

Helsingin hallinto-oikeus
Sörnäistenkatu 1
00580 Helsinki

HELSINGIN HALLINTO-OIKEUDELLE

VIITE

Lausuntopyyntönnö 9.12.2021/ 26023/03.04.04.16/2021

ASIA

Lausunto katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelmasta tehtyyn valitukseen

LAUSUNNON ANTAJA

Vantaan kaupungin kaupunkitilalautakunta

VALITUKSENALAINEN PÄÄTÖS

Vantaan kaupunkitilalautakunnan päätös 13.10.2021 § 21
VD/1146/10.03.01.00/2021 / Vantaanlaaksontie välillä Martinlaaksontie –
Isännänkuja, katusuunnitelman hyväksyminen

VANTAAN KAUPUNGIN VAATIMUKSET

Valitus tulee kokonaisuudessaan hylätä perusteettomana.

PERUSTELUT

1.
Valittaja ei ole Vantaanlaaksontien katusuunnitelma-alueeseen rajautuvan kiinteistön omistaja tai haltija. Vantaanlaaksontien katusuunnitelman hyväksymispäätös ei kohdistu valittajaan eikä vaikuta välittömästi valittajan oikeuksiin, velvollisuuksiin tai etuihin.

2.

On mahdollista, että kaupunkilalautakunnan 13.10.2021 pidetyn kokouksen § 21 katusuunnitelman hyväksymispäätösote ei ole tullut muistutuksen tehneelle, koska päätösotteita ei ole lähetetty kirjattuina kirjeinä/saantitodistuksella. Postituksessa on myös voinut tapahtua inhimillinen virhe, koska sama muistuttaja oli jättänyt samansisältöiset valitukset kahdesta vierekkäisestä katusuunnitelmasta. Valittajalle on kuitenkin toimitettu 13.10.2021 pidetyn kokouksen § 22 katusuunnitelman hyväksymispäätös. Sekä § 21 että § 22 katusuunnitelmiin jätettiin samansisältöiset muistutukset, joten § 22 hyväksymispäätöksessä on sama vastine kuin § 21 hyväksymispäätöksessä. Edellä mainitun perusteella voidaan katsoa, että valittaja on saanut vastineen jättämäänsä muistutukseen ja hyväksymispäätöksen tiedokseen myös § 21 osalta.

3.

Katusuunnitelman ratkaisut perustuvat kaupungin asemakaavamuutosta 002320 varten vuonna 2018 teettämään liikenneselvitykseen (Ramboll Finland Oy), jossa liikenteellistä toimivuutta on tarkasteltu riittävällä laajuudella ja tarkkuudella. Liikennevalojen toteuttaminen Hämeenlinnanväylän itäiseen ramppiliittymään on välttämätöntä, koska selvityksen mukaan jo nykytilanteessa liittymä jonoutuu ajoittain pahasti. Ramppiliittymän jonoutuminen valtion päätieverkkoon kuuluvalla Hämeenlinnanväylälle saakka olisi merkittävä liikenneturvallisuusriski, minkä johdosta liikennevalo-ohjaus on välttämätöntä toteuttaa, vaikka asemakaavamuutoksessa 002320 suunniteltu maankäyttö ei edes toteutuisi. Ruuhkautuvaan ramppiliittymään ei voida toteuttaa liikenneympyrää, koska liikenneympyrässä yksittäisen tulosuunnan ruuhkautumista ei voida estää. Laaditussa liikennevalosuunnitelmassa on esitetty ramppiliittymän ruuhkanpurkutoiminto, joka estää jonoutumisen pääväylälle. Liikennevalo-ohjaus parantaa myös jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta vilkkaassa liittymässä.

Liikenneselvityksen yhteydessä laaditun toimivuustarkastelun perusteella liittymän toimivuus liikennevalo-ohjattuna on hyvä. Valittajan mukaan valo-ohjaus katkoisi liikenneympyrästä länteen suuntautuvaa liikennevirtaa, mikä aiheuttaisi jonoutumisen liikenneympyrässä saakka. Liikenneselvityksen mukaan Vantaanlaaksontien tulosuunta saattaa iltaruuhkan huipputunnin aikana jonoutua hetkittäin, mutta valittajan esittämää laajaa liikennetukosta ei selvityksen mukaan esiinny. Hetkittäinen jonoutuminen on tyypillinen ruuhka-ajan ilmiö vilkasliikenteisillä teillä ja kaduilla. Laaditussa liikennevalosuunnitelmassa ohjaus on suunniteltu siten, että ruuhka-aikoina valoliittymän itäisen tulosuunnan, eli kiertoliittymän suunnasta saapuvan liikennevirran, vihreä aika on pidempi kuin hiljaisena aikana.

Valittajan mukaan valo-ohjaus häittäisi Vantaanlaaksontieltä etelästä liikenneympyrään liittyvää liikennettä (eteläinen tulosuunta). Liikenneselvityksen toimivuustarkastelussa ei ole havaittu tällaista häitettä, vaan päinvastoin valo-ohjauksen on todettu parantavan eteläisen tulosuunnan toimivuutta, koska ohjaus katkoo tasaista liikennevirtaa, jolloin sivusuunnan ajoneuvot pääsevät liittymään helpommin.

Valittajan mukaan liikennevaloliittymän läntinen tulosuunta jonoutuisi Hämeenlinnanväylän läntiseen ramppiliittymään saakka ja jopa estäisi sen toimivuuden. Valittajan mukaan Vantaa kaupungin päätös ei perustu tarpeellisiin ja riittäviin selvityksiin, koska laadittu liikenneselvityksen toimivuustarkastelu ei ulotu Hämeenlinnanväylän länsipuolen ramppiliittymiin saakka.

Liikenneselvityksessä läntistä ramppiliittymää ei ole mallinnettu ja se on rajattu tarkastelualueen ulkopuolelle. Selvityksessä on esitetty liikennevaloliittymän eri tulosuuntiin aiheuttamat jonopituudet. Läntisellä suunnalla iltaruuhkan huipputunnin jonojen keskipituus mahtuu katusuunnitelmassa suunnitelluille ryhmittymiskaistoille. 95 % iltaruuhkatunnin jonoista ulottuu enintään Hämeenlinnanväylän alle, joten tällöin länsipuolen ramppiliittymä toimii normaalisti. Jäljelle jäävistä jonojen 5 %:sta osa ulottuu Hämeenlinnanväylän länsipuolelle, ja on mahdollista, että muutama yksittäinen jono (maksimijonopituus) ulottuu hetkeksi läntiseen ramppiliittymään saakka. Siinä tapauksessa, että jonon viimeinen ajoneuvo todella pysähtyy tieliikennelain 28 § ja 37 § vastaisesti risteyksen keskelle, valittajan mainitsema kääntyminen idästä etelään estyy. Vaikka näin tapahtuisi, seurauksena olisi vain hetkittäistä jonoutumista, mikä on tyypillinen ruuhka-ajan ilmiö vilkasliikenteisillä teillä ja kaduilla. Selvitykseen valittua tarkastelualuearajasta voidaan siis pitää perusteltuna, koska valoliittymän jonot eivät oleellisesti vaikuta länsipuolen ramppiliittymän toimivuuteen.

Valittaja ei ole esittänyt jonoutumisen lisäksi muita perusteita näkemykselleen laaditun selvityksen puutteellisuudesta. Valittaja ei ole tuonut esiin perusteita, miksi laaditun liikenneselvityksen tuloksia tulisi pitää yleisesti epäluotettavina.

4.

Valittajan mukaan Vantaanlaaksontien ja Martinlaaksontien liikennemelu ylittäisi nykyisellään ympäristömelun ohjearvot. Kaupungin asemakaavamuutoksen 002320 yhteydessä teettämässä meluselvityksessä (Ramboll Finland Oy) todetaan, että tie- ja katuliikenteestä aiheutuvien keskiäänitasojen päivä- (max 55 dB) ja yöajan (max 50 dB) ohjearvot ylittyvät nykytilanteessa useimpien suunnitellun kaupan tontin ympäristössä sijaitsevien asuintalojen tonttien piha-alueilla. Kyse on siis sekä Hämeenlinnanväylän (valtion maantie) että Martinlaaksontien (kaupungin katu) ja Vantaanlaaksontien (kaupungin katu) liikenteen yhteensä tuottamasta melusta.

Hämeenlinnanväylä on kuitenkin meluselvityksessä esitetyn liikennemääränsä (keskimäärin noin 61 000 ajoneuvoa/arkivuorokausi, jäljempänä KAVL) ja nopeusrajoituksensa (80 km/h) johdosta ehdoton liikennemelun päälähde Vantaanlaakson alueella. Martinlaaksontiellä vastaava KAVL on noin 13 000 ja nopeusrajoitus Hämeenlinnanväylän kohdalla 50 km/h. Vantaanlaaksontiellä on vastaavasti KAVL n. 10 000 ja 40 km/h.

EU-meludirektiivin mukaisen meluselvityksenkin (2017) mukaan yksistään Hämeenlinnanväylän liikenne tuottaa kaikille nyt suunnitteilla olevan Vantaanlaaksontien osuuden varren tonteille yli 55 dB:n ja osalle jopa yli 60 dB:n päiväajan keskiäänitason. Vantaanlaakson alueen meluntorjunnan voidaankin katsoa ensisijaisesti olevan valtion maanteistä vastaavan Väyläviraston vastuulla. Vantaanlaakso on yksi Liikenneviraston (nyk. Väylävirasto) meluntorjunnan toimintasuunnitelman 2018–2023 kohteista. Toimintasuunnitelman mukaan Vantaanlaaksoon on määrä rakentaa melusuojaus Hämeenlinnanväylän aiheuttamaa melua vastaan. Vantaanlaakson kohdalle on esitetty melusuojaus myös Helsingin ja Vantaan kaupunkien yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa vuonna 2018 laatiman Hämeenlinnanväylän (Vt 3) parantaminen välillä Hakamaentie – Kehä III - kehittämisselvityksen suunnitelmakartoissa. Kehittämisselvitys toimii tien tarkemman jatkosuunnittelun perustana.

Vantaanlaaksontien ja Martinlaaksontien rakentamisen yhteydessä Vantaanlaaksontien nopeusrajoitus säilyisi nykyisellään (40 km/h) ja Martinlaaksontien nopeusrajoitus laskettaisiin 50:stä 40:een km/h. Martinlaaksontiellä ajoradan reuna siirtyisi 3,5 metriä lähemmäs asutusta, mutta jäisi silti yli 40 metrin etäisyydelle lähimmästä asuinkiinteistöstä (Kynttiläkuja 6). Vantaanlaaksontiellä kadun kaistamäärä ei lisääntyisi, eikä ajorata siirtyisi lähemmäksi nykyistä asutusta. Pelkästään katualueelle toteutettavalla melusuojauksella olisi häviävän pieni vaikutus edes lähimmille asuinkiinteistöille, sillä niille kantautuvasta liikennemelusta pääosa aiheutuu Hämeenlinnanväylän liikenteestä. Melusuojaus toimii sitä paremmin mitä lähempänä se on itse melunlähdeä.

Valittajan mukaan selvitysten perusteella katujärjestelyjen ja päivittäistavarakaupan rakentamisen myötä liikenne tulee lisääntymään yli 10 %. Asemakaavamuutoksen 002320 yhteydessä tehdyn meluselvityksen mukaan kyseisellä asemakaavamuutoksella mahdollistetun päivittäistavarakaupan aiheuttama liikennemäärän kasvu nostaa lähimpien asuintalojen piha-alueiden päiväajan melutasoja nykyisestä alle 1 dB. Melun lisääntymistä voidaan pitää vähäisenä, sillä ihmiskorva pystyy vaivoin havaitsemaan 2–3 dB muutoksen. Liikenteen aiheuttama melutaso nousee 3 dB vasta kun liikennemäärä kaksinkertaistuu. Liikennemäärän 10 %:n lisääntymistä voidaan siis pitää melun kannalta merkityksettömänä.

Martinlaaksontien ja Vantaanlaaksontien katusuunnitelmat perustuvat tarpeellisiin ja riittäviin selvityksiin ja ne täyttävät toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset.

5.

Kaupunkien kehittyessä myös niiden liikenneympäristöissä tapahtuu muutoksia. Toisinaan tehdään myös totutusta poikkeavia liikenneratkaisuja. Valituksessa mainitulle Vantaanlaaksontien varressa olevalle kiinteistölle esitetty suuntaisliittymä ei ole tavaton ratkaisu, vaikkei yleisin järjestely olekaan. Suuntaisliittymiä toteutetaan valmiissa kaupunkirakenteessa esimerkiksi pikaraitiotien varrelle sijoittuvilla kiinteistöillä tai muutettaessa katuja yksisuuntaisiksi. Järjestely ei ole kohtuuton ja se on liikenteellisesti toimiva.

VANTAAN KAUPUNGIN KAUPUNKITILALAUTAKUNTA