

Helsingin Hallinto-oikeus  
PL 120, 00521 Helsinki

3.12.2009

**ASIA:** Valitus

**VALITUKSEALAINEN PÄÄTÖS:** Suunnittelutarveratkaisu 2009-228,  
ABC-liikennemyymälä, Kulloonportti 1, Pöylin kylän kiinteistön 2:26, määräalalle 2:26-  
M102.

(LIITE 2).

**VALITTAJA:** Espoon ympäristöyhdistys ry  
Pappilantie 5, 02770 Espoo

Puheenjohtaja: Stephen Venn, puh. 855 2047 koti, 191 57712 työ  
Hallituksen jäsen: Veikko Solantie, 854 1524, 050-496 2470

#### **VAATIMUKSEN PERUSTEENA OLEVA LAINSÄÄDÄNTÖ**

Rakennus- ja maankäyttölaki, vesilaki, ympäristönsuojelulaki, kuntalaki, hallintolainkäyttölaki, perustuslaki, luonnonsuojelulaki, luonto- ja lintudirektiivit, laki ympäristövaikutusten arvioinnista, Neuvoston direktiivi 80768/ETY pohjaveden suojelemisesta tiettyjen vaarallisten aineiden aiheuttamalta pilaantumiselta, terveydensuojelulaki, kemikaalilaki, laki maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta, laki ympäristövahinkojen korvaamisesta, laki kuntien ympäristönsuojelun hallinnosta, maantielaki, laki yksityisistä teistä.

a

#### **VAATIMUKSET**

Suunnittelutarveratkaisu (2009-228) myöhemmin esitetyillä perusteilla kokonaisuudessaan kumottava kuntalain 90 §:n 2 ja 3 momentin perusteella. Viitteet KHO 2004/28 ja KHO 2009/1115.

Helsingin Osuuskauppa Elannon hakema suunnittelutarveratkaisu Pyölin kylän kiinteistölle 2:26 sijoittuvalle ABC-liikennemyymälälle on vaikutuksiltaan niin laaja hanke, ettei se ole ratkaistavissa lupamenettelyllä, vaan se edellyttää laajempaa kaavallista tarkastelua maankäyttö- ja rakennuslaissa määrättyssä laajuudessa.

Lisäksi hanke on voimassaolevan yleiskaavan vastainen ja yleiskaavan hyväksymisen jälkeen tehty Natura-päätös (Matalajärvi) edellyttää etenkin Natura-alueen valuma-alueella laajempaa kaavallista tarkastelua kuin kyseessä oleva suunnittelutarveratkaisu.

Esitämme myös, että Hallinto-oikeus suorittaa paikanpäällä katselmuksen, jotta Natura-

alueen ja kyseessä olevan suunnittelutarveratkaisun puutteet tulevat paremmin esille. Pelkkien asiakirjojen perusteella on mahdoton saada kokonaiskäsitystä alueen riskitekijöistä sekä puutteellisista liikennejärjestelyistä.

## PERUSTELUT

**Maankäyttö- ja rakennuslain 137 §:n 1. mom.:** Hanke ei saa aiheuttaa haittaa kaavoitukselle tai alueen käytön muulle järjestämiselle.

Maankäyttö- ja rakennuslaki 9 § , selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan vaikutuksia.

Suunnittelutarveratkaisuhakemuksessa mainittu 2000 m<sup>2</sup> suuruinen ABC-liikennemyymälä aiheuttaa erittäin merkittävän muutoksen alueen liikenneolosuhteisiin. Alueen välittömässä läheisyydessä Kulloonsillan pohjoispuolella on vireillä asemakaava Kulloonsilta ja Kullonmäki I muutos. Tämän kaavamutoksen tavoitteena on mahdollistaa 30 000m<sup>2</sup>:n suuruinen paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan sijoittuminen samalle alueelle (sama maanomistaja) kyseessä olevan suunnittelutarveratkaisun kanssa. Tämä kaavamutoksen suunnittelu on kesken ja sen valmistelussa on todettu olevan suuria ongelmia mm. liikennejärjestelyjen, erityisesti Kulloonsillan kohdan liittymien suunnittelun osalla. Em. kaava-muutoksesta on jätetty 95 mielipidettä. Kyse on kokonaisuudessaan visiona (Trafix s. 3 LIITE 1) maakuntakaavan vastaisesta vähittäiskaupan suuryksiköstä, joka on tarkoituksellisesti paloitettu osiin useiksi pienemmiksi asemakaavoiksi.

Toistaiseksi em. alueen liikennejärjestelyille ei ole löytynyt toimivaa ratkaisua ja alueen kaavoitus on kesken. ABC-liikennemyymälän ja erittäin massiivisen 30 000 m<sup>2</sup>:n myymälän liikenneratkaisujen suunnitelmat ja vaikutukset on ratkaistava samanaikaisesti kaavoituksen yhteydessä.

Koska kyseessä olevan suunnittelutarveratkaisun vaikutusalueella on vireillä merkittäviä kaavoitusmuutoksia, (Ks. LIITE 3) aiheuttaa ABC-liikennemyymälän rakentaminen pelkällä suunnittelutarveratkaisulla haittaa alueen kaavoitukselle ja alueiden käytön muulle järjestämiselle. Maankäyttö- ja rakennuslain 137 § kohdassa tarkoitettuja rakennusluvan erityisiä edellytyksiä ei siten ole olemassa.

Viite:

”Yleiskaavan ohjausvaikutus asemakaavoitukseen oli otettava huomioon arvioitaessa maankäyttö- ja rakennuslain 137 §:n 1 momentin 1 kohdan perusteella suunnittelutarveratkaisusta tulevalle kaavoitukselle aiheutuvaa haittaa.” (viite KHO 2009/1115).



Maankäyttö- ja rakennuslain 137 §:n 2 ja 3 kohta:  
Rakentaminen ei saa aiheuttaa haitallista yhdyskuntakehitystä.  
On sopivaa maisemalliselta kannalta eikä vaikeuta erityisten luonnon- tai kulttuuriympäristön arvojen säilymistä eikä virkistystarpeiden turvaamista.

Maankäyttö- ja rakennuslain 1 § sanotaan: ”Tämän lain tavoitteena on järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että siinä luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle”

Maankäyttö- ja rakennuslain 5 § on asetettu seuraavat tavoitteet: ”...riittävään vaikutusten arviointiin perustuen edistää rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista, ympäristöhaittojen ehkäisemistä, liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä sekä erityisesti kevyenliikenteen toimintaedellytyksiä”

Maankäyttö- ja rakennuslain 9 § sanotaan: ”Kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on selvittävä suunnitelman toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia”

Päätöksen kohta, ehdot 4 ja 5 sekä päätöksen perustelut.

Alueen liikennesuunnittelu (LIITE 1) on ”tussiversioasteella” eikä sitä tosiasiaassa ole edes pyritty selvittämään koko aluetta tarkastelevana suunnitelmana. Sitä ei ole käsitelty riittävän laajassa kokonaisuudessa, jolloin Järvenperäntien jatkoyhteys olisi tullut esiin. Kulloonsillan liikenteen toimivuustarkastelussa (15.4 Trafix:n) selvityksissä käytetyissä pohjakuvissa on Järvenperäntien jatko esitetty harhaanjohtavasti ikään kuin olemassa olevana/toteutettavana liikenneväylänä, vaikka sitä ei ole edes kaupungin tämänhetkissä toteutussuunnitelmissa.

Lisäksi ABC-liikennemyymälän rakentaminen aiheuttaa alueelle haitallista yhdyskuntakehitystä, joiden vaikutuksia ei pystytä riittävästi arvioimaan yksinomaan suunnittelutarveratkaisun yhteydessä. Näiden vaikutusten arvioinnista sekä alueiden kaavoituksesta sekä rakentamisesta on määrätty maankäyttö- ja rakennuslain kohdissa 1 §, 5 §, 9 § ja 54 §.

Kyseinen Vanhakartanon ja Järvenperän alue on voimakkaan muutospaineen aluetta. Alueelle on tulossa paljon kaavamuutoshankkeita ja niiden seurauksena alueen liikennemäärät kasvaisivat valtavasti. ABC-aseman aiheuttama liikenteen lisäys alueella on kiistatta todella merkittävä. ABC-asemalta ajoyhteys eteläiseen suuntaan alueelle Jupperi-Laakso-Viherlaakso-Kilo kulkisi Kulloonmäentien läpiajon kautta. Niinpä ABC-aseman rakentaminen aiheuttaa Kulloonmäentielle, myös Kulloonsillan alueelle sekä

Röyläntielle ja Matalajärven sekä Koskelontielle valtavan hallitsemattoman liikennemäärän lisääntymisen ja siitä aiheutuvan merkittävän haitallisen yhdyskuntakehityksen syntymisen. (Karttaliitteet 1 ja 4)

Trafixin liikennesuunnitelmassa ja päätöksen perusteluissa esitetään harhaanjohtavasti väite, jossa Kullonmäentiehen kohdistuvat liikennemäärien vaikutukset olisivat vain tien varressa asuvien itsensä aiheuttamia. Kuitenkin kaupungin itsensä tilaaman Ramboll Finland Oy:n tekemän aluetta koskevan liikennemäärätutkimuksen (LIITE 5) mukaan Kullonmäentien liikennemäärä tulee lisääntymään tasolle 10 000 ajoneuvoa / vrk, kun vuoden 2005 tilanne on 5500 a/vrk. (Ramboll Finland Oy, meluselvitysmuistio 16.1.2006). Em. liikennemäärät eivät voi aiheutua pelkästään Kullonmäentien muutaman sadan asukkaan tienkäytöstä kuten suunnitelmatarveratkaisussa väitetään s. 2/4. Lisäksi, hanke ei palvelisi alueen asukkaita vaan pääosin Kehä III:n liikennettä (vrt. LIITE 1 Trafix sivu 8) "ABC:n ajoyhteyden sijaitseminen rampin päässä on perusteltu, koska ABC-liikennemyymälä palvelee Kehän liikennettä."

Käytännössä tämä tarkoittaa Kullonmäentien liikenteen nousevan Turuntien liikennemäärätasolle ja ABC-liikenneaseman osuus tästä liikenteen kasvusta on merkittävä. On täysin selvää, ettei vanha Kullonmäentien tielinjaus ole suunniteltu kestävään ja välittämään esitettyjä liikennemääriä (ks. Espoon liikennemäärätutkimus)

Alueen yleiskaavoituksessa on alun perin alueen pääliikennereitiksi suunniteltu Järvenperäntie ja sen yleiskaavassa merkitty jatko-osa, jolloin tie kiertää Kullonmäen pientalovaltaisen alueen. Alue on kuitenkin rakennettu asemakaavamuutoksilla ja suunnittelutarveratkaisuille likipitäen valmiiksi, joten yleiskaavaa alemmilla suunnittelutoimenpiteillä on Järvenperäntien jatkoyhteyden välttämättömyys jäänyt huomioimatta, koska kaikki liikennetarkastelut on rajattu tarkoitushakuisesti vain kulloinkin kyseessä olevan suunnitelman yhteyteen. Jos tutkitaan Kullonmäentien varren rakentamista ja siitä annettuja rakennuslupien ehtoja huomataan, että Kullonmäentie on tarkoitettu ainoastaan kotikaduksi ja Järvenperäntie ja sen jatke on tarkoitettu kokoojakaduksi. Rakennuslupien ehdoissa on määrätty mm. talot rakentamaan 4 m päähän tiestä sekä likipitäen jokaisella kiinteistöllä on oma liittymä Kullonmäentielle.

Lisäksi lisärakentamisen aiheuttama liikennemäärien kasvu aiheuttaa Kullonmäentien varrella oleville asuinrakennuksille 65 dB (A) meluhaitan (Pöyry meluvyöhykekartta 12.2.2009 liite 4). Vertaa Valtioneuvoston päätös Vnp 993/1992 vp, jossa liikenne melutason maksimi ohjearvoksi asuinalueelle on määriteltä 55 dB.

Liitteessä 4, Pöyry Oy, on esitetty virheellinen väittämä:

"HUOM! Uusi maankäyttö ei aiheuta liikennettä klo 22 - 7 välisenä aikana."

Kulloonsillan alueelle on suunniteltu myös elintarvikemyymälä ja suurmyymälä, joten viikonloppuliikenteen kasvu olisi myös merkittävän suurta nykyiseen verrattuna. ABC-liikennemyymälästä tulisi ympärivuorokautinen, jota nykyinen alueen huoltamotoiminta ei

ole.

Haitallisen yhdyskuntakehityksen välttämiseksi on erityisesti huolehdittava, että ko. aluetta kehitetään laajemmassa yhteydessä, eikä vain pistemäisesti jokainen erillinen muutosalue kerrallaan erotettuna vaikutusympäristöstään. Alueen liikennejärjestelyt on nähtävä kokonaisuutena. Käytännössä tämä edellyttää alueen kehittämistä lainvoimaisen Pohjois-Espoon yleiskaava I:n (Mrl § 211) vuodelta 1996 mukaisesti.

Massiivisen ABC-liikennemyymälän sijoittaminen alueelle ja sen raskaan rekka- ja ajoneuvoliikenteen ohjaaminen pientalovaltaiselle asuinalueille ei ole maankäyttö- ja rakennuslain hengen mukaista. Näin ei voida menetellä jos halutaan rakentaa viihtyisää ja turvallista elinympäristöä, kuten lain 1 § kohdassa tavoitteeksi on määrätty.

Kyseessä oleva suunnittelutarveratkaisu jättää ottamatta huomioon, että kaikilla alueelle suunnitelluilla kaupp- ja myymäläpaikoilla ollaan toteuttamassa n. 80 000 m<sup>2</sup>:n rakennuskantaa. ks. visio (Trafix, liite 1, sivu 3) (vrt. Espoon Iso Omena 60.000 m<sup>2</sup>). Kun otetaan huomioon, että alueella ei ole lähes mitään julkista liikennettä, siitä aiheutuu haitallista yhdyskuntakehitystä eli se ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 137 § 2 kohdan vaatimuksia. Tämä ei ole myöskään ympäristöministeriön linjausten mukaista maankäyttöä. Helsingin sanomat 2.5.2008: "Kaupan suuryksikköä ei saa sijoittaa keskustatoiminnoille tarkoitetun alueen ulkopuolelle ellei siitä ole maakuntakaavassa merkintää. Ministeri Vapaavuori korostaa, että kauppakeskusten pitäisi sijaita hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella".

Alue ei ole keskustatoiminnoille tarkoitettua aluetta, eikä myymäläkeskittymästä ole maakuntakaavamerkintää, kuten esim. Lommilan ja Petikon alueella.

ABC-liikennemyymälän rakentaminen aiheuttaa haittaa alueen kaavoitukselle ja alueen muun käytön järjestämiselle, sekä aiheuttaa haitallista yhdyskuntakehitystä. Lisäksi hanke on Mrl:n 137 § mukaista vaikutuksiltaan merkittävää rakentamista ja siitä aiheutuu merkittäviä haitallisia ympäristö- tai muita vaikutuksia. ABC-liikennemyymälän suunnittelutarveratkaisuhakemus on vaikutuksiltaan niin merkittävä, ettei sille ole olemassa maankäyttö- ja rakennuslain 137 § mukaisia edellytyksiä. Se aiheuttaisi kaksikerroksisena rakennuksena ympärivuorokautisen toimintoineen (vrt. ristiriita, Pöyryn yöliikennearviointi) merkittävän kulttuurimaisemallisesti haittaavan elementin ja valosaasteen yleiskaavan Matalajärvelle aukeavaan kulttuurimaisemaan (Viite LIITE 7).

Suunnittelutarvepäätöksen mukaan Espoon tekninen keskus puoltaa hanketta. Espoon tekninen keskus on osallisena Marketanpuistossa saman tilan vuokra-alueella ja täten jäävä kannanottoon osallisena mahdollisesta taloudellisesta hyödystä.

Luonnonsuojelulaki 47 §, 64 §, 65 § 66 § ja 68 § sekä luonto- ja lintudirektiivi sekä

vesilaki.

Päätöksen kohta, ehto 8.

Matalajärvi on erittäin merkittävä luontokohde, joka on suojeltu erillisellä päätöksellä toukokuussa 2002 SCI-alueena Natura-alue nro: FI0100092. Järvi kuuluu valtakunnalliseen lintuvesiensuojeluohjelmaan, ja on tunnettu monipuolisesta kirkasta vettä (uposkasvit) vaativista kasveistaan sekä upeista suoyhdistymätyypeistään ja perinneympäristöistään

Luontodirektiivi on EU:ssa juridisesti nk. yleinen etu, joka koskee myös Matalajärven valuma-alueita kokonaisuutena ja siellä tapahtuvia toimenpiteitä ja kaavoitusta yhteisvaikutuksineen..

Luonnonsuojelulaki 65 §:n mukaan jos hanke tai suunnitelma joko yksinään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden tai suunnitelmien kanssa todennäköisesti merkittävästi heikentää valtioneuvoston Natura 2000 -verkostoon sisällytetyn alueen luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon, hankkeen toteuttajan tai suunnitelman laatijan on asianmukaisella tavalla arvioitava nämä vaikutukset. Kyseessä olevan suunnittelutarveratkaisun osalta ei ole toimittu luonnonsuojelulain ja luontodirektiivin mukaisesti. Lain edellyttämää kaavoitusyhteisvaikutus Natura-arviointia, joka kohdistuu Matalajärven vesistönä sen valuma-alueelta ei ole tehty

Luonnonsuojelulain 68 §:n mukaan Natura 2000 -verkostoon sisällytetyillä alueilla on toteutettava suojelutavoitteita vastaava suojelu (SAC) mahdollisimman nopeasti ja viimeistään kuuden vuoden kuluessa siitä, kun komissio on hyväksynyt alueen yhteisön tärkeänä pitämäksi alueeksi. Tämäkin puoltaa laajempaa kaavallista tarkastelua Natura-alueen valuma-alueella ja sen välittömässä läheisyydessä. On ilmeinen riski, että rakentamalla Natura-alueen ympäristö kaava-alue kerrallaan sekä huonosti perustelluilla suunnittelutarveratkaisuille saadaan aikaan ennen pitkään tilanne, että suojelun tarve lakkaa olemasta kokonaan. Viranomaiset eivät omilla toimenpiteillään saa olla vaikuttamassa kuvatuunlaiseen kehityskulun toteutumiseen.

Suunnittelutarveratkaisun perusteluissa sanotaan, ettei hulevesiä tule enää johtaa Matalajärven suuntaan. Vaadimme, että jo nykyiset huoltoasema-alueen hulevedet on johdettava kokonaisuudessaan pois Matalajärven valuma-alueelta, koska se on ainut keino hoitaa Natura-alueeseen kohdistuva hulevesiongelma.

Hulevesien hallintaselvitykset (Karvonen LIITE 9 varsikin sivut 12 - 15 ja Ympäristökeskuksen tiedote 25.9.2009 LIITE 10, valuma-alue) järven valuma-alueen toimintojen tarkastelu ja toimenpide-ehdotukset kuormituksen vähentämiseksi (LIITE 11) sekä Espoon kaupungin Ympäristölautakunnan asianumero 1072/723/2007 (LIITE 8)

Matalajärven kuormitus selvitys osoittavat, että Matalajärven tulevasta fosforikuormituksesta kolmanneksi suurin kuormittaja on liikennealueet, 9 %. Typen osalta ilmalaskeuma suoraan järveen on typen osalta toiseksi suurin kuormittaja, 28 %. Fosforin ulkoinen kuormitus on n. 240 kg/a eli yli kolminkertainen sallittavaan kuormitukseen (alempaan sietorajaan) verrattuna. Vaarallisen kuormituksen raja (180/195 kg/a) ylittyy selvästi. Sallittu kuormitustaso olisi Matalajärvelle fosforin osalta 70 hg/a. Kuormituksen ylittäessä kriittisen rajan, on kunnostustoimet ensisijaisesti kohdistettava ulkoisen kuormituksen merkittävään vähentämiseen.

Sulfaattilla on erittäin suuri merkitys sedimentin fosforin sitomiskapasiteettiin. Matalajärven kuormitus selvityksen perusteella (Karvonen, 2007, LIITE 9). Vähähappisissa olosuhteissa sulfaatti aiheuttaa sedimenttifosforin vapautumisen veteen talvella kohtalokkain seurauksin. Todennäköisin sulfaattilähde on Kehä III sekä teollisuusalueet (Auroranportti ja Koskelo) hulevesineen (liikenne), jotka on johdettu Matalajärveen. Myös Master Golf on jatkanut vuonna 2009 sammalantorjuntaa ferrosulfaattilla.

"Järven kunnostaminen vaatii sekä ulkoisen ravinnekuormituksen että valuma-alueelta tulevan sulfaattikuormituksen vähentämistä jopa kolmasosaan nykytasostaan.

Jatkossa olisi selvitettävä kaikki mahdolliset keinot pienentää järveen tulevaa sulfaattikuormitusta (mm. teollisuusalueiden valumavesien ohjaaminen kriittisiltä osin puhdistamolle, Esson pienpuhdistamon sulfaattikuormituksen pienentäminen, valunnan purkautumisreittien muuttaminen Kehä III:n ja Koskelon teollisuusalueiden hulevesine osalta)." (Karvonen LIITE 9).

Suunnittelutarve päätös on jyrkässä ristiriidassa Espoon ympäristölautakunnan päätöksen kanssa kaupunginhallitukselle 22.10.2009 § 4: (LIITE 11).

Kaksi otetta päätöksestä:

"Valuma-alueen maankäytön muutokset

Matalajärven alueen maankäyttöä ollaan tehostamassa kaavoittamalla uutta pientaloasutusta ja tiivistämällä vanhaa (Högnäs, Bodomin kartano). Lisäksi Kehä III:n varressa on uusia tehokkaamman rakentamisen maankäyttöpaineita

Kansainvälisissä tutkimuksissa on havaittu vesistöissä muutoksia, kun huonosti vettä läpäisevän pinnan osuus ylittää valuma-alueella 10-20 %. Matalajärven valuma-alueesta noin 12 % on jo peitetty vettä läpäisemättömillä tai huonosti läpäisevillä pinnoilla.

Matalajärven runsaasti lähteitä, mikä tekee vedestä kirkasta ja mahdollistaa vaatelioiden kasvien menestymisen. Tavalliseen tapaan rakennetuilta alueilta sade- ja sulamisvedet kulkeutuvat entistä enemmän pintavaluntana, jolloin Matalajärven valo- ja ravinneolosuhteet



muuttuisivat".

"Ympäristölautakunta lähettää edellä mainitun selvityksen kaupunginhallitukseen ja toteaa, että Matalajärven suojelevarvot tulee huomioida kaikessa valuma-alueen maankäytön suunnittelussa eikä sinne saa sijoittaa toimintoja, jotka lisäävät Matalajärven kuormitusta, tai muuttavat valuma-alueen vesitasetta tai virtausoloja."

Kirjallisuuslainaus:

"Kansainväliset tutkimukset osoittavat, että läpäisemättömän maan pinta-alan on todettu ennustavan hyvin kaupungistumisen vaikutusta vesistöihin. Kun valuma-alueesta 10 - 20 % on huonosti vettä läpäisevää pintaa, havaitaan muutoksia sekä valuma-alueen hydrologiassa ja geomorfologiassa sekä vesien biologisessa ympäristössä.

Kaupunkialueilla hulevesien mukana huuhtouvat epäpuhtaudet ovat peräisin monenlaisista lähteistä kuten laskeumasta, liikenteestä, rakennustyömailta ja rakennusmateriaalien korroosiosta, teollisuusalueilta, jätteen käsittelystä, kemikaalien käytöstä ja eläinten jätöksistä."

Lähde: Uudenmaan ympäristökeskuksen raportteja 3/2006: Hulevesien käsittely maankäytön suunnittelussa. Riitta Tornivaara-Ruikka.

Uusimman ruotsalaisen (huomattavasti edellä Suomen tutkimuksen tasoa, Nora Metsäranta, hulevesitutkija, Teknillinen korkeakoulu, Espoo, suull.) hulevesitutkimuksen mukaan kaikkinaiset ihmisen rakenteista ja toiminnasta johtuvat aineet (asfaltti, muovi, maantiesuola, raskasmetallit liikenteestä ja peltikatoilta ja ympäristömyrkyt) ennen pitkää kertyvät ja vaikuttavat lähivesistöön ja rikastuvat sen ekosysteemissä (Metaller och organiska miljögifter i vattenlevande organismer och deras miljö i Stockholm 2001, ITM-raport, Institut för tillämpad miljöforskning, Stockholms universitet, Göran Lithner, Karin Holm och Christina Ekström). Em. tutkimus Tukholman lähivesistä aikaansai Tukholman kaupunginhallituksen kokoontumaan hätäkokoukseen vesistöjen asiantilan parantamiseksi.

Vaikka kyseessä olevan suunnittelutarveratkaisun kohteena oleva maa-alue ja muu Matalajärven osa-valuma-alue lounaassa on Kehä III:n eteläpuolella, se on suoran avo-ojan (alittaa Kehä III:n nykyisen huolto-aseman vierestä) kautta kuitenkin suorassa yhteydessä läheiseen Natura-alueeseen.

Alue on nykyisin suosittu rekkojen pysähdys- ja yöpymisalue. Alueelle on suunnitteilla myös venäläisrekka-autojen levähdysalue (LIITE 13, sivut 38-39). Rekka-auton säiliövuodon sattuessa avo-ojayhteys aiheuttaa välittömän vaaran läheiselle Natura-alueelle. Suunnittelutarveratkaisussa ei ole otettu mitään kantaa tähän kysymykseen, koska avo-ojalle ei ole määrättävissä mitään teknistä ratkaisua (Ympäristösuojelulaki 4§ 2 mom, onnettomuusriski ja sen estäminen). Avo-ojan kulkusuuntaa on mahdoton muuttaa ko.

suunnittelutarveratkaisun kohteena olevan tontin korkeusaseman vuoksi.

Maankäyttö- ja rakennuslaki 4 §, 5 §, 42 § ja 43 §

Päätös ja sen perustelut on tehty vastoin voimassaolevaa yleiskaavaa (LIITE 7), jossa ko. kortteli numero 49-406-2-26 on merkitty merkinnällä T, joka ei mahdollista huoltoasematoimintaa. Suunnittelutarveratkaisulla ei voida poiketa yleiskaavan määräyksistä. Kyseessä olevalla suunnittelutarveratkaisun tekijällä ei ole ollut toimivaltaa tehdä suunnittelutarveratkaisua vastoin voimassa olevan yleiskaavan määräyksiä ja ohjausvaikutusta ja huomioiden myös siirtymäsäännökset luonnonsuojelulakiin.

Suunnittelutarveratkaisun perusteluissa esitetään virheellisesti, että suunniteltu ABC-myymäla sijoittuisi LM-merkitylle alueelle. Pohjois-Espoon lainvoimaista yleiskaavaa tutkimalla voi selvästi havaita, että näin ei ole. Kyseessä olevan suunnittelutarveratkaisun kohdealueella merkintä LM on vain välittömästi Kehä III:n kaista ja sen suoja-alueen maankäyttöä ohjaava merkintä. Tulkinta mahdollistaisi huoltoaseman rakentamisen minne tahansa Kehä III:n varteen. Espoon keskustan alueella on yleiskaavassa selvät Kehä III:n läheiset LM-aluemerkinnät, jotka käsiteltävissä olevalta alueelta puuttuvat. On tosi tarkoitushakuista esittää, että mittarikenttä sijaitsee Kehä III:n suojavyöhykkeellä, jotta suunnittelutarveratkaisulle olisi olemassa juridiset perusteet.

Suunnittelutarveratkaisun kohteena oleva kortteli (nykyinen huoltamo) on rakennettu ennen yleiskaavaa ja Natura-päätöstä. Nykyisessä yleiskaavassa suunnittelutarveratkaisualueen merkintä ”T”. Natura-päätöksen jälkeen täytyy myös tarkastella vanhaa kaavoitusta ja sen kaavamääräyksiä ja pohtia voidaanko polttoainejakelutoimintaa ylipäätään harjoittaa Natura-alueen välittömässä läheisyydessä huomioiden onnettomuusriskien mahdollisuus ja lyhyt varoaika. Nykyinen huoltoasema on toiminut vuodesta 1969 ja yleiskaavapäätös on vuodelta 1996.

Maankäyttö- ja rakennuslain 42 §:n mukaan viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamista katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta yleiskaavan toteutumista.

Maankäyttö- ja rakennuslain 43 §:n mukaan lupaa rakennuksen rakentamiseen ei saa myöntää siten, että vaikeutetaan yleiskaavan toteutumista.

Laki ympäristövaikutusten arvioinnista, ympäristönsuojelulaki 1 §, 2 §, 3 §, 6 §, 8 §

Laki ympäristövaikutusten arvioinnista 2 § edellyttää ympäristövaikutusten selvittämistä,

jos hankkeella on välittömiä tai välillisiä vaikutuksia ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen tai maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen.

Myöskin uuden hankkeen tai jo toteutuneen hankkeen olennainen muutos voi edellyttää YVA-menettelyä, jos se todennäköisesti aiheuttaa laadultaan ja laajuudeltaan ja eri hankkeiden yhteisvaikutukset huomioon ottaen merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia (YVA-laki 267/1999, 4 §). Varsinkin jos kyseessä olevaa suunnittelutarveratkaisua tarkastellaan yhdessä alueen muiden kaavoitusvalmistelujen Koskelo III, Kulloonsilta, Nepperi II, Nepperinportti sekä Kulloonsilta I ja Kulloonsilta IA kanssa, on laajan Yva-selvityksen teko perusteltua, jotta läheisen Natura-alueen luontoarvot voidaan turvata sekä mahdolliset liikenteelliset ratkaisut selvittää yhtenä kokonaisuutena.

Alueella voimassa olevan yleiskaavan päätöksen aikoihin tehdyt selvitykset sekä sen jälkeen tehdyt hajanaiset selvitykset eivät korvaa YVA-lainsäädännön asettamia edellytyksiä, varsinkin kun Natura-päätös Matalajärvestä varsin vaillinaisena ja myöhässä (Ei SPA- ja Ramsar-alue mahdollisesti poliittisista syistä) on tehty vasta huomattavasti sen jälkeen kun alueella voimassaoleva yleiskaava on vahvistettu.

Suunnittelutarveratkaisun yhteydessä ei ole tehty riittävän laajaa vaikutustenarviointia ja se estää alueen kokonaisvaltaisen tarkastelun ja tekee osaltaan tyhjäksi alueen kokonaisvaltaisen kehityksen. Sen vaikutusten arviointi on tehtävä koskien hankkeen koko vaikutusalueetta maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämässä laajuudessa suhteessa suunniteltuun rakentamiseen. On todettava, ettei alueen kaavoitus pysy lainsäädännön mukaisena nk. rakentamispaineen ja maankäytön suunnittelutarpeen vauhdissa

Lisäksi hakijan mukaan (suunnittelutarveratkaisu s. 3/4) nykyinen polttonestetekniikka on vanhentunutta ja niiden korjaamiselle on kiire. Ympäristösuojelulain 4 §:n 1 mom ja 2 mom mukaan haitalliset ympäristövaikutukset pitää ehkäistä ennakolta eikä niiden korjaamisen ehtona voi olla toiminnan laajentaminen tai kaavamääräysten vastainen rakentaminen. Ympäristösuojelulain 5 §:n mukaan toiminnanharjoittajan on ryhdyttävä viipymättä tarpeellisiin toimenpiteisiin maan pilaantumisen ehkäisemiseksi.

Väittämä polttonestetekniikasta on ristiriidassa ympäristölautakunnan päätöksen sisältötiedon kanssa (LIITE 12).

Kun otetaan huomioon, että ko. tontti sijaitsee vielä vedenottamon suojavyöhykkeellä ja hakija on ilmaissut huolensa nykyisen toiminnan tekniikan vanhentumisesta, on laajemmassa kaavallisessa tarkastelussa huomioitava myös se mahdollisuus, että alueelle ei sovi lainkaan polttonesteiden jakelutoiminta, varsinkaan Matalajärven Natura-päätöksen jälkeen. Ympäristösuojelulain 6 §:n mukaan ympäristön pilaantumisen vaaraa aiheuttava toiminta on sijoitettava siten, että vaaraa tai pilaantumista voidaan ehkäistä.

Suunnittelutarveratkaisun lisätiedoissa on maininta: "Liikennemyymälä tuo

polttoainejakelun lisäksi kaivattuja päivittäistavarakauppapalveluja ja ravintolapalveluja."

Nykyisellä alueella on toimiva polttoainejakelu, myös Auroranportin alueella St1-polttoainejakeluasema. Alueen päivittäistavarakauppapalvelut ovat riittävät ja nykyisessä huoltamossa ollut ravintola lopetti toimintansa kannattamattomana.

On huomioitava lisäksi, että hakijalla on jo ABC-myymäla- ja huoltamovaraus Juvanmalmille Kehä III:n Juvanmalmin liittymän läheisyyteen.

Espoon ympäristöyhdistys ry

Espoossa 3.12.2009

-----  
Puheenjohtaja Stephen Venn

-----  
Hallituksen jäsen Veikko Solantie

### **Liitteet**

1. Kulloonsillan seudun liikenteen toimivuustarkastelut, Trafix Oy, 15.4.2009.
2. Espoon kaupunki, suunnittelutarveratkaisu 9.11.2009. Luvan tunnus 2009-228.
3. Espoon karttapalvelu, kaavoitushankkeet 2,12.2009
4. Espoon kaupunki. Kulloonsilta, Meluvyöhykekartat: 12.2.2009, Pöyry Oy.
5. Espoon kaupungin korttelin 63103 (Järvenperä) meluselvitys. 2006, YIT Rakennus Oy,
6. Kulloonsilta Alueen liikenteen sijainti tavoitekartassa. 15.5.2009. Espoon kaupunkisuunnittelukeskus.
7. Karttasuurennos Pohjois-Espoon yleiskaava I:stä (lainvoimainen).
8. Ote Espoon ympäristölautakunnan kokouksesta 01.03.2007 § 15.
9. Tuomo Karvonen, TKK, Vesitalouden ja vesirakennuksen laboratorio. Matalajärven kuormituselvitys. Espoon ympäristökeskuksen monistesarja 1/2007. Sähköinen liite.
10. Espoon ympäristökeskuksen tiedote 25.09.2009. Matalajärven valuma-alue.
11. Espoon ympäristölautakunnan päätös Espoon kaupunginhallitukselle 22.10.2009 § 4.
12. Espoon ympäristölautakunnan päätös 1.3.2007 § 8.
13. Selvitys kuorma-autoliikenteelle tarvittavista pysäköinti- ja levähdysalueista Uudenmaan tiepiiriin alueelle. Tiehallinnon selvityksiä 32/2006. Sähköinen liite.

### **Kirjallisuusviittet**

1. Metaller och organiska miljögifter i vattenlevande organismer och deras miljö i Stockholm 2001, ITM-raport, Institut för tillämpad miljöforskning, Stockholms universitet, Göran Lithner, Karin Holm och Christina Ekström.
2. Uudenmaan ympäristökeskuksen raportteja 3/2006 : Hulevesien käsittely maankäytön suunnittelussa. Riitta Tornivaara-Ruikka.

