

22.06.2023

Dnro 20556/03.04.04.04.16/2021

Asia Yleiskaava

Valittaja Timo Pohjola ja 31 päätöksen liitteestä ilmenevää kanssavalittajaa

Päätös, josta valitetaan

Salon kaupunginvaltuusto, 08.03.2021 § 15

Salon kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Oikorataosayleiskaava Suomensjärven.

Valitus

Kaupunginvaltuuston päätös on kumottava. Päätöksen täytäntöönpano on kiellettävä. Salon kaupunki on velvoitettava korvaamaan valittajien oikeudenkäyntikulut.

Kaupunginvaltuusto on ylittänyt toimivaltansa, koska kaavan hyväksyminen ei ole kuulunut kunnan yleiseen toimialaan. Kaupunginvaltuusto on ylittänyt toimivaltansa myös, koska kaava on laadittu ratahankeen toteutusaikatauluun nähden liian aikaisessa vaiheessa. Yleiskaavan hyväksymisellä ei ole ollut kiire eikä se ole ollut tarpeen ennen suunnitteluhankeyhtiön perustamista.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA) on päätöstä tehtäessä ollut kesken aluehallintoviranomaisen edellyttämien lisäselvitysten vuoksi. Kaavoituksen melumallinnus on tehty alhaisen nopeusluokan mukaan, eikä radalle suunnitellun 300 kilometritunnin nopeuden mukaan.

Suunnitteilla oleva oikorata aiheuttaa toteutuessaan merkittävää haittaa Salon alueella. Kaava ei edistä kaupungin asukkaiden hyvinvointia ja alueen elinvoimaa, vaan sillä jopa poistetaan pientaloasumisen aluevarauksia. Kaavalla ei järjestetä asukkaille palveluja kestäväällä tavalla. Aikaisemmin luvattu Suomensjärven kaupunginosan juna-asemakaan ei toteudu. Rata ei ole omiaan lisäämään alueen houkuttelevuutta. Radan melu ja estevaikutus aiheuttaa haittaa kuntalaisille, vapaa-ajan asukkaille ja eläimille ja heikentää näiden elinoloja. Radalla on kielteisiä vaikutuksia taajamakuvaan. Kaavan

alueella sijaitsee kansallisesti arvokas ja aikaisemmin tarkasti suojeltu Kekkosen tie. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia tullaan purkamaan ja asukkaita hätyyttelemään pois kodeistaan. Kaava-alueella on luonnonsuojelu- ja Natura-alueita. Kaava jopa mahdollistaa Natura-alueen tuhoutumisen. Kaava laskee kiinteistöjen arvoa ja aiheuttaa merkittävää haittaa alueen maanomistajille. Salossa ratalinjausten alle jää suhteettoman monta kiinteistöä muihin alueisiin verrattuna.

Ratahankkeen rakennuskustannusarviota ja Salon osuutta kustannuksista ei esitetty päättäjille kaavaa valmisteltaessa. Jos nämä tiedot olisi esitetty, lainvoimaisen maakuntakaavan mukaista ratalinjausta olisi todennäköisesti vaadittu uudelleen harkittavaksi. Valituskirjelmässä on lisäksi esitetty valitusperusteita, jotka liittyvät voimassa olevan maakuntakaavan virheellisyyksiin ja yleisesti oikoradan kustannuksiin sekä ratalinjaukseen ja sen vaikutuksiin alueen asukkaille ja ympäristölle

Asian käsittely ja selvittäminen

Valittajat ovat hallinto-oikeuden kehotuksesta täydentänyt valitustaan valtakirjoilla.

Salon kaupunginhallitus on antanut lausunnon.

Valittajille on varattu tilaisuus vastineen antamiseen.

Hallinto-oikeuden ratkaisu

Hallinto-oikeus hylkää valituksen ja täytäntöönpanokieltovaatimuksen.

Hallinto-oikeus hylkää oikeudenkäyntikuluvaatimuksen.

Ratkaisun perustelut

Osayleiskaava-alue ja sen kaavoitustilanne

Kaava-alue sijaitsee Suomensjärven kirkonkylän pohjois- ja koillispuolella, noin 1,5–2 km päässä Suomensjärven keskustasta. Salon keskusta on matkaa noin 30 km. Alue rajautuu pohjoisessa Helsingintiehen (seututie 110) ja Lahnajärven itäpuolella Varesjärventiehen. Idässä ja lännessä suunnittelualue rajoittuu Keskustan pohjoisosan-moottoritien-Lahnajärven osayleiskaavan rajaan. Kaava-alue on noin 6 kilometriä pitkä ja keskimäärin 400 metriä leveä ja sen pinta-ala on noin 425,8 ha.

Alueella asuu vakituisesti noin 20 asukasta. Ympärivuotisia asuinrakennuksia on 11. Lisäksi kaava-alueella on kuusi vapaa-ajan asuntoa.

Kaavaselostuksessa osayleiskaava-aluetta kuvailaan edelleen seuraavasti:

Kaava-alueen yleiskuva on maaseutumainen ja metsäinen. Alueen halki kulkee Turku–Helsinki-moottoritie (valtatie 1), jonka pohjoispuolella on muutamia Lahnajärven kyläalueeseen kuuluvia rakennuksia. Kaava-alueen pohjoisrajalla kulkee Helsingintie (Seututie 110). Kaava-alueen keskiosassa kulkee Kekkosen tie ja sen ympärillä sijaitsee useita asuinrakennuksia. Kekkosen tien itäpuolella sijaitsee peltoalueita. Alueen länsiosassa on Koskenalanen-niminen järvi. Muilta osin kaava-alue koostuu pääasiassa metsäalueista.

Kaava-alueen suurmaisema muodostuu metsäisistä kallioselänneistä, joiden välissä on peltoja ja vesistöjä. Aluetta halkoo nelikaistainen Turku–Helsinki-moottoritie. Kaava-alueen itäosassa maisemaa hallitsee moottoritien Lahnajärven eritasoliittymä. Kaava-alueen keskiosassa Kekkosen tien ympäristössä maisema muodostuu metsiköiden, avointen maisematilojen ja kylärakennusten vaihtelusta. Maisema on melko pieni- ja keskisuurista lukuun ottamatta Honkamäkeä, joka muodostaa selkeän kontrastin ympäröivälle peltoalueelle. Kaava-alueen länsiosa on pitkälti sulkeutunutta metsämaisemaa, johon sijoittuu muutama hakkuuauke. Korkeiden kallioselänneiden väliin jää suoalueita sekä Koskenalanen-järvi.

Koskenalanen-järvellä sijaitsee Natura-alue, joka on osa laajempaa Kiskonjoen latvavedet -Natura-aluetta (FI0200120). Latvavesistöalueella on paljon varsin luonnontilaisina säilyneitä vesistöjen osia sekä pienvesiä. Kaava-alueella on useita luonnonsuojelualueita.

Suunnittelualueella on voimassa oikeusvaikutteinen Suomusjärven kunnanvaltuuston 16.12.2004 hyväksymä Keskustan pohjoisosan-moottoritien-Lahnajärven osayleiskaava. Yleiskaavassa suunnittelualueelle on osoitettu maa- ja metsätalousalueita (M), maa- ja metsätalousalueita, joilla on erityisiä ympäristöarvoja (MY), kaupallisten palveluiden alueita (KM), yleisen tien alue (LT), maatilatalouskeskuksen alueita (AM), erillispientalojen alueita (AO), loma-asuntoalueita (RA-1) sekä Natura-alue (SL nat). Osa-alueina on osoitettu rantavyöhykkeitä (rv) sekä yksi luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo). Lisäksi on osoitettu suunnittelualueelle moottoritie, jonka ympärille on esitetty laskennallinen 55 dB(A):n melualue sekä kohtia, joihin on moottoritien suunnitelmassa todettu meluntorjuntatarve. Alueella on myös seututie/pääkatu sekä kolme yhdystietä/kokoojakaatua, joista yhdellä sijaitsee historiallisesti arvokas tieosuus.

Varsinais-Suomen maakuntakaava on laadittu seutukunnittain valmisteltuna kokonaismaakuntakaavoina. Ympäristöministeriö vahvisti Salon seudun maakuntakaavan 12.11.2008. Kokonaiskaavaa on täydennetty muiden muassa Salo-Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavalla (vahvistettu 4.12.2012) sekä taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavoilla (maakuntavaltuusto 11.6.2018). Varsinais-Suomen vahvistettujen ja hyväksytyjen maakuntakaavojen yhdistelmässä nyt kysymyksessä olevan osayleiskaavan alueella on maa- ja metsätalousvaltaista aluetta (M), rautatie, kylä (at), suojeluryhmä/-kohde (sl), Natura-alue, moottoritie, eritasoliittymä sekä veneväylä/kanoottireitti. Uutta rautatietä koskevan kaavamerkinnän mukaan alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain 33 §:n mukainen

ehdollinen rakentamisrajoitus. Merkintää koskevan suunnittelumääräyksen mukaan radan ja ratalinjaan kohdistuvien teknisten ratkaisujen kuten tunneleiden suunnittelussa tulee huolehtia alueen luonnon, maiseman, kulttuuriperinnön, geologisten muodostumien ja pohjavesialueiden arvojen huomioon ottamisesta. Radan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on teknisin ratkaisuin varmistettava, ettei merkittävästi heikennetä niitä luonnonarvoja, joiden perusteella Kiskonjoen latvavedet -alue on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon.

Osayleiskaavan tarkoitus ja tausta sekä kaavan ratkaisut valituksessa tarkoitetuilta osin

Kaavaselostuksen mukaan valituksen kohteena olevan osayleiskaavan tarkoituksena on päivittää voimassa olevaa yleiskaavaa vastaamaan Varsinais-Suomen maakuntakaavaa Espoo-Salo-oikoradan linjauksen osalta sekä mahdollistaa radan toteuttaminen. Kaavatyö kuuluu oikoradan yleissuunnitelmavaiheessa tehtäviin kaavamuutoksiin. Kaavassa esitetty ratalinjaus perustuu maakuntakaavaan ja radan yleissuunnitelmaan. Espoo-Salo-oikoradan alustava yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA) valmistuivat vuonna 2010. Näissä arvioitiin muun muassa radan ympäristövaikutukset. Vaihtoehtoina tarkastelluista linjauksista valittiin vaihtoehto, jossa ratalinjaus seurailee moottoritien maastokäytävää ja kulkee Lahnajärven eteläpuolelta. Tämä linjaus on esitetty maakuntakaavassa ja se perustuu laadittuun alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen ympäristövaikutusten arviointiin. Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelman laatiminen on käynnistynyt vuonna 2018. Yleissuunnitelma noudattaa maakuntakaavassa esitettyä ratalinjausta. Osayleiskaavassa esitetty ratalinjaus perustuu valmisteilla olevaan yleissuunnitelmaan.

Kaava-alueen halki itä-länsisuunnassa kulkee Helsinki-Turku moottoritie, joka on osayleiskaavassa osoitettu yleisen tien alueeksi (LT). Uusi rautatie on osoitettu moottoritien eteläpuolelle maakuntakaavan linjausta noudattaen. Siihen liittyen on osoitettu myös ohjeelliset liikennetunnelien sekä yli- tai alikulkujen paikat.

Pääosa kaava-alueesta on maa- ja metsätalousaluetta (M). Alueen keskiosassa Kekkosen tien ja Honkavuorentien varsilla on erillispientalojen alueita (AO) sekä kaksi maatilan talouskeskuksen aluetta (AM). Lisäksi kaava-alueella on muutamia loma-asuntoalueita (RA-1 ja RA-2). Turku-Helsinki-moottoritien Lahnajärven eritasoliittymän luoteispuolella on työpaikka-alue (TP). Ratalinjauksen ja Helsinki-Turku-moottoritien välisille alueille ei ole osoitettu asumista. Koko kaava-alueen itäpuoli kuuluu selvitysaluerajauksen (se) sisälle. Kaavamääräyksen mukaan alueen maankäyttö ratkaistaan erikseen rataliikenteen kehittämisen yhteydessä.

Kaavakartalla on osoitettu alueita, joilla on meluntorjuntatarve (me). Kaavamääräyksen mukaan alueella on ympäristömelusta aiheutuva selvitystarve, joka on otettava huomioon yksityiskohtaisemmassa maankäytön suunnittelussa ja rakentamisen ohjauksessa. Laadittujen ennusteiden mukaan liikenteen päiväaikainen melu ylittää vuonna 2050 alueella 55 dB(A), kun rata

ja sen melusteet ovat valmistuneet. Radan meluntorjuntatarvealue tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä. Kaavassa on lisäksi osoitettu ohjeelliset melusteet. Kaavamääräyksen mukaan melusteen sijainti ja tyyppi tarkentuvat jatkosuunnittelun yhteydessä. Meluntorjuntatarvealueiden rajat kulkevat pohjoisessa moottoritien pohjoispuolella ja etelässä rautatien eteläpuolella.

Luonnonsuojelualueet on osoitettu SL-merkinnällä. Koskenalanen-järven ympärille on osoitettu Natura-alue. Kaavassa on myös osoitettu luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita (luo-1 ja luo-2). Viheryhteystarpeet on esitetty kaavakartalla vihreillä katkoviivanuolilla.

Kekkosentie on osoitettu historiallisesti arvokkaaksi tieosuudeksi (hat). Merkintää koskevan määräyksen mukaan tien linjaus ja suhde ympäristöön tulee säilyttää. Tavanomaiset tien hoito- ja kunnostustyöt ovat sallittuja. Suuremmista tien linjausta ja sen rakenteiden muuttamista koskevista suunnitelmista tulee neuvotella Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon kanssa. Lisäksi kaavassa on esitetty yksi suojeltava rakennus tai rakennusryhmä (sr-3) sekä muu kulttuuriperintökohde (s-1).

Osayleiskaavan yleisten määräysten mukaan radan meluaitojen ja muiden maisemaa muuttavien rakenteiden yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee huolehtia alueen maiseman ja kulttuuriperinnön arvojen huomioon ottamisesta. Rantametsien hoidossa tulee kiinnittää erityishuomiota maisema- ja luontoarvoihin. Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeillä alueilla (luo-1, luo-2) maisemaa muuttavaa maanrakennustyötä, puiden kaatamista tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä ei saa suorittaa ilman MRL 128 §:n mukaista maisematyölupaa. Kuitenkin, mikäli luo-1 tai luo-2-merkintä koskee maa- ja metsätalousvaltaista aluetta, maisematyölupaa ei tarvita puiden kaatamiseen.

Säännökset ja muut oikeusohjeet

Maankäyttö- ja rakennuslain 37 §:n mukaan yleiskaavan hyväksyy kunnanvaltuusto.

Maankäyttö- ja rakennuslain 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 selvittävä 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.

Maankäyttö- ja rakennuslain 24 §:n 2 momentin mukaan maakunnan suunnittelussa ja muussa alueiden käytön suunnittelussa on huolehdittava

valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteuttamista.

Maankäyttö- ja rakennuslain 32 §:n 1 momentin mukaan maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.

Pykälän 2 momentin mukaan viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista.

Maankäyttö- ja rakennuslain 39 §:n 1 momentin mukaan yleiskaavaa laadittaessa on maakuntakaava otettava huomioon siten kuin siitä edellä säädetään.

Pykälän 2 momentin mukaan yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon muun ohella asumisen tarpeet, mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestävällä tavalla, mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön sekä rakennetun ympäristön ja maiseman sekä luonnonarvojen vaaliminen.

Pykälän 3 momentin mukaan edellä 2 momentissa tarkoitetut seikat on selvitettävä ja otettava huomioon siinä määrin kuin laadittavan yleiskaavan ohjaustavoite ja tarkkuus sitä edellyttävät.

Pykälän 4 momentin mukaan yleiskaava ei saa aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuutonta haittaa.

Maankäyttö- ja rakennuslain 197 §:n 1 momentin (132/1999) mukaan kaavaa hyväksyttäessä ja vahvistettaessa on sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään, noudatettava, mitä luonnonsuojelulain 10 luvussa säädetään.

Luonnonsuojelulain (1096/1996) 10 luvussa olevan 64 a §:n (1259/2014) mukaan Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen suojelun perusteena olevia luonnonarvoja ei saa merkittävästi heikentää.

Valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista annetun valtioneuvoston päätöksen (14.12.2017) mukaan tehokasta liikennejärjestelmää koskevilla valtakunnallisilla alueidenkäyttötavoitteilla edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle. Lisäksi turvataan muun ohella kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet. Toimivia yhdyskuntia ja kestävästä liikkumisesta koskevilla valtakunnallisilla alueidenkäyttötavoitteilla edistetään muun ohella

joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Selvitykset kaavan vaikutuksista valituksen tarkoittamin osin

Meluvaikutukset

Kaavaselostuksen mukaan osayleiskaavassa osoitetut rata ja tiet aiheuttavat melua asuinrakennuksien kohdalla liikenneyhteyksien varrella. Ratamelua torjutaan tunneleilla ja melusteilla. Kaavassa on osoitettu meluntorjuntatarve-merkinnällä alue, jolla on ympäristömelusta aiheutuva selvitystarve, joka on otettava huomioon yksityiskohtaisemmassa maankäytön suunnittelussa ja rakentamisen ohjauksessa. Laadittujen ennusteiden mukaan liikenteen päiväaikainen melu vuonna 2050 ylittää alueella 55 dB(A), kun rata ja sen melusteet ovat valmistuneet.

Radan meluntorjuntatarvealue tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä. Kaavassa on osoitettu ohjeellisenä rataan liittyvät melusteet. Merkinnät perustuvat tekeillä olevan yleissuunnitelman yhteydessä laadittuihin meluselvityksiin. Melusteen sijainti ja tyyppi tarkentuvat radan jatkosuunnittelun yhteydessä. Melu lisääntyy asutuksen kohdalla Kekkosen tien ympäristössä. Kun radan yleissuunnitelman mukaiset melusuojaustoimenpiteet on toteutettu, melutason ohjearvot eivät ylity kaavassa osoitettujen asuinrakennusten kohdalla radan eteläpuolella. Radan ja moottoritien välistä aluetta ei ole osoitettu asuinalueeksi liikenneväylien melun takia. Moottoritien pohjoispuolella sijaitsevalla AO-alueella on nykyisin yksi asuinrakennus, jonka kohdalla melu ylittää 55 dB(A). Kyseisellä alueella melu lisääntyy radan rakentamisen ja moottoritien liikennemäärien arvioidun kasvun perusteella siten, että se ylittää 55 dB(A) myös kahden muun asuinrakennuksen kohdalla. Myös kaava-alueen ulkopuolella Lahnajärventien varrella melun arvioidaan lisääntyvän siten, että se ylittää 55 dB(A) kolmen asuinrakennuksen kohdalla. Lahnajärven ranta-alueilla äänitaso nousee radan rakentamisen ja moottoritien liikennemäärien arvioidun kasvun perusteella hieman vuoteen 2050 mennessä, mutta pysyy Lahnajärven rannalla alle 55 dB(A). Radan vaikutus moottoritien pohjoispuolen äänitasoihin on vähäinen. Kaavalla ei ole vaikutusta äänitasoihin Suomusjärven ranta-alueilla.

Melulaskennassa suurnopeusjunan enimmäisnopeudeksi on arvioitu kaava-alueen kohdalla noin 250 km/h. Laskennassa on huomioitu tunnelin suuaukkojen melua lisäävä vaikutus erillisenä melunlähteenä.

Salon kaupungin ympäristöterveydenhuolto on osayleiskaavan muutoksesta antamassaan lausunnossa huomauttanut, että jos junien nopeus pyritään nostamaan yleissuunnitelman mukaiseen 300 km/h:ssa, tulee tämä huomioida meluntorjunnassa. Lausuntoon annetussa kaavoittajan vastineessa todetaan, että Espoo-Salo oikoradan suunnittelussa ratageometrian mitoitusnopeus on 300 km/h, mutta junan enimmäisnopeus on 250 km/h, koska Suomessa ei ole eikä lähitulevaisuudessaan tule olemaan junakalustoa, jolla voisi ajaa 300

km/h. Edellä mainitusta johtuen junan enimmäisnopeus 250 km/h on ollut lähtökohtana radan sähkö- ja turvalaitesuunnittelussa. Tämän perusteella junan todelliseksi enimmäisnopeudeksi radalla on määräytynyt 250 km/h. Näin ollen tätä todellista enimmäisnopeutta on käytetty myös lähtökohtana meluselvityksessä ja melusteiden suunnittelussa. Mikäli Suomeen saadaan tulevaisuudessa junakalusto, jonka enimmäisnopeus on ratageometrian mahdollistama 300 km/h, sen käyttöönotto edellyttää oikoradan sähkö- ja turvalaitteiden uusimista sekä samalla myös uusia meluselvityksiä ja melusteiden päivittämistä.

Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja maisemaan

Osayleiskaavaa valmisteltaessa on laadittu rakennusinventointi 21.8.2020, johon on koottu tiedot kaava-alueen rakennetusta ympäristöstä. Lähteinä on käytetty Salon kaupungin rakennusrekisterin tietoja, lupa-aineistoja, SARA-KUM-projektin tuloksia ja Varsinais-Suomen maakuntamuseon informaatioportaalia. Lisäksi alueelle on tehty maastokäynti, jonka yhteydessä kaava-alueen rakennettu ympäristö on valokuvattu.

Kaavaselostuksessa todetaan, että kaava poistaa pientaloasumisen aluevarauksen uuden ratalinjauksen ja moottoritien väliseltä alueelta. Alueella sijaitsee taajamakuvaan kannalta merkittävä entinen koulurakennus sekä muutamia muita rakennuksia. Muutos heikentää rakennusten ylläpitämisen edellytyksiä. Tällä on kielteisiä vaikutuksia taajamakuvaan ja rakennettuun ympäristöön kyseisessä kohdassa. Osayleiskaava edistää maisemallisesti arvokkaan Tupamäen päärakennuksen ja pihapiirin säilymistä. Muilta osin kaavalla ei ole vaikutuksia taajamakuvaan ja rakennettuun ympäristöön.

Kaavassa osoitettu ratavarauks sijaitsee peitteisessä ympäristössä, lähellä moottoritien liikennekäytävää. Radan rinnastuminen moottoritien liikennekäytävään toisaalta kaventaa käytävien yhteisvaikutusta, mutta osittain jättää ratojen väliin epämääräisen maisematilan. Radan toteuttaminen muuttaa Veikkolan kylämaisemaa. Kaava-alueella ei ole todettuja valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti arvokkaita maisema-alueita tai kulttuuriympäristöjä. Maiseman muutoksen vaikutukset arvioidaan merkittävyydeltään vähäisiksi tai kohtalaisiksi. Kaava-alueen keskiosassa kulkee Kekkosen tie, joka on osa keskiaikaista Viipurista Turkuun johtanutta maantietä. Kekkosen tiellä on paikallishistoriallisia kulttuuriarvoja. Kekkosen tie säilyy kaava-alueella nykyisellä paikallaan, eikä kaavalla ole merkittäviä vaikutuksia kulttuuriperintöön. Kaavassa osoitetulla maankäytöllä on vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön ratavarauksen läheisyydessä Kekkosen tien kohdalla. Ratavarauksen välittömään läheisyyteen jää hieman alle 10 asuinrakennusta. Radan melu- ja estevaikutus heikentää ihmisten elinoloja ratavarauksen läheisyydessä. Kaava heikentää ratavarauksen ja moottoritien väliin jäävien rakennusten ylläpitämisen edellytyksiä, koska kaavassa ei ole osoitettu asumista kyseiselle alueelle.

Vaikutukset luonnonarvoihin

Kaavaselostuksen mukaan Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelua varten laaditussa luontoselvityksessä (Liikennevirasto 2017) inventoitiin Espoon ja Salon välisellä selvitysalueella kasvillisuus ja luontotyypit yleispiirteisesti, linnustollisesti merkittävimmät kohteet sekä liito-oravan, viitasammakon, palosirkan, uhanalaisten sudenkorentojen ja verkkoperhosten (potentiaalisten elinympäristöjen) sekä huomionarvoisten pintavesikohteiden esiintyminen. Lisäksi arvioitiin ratalinjauksen suhdetta luonnon ydinalueisiin ja ekologiin yhteyksiin. Vuonna 2019 laadittiin lisäksi täydentäviä selvityksiä, joissa tarkasteltiin luontoarvoiltaan merkittäviä tai huomionarvoisia kohteita. Vuoden 2017 luontoselvityksissä Kekkosentien ja Karjalohjantien väliseltä metsäalueelta tunnistettiin liito-oravan elinpiiri. Vuonna 2019 laaditussa luontoselvityksessä alueelta ei kuitenkaan havaittu jälkiä liito-oravan esiintymisestä. Alueelta ei ole tunnistettu pesäpuita. Karjalohjantien länsipuoleiselta alueelta on tunnistettu huomionarvoisen lajin, verkkoperhosen potentiaalinen elinympäristökohde. Kekkosentien varrella sijaitsevan entisen koulurakennuksen läheisyydestä on pohjanlepakko- ja siippahavaintoja.

Alueen halki kulkee moottoritie E18, joka muodostaa estevaikutuksen ekologisille yhteyksille. Kaava-alueen keskiosassa, Kolmperä-lammen kaakkoispuolella sijaitsee moottoritien alikulku. Lahnajärven laskupuro on mahdollisesti potentiaalinen taimenen lisääntymisalue.

Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelua varten laaditussa luontoselvityksessä (Liikennevirasto 2017) Koskenalanen-lammelta tunnistettiin viitasammakoiden lisääntymiselinympäristö. Lampi kuuluu kokonaisuudessaan Natura-alueeseen. Natura 2000 -alueella, Koskenalanen-järven pohjoispuolella sijaitsee huomionarvoinen luontotyyppi, isovarpuräme. Karjalohjantien länsipuolella sijaitsee kaksi pienialaista kangaskorpea.

Kaavaselostuksessa todetaan, että kaava ei muuta maankäyttöä kaava-alueen pohjois- ja kaakkoisosassa sijaitsevien luonnonsuojelualueiden läheisyydessä, joten kaavalla ei ole vaikutuksia niihin. Kaavalla ei ole merkittävää vaikutusta liito-oravaan, kirjoverkkoperhoseen tai viitasammakkoon. Osayleiskaava heikentää pohjanlepakoiden ja siipojen lisääntymispaikkoina toimivien rakennusten ylläpitämisen edellytyksiä, mutta ei vaikuta mahdollisiin lepakoiden lisääntymispaikkoihin. Kaava-alueen etelä- ja pohjoispuolella sijaitsee laajoja, merkittäviä ja yhtenäisiä metsäalueita, joiden väliset ekologiset yhteydet sijoittuvat osin kaava-alueelle. Kaavassa osoitetun ratalinjauksen toteuttaminen samaan maastokäytävään moottoritien kanssa heikentää kaava-alueen ekologiaa yhteyksiä, mutta yhteydet eivät katkea. Kaavassa osoitetut tunnelit ja sillat vähentävät estevaikutusta. Muutos ekologiin yhteyksiin on arvioitu keskisuureksi.

Kaavaselostuksessa todetaan, että kaavakartalla on esitetty viheryhteystarpeita. Viheryhteydellä tarkoitetaan yhteyttä, joka voi palvella eliöiden liikkumisen ja

leviämisen (ekologinen yhteys) lisäksi myös ihmisten liikkumista ja virkistäytymistä (virkistysyhteys). Arvio viheryhteyksien tarpeesta perustuu Espoo-Salo-oikoradan suunnittelun ja ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteydessä analysoituihin nykyisiin ekologiisiin yhteyksiin.

Kaavan valmistelun yhteydessä on 13.2.2021 laadittu lausunto osayleiskaavan vaikutuksista Kiskonjoen latvavedet Natura-alueeseen kuuluvaan Koskenalasan osa-alueeseen. Lausunnossa todetaan, että Kiskonjoen latvavedet Natura 2000 -alue on erityisten suojelutoimien alue (SAC), joka koostuu useasta erillään olevasta osa-alueesta. SAC-alueen suojeluperusteina ovat sillä esiintyvät luontodirektiivin liitteen I luontotyypit ja luontodirektiivin liitteen II lajeihin kuuluva saukko. Natura-alueeseen kuuluva Koskenalasan osa-alue käsittää itse Koskenalasan lammen sekä sen rantoihin kytkeytyviä soita laskupuruomineen. Kaavassa on esitetty Koskenalaselkeelle kaksi loma-asuntoaluetta (RA-2). Loma-asuntoalueita vastaavilla kiinteistöillä on jo olemassa olevat rakennukset. Näin ollen kaavassa esitetty maankäyttö vastaa pitkälti jo vallitsevaa nykytilannetta.

Osayleiskaavaan sisältyvän ratalinjauksen vaikutuksia Koskenalasan osa-alueeseen on arvioitu Espoo-Lohja-Salo-ratalinjan Natura-arvioinnin päivityksessä radan yleissuunnitelmavaiheessa 30.3.2020. Suojeluarvoihin kohdistuvista vaikutuksista on todettu, että Kiskonjoen Natura-alueella suojeltuihin vesiluontotyyppisiin kohdistuvat vaikutukset rakennustyön aikana ovat maaston muokkauksesta, louhinta- ja tasaustöistä johtuva maa-aineksen ja räjähdzejäämien mahdollinen kulkeutuminen vesistöön ja tästä johtuva kuormituksen lisääntyminen. Nämä rakentamisaikaiset vaikutukset ovat kestoltaan rajallisia, ohimeneviä. Työvaiheiden ja rakentamisen Natura-alueen suojeluarvot huomioivalla suunnittelulla ja vaikutusarvioinnissa mainittujen lievennyskeinojen toteuttamisella vesiin kohdistuvat työnaikaiset vaikutukset ovat ehkäistävissä siten, ettei suojeluarvojen kannalta merkittävää haittaa synny. Ratahanke on tarkoitus toteuttaa muuttamatta vesien virtausta tai vedenlaatua. Radan rakenteita ei tule vesistöalueelle. Raideliikenteestä ei synny vesistöön vaikuttavia päästöjä. Radan maastokäytävän maanmuokkaustyöt voivat kapealla alueella muuttaa hulevesien kulkeutumista. Suunnittelussa tämä on huomioitava ja suunniteltava tasaus ja rakenteet siten, etteivät suojeltujen vesien virtaamat merkittävästi muutu. Täyttömaina ja penkereiden rakentamisessa käytettävän aineksen puhtaudesta on erityisesti vesistöjen läheisyydessä huolehdittava hulevesien mukana vesiin päätyvän kuormituksen ehkäisemiseksi. Virtausten ja kuormituksen merkittävät muutokset on ehkäistävä jatkosuunnittelussa.

Mikäli saukko liikkuu hankkeen vaikutusalueella, rakennustyön aiheuttama melu ja liikkuminen lähialueilla eivät todennäköisesti merkittävästi vaikuta siihen. Saukon pesäpaikat sijoittuvat tavallisesti vesistön välittömään läheisyyteen, joten siltarakenteet eivät todennäköisesti merkittävästi vaikuta niihin. Siltarakenteiden alle jää leveät penkereet, joten ne eivät estä saukon liikkumista sillan ali maata pitkin eivätkä pakota sitä nousemaan radalle.

Yleissuunnitelman mukaisen ratalinjan suorat vaikutukset kohdistuvat Koskenalanen lampea ympäröivän alueen Natura-rajauksen pohjoisosaan. Mikäli tarvittavat toimet vaikutusten minimoimiseksi ja ehkäisemiseksi otetaan huomioon jatkosuunnittelussa ja toteutetaan rakennusvaiheessa, maastokäytävän alueelle kohdistuvat vaikutukset eivät merkittävästi heikennä niitä suojeluarvoja, joiden vuoksi Koskenalanen lampea ympäröivä Natura-rajaus on liitetty Natura-verkostoon osana Kiskonjoen latvavedet Natura-aluekokonaisuutta.

Yleissuunnitelmassa tarkentunut ratalinja on siirretty alustavan yleissuunnitelman mukaista linjaa pohjoisemmaksi. Yleissuunnitelman mukaisen pohjoisemman ratalinjauksen vaikutukset kohdistuvat kapeammalle osalle Natura-aluetta aivan sen pohjoisosaan, joka sijoittuu kahden olemassa olevan tien väliseen kapeikkoon. Näin ollen alueen eheys säilyy laajemmin ja rakentaminen sijoittuu etäämmäs lammesta ja sitä ympäröivästä luonnontilaisimmasta suoalueen osasta.

Epävarmuustekijöiden osalta arvioinnissa on todettu, että radan tekninen toteutus tarkentuu edelleen seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Hankkeen toteutusaikataulu on pitkä, joten arvioitavien alueiden nykytila ei välttämättä vastaa toteutushetken tilannetta.

Oikeudellinen arviointi

Osayleiskaavan hyväksyminen on maankäyttö- ja rakennuslain 37 §:n nojalla kuulunut kaupunginvaltuuston toimivaltaan.

Kunta voi sille itsehallintoonsa kuuluvan harkintavallan nojalla valita sellaisen kaavaratkaisun, joka parhaiten vastaa kunnan maankäytön suunnittelun tarpeita. Samoin se voi valita sen ajankohdan, jolloin kaavoitukseen ryhdytään. Kunnan harkintavaltaa rajoittavat ainoastaan maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetyt kaavan sisältövaatimukset sekä yleistä harkintavaltaa rajoittavat periaatteet. Hallinto-oikeuden toimivaltaan kuuluu ainoastaan tehdyn kaavapäätöksen lainmukaisuuden arvioiminen. Hallinto-oikeus ei siten voi kumota päätöstä sillä valituksessa esitetyllä perusteella, että jokin toinen kaavaratkaisu tai kaavoituksen ajankohta olisi ollut valittajan näkemyksen mukaan tarkoituksenmukaisempi. Hallinto-oikeus ei tässä asiassa voi myöskään arvioida sitä, onko mahdollisesti muissa ratahanketta koskevissa päätöksissä menetelty lainmukaisesti tai onko ratahanke ylipäättään tarpeellinen tai hyödyllinen.

Hallinto-oikeudessa on valituksen johdosta arvioitavana, onko asiassa esitetty riittävä selvitys valituksessa tarkoitettujen kaavan sisältövaatimusten täyttymisen arvioimiseksi, onko maakuntakaava otettu ohjeena huomioon yleiskaavaa laadittaessa sekä täyttääkö hyväksytty osayleiskaava asumista, joukkoliikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä, terveellistä elinympäristöä, sekä rakennettua ympäristöä ja maisemaa sekä luonnonarvojen vaalimista koskevat yleiskaavan sisältövaatimukset. Lisäksi on arvioitavana, onko yleiskaavalla aiheutettu kohtuutonta haittaa.

Espoo–Salo-oikoradan ympäristövaikutuksia on arvioitu jo alustavan yleissuunnitelman yhteydessä. Tämä selvitys on ollut kaavoittajan käytössä nyt kysymyksessä olevan kaavan valmistelussa. Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaavan laadinnan yhteydessä on vuonna 2011 tehty Natura-arviointi, jota on vielä päivitetty vuonna 2020. Yleissuunnitelmaa varten on laadittu luontoselvitys vuonna 2017, jolloin on inventoitu kasvillisuutta ja luontotyyppejä, linnustollisesti merkittäviä kohteita, eri lajien elinympäristöjen esiintymistä sekä ratalinjauksen suhdetta ekologisiin yhteyksiin. Vuonna 2019 on laadittu vielä täydentäviä selvityksiä. Vaikka uusimman YVA-menettelyn tulokset olisivat ennestään täydentäneet päätöksenteon perustana olevia selvityksiä, edellä mainittuja selvityksiä kaavan ympäristövaikutuksista voidaan pitää valituksenalaisen yleiskaavan tehtävään ja tarkoitukseen nähden riittävinä. Päätös ei siten ole lainvastainen sillä valituksessa esitetyllä perusteella, että päätös yleiskaavan hyväksymisestä on tehty ennen viimeisimmän YVA:n valmistumista.

Hallinto-oikeus katsoo, että osayleiskaavan valmistelun yhteydessä tehdyt meluselvitykset ovat riittäviä, kun ne on tehty radan suunnittelussa junan enimmäisnopeudeksi valitun 250 kilometrin tuntinopeuden perusteella. Päätös ei ole lainvastainen sillä valituksessa esitetyllä perusteella, että melumallinnuksia ei ole tehty ratageometrian mahdollistamalla maksiminopeudella, kun tuon nopeuden saavuttamiseen ei tällä hetkellä edes pyritä eikä ole ennakoitavissa, että tuo nopeus kohtuullisessa ajassa olisi saavutettavissa.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan maakuntakaava on otettava yleiskaavaa laadittaessa huomioon. Osayleiskaavan mukainen ratalinjaus perustuu voimassa olevaan maakuntakaavaan. Maakuntakaavassa ei ole osoitettu asemapaikkoja Suomusjärvelle. Valituksenalainen osayleiskaava ei siten ole lainvastainen sillä perusteella, ettei siinäkään ole osoitettu kyseistä asemapaikkaa.

Kaavassa osoitettu rautatie laajentaa ohjearvot ylittävälle melulle altistuvaa aluetta. Osayleiskaavan valmistelussa on selvitetty melun vaikutuksia kaava-alueella ja kaavassa on annettu määräyksiä melusta ja meluntorjunnasta tarkemmassa suunnittelussa huomioitaviksi sekä osoitettu meluesteiden ohjeelliset sijainnit. Melu on otettu huomioon lisäksi siten, ettei rautatien ja moottoritien välissä olevalle alueelle ole osoitettu asumista. Kaavoituksessa joudutaan usein sovittamaan yhteen keskenään ristiriitaisiakin kaavan sisältövaatimuksia. Nyt hyväksytty osayleiskaava mahdollistaa valtakunnallisesti merkittävän ratalinjauksen toteuttamisen. Näissä oloissa se seikka, että voimassa olevan yleiskaavan pientaloaluevarauksia on rautatien ja sen aiheuttaman ympäristöhäiriön vuoksi vähennetty, ei merkitse sitä, että kaava olisi tällä perusteella lainvastainen. Rautatieliikenteen aiheuttama melun vaikutukset elinympäristön terveellisyyteen sekä ympäristöhaittojen vähentäminen on hallinto-oikeuden arvion mukaan otettu osayleiskaavaa laadittaessa riittävästi huomioon.

Rautatie ja siihen liittyvät meluesteet muuttavat väistämättä rakennettua ympäristöä ja maisemakuvaa. Alueella ei kuitenkaan ole todettu olevan

erityisiä inventoituja maisema-arvoja. Osayleiskaavassa on lisäksi annettu määräyksiä maisema-arvojen ja kulttuuriperinnön huomioimisesta maisemaa muuttavien rakenteiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kaavassa on myös annettu määräyksiä Kekkosentien linjauksen säilyttämisestä sekä paikallisesti arvokkaan rakennuksen ja muun kulttuuriperintökohteen suojelusta. Tähän nähden hallinto-oikeus katsoo, että osayleiskaavassa on riittävästi huomioitu rakennetun ympäristön ja maiseman vaaliminen.

Kaavassa on osoitettu luonnonsuojelualueen ja Natura-alueen rajaukset sekä osoitettu luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävät alueet. Asiassa saadun selvityksen perusteella on epätodennäköistä, että uusi rautatie merkittävästi heikentäisi Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen suojelun perusteena olevia luonnonarvoja. Hallinto-oikeus katsoo, että luonnonarvot ja Natura-alueiden heikentämiskielto on otettu kaavassa huomioon lain säännösten ja maakuntakaavan määräysten edellyttämällä tavalla. Suunnitellun maankäytön vaikutukset ekologisiin yhteyksiin alueella on puolestaan otettu huomioon muun ohella ohjeellisilla yli- ja alikulkujilla sekä tunneleita koskevilla kaavamerkinnöillä. Valituksenalainen päätös ei siten ole lainvastainen luonnonarvoihin ja Natura-alueiden suojeluun liittyvillä valitusperusteilla.

Osayleiskaavan toteuttaminen muuttaa joiltain osin maisemaa ja ihmisten elinympäristöä. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan maisemakuvassa kaavoituksen johdosta tapahtuvia muutoksia tai kiinteistön väitettyä arvon alenemista ei kuitenkaan ole pidetty maankäyttö- ja rakennuslaissa tarkoitettuina maanomistajan tai muun oikeuden haltijan kannalta kohtuuttomina haittoina.

Valituskirjelmässä on esitetty valitusperusteita, jotka liittyvät voimassa olevan maakuntakaavan väitettyihin virheellisyyksiin sekä yleisesti oikoradan kustannuksiin ja hankeyhtiön liittymiseen. Mainittuja seikkoja ei ole ratkaistu valituksenalaisella päätöksellä eikä niillä ole merkityistä päätöksen lainmukaisuutta arvioitaessa.

Päätös ei ole valituksessa esitetyillä perusteilla lainvastainen.

Kaupunginhallitus ei maankäyttö- ja rakennuslain 201 §:n nojalla ole määrännyt yleiskaavaa tulemaan voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman. Vaatimus päätöksen täytäntöönpanon kieltämisestä on siten hylättävä.

Kun otetaan huomioon pääasiassa annettu ratkaisu, ei ole kohtuutonta, että valittajat pitävät oikeudenkäyntikulunsa vahinkonaan.

Sovelletut oikeusohjeet

Perusteluissa mainitut sekä

Kuntalaki 135 §

Laki oikeudenkäynnistä hallintoasioissa 95 § 1 ja 2 mom sekä 123 §

Muutoksenhaku

Tähän päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Valitusosoitus on liitteenä (Julkipanon jälkeen)

Hallinto-oikeuden kokoonpano

Asian ovat ratkaisseet hallinto-oikeustuomarit Kari Hartzell, Veronica Storträsk ja Juho Vuori. Asian on esitellyt Juho Vuori.

Tämä päätös on sähköisesti varmennettu ja tulostettu hallinto-oikeuden asianhallintajärjestelmästä.

Jakelu**Päätös**

Timo Pohjola

Hallintolain 56 ja 68 §:n mukaan Timo Pohjolan on viipymättä tämän päätöksen tiedoksi saatuaan ilmoitettava siitä muille valituksen yhdessä tehneille. Jos hän tämän laiminlyö, hän on velvollinen korvaamaan laiminlyönnistä aiheutuneen vahingon sikäli kuin se laiminlyönnin laatuun ja muihin olosuhteisiin katsoen harkitaan kohtuulliseksi.

Oikeudenkäyntimaksu 260 euroa

Salon kaupunginhallitus

Tiedoksi tilastollista seuranta varten

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Ympäristöministeriö

Hallinto-oikeuden yhteystiedot

Turun hallinto-oikeus

Sairashuoneenkatu 2-4 (PL 32), 20101 Turku

turku.hao@oikeus.fi

Puh. 029 56 42400

<https://asiointi.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Liite Turun hallinto-oikeuden päätökseen asiassa diaarinumero 20556/2021

Valittajat asiassa diaarinumero 20556/2021:

Timo Pohjola, Antero Aimo, Marja Leena Andelmin, Jouko Häyrynen, Kristiina Ilmarinen, Tuula Jokela, Mari Jokinen, Terhi Kulonpalo, Timo Lahnalampi, Simo Larmo, Mervi Lehtinen, Risto Lehtinen, Martti Lempiäinen, Pekka Leppänen, Hilikka Lietzén, Tiina Lietzén, Niina Mälkiä Litmanen, Timo Lähteenmäki, Markku Mähönen, Timo Mäki, Ritva Nieminen, Marja Sarasoja, Juho Sarno, Tapio Siivonen, Raila Sornikivi, Seppo Sornikivi, Tarja Starkkila, Kari Toikka, Ritva Toikka, Tiina Viitanen, Salon Kasvuinfra Ry ja Kiskon Kirkkojärven hoitoyhdistys ry

Liite hallinto-oikeuden päätökseen**VALITUSOSOITUS (Julkipanon jälkeen)**

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla **korkeimpaan hallinto-oikeuteen** kirjallisella valituksella, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Valitusluvan myöntämisen perusteet

Oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 111 §:n mukaan valituslupa on myönnettävä, jos:

- 1) lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa tapauksissa tai oikeuskäytännön yhtenäisyyden vuoksi on tärkeätä saattaa asia korkeimman hallinto-oikeuden ratkaistavaksi;
- 2) asian saattamiseen korkeimman hallinto-oikeuden ratkaistavaksi on erityistä aihetta asiassa tapahtuneen ilmeisen virheen vuoksi; tai
- 3) valitusluvan myöntämiseen on muu painava syy.

Valituslupa voidaan myöntää myös siten, että se koskee vain osaa muutoksenhaun kohteena olevasta hallinto-oikeuden päätöksestä.

Valitusaika ja tiedoksisaantipäivä

Tämä päätös on annettu julkipanon jälkeen päätökseen merkittynä antopäivänä, jolloin päätöksen katsotaan tulleen asianomaisten tietoon. Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa edellä mainitusta päivästä, sitä päivää lukuun ottamatta.

Valituksen sisältö

Valituksessa, johon on sisällytettävä valituslupahakemus, on ilmoitettava

- valittajan nimi ja yhteystiedot mukaan lukien se postiosoite ja mahdollinen muu osoite, johon oikeudenkäyntiin liittyvät asiakirjat voidaan lähettää (prosessiosoite); jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä, on valituksessa mainittava myös tämän yhteystiedot
- päätös, johon haetaan muutosta (valituksen kohteena oleva päätös)
- peruste, jolla valituslupaa pyydetään, sekä syyt, joiden vuoksi valitusluvan myöntämiseen on mainittu peruste
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi (vaatimukset)
- vaatimusten perustelut
- mihin valitusoikeus perustuu, jos valituksen kohteena oleva päätös ei kohdistu valittajaan.

Yhteystietojen muutoksesta on valituksen vireillä ollessa ilmoitettava viipymättä korkeimmalle hallinto-oikeudelle. Jos usea tekee valituksen yhdessä, voidaan joku heistä ilmoittaa yhdyshenkilöksi.

Valituksen liitteet

Valitukseen on liitettävä

- hallinto-oikeuden päätös valitusosoituksineen
- selvitys siitä, milloin valittaja on saanut päätöksen tiedoksi, tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.

Asiamiehen, joka ei ole toiminut asiamiehenä asian aikaisemmassa käsittelyvaiheessa, ja joka ei ole asianajaja, julkinen oikeusavustaja tai luvan saanut oikeudenkäyntiavustaja, on liitettävä valitukseen valtakirja.

Valituksen toimittaminen

Valitus on toimitettava valitusajassa **korkeimmalle hallinto-oikeudelle**. Sen tulee olla perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Tämä koskee myös tilanteita, joissa valitus toimitetaan sähköisen asiointipalvelun kautta tai sähköpostitse. Asiakirjat voi toimittaa myös sähköisessä asiointipalvelussa. Asiakirjojen lähettäminen postitse tai sähköisesti tapahtuu lähettäjän omalla vastuulla.

Korkeimman hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käyntiosoite:	Postiosoite:
Paasivuorenkatu 3	PL 180
00530 Helsinki	00131 HELSINKI

Puhelin: 029 56 40260 (kirjaamo)

Fax: 029 56 40382

Sähköposti: korkein.hallinto-oikeus@oikeus.fi

Hallinto- ja erityistuomioistuinten sähköinen asiointipalvelu:

<https://asiointi.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>