



Väylävirasto Trafikledsverket

Valitus

1 (11)

10.3.2021

Helsingin hallinto-oikeus
helsingin.hao@oikeus.fi

Vantaan yleiskaava 2020

Muutoksenhakija

Väylävirasto
PL 33
00521 Helsinki
lakimies Katri Nuuja
[REDACTED]
p. 050 527 0658

Päätös, johon muutosta haetaan

Vantaan kaupunginvaltuuston päätös 25.1.2021, 14 §

Vantaan kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Vantaan yleiskaavan 2020 (YK0048). Päätös on asetettu yleisesti nähtäville Vantaan kaupungin verkkosivuille 3.2.2021.

Vaatimukset

Väylävirasto vaatii, että päätös yleiskaavan hyväksymisestä kumotaan lainvastaisena siltä osin kuin Hakkilan radanpidon radan eli ns. Santaradan alueelle on kaavassa osoitettu raitiotievaraus, katualuetta ja asumiseen varattua aluetta.

Väylävirasto vaatii, että päätös yleiskaavan hyväksymisestä kumotaan lainvastaisena ja palautetaan uudelleen valmisteltavaksi siltä osin kuin kaavassa ei ole osoitettu aluevarausta raideliikenteen alueelle (lähiliikenteen varikko, Petas).

10.3.2021

Perustelut

Maankäyttö- ja rakennuslaki

Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999, MRL) 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvitetessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.

MRL 22 §:n mukaan valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet voivat koskea mm. asioita, joilla on aluerakenteen, alueiden käytön taikka liikenne- tai energiaverkon kannalta kansainvälinen tai laajempi kuin maakunnallinen merkitys. Tavoitteista päättää valtioneuvosto. MRL 24 §:n mukaan maakunnan suunnittelussa ja muussa alueiden käytön suunnittelussa on huolehdittava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteuttamista.

MRL 39 §:ssä säädetään yleiskaavan sisältövaatimuksista. Säännöksen 2 momentin mukaan yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon mm. mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestävällä tavalla. Säännöksen 3 momentin mukaan 2 momentissa tarkoitetut seikat on selvitettävä ja otettava huomioon siinä määrin kuin laadittavan yleiskaavan ohjaustavoite ja tarkkuus sitä edellyttävät. Säännöksen yksityiskohtaisten perustelujen mukaan yleiskaavassa tulee sovittaa yhteen 2 momentissa mainitut vaatimukset ja pyrkiä optimaaliseen ratkaisuun näiden tekijöiden suhteen, jotka voivat olla osin ristiriitaisiakin. Esimerkiksi liikenteen, yhdyskuntarakenteen, asumisen, turvallisen ja terveellisen elinympäristön, ympäristöhaittojen vähentämisen sekä kunnan elinkeinoelämän tarpeiden välille on saatava aikaan tasapainoinen ratkaisu.

Valtioneuvosto on tehnyt vuonna 2017 päätöksen valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. Tavoitteiden kohdan "3.2 Tehokas liikennejärjestelmä" taustaa ja tarvetta koskevassa kappaleessa todetaan muun ohella seuraavaa: *"Liikennejärjestelmän toimivuus, toimintavarmuus ja turvallisuus on koko maan kehityksen perusedellytys. Sitä voidaan kehittää taloudellisesti hyödyntämällä tehokkaasti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja -verkostoja. Uusia yhteyksiä, palveluja ja teknologiaa kehitetään liikenteellisten tarpeiden mukaisesti. Liikennejärjestelmällä on keskeinen merkitys vähähiilisyiden edistämisessä."* Kohdan 3.2 tavoitteessa todetaan seuraavaa: *"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*

10.3.2021

solmukohtien toimivuudelle." Edellä mainitut kohdat ovat voimassa MRL 24 §:n nojalla yleiskaavoitusta ohjaavina.

Valitusoikeudesta asiassa

Väylävirasto on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva keskushallinnon virasto, joka väylänpitäjänä vastaa tie-, rata- ja vesiväylien palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Virasto edistää toiminnallaan väyläverkon toimivuutta, automatisaatiota, liikenteen turvallisuutta, kestävästä kehitystä osana liikennejärjestelmän kokonaisuutta sekä alueiden ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja tasapainoista kehitystä. (laki Väylävirastosta 862/2009, 1 §)

Väylävirasto toimii hallinnassaan olevan valtion omistaman rataverkon haltijana ja radanpitäjänä (Ratalaki 110/2007, 7 §) ja maantieverkon tienpitäjänä (laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 503/2005, 10 §).

Väyläviraston muutoksenhaku tässä asiassa liittyy viraston edellä kuvattuun toimialaan ja tehtäviin valtion rataverkon, maanteiden ja vesiväylien väylänpitäjänä sekä väyläomaisuuden haltijana. (MRL 191 § 1 mom)

Hakkilan radanpidon rata eli Santarata

Väylävirasto vaatii, että Vantaan yleiskaava kumotaan siltä osin kuin ns. Santaradan ja siihen liittyvien radanpidon alueiden kohdalle on kaavassa osoitettu katualuetta, raitiotievaraus ja A/TP-merkinnällä osoitettua aluetta (liite 1).

Radan kunnossapidon tarpeista ja Santaradasta

Sujuva ja häiriötön junaliikenne valtion rataverkolla vaatii toimiakseen tehokasta radan kunnossapitoa. Tulevaisuudessa maankäytön tiivistyessä raskaan raideliikenteen runko-yhteyksien varrelle ja junaliikenteen lisääntyessä rataverkolla tulee radan kunnossapidonkin merkitys entisestään korostumaan. Raideliikenteen toiminta- ja kehittämisedellytysten turvaamisella on keskeinen merkitys myös ilmastotavoitteiden saavuttamisessa.

Väylävirasto tarvitsee rautateiden sujuvan liikennöinnin takaamiseksi radanpidon raiteita sekä erilaisia varasto- ja kuormausalueita ympäri valtion rataverkkoa. Radanpidon tarpeisiin varatuilla alueilla varmistetaan rataverkon päivittäisen kunnossapidon toimintaedellytykset. Lisäksi alueilla mahdollistetaan tulevaisuudessakin laajempien radan parantamishankkeiden tarkoituksenmukainen toteuttaminen.

Radanpidon alueiden, joita ratatyökoneille ja raidemateriaalille tarvitaan, tulee sijaita mahdollisimman lähellä niitä kohteita, joissa toimenpiteitä suoritetaan. Erityisesti vilkkaalla ja tiheään liikennöidyllä alueella ja rataosilla on tärkeää, että rataverkon

10.3.2021

kunnossapito ja varautuminen mahdollisiin häiriötilanteisiin on suunniteltu mahdollisimman tehokkaasti toteutettavaksi ja junaliikennettä vähän rajoittavaksi tai sitä häiritseväksi. Kunnossapidon kaluston ja raidemateriaalien läheisyys korostuu tällaisilla alueilla, koska pidemmät kuljetusmatkat pidentävät katkoja junaliikenteelle, lisäävät mahdollisia töiden aiheuttamia häiriöitä junaliikenteelle sekä hidastavat häiriötilanteiden purkamista ja liikenteen normalisoitumista. Lisäksi mahdollisuus linjalle rikkoutuneen kaluston siirtoon tämän tyylisille alueille on osa toimivaa junaliikennettä.

Pääkaupunkiseudulla on Suomen kattavin raideverkko ja tihein junaliikenne, minkä johdosta myös kunnossapidettavia kohteita on paljon ja radan kunnossapidon käytettävissä olevia työrajoja (aika, jolloin rata-alue on varattu kunnossapidolle ja juna ei kulje/sallita, ks. selitys seuraavassa kappaleessa) on vähän ja ne ovat lyhyitä. Tällä varmistetaan mahdollisimman pieni häiriö junaliikenteelle. Jos materiaali tai koneet joudutaan kuljettamaan paikalle kauempaa, joudutaan junaliikennettä häiritsemään, jopa keskeyttämään pidemmäksi aikaa. Tämän johdosta radanpidon alueita tarvitaan kattavasti pääkaupunkiseudun ratayhteyksien varrella. Hakkilan nykyinen radanpidon alue on sijainniltaan ja rataverkolle liitynnän kannalta toimiva osa nykyistä tukikohtaverkostoa (Pasila, Ilmala, Hakkila, Kerava, Hyvinkää, Riihimäki) (ks. liite 2).

Radan kunnossapito ja työrajo

Radanpidossa työrajo on se kellonaikaväli, jolloin työkohte voidaan turvata työlle, eli milloin työalueelle ei varmuudella pääse muita kiskoilla kulkijoita kuin työhön kuuluvat koneet. Työkoneiden saaminen työalueelle, silloin kun koneet ovat vain kiskoilla liikkuvia, voidaan tehdä vasta kun työrajo alkaa. Siirtoajo työkohteelle tapahtuu joko työkoneen tukikohdasta tai työkohdetta lähempänä olevasta ko. kalustolle riittävän pitkistä "pistoraiteista" tai ei-junaliikenteen-käytössä olevasta muusta raiteesta lähtien, vasta kun siirto voidaan muuta junaliikennettä häiritsemättä tehdä. Keravan eteläpuolisella alueella ei käytännössä ole sellaisia raiteita, joilla junaliikennettä ei normaalisti ole, eli lähtöpiste työkoneille on valitettavan usein lähin varikko – varsinkin jos työkoneen pituus on yhtään suurempi (esim. sepelivaunuja vetävä ratatyökone). Vastaavasti, työkoneet eivät voi työskennellä työrajo loppuun saakka työkohteessa, vaan ne joudutaan siirtämään junaliikennettä häiritsemästä pois etukäteen siten, että työkohteen kautta kulkevat junat (ja muutkin) voivat häiriöttä liikennöidä aikataulujensa ja kulkureittiensä mukaisesti.

Edellä kuvatun lisäksi tällaiset ei-aikataulun mukaiset siirtymiset vaativat aina liikenteenohjaajan kapasiteettia puhelinliikenteen, kulkulupien antamisen ja vaihteiden kääntämisten yms. muodossa, ja kilpailevat siten koko liikenteenohjausalueen muiden ratatöiden ja ei-aikataulun mukaisten siirtojen kanssa "palveluvuorosta". Mitä kauempaa työkone on työkohteelle tulossa, sitä enemmän vaihteita on liikenteenohjaajan käännettävänä ja enemmän liikkumislupia annettavana. Ajoaikaa työkohteelle ei siten voida useinkaan varmuudella ennustaa.

10.3.2021

Näin ollen, varikkojen sijoittelu kauemmas nykyisistä väistämättä pidentää siirtymisaikoja kumpaankin suuntaan ja vastaavasti lyhentää tehokasta työaikaa työraoissa.

Tikkurilasta erkaneva Hakkilan rata eli ns. Santarata rakennettiin vuonna 1910 rautateiden parantamisten ja kunnossapidon tarpeisiin. Hiekkaharjun sorakuopat olivat ehtyneet ja radanpidon tarpeisiin tarvittiin uusi soranottoalue. Rautateiden päällysrakenteessa siirryttiin 1960-luvun alusta alkaen raidesepelin käyttöön ja Hakkilassa siirryttiin sorasta sepelin kuormauksiin. Hakkilaa käytetään yhä alkuperäiseen tarkoitukseensa turvaamaan pääkaupunkiseudun radanpitoa.

Kaikki kuljetukset Hakkilan radalla tapahtuvat öisin, koska materiaali tarvitaan yöaikaisiin ratatöihin. Myös muuntajakuljetukset ovat tapahtuneet öisin. Raidesepelin kuormaus vaunuihin tapahtuu Hakkilassa päiväsaikaan, jolloin vaunut ovat valmiina yöllä tapahtuvaan liikenteeseen. Kuormausalueen sijainti on toiminnan haittavaikutuksien minimoinnin kannalta mielekäs, koska se sijaintinsa (entinen sorakuoppa) ansiosta ei aiheuta asutuksen meluhaittoja. Raidesepeliä ei voi ajaa etukäteen nopeille radoille, sillä ratapölkkyjen päällä oleva sepeli lentäisi junan alla aiheuttaen vaaraa ympäristölle. Päärata Käpylästä pohjoiseen on tällainen nopea päärata.

Kuljetusmääristä Hakkilan radalla

Hakkilan kuormauspaikan käyttöä kuvaa se, että Hakkilaan on tuotu vuosina 2017 ja 2018 lastattavaa sepeliä noin 5000 tonnia vuosittain, ja vuonna 2019 tilauksessa oli n. 15 000 tonnia. Käytännössä jo 5000 tonnia tarkoittaa, että tarvitaan n. 250 kuorma-auton "nuppikuormaa" (kuorma-auton nuppiin menee n. 20 tonnia). Yhdistelmäajoneuvoon voidaan lastata jopa 50 tonnia, joka vastaisi noin 100 autokuormaa. Yhteen junan sepelivaunuun mahtuu n. 30 tonnia eli edellä kuvattu määrä vaatisi reilut 150 vaunullista tavaraa. Yhdessä roikassa on yleensä 4-6 vaunua riippuen hieman kaluston vetokyvystä eli tämä vastaisi noin 25-40 junallista.

Maankäytön tiivistyessä rautateiden varsilla on radanpidon alueita karsittu ja uusien alueiden löytäminen käytännössä mahdotonta. Lisäksi uuden tällaisen alueen toteuttaminen muualle kuin olemassa olevan liikenne- tai puolenvaihtopaikan yhteyteen on äärimmäisen kallista ja aiheuttaa rakentamisaikana huomattavaa haittaa junaliikenteelle. Jäljellä olevien harvojen alueiden karsiminen ilman korvaavien alueiden osoittamista vaikeuttaa merkittävästi radanpidon toimintaedellytyksiä pidentämällä vasteaikoja ja lyhentämällä työrajojen tehokasta käyttöä, nostaen kunnossapidon kustannuksia. Kunnossapidon vaikeuttaminen näkyy vikatilanteissa junaliikenteessä lisääntyvinä myöhästymisinä, jotka heijastuvat pääkaupunkiseudulta koko Suomen rataverkkoon. Rautateihin tukeutuvan maankäytön kehittäminen edellyttää rataverkon kehittämistä ja sitä kautta myös radanpidon toimintaedellytysten turvaamista. Nyt yleiskaavassa hyväksytyllä ratkaisulla tämä kehitys vaarannetaan.

10.3.2021

Santarata palvelee radanpidon ohella myös energiahuollon tarpeita, sillä radalla toimii Fingridin Hakkilan siirtokuormauspaikka. Kuormauspaikka palvelee Länsisalmen muuntoasemaa, joka on yksi pääkaupunkiseudun keskeisistä sähkönsyöttöpisteistä. Pääkaupunkiseudun sähkönsyötön turvaamiseksi on muuntajan vaurioitumistilanteessa kuormauspaikan oltava käyttöönotettavissa noin kahdessa viikossa. Kuormauspaikka on alueellisesti tärkeä energianhuollon varautumisen kannalta (mahdollistaa suurien muuntajien lastaamisen) ja Tikkurilan rakentamisen jälkeen kyseessä on tällä hetkellä ainoa alueen paikka, jossa em. toiminta voidaan toteuttaa. Siirtokuormauspaikkaa on käytetty viimeksi 2017. Fingrid käyttää Hakkilan kuormauspaikkaa/kuljetusreittiä niin kauan kuin mahdollista. Korvaavaa paikkaa on suunniteltu, muttei rakennettu.

Kaavaratkaisusta Santaradan kohdalla

Kaupunginvaltuuston hyväksymästä Vantaan yleiskaavasta on jätetty kokonaisuudessaan pois Santaradan rautatieyhteys siihen liittyvine radanpidon alueineen. Radan alkuosan kohdalle on osoitettu uusi raitiotie ja Hakkilan päähän uusi katu. Hakkilassa Santaradan läheisiä nykyisiä teollisuusalueita on osoitettu muutettavaksi tulevaisuudessa asumiseen A/TP -merkinnällä ("Asumiseen muuntuva työpaikka-alue"). Yleiskaavaselostuksessa on todettu tarve siirtää radanpidon alueiden Hakkilasta toisaalle, mutta kaavassa ei uutta sijaintia toiminnoille ole kuitenkaan osoitettu eikä tätä koskevia selvityksiäkään ole tehty.

Väylävirasto toteaa, että Hakkilaan johtava nykyinen Santarata ja Hakkilassa sijaitsevat radanpidon alueet ovat Väylävirastolle jatkossakin edellä kuvatulla tavalla välttämättömiä. Kaavaratkaisu ei Väyläviraston käsityksen mukaan riittävällä tavalla turvaa raideliikenteen, erityisesti joukkoliikenteen, ja radanpidon toimintaedellytyksiä ja niiden kehittämistä eikä myöskään energiahuollon tarpeita yleiskaavan liikennettä koskevien sisältövaatimusten (MRL 39 §) ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kohdan 3.2 edellyttämällä tavalla. Väylävirasto katsoo lisäksi, ettei huoltoraiteen poistumisen vaikutuksia ja mahdollista korvaavaa järjestelyä ole yleiskaavaa laadittaessa selvitetty riittävästi MRL 9 §:ssä edellytetyllä tavalla.

Santarata on edellä kuvatulla tavalla radanpidon ja sekä pääkaupunkiseudun että valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta välttämätön. Radanpidon näkökulmasta tarvetta huoltoyhteyden siirrolle ei ole, eikä korvaavaa sijaintia ole myöskään maankäytön suunnitelmilla osoitettu tai mahdollistettu. Siirron kustannukset olisivat arviolta useita miljoonia euroja.

Ehdotusvaiheessa annettua Väyläviraston lausuntoa koskevassa vastineessaan (16.11.2020) kaupunki on viitannut MAL-sopimuksen (Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020-31, päivätty

10.3.2021

8.10.2020) kirjaukseen korvaavan yhteyden selvittämisestä ja osoittamisesta kaavoituksessa kuntien toimesta.

MAL-sopimus kohta 4.6

"Väylävirasto laatii selvityksen Santaradan siirtämisestä valtion rataverkolla ja sen nykyisistä aluevarauksista luopumisesta. Kunnat tarjoavat Santaradalle vaihtoehtoisen, pääkaupunkiseudun junaliikenteen tehokasta kunnossapidon toteuttamista vastaavan paikan. Santaradan siirrolla mahdollistetaan pikaraitiotien rakentaminen ja maankäytön kehittäminen sen nykyisellä alueella."

Kuten edellä on todettu, Vantaan yleiskaavan laadinnan yhteydessä ei ole selvitetty eikä osoitettu korvaavaa sijaintia huoltoraiteelle, eikä myöskään esimerkiksi kaavaan otettavin ajoitusmääräyksiin ole turvattu yhteyden säilymistä nykyisellä paikalla, kunnes huoltoraiteen korvaava järjestely on osoitettu toisaalle riittävällä varmuudella (kunnan kaavoituspäätös) ja muutoinkin on olemassa riittävä valmius sen toteuttamiseen. Mahdollisen uuden huoltoraiteen rakentaminen edellyttää lisäksi ratalain mukaisen ratasuunnitelman laatimista. Ottaen huomioon maankäytön suunnittelun ohjausvaikutuksen väyläsuunnitteluun (ratojen suunnittelun tulee perustua oikeusvaikutteiseen kaavaan, eikä suunnitelmia voida hyväksyä kaavojen vastaisina, ratalaki 10 § 1 ja 4 mom.), huoltoraiteen korvaavan yhteyden ratasuunnittelua ei ole tarkoituksenmukaista käynnistää ilman yhteyden mahdollistavaa ja myös ympäröivien alueiden maankäyttöä ohjaavaa kaavoitusratkaisua.

MAL-sopimuksen kirjauksessa todetaan Väyläviraston tehtävänä olevan laatia selvitys huoltoraiteen korvaavasta sijainnista, mutta kirjauksella ei ole merkitystä suhteessa MRL:n mukaisiin velvoitteisiin eli siihen, että nyt hyväksytyn kaavaratkaisun tueksi olisi joka tapauksessa oltava riittävästi selvitetty huoltoratyhteyden poistumisen vaikutuksia ja vaihtoehtoja. Tämä selvittäminen on kaavan laatijan eli kaupungin vastuulla MRL 9 §:n mukaisesti. Väylävirasto katsoo, ettei MAL-sopimuskirjaus siten riittävällä tavalla varmista korvaavaa sijaintiratkaisua, eikä kirjauksella muutoinkaan voida ohittaa yleiskaavalle säädettyjä sisältövaatimuksia tai vaikutusten arviointiin ja selvityksiin liittyviä velvollisuuksia.

Vaikka on katsottavissa, että Santaradan alueelle osoitettu uusi maankäyttö osaltaan myös edistää joukkoliikenteen edellytyksiä ja järjestämistä (raitiotie) sekä olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyödyntämistä ja siten yleiskaavan sisältövaatimusten ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista, ei sitä kuitenkaan Väyläviraston käsityksen mukaan tule tehdä tavalla joka edellä kuvatulla tavalla olennaisesti heikentää liikennejärjestelmän toimivuutta ja toisen joukkoliikennevälineen ja liikennemuodon toimintaedellytyksiä paikallisesti ja valtakunnallisesti.

10.3.2021

Edellä esitetyillä perusteilla Väylävirasto katsoo, että Vantaan yleiskaava 2020 on Santaradan ja siihen liittyvän radanpidon alueen kohdalle osoitetun muun maankäytön osalta lainvastainen ja kaavaratkaisu tulee tältä osin kumota.

Raideliikenteen alue/lähiliikenteen varikko (Petas)

Väylävirasto vaatii, että päätös yleiskaavan hyväksymisestä kumotaan lainvastaisena ja palautetaan uudelleen valmisteltavaksi siltä osin kuin kaavassa ei ole osoitettu aluevarausta raideliikenteen alueelle (lähiliikenteen varikko) (liite 1 ja 3).

Nyt hyväksytty yleiskaava ei Väyläviraston käsityksen mukaan riittävällä tavalla turvaa raideliikenteen, erityisesti joukkoliikenteen, ja radanpidon toimintaedellytyksiä ja niiden kehittämistä yleiskaavan liikennettä koskevien sisältövaatimusten (MRL 39 §) ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kohdan 3.2 edellyttämällä tavalla. Kaavassa ei ole osoitettu rautatievarikkovarausta Petakseen eikä Petaksen varikosta myöskään ole yleiskaava-aineistossa minkäänlaista mainintaa.

Lähiliikenteen varikoiden tarve Helsingin seudulla ja varikkoselvitys

Helsingin seudulla liikennejärjestelmä tukeutuu entistä enemmän joukkoliikenteeseen ja raideliikenteeseen. Maankäyttö tiivistyy erityisesti raideliikenteen vaikutusalueilla. Tehostuva maankäyttö kasvattaa lähijunaliikenteen matkustajamääriä ja edellyttää junatarjonnan lisäämistä ja tämä taas edellyttää uutta kalustoa. Uudet varikot ovat edellytys uudelle kalustohankinnalle. Ilmalan varikkoalueella ei ole riittävästi tilaa uudelle varikolle. Ilmalan varikkoa ei ole mahdollista laajentaa voimassa olevan asemakaavan mukaisen rautatiealueen (LR) ulkopuolelle. Lisäksi Ilmalan varikon sijainti ei ole optimaalinen lähiliikenteen tarpeita varten. Varikot tulisi olla lähempänä kaupunkirakenteen reunoja kuin kaupunkirakenteen keskellä eli lähellä kaupunkiratojen pääteasemia Rantaradalla ja Pääradalla sekä Kehäradan varrella. Varikoiden sijoittumista määrittää myös maa-alan suuri tilantarve. Varikkotoimintojen siirtyminen Ilmalasta vapauttaa ratakapasiteettia muuhun käyttöön Helsinki – Pasila -väliltä, koska kalustosiirtojen ei tarvitsisi käyttää nykyisiä Helsingin ja Ilmalan välisiä huoltoraiteita, mikä on koko maan liikennejärjestelmän kannalta merkittävää.

Väylävirasto on selvittänyt yhteistyössä HSL:n kanssa lähijunaliikenteen edellyttämiä uusia varikoita Rantaradalla, Pääradalla sekä Kehäradalla (liite 4). Selvitys on julkaistu toukokuussa 2020. Selvityksen tavoitteena oli löytää HSL:n nykyistä ja uutta lähijunaliikenteen junakalustoa varten uusien varikoiden kokonaisuus, joka toimii liikenteellisesti mahdollisen Pisararadan¹ kanssa ja ilman sitä. Selvityksessä tarkasteltiin

¹ Pisararata on Helsingin keskustan alle suunniteltu lähijunien kaupunkiratalenkki. Pisaran mallinen rata alkaa Pasilasta ja kiertää tunnelissa Töölön, Helsingin keskustan ja Hakaniemen kautta takaisin

10.3.2021

uusien varikoiden liittymismahdollisuudet nykyiseen rataverkkoon niin ratateknisestä kuin liikenteellisestä näkökulmasta. Varikoiden alustavassa suunnittelussa selvitettiin, minkä kokoisia varikoita ja niiden toimintoja eri sijainnit mahdollistivat ottaen huomioon ratatekniset reunaehdot. Lisäksi selvitettiin katuyhteyksiä varikkoalueille ja muutostarpeita nykyiseen ratainfraan. Selvityksen johtopäätöksenä oli, että uusia varikoita tarvitaan kolme, joista kaksi on kunnossapitovarikkoja ja yksi säilytysvarikko. Selvityksessä Rantaradan varikon sijainniksi esitetään Kirkkonummen Luomaa tai Espoon Mankkia. Kolmantena Rantaradan varikkosijaintina on esiselvityksessä nostettu esiin Kirkkonummen Vuohimäki. Kehäradan kunnossapitovarikon osalta selvityksessä esitetään Vantaan Petasta, joka sijaitsee keskellä Kehäradan linjastoa. Pääradalle tulisi sijoittaa yksi kaluston säilytysvarikko, joka aikaisempien selvitysten perusteella olisi Keravan Jäspilä.

Selvityksessä Kehäradan varikko on esitetty sijoitettavan Vantaan Petakseen, Petaksen asemavarauksen länsipuolelle. Muita toteutuskelpoisia sijainteja varikolle Kehäradalta ei löydetty. Petaksen varikko olisi kunnossapito- ja säilytysvarikko, joka koostuu säilytys-, käyttövalmiushuolto- ja huoltoraiteista, kunnossapito- ja pesuhalleista sekä sosiaali-, varasto- ja toimistotiloista pysäköintialueineen. Selvityksessä on tutkittu Petaksen alueelle mahtuvan varikon enimmäislaajuutta, varikon lopullinen koko ratkeaa sen jatkosuunnittelussa. Varikon suunnittelun seuraavat vaiheet ovat ympäristövaikutusten arviointi ja ratalain mukainen yleissuunnitelma, joiden tulee edetä kaavoituksen kanssa samanaikaisesti.

Varikkoselvityksessä esitetty Petaksen varikon sijaintialue on Vantaan yleiskaavassa osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi (TP) ja tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi (TY). Kaavassa ei ole osoitettu rautatievarikkovarausta Petakseen eikä Petaksen varikosta myöskään ole yleiskaava-aineistossa minkäänlaista mainintaa.

Väyläviraston näkemyksen mukaan yleiskaava merkintöineen ja määräyksineen ei mahdollista varikon sijoittamista Petakseen tai muuallekaan yleiskaavan alueelle ja siten myöskään varikon ratalain mukainen jatkosuunnittelu ei ole mahdollista. Ratalain 10 §:n mukaan rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Yleissuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Kaavallisen valmiuden puuttuessa radan suunnittelua ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista käynnistää.

Väylävirasto huomauttaa, että lähijunaliikenteen kehittämisen ja sen edellyttämän varikkokokonaisuuden jatkosuunnittelun kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että Vantaan yleiskaavassa osoitetaan riittävä varaus lähiliikenteen varikolle. Varikkoselvitys osoittaa,

10.3.2021

että kun sovitetaan yhteen ratatekniset vaatimukset (mm. erkaneminen varikolle) ja maankäytölliset reunaehdot (mm. varikkoalueen laajuus ja ympäröivä maankäyttö), ainoa mahdollinen sijoituspaikka lähiliikenteen varikolle Kehäradalla on Petaksen alue. Väyläviraston näkemyksen mukaan Petaksen varikko kehäradalle suuntautuvineen yhdysraiteineen olisi tämän vuoksi tullut yleiskaavassa osoittaa riittävän merkinnöin rautatiealueena ja yleiskaavaselvostusta täydentää varikon osalta.

Vantaan kaupunki on ehdotusvaihetta koskevassa lausuntovastineessaan todennut, että varikkoselvityksen julkaiseminen on ajoittunut ajankohtaan, jolloin kaavaehdotus on ollut jo nähtävillä, eikä varikkovarauksen eikä tuossa vaiheessa ole ollut riittävän selvää kuvaa Kehäradan varikkotarpeesta eikä ole myöskään selkeää kuvaa hankkeesta vastaavasta tahosta. Kaupunki on vastineessaan lisäksi todennut, että kun hankkeen sisältö täsmentyy ja toimintamalli selkeytyy, voidaan sitä edistää esimerkiksi osayleiskaavalla tai yleiskaavan muutoksella.

Väylävirasto katsoo, että varikkotarve Petaksen alueella on todettu selvityksen laadinnan yhteydessä vuoden 2019 aikana ja asia on ollut esillä useaan otteeseen myös Vantaan kaupungin kanssa käydyissä keskusteluissa. Väylävirasto tuo esiin, että edellä todetulla tavalla Petaksen alue on Kehäradalla ainoa lähiliikenteen varikolle soveltuva alue ja sen tuleva toteuttamismahdollisuus ja tilavaraus olisi tullut käsillä olevan yleiskaavan yhteydessä riittävällä tavalla turvata.

Helsingin seudun MAL-sopimuksessa (kohta 4.1) lähiliikenteen varikoiden osalta todetaan seuraavaa:

"Kunnat ja HSL ratkaisevat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarvittavien lähijunaliikenteen uusien varikoiden sijoittumisen Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan suunnissa ja laativat tarvittaville selvityksille ja toteuttamiselle uusien junien hankintatarpeen huomioonottavan aikataulun. Kunnat laativat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarpeelliset suunnitelmat varikoiden toteuttamiseksi sekä ratkaisevat varikoiden toteuttajan, suunnittelijan, rakentajan ja omistuksellisen rakenteen. Sijaintikunnat laativat varikoiden vaatimat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaavat. Väylävirasto osallistuu suunnitteluun erityisesti siltä osin, kuin varikot edellyttävät toimia valtion väyläverkkoon. Valtio osallistuu sopimuskaudella lähiliikenteen varikoiden suunnittelun kustannuksiin 30%:n, kuitenkin enintään 3 miljoonan euron osuudella. Valtio voi osoittaa maa-alueitaan varikoiden tarpeisiin ja kannustaa maa-alueita omistavia yhtiöitä hyvään yhteistyöhön kaupunkien kanssa. Kuntien rahoitusosuus varikoiden suunnittelusta on 70 %. Valtio ratkaisee pidemmän aikavälin toimenpiteensä lähijunaliikenteen varikoiden toteutukseen seuraavan MAL-sopimuksen tai varikoiden rakentamispäätöksen yhteydessä. Tehokkaan lähijunaliikenteen liikennöinnin mahdollistavan varikkokokonaisuuden suunnittelun eteneminen on edellytyksenä kohdassa 4.2 mainituille valtion panostuksille."

10.3.2021

Väyläviraston näkemyksen mukaan nyt hyväksytyssä Vantaan yleiskaavassa ei ole riittäväällä tavalla huomioitu lähiliikenteen varikkotarpeita ja niiden toteutusmahdollisuuksien turvaamista ja kaava tulisi sen vuoksi tältä osin lainvastaisena kumota ja palauttaa Vantaan kaupungin käsiteltäväksi.

*Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.
Väylävirastossa asian on ratkaissut lakimies Katri Nuuja.*

Lisätiedot

Lisätietoja antaa tarvittaessa Väylävirastossa lakimies Katri Nuuja (sähköposti [REDACTED] puh. 050 527 0658).

Liitteet

- Liite 1. Valituksen kohteet kaavakartalla osoitettuna
- Liite 2. Kartta Hakkilan radanpidon alueen sijainnista pääkaupunkiseudun rataverkolla
- Liite 3. Lähijunaliikennealueen varikkoselvitys (Väyläviraston julkaisu 25/2020), saatavilla myös osoitteessa <https://www.doria.fi/handle/10024/177275>
- Liite 4. Kopio valtakirjasta
- Liite 5. Kaupunginvaltuuston päätös 25.1.2021, kaavakartta ja -määräykset (verkossa: http://paatokset.vantaa.fi/ktwebbin/dbisa.dll/ktwebscr/epjattn_tweb.htm?+id=2110648)



ASIAKIRJA

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa. Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

ALLEKIRJOITUKSET

Allekirjoittaja	Katri Nuuja
Allekirjoitusaika	10.03.2021 14:56

ASIAKIRJAT

Asiakirja	Valitus Väylävirasto Vantaan yleiskaava 2020 10032021.pdf
-----------	--