴³ Liikenneselvityksen määrittelemä toimivuustarkastelujen alue ei ylety Vantaankosken sillan itäpuolelle sekä LP- ja LPA-alueiden alueiden ympäristöön; ks. Liite 10 – Liikenneselvitys, s. 1 ja siinä punaisella rajattu toimivuustarkasteluiden alue. Alueella ei ole koskaan tehty mitään muutakaan liikenneselvitystä.

⁴⁴ Ks. Liite 9 – Liikenneselvitys, s. 2 ja Liite 4 – Ote Kaavaselostuksesta, s. 15–16.

⁴⁵ Ks. Liite 7 – Ote Maisemaselvityksestä, s. 4.

viereisten LPA- ja LP-alueiden pysäköintipaikoilla olleiden autojen määrää koskevan laskennan. Jokaisen laskentaan sisällytetyn vierailun aikana autoja oli pysäköity alueille yli sen määrän, mitä

Liikenneselvityksessä/kaavaselostuksessa on ilmoitettu Vanhan Viilatehtaan sekä Vanhan Viilatehtaan viereisten LPA- ja LP-alueiden autopaikkojen yhteiseksi määräksi. Vanhan Viilatehtaan, LP- ja LPA-alueen autopaikkojen ylikuormittuneisuus oli johtanut myös siihen, että useat henkilöt olivat pysäköineet autonsa joko Kuninkaantien tai Voudintien kadunvarteen.⁴⁶ Edellä todetun valossa sitä, että varaventiili ”pystynee” toimimaan toivotulla tavalla, voidaan pitää käytännössä yhtä todennäköisenä kuin sitä, että pukki hoitaisi kaalimaan vartijan tehtävät moitteettomalla tavalla.

Niin ikään Kaavassa ei ole esitetty – eikä ole edes mahdollista esittää – sellaisten ratkaisujen toteuttamista, joiden myötä Vantaan kaupungin olisi mahdollista vaikuttaa millään tavalla siihen, ettei Kaava-alueen ulkopuolella olevilla Vanhalla Viilatehtaalla tai Kuninkaan Kartanossa ole samaan aikaan suuria – tai yhtään minkään kokoisia – tapahtumia käynnissä, kuin Vantaankosken myllyssä. Toimitiloista kaksi ovat tapahtumaravintoloita ja yksi taas tapahtumakeskus, eli niissä kaikissa harjoitettava liiketoiminta koostuu/tulee koostumaan tapahtumien järjestämisestä. Varaventiiliratkaisun toimivuus perustuukin tältä osin paradoksaalisia piirteitä sisältävään toiveajatteluun siitä, ettei tapahtumatoimintaa elinkeinonaan harjoittava yksityinen elinkeinonharjoittaja järjestäisi sen tapahtumien järjestämiseen käytettävissä toimitiloissa samaan aikaan suuria tapahtumia.

Varaventiiliratkaisun laillisuuden arvioinnin osalta tulee huomioida, että Vantaankosken ja sen suvantoalueen välitön ympäristö on kaavoitettu asemakaavalla 180500 joko puistoksi⁴⁷ tai asemakaavalla 180700 virkistysalueeksi melkein kokonaisuudessaan ja LP-alue on siihen sovellettavassa asemakaavassa 180500 varattu nimenomaan yleiseen pysäköintiin⁴⁸. Sisällyttämällä koko LP-alueen varaventiiliratkaisuun Vantaan kaupunki käytännössä signaloi, että kaikki Vantaankosken sillan itäpuolella olevat autopaikat voidaan tarvittaessa valjastaa alueella toimivan yksityisen elinkeinonharjoittajan asiakaskunnan käyttöön. Tämä on siinäkin mielessä ongelmallinen linjaus, että oikeuskirjallisuuden mukaan vain osa, yleensä enintään 50 %, yleiseen pysäköintiin varatun alueen, kuten esimerkiksi LP-alueen, autopaikoista voidaan osoittaa yksityisiä autopaikkoja varten⁴⁹. Suositun virkistysalueen läheisyyteen sijoitetun ja yleiseen pysäköintiin varatun LP-alueen kokonaisvaltaiseen ”yksityistämiseen” nojaava varaventiiliratkaisu ei edusta hyvää kaupunkisuunnittelua.

Edellä todetun myötä Valittaja katsoo, että Kaavan mukaisessa tilanteessa on todennäköisempää, ettei kaavaselostuksessa/Liikenneselvityksessä hahmoteltu varaventiili tule pitämään ja paine jo ylikuormitettujen Vantaankosken sillan itäpuolella olevien autopaikkojen ja Kaava-alueen liian vähäisen autopaikkamäärän osalta purkautuu täyttäen muun muassa Kaavan ympäristön

⁴⁶ Liite 12 – Pysäköintipaikat ovat täynnä.

⁴⁷ Ks. Liite 5 – Asemakaava 180500, kaavamääräykset ja ote kaavaselostuksesta, s. 1–2.

⁴⁸ Ks. Liite 5 – Asemakaava 180500, kaavamääräykset ja ote kaavaselostuksesta, s. 1–2.

⁴⁹ Hallberg et al., Maankäyttö- ja rakennuslaki (Alma Talent, 2020) s. 125.

kadunvarret⁵⁰. Yhtä kaikki Kaavan johtopäätöksiä liikenteen toimivuudesta ei ole mahdollista perustaa sille, että LP/LPA-alueen autopaikat toimisivat varaventiilinä Kaava-alueen autopaikoille tilanteessa, jossa Vantaan kaupunki on kaavoittanut Kaava-alueen toiminnoille liian vähän autopaikkoja ja laiminlyönyt tältä osin lainsäädännöllisen velvoitteensa luoda edellytykset liikenteen järjestämiselle, eikä mikään asemakaava mahdollista edes Kaava-alueen autopaikkojen sijoittamista LP- ja/tai LPA-alueille.

4.2.3.5. Autopaikkojen riittävyttä ei ole mahdollista rakentamattomien tonttien varaan

Kaavan pysäköintijärjestelyiden toimivuuteen liittyvästä huomattavasta epävarmuudesta kertoo omalta osaltaan myös se, että Vantaan kaupunki on katsonut tarpeelliseksi lisätä kaavaselostukseen vielä erillisen ”varaventiiliratkaisun varaventiilin”. Kaavaselostuksen mukaan:

”Lisäksi kaupungin omistamille Kuninkaantie 31:n rakentamattomalle AL-tontille voidaan tarvittaessa rakentaa 15 ap ja Voudintie 2b:n rakentamattomalle Y-tontille 52 ap, joten pysäköintipaikkojen riittävyys alueella ei muodostu ongelmaksi [...]”⁵¹

Kuninkaantie 31:en rakentamaton AL-tontti (jäljempänä ”**AL-tontti**”) ja Voudintie 2b:n rakentamaton Y-tontti (jäljempänä ”**Y-tontti**”) eivät kuulu Kaava-alueeseen, eivätkä yhtäältä Kaavan tai toisaalta minkään muunkaan asemakaavan kaavamääräykset mahdollista sitä, että Kaava-alueen autopaikkoja sijoitettaisiin edellä mainituille tonteille⁵². Vantaan kaupunki ei ole myöskään koskaan selvittänyt sitä, miten liikenne toimii edellä mainittujen AL- ja/tai Y-tontin ympäristössä⁵³ siitäkään huolimatta, että Kaava-alueen pysäköinnin laajentaminen tällä tapaa hajauttaisi Kaava-alueelle suuntaavaa liikennettä myös Vantaankosken sillan itäpuolelle ja ratkaisulla olisi näin ollen olennaisia vaikutuksia myös Vantaankosken sillan itäpuolen liikenteeseen.

AL- ja Y-tontin osalta on tärkeä huomioida Maisemaselvitykseen sisällytetty Vantaankosken arvot sisältävä arvokartta, joka osoittaa sekä AL- että Y-tontin sijaitsevan joko kokonaan tai osittain maisemallisesti ja ekologisesti arvokkaalla puustoisella alueella. Käytännössä täysin luonnontilaisella Y-tontilla sijaitsee Maisemaselvityksen mukaan myös maisemallisesti erityisen arvokasta puustoa ja perinnebiotooppeja sekä merkittäviä maisemapuita.⁵⁴ Kaiken lisäksi AL-tontilla kulkee koko tontin keskeltä halkaiseva liito-oravien

⁵⁰ Todettakoon, että Uudenmaan elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus painotti omassa kaavahanketta koskevassa lausunnossaan sitä, että autopaikkojen tarve ja paikoitusalueet tulee kaavaprosessissa selvittää sillä tarkkuudella, että voidaan varmistua siitä, että ympäröivät tiet eivät muodostu paikoitusalueiksi; ks. Uudenmaan elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus, Lausunto, asemakaavan muutosehdotus, Vantaa, Vantaanlaakso, Vantaankosken myllytontti, 002101, UUDELY/1593/2020, 22.08.2022, s. 2.

⁵¹ Ks. Liite 4 – Ote Kaavaselostuksesta, s. 16.

⁵² Esimerkiksi asemakaavassa 180500 on tehty näin sisällyttämällä siihen kaavamääräys, jonka mukaan korttelin 41202 autopaikkoja saa sijoittaa korttelin 41201 Y-korttelialueelle; ks. Liite 5 – Asemakaava 180500, kaavamääräykset ja ote kaavaselostuksesta, s. 2.

⁵³ Liikenneselvityksen määrittelemä toimivuustarkastelujen alue ei ylety Vantaankosken sillan itäpuolelle sekä AL- ja Y-tontin ympäristöön; ks. Liite 9 – Liikenneselvitys, s. 1 ja siinä punaisella rajattu toimivuustarkasteluiden alue. Alueella ei ole koskaan tehty mitään muutakaan liikenneselvitystä.

⁵⁴ Ks. Liite 7 – Ote Maisemaselvityksestä, s. 3 ja kyseiselle sivulle sisällytetty kuva 145.

asuttamien ydinalueiden välinen tärkeä yhteys.⁵⁵ Tällaisten useita selvityksissä tunnistettuja luonnonympäristöön liittyviä arvoja sisältävien alueiden täyttäminen perinteisesti hyvinkin tehokkaasti luonnonympäristön hävittävillä autopaikoilla edellyttääkin lisäselvityksiä ja erityisesti asianosaisten tahojen osallistamista.

Kulkeminen Y-tontille Kuninkaantieltä tapahtuu vain ja ainoastaan Voudintien kautta. Vantaan kaupungin arkistoista ei löydy Voudintietä koskevia katupiiroksia ja/tai -suunnitelmia⁵⁶, eli on epäselvää, voidaanko Voudintien katsoa täyttävän MRL:n kadulta edellyttämät toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset. Voudintie on tonttikatu (ts. liityntäkatu), jolla ei ole erillistä jalkakäytävää tai piennarta ja jonka pituuskaltevuus on huikea 13–14 %⁵⁷, eli yli 1,5-kertainen suhteessa nykymääräyksissä perinteisesti hyväksyttyyn enimmäisarvoon ($\leq 8\%$). Voudintien kadunvarteen pysäköidään autoja jo tälläkin hetkellä, joka omalta osaltaan myös kaventaa kadunkäyttäjien liikkumatilaa⁵⁸. Y-tontille pysäköivät asiakkaat joutuisivat siis paitsi ajamaan myös kävelemään Y-tontin ja Kaava-alueen välisellä matkallaan edestakaisin jopa kyseisessä tilanteessa nykymääräysten perusteella vaaralliseksi kuvailtavaa katuyhteyttä pitkin.

Y-tontin alueella sovellettava asemakaava 180500 mahdollistaa nykyisellään Voudintien itäpuolella olevan korttelin 41202 autopaikkojen sijoittamisen Y-tontille⁵⁹. Kaavan ”varaventiiliratkaisun varaventiilin” suhteen ei olekaan huomioitu sitä, että Y-tontille mahdollisesti joskus rakennettavat autopaikat olisivatkin nykyisellään ainakin osittain korvamerkitty jo korttelin 41202 tarpeisiin. Nämä tarpeet voivat realisoitua hyvinkin pian ottaen huomioon sen, että Vantaalla on vireillä jo nyt kaavahanke, joka mahdollistaisi kyseisellä korttelilla sijaitsevan ravintolatoiminnan kehittämisen⁶⁰.

Kuten useiden kaavaselostuksissa näennäisesti itsestäänselvyytenä esitettyjen ratkaisujen suhteen myös tässä tilanteessa on hyvä huomioda, ettei tontteja koskevaa rakentamista ole ratkaistu – eikä ole edes mahdollista ratkaista – Kaavalla. Tonttien rakentaminen edellyttää muun muassa lisäselvityksiä, jotta olisi mahdollista varmistua siitä, ettei Kaavalla hävitetä Maisemaselvityksessä tunnistettuja luonnonympäristöön liittyviä erityisiä arvoja MRL:n 54 §:n 2 mom. vastaisella tavalla ja ratkaisun voidaan todeta olevan turvallisesti ja toimivasti toteutettavissa. Rakentaminen edellyttää niin ikään näiden selvitysten perusteella tehtäviä päätöksiä useilta tahoilta, joiden tekemiseen ja aikatauluun liittyy muun muassa edellä mainittujen seikkojen takia useita epävarmuustekijöitä.

Kaavan johtopäätöksiä liikenteen toimivuudesta ei ole mahdollista perustaa siis sille, että AL-tontille tai Y-tontille voidaan tarvittaessa rakentaa lisää autopaikkoja, sillä minkään asemakaavan kaavamääräykset eivät mahdollista Kaava-alueen autopaikkojen sijoittamista kyseisille tonteille, eikä siitä,

⁵⁵ Ks. esim. Liite 7 – Ote Maisemaselvityksestä, s. 3 ja Liite 4 – Ote Kaavaselostuksesta, s. 13.

⁵⁶ Liite 13 – Vantaan kaupungin tietoja koskien Voudintietä.

⁵⁷ Liite 13 – Vantaan kaupungin tietoja koskien Voudintietä.

⁵⁸ Liite 12 – Pysäköintipaikat ovat täynnä, s. 11 ja sen sisältämät kuvat Voudintieltä.

⁵⁹ Ks. Liite 5 – Asemakaava 180500, kaavamääräykset ja ote kaavaselostuksesta, s. 1–2.

⁶⁰ Ks. <https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/vantaankoskella-voudintiella-kehitetään-ravintolatoimintaa>.

voidaanko tonteille yleensäkin rakentaa autopaikkoja ja, jos voidaan, rakennettaisiinko sellaisia ja missä aikataulussa, ole varmuutta.

4.2.4. Talvella vallitsevia ja liikenteeseen sekä liikenneturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavia olosuhteita ei ole selvitetty

Asianmukainen kaavasuunnittelu edellyttää sitä, että kaavoitettavan alueen liikenne toimii vuodenajasta riippumatta. Tämän suhteen todettakoon, että Maisemaselvityksenkin mukaan Kuninkaantie on kapea, ja sen mahdollinen ruuhkautuminen bussiliikenteen vuoksi on riski alueen ainutlaatuisen tunnelman säilymiselle ja kävely- ja pyöräliikenteen sujuvuudelle⁶¹. Lisäksi talvella lumen kasautumisen tienpenkereille on todettu kaventavan Kuninkaantietä entisestään⁶². Vastaavasti Kuninkaantien suhteen sovellettavan asemakaavan 180500 kaavaselostuksen mukaan liikennöinti Vantaankosken myllyn alueelle on maasto-olojen vuoksi hankalaa⁶³. Jostain syystä tällaiset erityisesti talviliikenteeseen olennaisesti vaikuttavat huomiot eivät ole löytäneet paikkaansa kaavaselostuksesta ja/tai Liikenneselvityksestä, eikä sitä, miten nämä tosiasiat vaikuttavat kaavaselostuksessa ja/tai Liikenneselvityksessä esitettyihin johtopäätöksiin koskien liikenteen toimivuutta, ole käsitelty millään tavalla kummassakaan näistä asiakirjoista.

Valittaja huomauttaa, ettei Kuninkaantien talviliikennettä helpota myöskään se, että Vantaan kaupunki on luokitellut Kuninkaantien alimpaan teiden kunnossapitoluokkaan⁶⁴. Talvella Kuninkaantien auraus suoritetaan viime kädessä verrattuna ylempien kunnossapitoluokkien teihin. Tätäkin seikkaa ei ole katsottu tarpeelliseksi käsitellä Kaava-asiakirjoissa osallisen mielipidettä lukuun ottamatta, jonka Kuninkaantien talviolosuhteita koskeviin huomioihin kaupunki ei ole tosiasiallisesti vastannut vastineessaan.

Lumisina talvina Kuninkaantien Vantaankoskentien ja Vantaankosken sillan itäpäädyn välisen osan ajoradan leveys voi olla jopa alle 4 metriä tarkoittaen sitä, että kyseisestä katuosuudesta muotoutuu tällaisessa tilanteessa usein yksikaistainen katu, jolla kaksi henkilöautoa ei kykene ohittamaan toisiaan puhumattakaan henkilöautosta ja linja-autosta⁶⁵. Juuri tällä Kuninkaantien osalla sijaitsee myös Kaava-alueen ainoa tonttiliittymä tarkoittaen, että kaikki Kaava-alueelle suuntautuva liikenne kulkee tällä Kuninkaantien tienosalla. Autot joutuvat tällaisessa tilanteessa usein pysähtymään Kaava-alueen tonttiliittymän tai Kuninkaantie 30a tonttiliittymän eteen, jotta kahden kohtaavan auton on mahdollista ohittaa toisensa⁶⁶. Tällaisella tilanteella on olennainen vaikutus muun muassa Kuninkaantien jalankulku- ja

⁶¹ Ks. Liite 7 – Ote Maisemaselvityksestä, s. 6, kuva 198 ja sen kuvateksti.

⁶² Liite 7 – Ote Maisemaselvityksestä, s. 2, kuvat 132–133 ja niiden kuvateksti.

⁶³ Ks. Liite 5 – Asemakaava 180500, kaavamääräykset ja ote kaavaselostuksesta, s. 6.

⁶⁴ Ks. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Kunnossapitoluokat_Vantaa_2017.pdf.

⁶⁵ Ks. Liite 14 – Kuninkaantie on usein talvella yksikaistainen. Ks. myös Liite 7 – Ote Maisemaselvityksestä, s. 2, kuvat 132–133, jotka on otettu aikaan, jolloin Vantaankosken sillan ympäristöstä on muodostunut yksikaistainen.

Liikenneyksiköiden mitoituksista, ks. esim. <https://katu2020.info/2020/2020/09/30/liikennetekninen-poikkileikkaus/>.

⁶⁶ Ks. esim. Liite 11 – Kuninkaantien liikennemäärä on jopa 644 ajoneuvoa vuorokaudessa, s. 4 ja sillä olevan oikean puolimmaisimman pystysarakkeen kuvat, joissa valkoinen auto väistää Vantaankosken sillalta tulevia autoja pysähtymällä Kuninkaantie 30a:n tonttiliittymän yhteyteen, s. 5 ja sillä olevat kuvat, joista yli puolessa näkyy kuvan vasemmassa reunassa sellaisen auton etupuskuri, joka odottaa Kuninkaantie 30a:n tonttiliittymän edessä väistäen Vantaankosken sillalta tulevaa liikennettä ja tukkien samalla kyseisen tonttiliittymän.

polkupyöri liikenteen sujuvuuteen ja näiden kaikkein haavoittuvaisimpien liikennemuotojen turvallisuuteen.

Kaavaselostuksessa ei ole käsitelty Kuninkaantien talviolosuhteisiin liittyviä seikkoja mukaan lukien sitä, että kadusta muotoutuu lumisina talvina yksikaistainen katu, jolla on olennainen vaikutus alueen turvallisuuteen ja jo nykyisellään poikkeuksellisen haastaviksi kuvailtaviin liikenneolosuhteisiin. Kaavan ei voida katsoa luovan edellytyksiä liikenteen sekä turvallisen ja viihtyisän elinympäristön järjestämiselle tilanteessa, jossa se ylenkatsoo täydellisesti edellä mainitut Kuninkaantien liikennetilaan sekä liikenteen toimivuuteen ja liikenneturvallisuuteen talvella olennaisesti liittyvät seikat.

4.2.5. Raskaaseen liikenteeseen liittyvät selvitykset ovat puutteellisia

Kaavaselostuksessa on todettu useaan otteeseen yksiselitteisesti, ettei Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsevalla painorajoitettulla ja asemakaavalla 180500 suojellulla Vantaankosken sillalla kulje raskasta liikennettä⁶⁷. Tämä väittämä on myös vaikuttanut Liikenneselvityksessä esitettyihin huomioihin⁶⁸. Kaava-asiakirjoista ei selviä, onko Vantaan kaupunki pyrkinyt tosiasiallisesti selvittämään sitä, kulkeeko sillan yli raskasta liikennettä. Ainoa Kaava-asiakirjoissa esitetty peruste tälle väittämälle on se, että silta on de facto painorajoitettu (< 3 500 kg).

Kuten valituksen liitteistä ilmenee, Vantaankosken sillan yli kulkee raskasta liikennettä ja tällaista liikennettä muun muassa tulee ja menee jopa säännöllisesti sillan yli sen itäpuolella oleville tapahtumaravintoloille. Kaava-asiakirjojen väittämät lähestyvät tässä suhteessa jo tragikoomisuuden tasoa ottaen huomioon myös sen, että esimerkiksi 27.2.2023, eli sinä päivänä, kun Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi valituksenalaisen Kaavan, Vantaan kaupungin omistama kuorma-auto, jonka omamassa on Traficomien ylläpitämän liikenneasioiden rekisterin mukaan 12 650 kg, ylitti painorajoitettua Vantaankosken sillan useamman kerran.⁶⁹

Kaavaselostuksessa moneen otteeseen näennäisenä tosiasiana esitetty seikka koskien raskasta liikennettä Vantaankosken sillalla on ilmeisen virheellinen. Raskaaseen liikenteeseen liittyvien selvitysten merkitystä korostaa se, että Kaavan kaavamääräysten myötä Kaava-alueelle tulee rakentaa linja-auton kääntöpaikka ja näillä näkymin Vantaankosken sillan itäpuolellakin tapahtumatoimintaa harjoittava yksityinen elinkeinonharjoittaja alkaa harjoittamaan elinkeinotoimintaa myös Kaava-alueella.

On selvää, että Kaavan ratkaisut lisäävät raskaan kaluston liikennöintiä Kuninkaantiellä ja Vantaankosken sillan ympäristössä. Ei ole myöskään minkäänlaisia takeita siitä, ettei esimerkiksi samalla raskaalla kalustolla tultaisi toimittamaan kaikille alueen tapahtumaravintoloille asiakkaita ja/tai tavaraa tai muuten liikennöimään Vantaankosken sillan yli⁷⁰. Tämän myötä riski koskien sitä, että kyseinen raskas kalusto liikennöisi asemakaavalla 180500 suojellun ja

⁶⁷ Ks. mm. Liite 4 – Ote Kaavaselostuksesta, s. 14 ja 17.

⁶⁸ Ks. Liite 9 – Liikenneselvitys, s. 5.

⁶⁹ Liite 15 – Vantaankosken sillan yli kulkee raskasta liikennettä säännöllisesti.

⁷⁰ Kaavaselostuksen mukaan toimijan Kaava-alueella ja Vantaankosken sillan itäpuolella sijaitsevien toimipaikkojen välillä tulee kulkemaan liikennettä 5–7 kertaa päivässä; ks. Liite 4 – Ote Kaavaselostuksesta, s. 14.

painorajoitetun Vantaankosken sillan yli muun muassa säästääkseen aikaa, kasvaa.

Toteamalla lakonisesti ja, mikä tärkeintä, virheellisesti, ettei sillan yli kulje raskasta liikennettä tilanteessa, jossa Kaavan ratkaisut ovat omiaan lisäämään raskasta liikennettä Kaava-alueen ympäristössä, Vantaan kaupunki laiminlyö vastuunsa selvittää alueen raskaaseen liikenteeseen liittyviä tietoja, ulkoistaa täydellisesti Vantaankosken sillan suojelun sillan molemmiin puolin sijaitseville liikennemerkeille C24:lle ja näin ollen vaarantaa perusteettomasti asemakaavan 180500 mukaisen Vantaankosken sillan suojelumääräyksen toteutumisen tilanteessa, jossa sillan yli kulkee säännöllisesti sille kuulumatonta liikennettä tälläkin hetkellä. Tämän myötä herääkin kysymys: onko Vantaankosken sillan suojelumääräyksellä minkäänlaisia todellisia vaikutuksia, jos sitä ei todellisuudessa noudateta, eikä sillä ole edes vaikutuksia kaupungin maankäyttöä koskeviin ja Vantaankosken sillalla kulkevaan liikenteeseen vaikuttaviin päätöksiin?

Valittaja katsoo edellä esitetyn perusteina, ettei Vantaan kaupungin virheellisen näkemyksen myötä sillä ole voinut olla tarpeellisia ja riittäviä tietoja Kuninkaantiellä kulkevan raskaan liikenteen osalta Kaavan liikenteellisten vaikutusten arvioimiseksi. Kaavan ei voida katsoa luovan edellytyksiä liikenteen järjestämiselle tältä osin.

4.3. Kaava ei luo edellytyksiä liikenteen järjestämiselle, eikä turvalliselle, terveelliselle ja viihtyisälle elinympäristölle

4.3.1. Kaavaselostuksessa ei ole esitetty riittäviä tietoja kaavan vaikutusten arvioimiseksi Kuninkaantien osalta

Kuten osoitettu edellä, jo kaavaselostuksen liikenteelliseen toimivuuteen liittyvien johtopäätösten perusteena oleva Liikenneselvitys sisältää puutteellista ja harhaanjohtavaa tietoa, eikä useita siihen perustuvia johtopäätöksiä voida pitää luotettavina. Kaavaselostuksessa on myös tehty tiettyjä sellaisia muita johtopäätöksiä, joita ei yksinkertaisesti voida pitää perusteltuina, ja/tai jätetty huomiotta sellaista tietoa koskien kaava-alueen ja sitä ympäröivän alueen liikennettä, jolla on olennaista merkitystä sen arvioimiselle, luoko Kaava edellytykset liikenteen ja turvallisen elinympäristön järjestämiselle. Tässä kohdassa sekä kohdissa 4.3.2–4.3.3 tullaan käsittelemään näitä edellä mainittuja johtopäätöksiä ja ylenkatsottuja tietoja.

Kaava-alue rajautuu etelässä Kuninkaantiehen, joka on perua ajalta ennen kumotun asemakaavalain (145/1931) voimaantuloa. Niin ikään jo kumotun rakennuslain (370/1958) sananmuotoa käyttäen se on luovutettu yleiseen käyttöön ilman kyseisen lain mukaista katupiirustusmenettelyä. Kuten arvata saattaa Kuninkaantietä ei myöskään ole milloinkaan rakennettu MRL:n 85 §:n mukaisesti, eikä sen osalta ole siis laadittu voimassa olevan sääntelyn edellyttämiä katu- ja/tai rakentamissuunnitelmia.⁷¹ Vantaan kaupunki ei siis ole ikinä tehnyt dokumentoitua arviota siitä, onko Kuninkaantie toimiva, turvallinen ja viihtyisä. Todettakoon, että tiettyjä viitteitä Kuninkaantien toimivuudesta, turvallisuudesta ja viihtyisyydestä antavat mm. se, että

⁷¹ Liite 16 – Vantaan kaupungin tietoja koskien Kuninkaantietä.

Kuninkaantien suhteen sovellettavan asemakaavan 180500 mukaan liikennöinti Vantaankosken myllyn korttelialueelle on maasto-olojen vuoksi hankalaa⁷², ja se, että Kuninkaantie on päässyt sortumaan satojen metrien matkalta. Jälkimmäistä seikkaa on käsitelty tarkemmin kohdassa 4.3.3.

Kuninkaantietä ei ole sisällytetty Kaava-alueeseen siitäkään huolimatta, että Kaava-alueen yksi ja ainoa tonttiliittymä sijaitsee Kuninkaantiellä. Mikään Kaava-asiakirjoissa ei anna viitteitä siitä, että Vantaan kaupunki olisi Kaavan myötä suunnittelemassa ja rakentamassa Kuninkaantietä uudelleen. Se seikka, että Kuninkaantie on ja tulee jatkossakin olemaan suunniteltu käytännössä 1870-luvulla Suomen suuriruhtinaskuntaan kuuluvan Helsingin maalaiskunnan aikaisen pääasiallisesti hevosilla tapahtuvan liikenteen tarpeisiin, sekä tämän seikan vaikutukset, on käytännössä sivuutettu kokonaisuudessaan Kaava-asiakirjoissa.

Kaavaselistukseen ei siis ole sisällytetty tietoa esimerkiksi Kuninkaantien vaaka- ja/tai pystygeometriasta, sen katupoikkileikkausta, eikä mitään muutakaan sellaista perinteisesti katusuunnitelmista ilmenevää tietoa, jonka avulla olisi mahdollista arvioida Kuninkaantien sillä Kaavan myötä kulkeville liikennemuodoille tarjoavan tilan riittävyttä sekä kadun toimivuutta, turvallisuutta ja/tai viihtyisyyttä⁷³. Kaavaselistuksessa ei ole edes mainittu jo 1990-luvun taitteessa tehtyä ja edelleenkin pätevää huomiota koskien sitä, että liikennöinti Kaava-alueelle on maasto-olojen vuoksi hankalaa⁷⁴. Kuten edellisessä kohdassa 4.2 on osoitettu, Liikenneselvitykseen perustuvia johtopäätöksiä koskien Kuninkaantien toimivuutta ei suurimmilta osin myöskään voida pitää luotettavina.

Vantaan kaupungin ei ole edes ollut mahdollista tehdä arviota Kaavassa esitettyjen ratkaisujen toteuttamisen vaikutuksista suhteessa Kuninkaantien liikenteen turvallisuuteen, sillä kaupungilla ei ole tarpeellisia lähtötietoja Kuninkaantien osalta tällaisen arvion tekemiseksi. Kaavaselistuksessa esitetyn perusteella on niin ikään mahdotonta arvioida sitä, millä tavoin muun muassa Kaava-alueelle Kuninkaantietä pitkin tulevaisuudessa liikennöivät linja-autot sekä tapahtumailloille/tapahtumapihalle tapahtumien tarpeisiin lavasteita ja muita tavaroita roudaava raskas kalusto on mahdollista sovittaa muiden ajoväylällä kulkevien liikennemuotojen kanssa yhteen toimivalla, turvallisella ja viihtyisällä tavalla. Kaava ei luo edellytyksiä liikenteen sekä turvallisen elinympäristön järjestämiselle tältä osin.

4.3.2. Kaava vaikuttaa negatiivisesti Kuninkaantien liikenteen toimivuuteen ja liikenneturvallisuuteen

MRL:n 54 §:n 2 momentin mukainen vaatimus koskien liikenteen edellytysten järjestämistä sisältää yhtäältä liikenteen järjestämisen kaava-alueella asemakaavan mahdollistaman rakentamisen ja muiden toimintojen tarpeita vastaavasti sekä toisaalta uuden maankäytön edellyttämät liikenneyhteydet kaava-alueen ulkopuoliseen katu- ja liikenneverkkoon. Liikenteen järjestämistä koskevassa tarkastelussa on otettava huomioon kaikki kulkutavat.⁷⁵ Turvallisen

⁷² Ks. Liite 5 – Asemakaava 180500, kaavamääräykset ja ote kaavaselistuksesta, s. 6.

⁷³ Lukuun ottamatta ylätasosta mainintaa siitä, että Kuninkaantietä käytetään ulkoilureittinä eikä sillä ole jalkakäytävää; ks. Liite 4 – Ote Kaavaselistuksesta, s. 5.

⁷⁴ Ks. Liite 5 – Asemakaava 180500, kaavamääräykset ja ote kaavaselistuksesta, s. 6.

⁷⁵ Ks. esim. KHO:2022:56 19.5.2022.

elinympäristön edellytysten luomisen osalta on taas perinteisesti katsottu, että asemakaavan avulla elinympäristöstä tulee luoda turvallisen elinympäristön vaatimukset täyttävä, eikä asemakaavalla tai sen muutoksella saa heikentää turvallisuuteen liittyviä tekijöitä⁷⁶.

Kuninkaantiellä ei ole jalkakäytävää siitakin huolimatta, että jalankulkijat käyttävät katuja ulkoilureittinä⁷⁷. Kaavaselostuksen mukaan Kuninkaantiellä ei tarvita jalkakäytävää siksi, että liikennemäärä Kuninkaantiellä on alle 2000 ajon/vrk.⁷⁸ Sitä, mihin tällainen kadun liikennemäärään liittyvä päätelmä erillisen jalkakäytävän tarpeellisuudesta perustuu, ei ole käsitelty kaavaselostuksessa.

Edellä mainittu jalkakäytävän tarpeettomuuteen liittyvä kiistattomana tosiasiana esitetty toteamus on malliesimerkki siitä, että Vantaan kaupunki ei ole hankkinut tarpeellisia ja riittäviä tietoja Kaava-alueen ympäristön liikenneolosuhteista ja käsitellyt niitä Kaava-asiakirjoissa. Vantaan kaupunki ei nimittäin ole huomionut, että sen huomio koskien jalkakäytävän tarvetta tonttikaduksi (ts. liityntäkatu) lukeutuvalla Kuninkaantiellä ja päätös ohjata linja-autoliikennettä Kaava-alueen ulkopuoliselle Kuninkaantielle edellyttämällä, että Kaava-alueelle rakennetaan linja-auton kääntöpaikka, ovat suorassa ristiriidassa Vantaan kaupungin oman kaupunkitilaohjeen kanssa.

Vantaan kaupunkitilaohje (jäljempänä ”**Kaupunkitilaohje**”) kokoa yhteen kaikki Vantaan julkisen kaupunkitilan suunnittelun ohjeet. Kaupunkitilaohje pyrkii varmistamaan kaupunkitilan laadun ja muun muassa sen, että kaupungissa on toimiva ja turvallinen liikkumisen verkosto.⁷⁹ Kaupunkitilaohjeen pyrkimykset ovatkin vahvasti sidoksissa edellä 4.3.1 kohdassa käsitellyn MRL:n 85 §:n edellytyksiin siitä, että kadut täyttävät toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset – niihin edellytyksiin, joita Kuninkaantien ei ole koskaan dokumentoidusti todettu täyttävän.

Kaupunkitilaohjeen mukaan mitä pienempään katuluokkaan mennään, sitä enemmän ympäröivä maankäyttö vaikuttaa ja päinvastoin. Sen mukaan jalankulku on yleensä eroteltu ajoneuvoliikenteestä lukuun ottamatta harvaan asuttujen alueiden katuja. Lisäksi Kaupunkitilaohjeen mukaan tonttikaduilla ei ole linja-autoliikennettä.⁸⁰

Kaavassa tehtyjen jalkakäytävän tarpeellisuutta koskevien johtopäätösten suhteen on tärkeä huomioda Kaupunkitilaohjeessa esitetyt kuvat erilaisten tonttikaturatkaisujen poikkileikkauksista ja kyseisten poikkileikkausten soveltuvuudesta tietynlaisille alueille⁸¹. Näistä ratkaisuista Tonttikatu III ja Tonttikatu II -ratkaisut eroavat toisistaan pääasiallisesti siten, että edellisen poikkileikkauksessa jalankulkua ei ole erotettu ajoradasta, kun taas jälkimmäisessä näin on tehty. Tonttikatu III -ratkaisun on kuvattu soveltuvan harvaan asutuille pientaloalueille ja tiivis- ja matala-alueille. Mikä tärkeintä

⁷⁶ Ks. HE 101/1998 vp, s. 79.

⁷⁷ Kuninkaantiellä kulkee myös yksi Vantaan kaupungin määrittelemistä Vantaa pyöräillen -reiteistä; ks. <https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaa-pyoraillen-esite.pdf>, s. 44–47.

⁷⁸ Ks. mm. Liite 4 – Ote Kaavaselostuksesta, s. 18.

⁷⁹ Ks. <https://vantaankaupunkitilaohje.fi/> ja <https://vantaankaupunkitilaohje.fi/testisivu/>.

⁸⁰ Ks. <https://vantaankaupunkitilaohje.fi/2019/10/03/tonttikatu/>.

⁸¹ Ks. <https://vantaankaupunkitilaohje.fi/2019/10/03/tonttikatu/>.

Tonttikatu III -ratkaisun osalta kadun varrella olevan kerrosalan tulisi olla alle 5000 k-m². Jalkakäytävän ajoradasta erottavan Tonttikatu II -ratkaisun on taas todettu soveltuvan pientaloalueille ja tiivis- ja matala-alueille, joilla kadun varrella oleva kerrosala ylittää 5000 k-m².

Kaupunkitilaohjeessa määritetyt periaatteet koskien jalkakäytävän tarpeellisuutta ovat yhdenmukaisia muun muassa Suomen kuntatekniikan yhdistyksen julkaisemien ohjeiden (jäljempänä ”**Katu2020**”) sekä esimerkiksi Helsingin kaupunkitilaohjeen kanssa. Molempien ohjeiden mukaan erillinen jalankululle varattu katupoikkileikkauksen osa tarvitaan kaikilla kaduilla, lukuun ottamatta vähäliikenteisiä tonttikatuja, joilla maankäyttöä on hyvin vähän (alle 5000 kerrosneliömetriä)⁸².

Kuninkaantie on noin kaksi kilometriä pitkä tie, joka on asemakaavoitettu vain länsipäästään. Tästä syystä Kuninkaantiellä on määritelty rakennusoikeutta vain Kuninkaantien Vantaankoskentien risteyksestä Kuninkaantie 31 osoitteeseen ulottuvalle noin 250 metrin pituiselle osuudelle, jolle sijoittuu myös Kaava-alueen tonttiliittymä. Vantaan kaupungin mukaan tämän noin 250 metrin pituisen asemakaavoitetun alueen yhteenlaskettu kerrosala on nykyisellään 5660 k-m².⁸³ Kaavan voimaantulon myötä katuosuuden kerrosalamäärä on 5650 k-m². Todettakoon, että Kuninkaantien asemakaavoittamattomassa itäpäässä on myös rakentamista (ml. useita omakotitaloja ja talousrakennuksia, paritalo ja pienkerrostalo).

Kaikki edellä käsitellyt turvallisen kaupunkitilan luomiseen tähtäävät ohjeet osoittavat, että Kuninkaantiellä tulisi olla jalkakäytävä. Jalkakäytävän tarpeellisuuden arvioinnin osalta on myös hyvä huomioda, ettei Kaava-alueen ympäristöä voi kutsua millään perusteella pientaloalueeksi tai harvaan asutuksi alueeksi. Asemakaavoitetun alueen tieosuuden varrella kerrosalamäärästä vain 360 k-m² on sijoitettu asemakaavassa 180500 erillispientalojen korttelialueeksi (AO) osoitetulle alueelle. Toisin sanoen noin 93 % asemakaavoitetun alueen kerrosalamäärästä on osoitettu muulle kuin pientaloalueille ja tällä noin 250 metriä pitkällä myös ulkoilureittinä toimivalla katuosuudella tuleeikin Kaavan myötä sijaitsemaan muun muassa grillikahvila (King’s Corner), vanha paloasema, hotelli, tapahtumapuisto, tapahtumakeskus Vantaankosken myllyssä sekä kaksi tapahtumatilaa/-ravintolaa (kievari sekä Vanha Viilatehdas).

Niin ikään Kaavan kaavamääräykset eivät pelkästään mahdollista vaan jopa edellyttävät, että Kaava-alueelle rakennetaan linja-auton kääntöpaikka siitäkin huolimatta, että Maisemaselvityksessä on todettu, että Kuninkaantie on kapea, ja sen mahdollinen ruuhkautuminen bussiliikenteen vuoksi on riski alueen ainutlaatuisen tunnelman säilymiselle ja kävely- ja pyöräliikenteen sujuvuudelle⁸⁴. Kuten todettu valituksen kohdassa 4.1, linja-autot ovat nykyisellään poikkeuksellinen elementti Kuninkaantien Vantaankoskentien risteyksen ja Vantaankosken sillan välisellä katuosuudella. Koska Kaava-alueen ainoa tonttiliittymä johtaa Kuninkaantielle, voidaan olla varmoja siitä, että Kaavassa tehdyt ratkaisut johtavat tosiasiallisesti Kaupunkitilaohjeen

⁸² Ks. <https://katu2020.info/2020/2020/09/30/liikennetekninen-poikkileikkaus/> sekä <https://kaupunkitilaohje.hel.fi/kortti/tonttikatu-teollisuus-ja-kerrostaloalueella-seka-pientaloalueilla/>.

⁸³ Liite 17 – Vantaankoskentien risteyksen ja Kuninkaantie 31 välisen tieosuuden kerrosalamäärä.

⁸⁴ Liite 7 – Ote Maisemaselvityksestä, s. 6, kuva 198 ja sen kuvateksti.

vastaiseen tilanteeseen, joka toteaa hyvin yksiselitteisesti, ettei tonttikaduilla ole linja-autoliikennettä. Vastaavasti myös Helsingin kaupunkitilaohjeessa on todettu yhtä yksiselitteisellä tavalla, että tonttikaduilla ei ole linja-autoliikennettä⁸⁵. Kuten saattaa arvata, kyseinen ratkaisu on myös Katu2020 vastainen sillä perusteella, että Kuninkaantie on länsipäässä jyrkimmillään yli 11 %⁸⁶ ja Katu2020 mukaan kadun pituuskaltevuus saisi olla enintään 7 %, mikäli kadulla on joukkoliikennettä⁸⁷.

Kaavaselostukseen sisällytettyä osallisen mielipidettä lukuun ottamatta Kaava-asiakirjoissa ei ole edes mainittu Kaupunkitilaohjetta, eikä edellä käsiteltyjä viranomaisohjeistuksen ja Kaavan ratkaisujen välisiä ristiriitoja. Kaava-asiakirjojen perusteella ei siis ole mahdollista saada selkoa siitä, millä perustein Vantaan kaupunki on katsonut, että Kaava luo edellytykset turvalliselle elinympäristölle ja liikenteen järjestämiselle siitäkin huolimatta, että Kaavan toteuttaminen synnyttää Vantaankosken alueelle liikennetilanteen, joka on suorassa ristiriidassa toimivan ja turvallisen liikkumisen verkoston luomiseen tähtäävän Kaupunkitilaohjeen sekä sitä vastaavien viranomaisohjeistusten kanssa ja jonka voidaan siis katsoa heikentävän Kuninkaantien liikenneturvallisuuteen liittyviä tekijöitä sekä kadun toimivuutta. Näiden ohjeiden vastaisten ja siten lähtökohtaisesti Kuninkaantien toimivuutta ja liikenneturvallisuutta heikentävien ratkaisujen perustelun olennaisuutta korostaa myös kohdassa 4.3.1 esitetty huomio koskien sitä, että Kuninkaantien ei ole milloinkaan todettu täyttävän sääntelyn kaduilta edellyttämiä toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimuksia.

Valittaja katsoo, ettei Vantaan kaupunki ole selvittänyt riittävästi Kaavan vaikutuksia turvallisuuteen ja liikenteeseen siltä osin, kun Kaava-asiakirjoissa ei ole perusteltu sitä, miten Kaava luo edellytykset liikenteen järjestämiselle ja turvalliselle elinympäristölle tilanteessa, jossa sen ratkaisujen myötä alueen liikenneolosuhteet ovat tulevat olemaan suoranaudessa ristiriidassa Kaupunkitilaohjeen kanssa.

Todettakoon lopuksi myös, että Vantaan yleiskaavan (2020) mukaan Kaava-alueen eteläisen rajan välittömässä läheisyydessä Kuninkaantiellä kulkee Suuren Rantatien linjaus ja yleiskaava edellyttää, että Suuren Rantatien linjaus tulisi säilyttää kävellen, pyöräillen tai ratsain kuljettavana⁸⁸. Näin ollen myös kaavahierarkiasta johtuen ratkaisut, jotka tosiasiallisesti heikentävät muun muassa jalankulun ja pyöräilyn mahdollisuuksia Suurella Rantatiellä – kuten esimerkiksi Kaavassa tehdyt raskaan liikenteen lisääntymiseen johtavat ratkaisut –, edellyttävät selkeitä ja painavia perusteluja, joita ei Valittajan näkemyksen mukaan ole esitetty Kaavan tapauksessa.

4.3.3. Liikenteen toimivuuteen liittyviä johtopäätöksiä on perusteltu Kuninkaantien korjaamisella

⁸⁵ Ks. <https://kaupunkitilaohje.hel.fi/kortti/tonttikatu-teollisuus-ja-kerrostaloalueella-seka-pientaloalueilla/>.

⁸⁶ Ks. Liite 16 – Vantaan kaupungin tietoja koskien Kuninkaantietä.

⁸⁷ Ks. <https://katu2020.info/2020/2020/09/30/geometrinen-suunnittelu/>.

⁸⁸ Ks. Vantaan yleiskaavan 2020 kaavakartta (osoitteessa https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/YK0048-voimaantulo-11012023-kaavakartta_0.pdf) ja Vantaan yleiskaavan 2020 yleiskaavamerkinnät ja määräykset, s. 12 (osoitteessa <https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/vantaan-yleiskaava-KV-merkin-maaraykset-11012023.pdf>).

Kaavaselostuksen liikenteellisiä vaikutuksia koskevassa osiossa on puhuttu 2025 suunnittelutilanteesta sillä oletuksella, että Kuninkaantien viimeisten tietojen mukaan 1,3 miljoonaa euroa maksava korjaus on toteutettu,⁸⁹ ja todettu, ettei kyseisessä tilanteessa liikenne kasva merkittävästi kohdassa 4.2.5 käsitellyllä Vantaankosken sillalla⁹⁰.

Valittaja toteaa, että Kuninkaantien itäosa on ollut sortuneena satojen metrien matkalta kadun alla olevan maa-aineksen liikkeiden takia jo noin neljä vuotta ja kadun sortuma-alttius on ollut Vantaan kaupungin tiedossa vuosikymmeniä jo ennen sortumista. Alun perin katu on ollut tarkoitettu korjata syksyllä 2019, mutta korjausta on siirretty kauemmaksi tulevaisuuteen kerta toisensa jälkeen.⁹¹

Kuninkaantien itäosan korjaus vuonna 2025 edellyttää päätöksiä useilta tahoilta, joita ei ole vielä tehty. Lehtitietojen mukaan Vantaan kaupungininsinööri on lisäksi todennut: ”*Korjaus voisi olla mahdollinen ehkä vuonna 2025*”⁹². Toisin kuin kaavaselostuksesta käy ilmi Vantaan kaupungininsinöörin ulostulo ja korjauksen ajankohdan siirtäminen kerta toisensa jälkeen eivät luo uskoa siihen, että Kuninkaantien itäosan korjaus ja sen aikataulu olisi kiveen hakattu tälläkään erää.

Kuninkaantien korjauksesta ei ole tehty sitovaa päätöstä. Valittaja katsookin sen olevan äärimmäisen harhaanjohtavaa ja jossain määrin jopa surkuhupaisaa, että yhtään minkäänlaisia Kaavan liikenteellisiä vaikutuksia koskevia johtopäätöksiä on perustettu sen seikan varaan, että Kuninkaantien itäosan jo monta kertaa siirretty ja kadun edelleen jatkaessa sortumistaan koko ajan kallimmaksi muodostuva korjaus tultaisiin toteuttamaan vuonna 2025 – noin kahdeksan vuotta sen jälkeen, kun katu, jonka sortuma-alttius on ollut Vantaan kaupungilla tiedossa jo iät ja ajat, sortui.

4.3.4. Melutason ohjearvot eivät pääasiallisesti toteudu Kaava-alueella

Poikkeuksellisen haasteellisten liikenneolosuhteiden lisäksi Kehä III:en kainalossa sijaitsevalla Kaava-alueella on tie- ja koskimelua ja se sijaitsee Vantaan pahimmalla lentomeluvyöhykkeellä⁹³.

Kaavaan on liitetty Ramboll Finland Oy:n laatima ”Vantaankosken mylly – Asemakaavoituksen meluselvitys (31.8.2021 ja päivitetty 18.11.2022,

⁸⁹ Todettakoon, että Kaavaselostuksessa on myös muualla todettu yksiselitteisesti ja – sitovan korjauspäätöksen puuttuessa – jokseenkin harhaanjohtavasti, että: ”*Kuninkaantien itäosa korjataan 2025*”; ks. Liite 4 – Ote Kaavaselostuksesta, s. 9. Lisäksi kadun korjauskustannukset ovat nykyisellään oletettavasti huomattavasti suuremmat ottaen huomioon inflaation vaikutukset sekä rakennuskustannusten nousun.

⁹⁰ Ks. Liite 4 – Ote Kaavaselostuksesta, s. 14.

⁹¹ Ks. esim. Helsingin Sanomat, ”Tie sortui satojen metrien matkalta Vantaalla, kaupunki tiesi vaarasta vuosikymmeniä” (2.7.2019), osoitteessa <https://www.hs.fi/kaupunki/vantaa/art-2000006160733.html>; Helsingin Sanomat, Historiallinen tie vajoaa löysään saveen Vantaalla – Naapurit ovat odottaneet jo vuoden, että joku kertoisi mitä ihmettä tiellä tapahtuu (3.3.2020), osoitteessa <https://www.hs.fi/kaupunki/vantaa/art-2000006426416.html>; Helsingin Sanomat, ”Puoliksi sortunutta tietä ei edes aiota korjata vuosiin Vantaalla – ”Ehkä vuonna 2025”” (13.8.2021), osoitteessa <https://www.hs.fi/kaupunki/vantaa/art-2000008188791.html>; Vantaan Sanomat, Kuninkaantie uhkaa valua Vantaanjokeen – Osalle tietä ajokielto (15.3.2019), osoitteessa <https://www.vantaansanomat.fi/paikalliset/1297180>.

⁹² Ks. Helsingin Sanomat, ”Puoliksi sortunutta tietä ei edes aiota korjata vuosiin Vantaalla – ”Ehkä vuonna 2025”” (13.8.2021), osoitteessa <https://www.hs.fi/kaupunki/vantaa/art-2000008188791.html>.

⁹³ Ks. Liite 4 – Ote Kaavaselostuksesta, s. 3.

jäljempänä ”Meluselvitys”), jossa on pyritty selvittämään Kaava-alueen melutilannetta. Meluselvityksen johtopäätelmän mukaan:

”Suunnittelukohde tullaan toteuttamaan lähelle meluisia liikenneväyliä. Tämän selvityksen perusteella voidaan suunniteltu hanke kuitenkin toteuttaa siten, että sisätiloissa saavutetaan ohjearvojen mukaiset melutasot. Tämä edellyttää, että melun osalta noudatetaan tässä raportissa esitettyjä vaatimuksia ääneneristävyydestä.”⁹⁴

Meluselvityksessä on todettu edellä mainittujen ääneneristävyyksivaatimusten osalta seuraavaa:

”Mikäli Myllyn rakennus määritellään liiketilaksi, kokonaiseristävyys eli äänitasoero (ΔL) tulisi olla 38 dB ja jos rakennus määritellään kokoontumistilaksi äänitasoero (ΔL) tulisi olla 45 dB [...] kokonaiseristävyys eli äänitasoero (ΔL) tulisi Kievarissa olla 38 dB.”⁹⁵

Jostain syystä näitä Meluselvityksessä esitettyjä äänieristävyyksivaatimuksia ei ole sisällytetty kaavaselostukseen ollenkaan. Lisäksi näistä Meluselvityksessä esitetyistä ääneneristävyyksivaatimuksista huolimatta Kaavan kaavamääräyksiin on sisällytetty seuraava ääneneristävyyttä koskeva kaavamääräys:

”Ääneneristävyyden lento-, tie- ja koskimelua vastaan on oltava hotellihuoneissa vähintään ΔL 38 dB sekä tapahtuma-, konsertti-, liike-, toimisto- ja hiljaisissa työtiloissa vähintään ΔL 35 dB.”⁹⁶

Vantaankosken mylly ja kievari eivät tule sisältämään hotellihuoneita ja ne kuuluvatkin siis edellä mainitun kaavamääräyksen mukaiseen tapahtuma-, konsertti-, liike-, toimisto- ja hiljaiset työtilat sisältävään kategoriaan. Kaavamääräyksessä Vantaankosken myllylle ja kievarille asetettu äänitasoero vaatimus (= ΔL 35 dB) ei vastaa Meluselvityksessä kyseisille toiminnoille selkeästi ilmoitettuja vaatimuksia (Vantaankosken myllyn osalta = ΔL 38 tai 45 dB ja kievarin osalta = ΔL 38 dB) ja se on mahdollisesti jopa ΔL 10 dB matalampi verrattuna Meluselvityksessä edellytettyyn Vantaankosken myllyn osalta olettaen, että Vantaankosken myllyn katsottaisiin asianmukaisesti olevan kokoontumistila.

Meluselvityksen johtopäätelmän mukaan valtioneuvoston päätöksen melutason ohjearvoista (993/1992, jäljempänä ”VnP”) mukaiset sisätilojen ohjearvot täyttävät melutasot voidaan saavuttaa tilanteessa, jossa melun osalta noudatetaan Meluselvityksessä esitettyjä vaatimuksia ääneneristävyydestä. Kaavan ei voida siis katsoa luovan edellytyksiä terveellisen elinympäristön järjestämiselle, koska asianmukaisella kaavamääräyksellä ei aseteta Vantaankosken myllylle ja kievarille Meluselvityksen edellyttämiä äänitasoero vaatimuksia ja siten ei ole varmaa, tulevatko sisätilojen ohjearvojen mukaiset melutasovaatimukset täytymään Vantaankosken myllyn ja kievarin osalta. Tämä on Vantaankosken myllyn osalta huomattavan suuri puute ottaen

⁹⁴ Liite 18 – Ote Meluselvityksestä, s. 4.

⁹⁵ Liite 18 – Ote Meluselvityksestä, s. 4.

⁹⁶ Ks. Liite 8 – Kaavakartta ja kaavamääräykset.

huomioon sen, että Meluselvityksen mukaan Vantaankosken myllyn koilliseen kulmaan voidaan arvioida aiheutuvan jopa 80 dB keskiäänitasot⁹⁷ ja entistä suurempi osa Vantaankosken myllystä altistuu Kehä III:n äänisaasteelle olettaen, että Vantaankosken myllyä tullaan korottamaan Kaavan mahdollistamalla tavalla⁹⁸.

Ohjeellisena apuvälineenä terveellisuuden ja viihtyisyyden vaatimusten täyttymisen varmistamisessa käytettävän VnP:n suhteen on myös hyvä huomioda se, että kyseinen päätös on jo noin 30-vuotta vanha ja melun vaikutuksista ihmisen terveyteen ja hyvinvointiin on saatu runsaasti uutta tietoa vuoden 1992 jälkeen. Esimerkiksi Maailman terveysjärjestön lokakuussa 2018 ilmestyneessä Environmental Noise Guidelines for the European Region -julkaisussa on suositeltu vahvasti, että tieliikenteestä tuleva melu rajoitettaisiin päivisin 53 dB:iin ja öisin alle 45 dB:iin⁹⁹. VnP:ssä vastaavat luvut (ohjearvot ulkona) ovat 55 dB ja 50 dB (uusilla alueilla 45 dB).

Kaava-alueen ulkoalueiden melunhallinnan osalta tuleekin huomioda se, ettei Meluselvityksen johtopäätelmässä oteta kantaa siihen, onko Kaava-alueen piha-alueella sekä erityisesti Kaavan ulkoalueelle osoittamassa tapahtumiin ja oleskeluun tarkoitettussa tapahtumapuistossa, mahdollista saavuttaa ohjearvojen mukaiset melutasot. Meluselvityksen liitteistä 3 ja 4 kuitenkin ilmenee, että valtaosalla Kaava-alueen ulkotiloista (ml. ulkotiloihin sijoittuva tapahtumapuisto) päiväajan keskiäänitaso (LAeq 7–22) tulee olemaan ennustetilanteessa 60–65 dB välillä ja osalla 65–70 dB välillä sekä yöajan keskiäänitaso (LAeq 22–7) on ennustetilanteessa piha-alueesta riippuen joko 50–55 dB tai 55–60 dB välillä. Meluselvityksen perusteella näyttäisikin siltä, että Kaava-alueen ulkoalueilla ei ole Kaavan myötä mahdollista saavuttaa Maailman terveysjärjestön vahvasti suosittelemia ohjearvoja ollenkaan, VnP:n mukaisia päiväajan ohjearvoja eikä suurella osalla Kaava-aluetta edes VnP:n mukaisia yöajan ohjearvoja.

Kaava myös mahdollistaa nk. Myllymäensillan rakentamisen Suuren Rantatien vanhalle siltapaikalle¹⁰⁰ siitäkin huolimatta, että Maisemaselvityksen mukaan kyseistä siltaa ei ole mahdollista toteuttaa viihtyisällä tavalla tilanteessa, jossa Kehä III:a ei eristetä meluaidoilla¹⁰¹. Kaavan myötä Kehä III:a ei olla aitaamassa meluaidoilla. Todettakoon myös, ettei Myllymäensillan mahdollisia meluolosuhteita ole tarkasteltu millään tavalla Meluselvityksessä. Lisäksi Kaavaan ei luonnollisesti ole sisällytetty minkäänlaisia kaavamääräyksiä, joiden myötä viimeistään rakennuslupavaiheessa tulisi varmistettua se, että ulkoalueille ja sisätiloille osoitetut melutasojen ohjearvot toteutuvat Kaava-alueella, ja se, että Myllymäensilta on mahdollista rakentaa viihtyisällä ja meluhaasteet huomioon ottavalla tavalla siitäkin huolimatta, ettei Kaavan myötä Kehä III:a tulla eristämään asianmukaisilla meluaidoilla.

Ottaen huomioon Kaavan kaavamääräykset, Kaava-alueelle sijoittuvan rakentamisen ja toiminnot (ml. Vantaankosken mylly, hotelli, kievari ja

⁹⁷ Liite 18 – Ote Meluselvityksestä, s. 4.

⁹⁸ Ks. Liite 4 – Ote Kaavaselistuksesta, s. 3.

⁹⁹ Ks. World Health Organization, Environmental Noise Guidelines for the European Region (2018), s. 30. Asiakirja ladattavissa osoitteessa <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>.

¹⁰⁰ Ks. Liite 8 – Kaavakartta ja kaavamääräykset ja Liite 4 – Ote Kaavaselistuksesta, s. 10.

¹⁰¹ Ks. Liite 7 – Ote Maisemaselvityksestä, s. 7.

tapahtumapuisto) sekä sisä- ja ulkotiloille asetetut melutasojen ohjearvot, on mahdollista, että Kaavan myötä edellä mainitut ohjearvot täyttyvät vain ja ainoastaan hotellin sisätiloissa. Lisäksi Kaava mahdollistaa Myllymäensillan rakentamisen tilanteessa, jossa Kaava-asiakirjojen mukaan sitä ei ole mahdollista toteuttaa viihtyisällä tavalla. Kaavan ei voida katsoa luovan edellytyksiä terveelliselle ja viihtyisälle elinympäristölle tällaisessa tilanteessa.

4.3.5. Kaava sivuuttaa täysin selvityksessä edellytetyt ilmanlaatuun ja viihtyisyyteen liittyvät seikat

Kaavaan on liitetty Ramboll Finland Oy:n laatima ”Vantaankosken myllyn ilmanlaatuselvitys” (20.9.2021, jäljempänä ”**Ilmanlaatuselvitys**”), jossa on tarkasteltu Vantaankosken myllyn alueen ilmanlaatua asemakaavamuutostyötä varten. Ilmanlaatuselvityksessä on tehty muun muassa seuraava johtopäätös:

”Kuitenkin koska kaavailtu majoitus- ja ravintolatoiminta on virkistystoimintaa, on ilmanlaatuun ja viihtyisyyteen kiinnitettävä huomiota. Rakennusten ilmanotossa on syytä olla toimiva hiukkassuodatus, jotta altistus pienenee. Ilmanvaihtokoneiden sijoittaminen mahdollisimman kauas Kehä III:sta vähentää myös hiukkasten kulkeutumista sisätiloihin.”¹⁰²

Ilmanlaatuun liittyvät seikat on kuitattu kaavaselostuksessa toteamalla:

”Hotellin ilmanvaihtoluokat ovat ulkoilma ODA 2 ja sisäilma SUP 2. Vuodesta 2030 saa myydä uusina autoina vain sähköautoja. Uudellamaalla autojen keski-ikä on 10 vuotta, joten tilanne paranee ja vuonna 2040 sähköautoja on Uudenmaan autokannasta jo yli 50 %.”¹⁰³

Siitä huolimatta, että Ilmanlaatuselvityksen johtopäätöksessä edellytetään konkreettisia toimia ilmanlaadun ja viihtyisyyden osalta, Kaavaan ei ole sisällytetty minkäänlaisia kaavamääräyksiä koskien yhdenkään Kaava-alueella sijaitsevan rakennuksen ilmanottoa tai niiden ilmanvaihtokoneiden sijoittelua¹⁰⁴.

Perusteena sille, miksi tällaisia kaavamääräyksiä ei ole sisällytetty Kaavaan, on käytetty edellä todettua kaavaselostukseen sisällytettyä suoraviivaista toteamusta koskien vuotta 2030 ja sitä, että tällöin saa myydä uusina autoina vain sähköautoja. Ottaen huomioon sen, ettei mitään tällaista yleistä kieltoa muiden kuin sähköautojen myynnille vuoden 2030 jälkeen ole olemassakaan, eikä Kaavalla ole mahdollista säätää tällaista kiellosta, on epäselvää, mihin Vantaan kaupunki viittaa kyseisellä toteamuksella.

Vantaan kaupunki viittaa oletettavasti ja, jos näin on, ilmeisen virheellisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden

¹⁰² Liite 19 – Ote Ilmanlaatuselvityksestä, s. 3.

¹⁰³ Ks. Liite 4 – Ote Kaavaselostuksesta, s. 21.

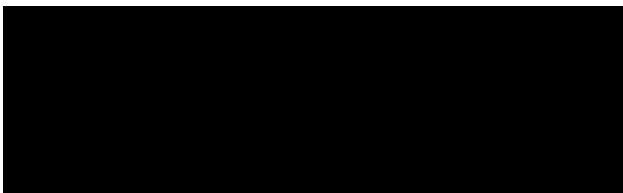
¹⁰⁴ Vrt. esim. Vantaalla niin ikään Kehä III:en välittömässä läheisyydessä sijaitseva hotellin rakentamisen mahdollistava asemakaava Pakkala (kaavanumero 002194), jonka kaavamääräyksiin on sisällytetty seuraavanlainen määräys: ”Rakennus tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdoilla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla”. Kyseisen asemakaava on saatavilla osoitteessa <https://mfiles.matti.vantaa.fi/VampattiWebApplication/kaavamaaraykset/002194>.

hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien kiristämisestä unionin kunnianhimoisempien ilmastotavoitteiden mukaisesti (jäljempänä ”**Polttomoottorikieltoasetus**”). Polttomoottorikieltoasetuksen luonnostekstin velvoitteiden myötä EU:ssa laskettaisiin uusien henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen päästöjen tavoitetaso nollaan 1.1.2035 alkaen.¹⁰⁵ Kyseinen sääntely ei koske esimerkiksi kuorma- ja linja-autoja.

On myös hyvä tiedostaa, että Polttomoottorikieltoasetusta on valmisteltu EU:n tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä ja Vantaan kaupunginvaltuuston hyväksyessä Kaavan 27.2.2023 kyseistä asetusta ei oltu hyväksytty Euroopan unionin neuvoston toimesta, eikä julkaistu EU:n virallisessa lehdessä. Näin ollen kyseinen asetus ei ole ollut Kaavan hyväksymisen aikaan, eikä ole edes nykyisellään, sitovaa lainsäädäntöä. Todettakoon myös, että useiden jäsenvaltioiden vastustuksen myötä Polttomoottorikieltoasetus hyväksyttiin 28.3.2023 Euroopan unionin neuvoston toimesta sillä ehdolla, että tiettyjen sähköstä tuotetuilla polttoaineilla toimivien polttomoottoriautojen myynti olisi mahdollista myös vuoden 2035 jälkeen¹⁰⁶.

MRL:n mukaan asemakaava tulee laatia siten, että luodaan edellytykset terveelliselle ja viihtyisälle elinympäristölle. Näin ei ole kuitenkaan tehty Kaavan tapauksessa ilmanlaadun osalta. Kaavan laatija on paitsi sivuuttanut täysin Ilmanlaatuselvityksessä edellytetyt ilmanlaatuun ja viihtyisyyteen liittyvät toimet myös laskenut MRL:n 54 § 2 mom. mukaisten edellytysten luomisen tältä osin virheellisesti siteeratun sekä Kaavan hyväksymisen aikaan EU:ssa vielä valmisteltavana olleen lainsäädännön luonnosmuodossa olevien velvoitteiden ja näiden Uudenmaan autokantaan kohdistuvien hypoteettisten vaikutusten varaan. Kaavan ei yksinkertaisesti voida katsoa luovan edellytyksiä terveelliselle elinympäristölle tällaisessa tilanteessa, jossa se sivuuttaa kokonaisuudessaan ja virheellisin perustein Ilmanlaatuselvityksen edellyttämät toimet.

Vantaalla, huhtikuun 13. päivänä 2023



¹⁰⁵ Ks. Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien kiristämisestä unionin kunnianhimoisempien ilmastotavoitteiden mukaisesti (COM/2021/556 final) ja erityisesti sen 1 artikla, jolla lisätään uusi 5 a kohta asetuksen (EU) 2019/631 1 artiklaan.

¹⁰⁶ Ks. esim. Helsingin Sanomat, ”EU:n bensiini- ja dieselautojen täyskielto vesittyi, ja nyt autoilijoiden on opeteltava uusi ja kallis korvikeneste” (28.3.2023) osoitteessa <https://www.hs.fi/talous/art-2000009481117.html>. Ks. myös asianmukaiseen Euroopan unionin neuvoston päätökseen sisällytetty Euroopan komission lausuma osoitteessa <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-6740-2023-ADD-1-REV-2/fi/pdf> sivulla 5.

LIITTEET

- Liite 1 – Vantaan kaupunginvaltuuston päätös 27.2.2023
- Liite 2 – Valitusosoitus
- Liite 3 – Pöytäkirja on tullut nähtäville Vantaan kaupungin internet-sivuille 8.3.2023
- Liite 4 – Ote Kaavaselostuksesta
- Liite 5 – Asemakaava 180500, kaavamääräykset ja ote kaavaselostuksesta
- Liite 6 – Majoitusta ei ole aikaisemmin voitu sijoittaa Vantaankosken läheisyyteen
- Liite 7 – Ote Maisemaselvityksestä
- Liite 8 – Kaavakartta ja kaavamääräykset
- Liite 9 – Liikenneselvitys
- Liite 10 – Vantaan kaupunki on toteuttanut yhden liikennelaskennan Kuninkaantiellä
- Liite 11 – Kuninkaantien liikennemäärä on jopa 644 ajoneuvoa vuorokaudessa
- Liite 12 – Pysäköintipaikat ovat täynnä
- Liite 13 – Vantaan kaupungin tietoja koskien Voudintietä
- Liite 14 – Kuninkaantie on usein talvella yksikaistainen
- Liite 15 – Vantaankosken sillan yli kulkee raskasta liikennettä säännöllisesti
- Liite 16 – Vantaan kaupungin tietoja koskien Kuninkaantietä
- Liite 17 – Vantaankoskentien risteyksen ja Kuninkaantie 31 välisen tieosuuden kerrosalamäärä
- Liite 18 – Ote Meluselvityksestä
- Liite 19 – Ote Ilmanlaatuselvityksestä