



Helsingin hallinto-oikeudelle

Valituksen kohde: Vantaan kaupunginvaltuuston päätös 25.1.2021 § 14
Yleiskaavan 2020 (YK0048) hyväksyminen (kaupungin ilmoittama
valituksen määräpäivä 12.3.2021)

Valittaja:



Valituksen peruste: Päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä ja on muutoinkin lainvastainen.

Perustelut: Kun olen asunut Rekolassa jo lähes 75 vuotta, tiedän että vuosikymmenien aikana aina kun on ollut kysymys paikkakuntaa koskevista tärkeistä kaava- ym. asioista, rekolalaiset on kutsuttu asian ollessa sopivassa esiteltävässä vaiheessa yhteiseen kansalaiskokoukseen joko Rekolan koulun juhlasaliin tai työväentalolle, ja tilaisuuteen on kutsuttu kaupungin edustajat esittelemään asiaa. Näin erityisesti, jos kaavassa tms. suunnitelmassa on tulossa jotain olennaisia muutoksia entiseen tilanteeseen nähden, ja tällöin tilaisuuden kutsussa on viitattu siihen mikä asia erityisesti muuttuisi.

Esimerkkinä tärkeästä asiasta, jossa oli **vuorovaikutus**mielessä kutsuttu tilanteen kannalta sopivimpana hetkenä koolle kansalaiskokous, ja jossa on ollut paikalla kaupungin edustaja selostamassa uutta aloitettua kaavan suunnittelua ja tiedustelemassa kansalaisten mielipiteitä, liitän oheen Rekola 6 asemakaavaselostuksen, joka olen saanut Vantaan kaupunginarkistosta. Asemakaavaselostuksesta mm. ilmenee, että kaavaa on käsitelty 5.4.2001 Rekola-Asolan omakotiyhdistyksen järjestämässä erityisesti Laurintien alikulun kaavoitusasian takia kokoon kutsutussa asukasillassa, jossa asukkaat pitivät Laurintien radanalituksen rakentamista tärkeänä ja kiireellisenä (s.16 ja s.18). Alikulkua vastustivat lähinnä Laurintien radanpuoleisen pään muuttamat asukkaat, jotka selostuksen mukaan pelkäsivät Laurintien liikennemääriä ja epäilivät alituksen tarpeellisuutta. Olin itse paikalla ja totesin, että tilaisuudessa ylivoimainen enemmistö paikalle saapuneista rekolalaisista oli alikulun kiireellisen rakentamisen kannalla.

Kun yritin tutustua kaupungin netissä olevaan yleiskaavaesitykseen, havaitsin että uuteen yleiskaavaan oli tällaisiin asioihin perehtymättämän ”tavallisen ihmisen” hyvin hakala perehtyä ja ymmärtää. Kun havaitsin yleiskaavaluonnoksesta, että yleiskaavaan oli tulossa Rekolan seudulle aivan olennaisia muutoksia, kuten että Laurintien alikulku oli yleiskaavaluonnoksessa nyt poistettu, vaikka Rekola 6 asemakaavaa laadittaessa sitä pidettiin erittäin tarpeellisenä, esitin Rekola-Asola Omakotiyhdistys ry:n vuosikokouksessa 25.4.2019 vaatimuksen, että kansalaiset tulee kutsua käsittelemään Laurintien alikulun poistamista otsikolla ”Rekolantien turvallisuus ja Laurintien alikulku”, jolloin kansalaiset tietäisivät, mistä ainakin tullaan keskustelemaan. Ohessa on liitteenä kopio omakotiyhdistyksen pöytäkirjasta, johon pyyntöni asukastilaisuuden järjestämisestä on kirjattu.

Omakotiyhdistyksellä olikin tarkoitus siinä vaiheessa, kun lopullinen yleiskaavaehdotus tulisi esille, järjestää yleiskaavaehdotusta koskeva yleisötilaisuus ja kutsua siihen kaupungin edustajat paikalle. Näinhän Rekolassa ollaan muutoinkin toimittu vuosikymmeniä. Tämän menettelyn tarkoituksena on ollut, että mitään asukkaiden kannalta tärkeätä asiaa ei suoriteta kaupungin toimesta ”salaa” asukkaille kertomatta. Kuten omakotiyhdistyksen liitteeksi oheistamastani Oma kylä- tiedotteesta 27.5.2020 sivulta 2 ilmenee, omakotiyhdistyksellä oli siis nytkin tarkoitus yleiskaavan tultua virallisesti esille järjestää asukastilaisuus ja kutsua paikalle kaupungin edustajat esittelemään asiaa.

Nyt kuitenkin kaupungin edustajia ei saatu tulemaan paikalle koronatilanteen johdosta eikä tilaisuutta voitu siis kulkutautitilanteesta johtuen järjestää. Kaupungin vuorovaikutusraportissa s. 80 myönnetään, että kaupungin edustajia kyllä yritettiin kutsua Rekola-Asolan omakotiyhdistyksen yleiskaavan esittelytilaisuuteen, mutta etteivät kaupungin edustajat päässeet paikalle kulkutaudin takia. Kaupungin edustajat vetoavat siihenkin, että huomattava osa yleisötilaisuuteen osallistujista olisi ollut riskiryhmään kuuluvia. Siten vuorovaikutus Rekolan asukkaiden ja kaupungin välillä jäi koronan takia saavuttamatta, vaikka kysymys oli erityisesti koko Rekolan kaupunginosan (ja myös osittain Päiväkummun kaupunginosan) osalta muun ohessa olennaisen tärkeästä ulosmeno/sisääntulo tieyhteydestä, eli Laurintien jatkeesta rautatien alitse Asolanväylälle. Keskusteluissani rekolalaisten kanssa on ilmennyt, etteivät rekolalaisista useat vielääkään ole perillä siitä, että Laurintien alikulku on poistettu nyt yleiskaavasta, vaikka päin vastoin päinvastoin Rekola 6 kaavatilaisuudessa lähes yksimielisesti kyseinen alikulku haluttiin rakennettavaksi mahdollisimman pian.

Olen muistutuksessani 16.6.2020 nimenomaan puuttunut kansalaisten ja kaupungin vuorovaikutuksen jäämiseen aivan liian vähäiseksi juurikin koronasta johtuen, varsinkin kun otetaan huomioon, että nyt on kysymys aivan olennaisen tärkeästä kaavasta, jonka vaikutusten on kerrottu ulottuvan aina 2050-luvulle saakka. Sen vuoksi muistutuksessani esitin kaupungille, että yleiskaava asetettaisiin uudelleen riittävän pitkäksi ajaksi nähtäväksi sen jälkeen kun poikkeusolot ovat konkreettisesti hellittäneet ja kaupungin edustajia jälleen saataisiin paikalle esittelemään kaavaa omakotiyhdistysten järjestämiin kansalaistapaamisiin, kuten tähän saakkakin on menetelty. Vastahan nyt korona-aikana keväällä ja alkukesällä 2020 kaavaehdotus on ollut kokonaisuudessaan kansalaisten arvioitavana. Yleiskaavakartan 2020 sisältö on tavallisten kansalaisten kannalta katsoen erittäin haasteellinen ymmärtää ilman että asiaan perehtynyt kaupungin virkamies tulisi selvittämään kaavan sisältöä ja ennen kaikkea kaavan muutoksia verrattuna entiseen. Uuden maankäyttö- ja rakennuslain tuomia olennaisempia muutoksia oli kansalaisvuorovaikutuksen omaksuminen keskeiseksi yleis- ja asemakaavojen laillisuusperustaksi aikaisemman ministeriövalvonnan sijaan. Kun lain perustelujen mukaan kansalaisyhdistykset ovat keskeisiä toimijoita kaavoitusasioissa, niin näillä yhdistyksillä ei ole nyt koronan johdosta ollut edes mahdollisuutta kutsua kokoon asukastilaisuuksia eikä saada niihin kaupungin virkamiehiä selostamaan muutoksia ym kansalaisia kiinnostavia seikkoja. Yleiskaavakartan haasteellisuudenkin johdosta kaupungin velvollisuus olisi ehdottomasti ollut lykätä kaavan nähtävillä oloa ja muistutustentekoaikaa kulkutaudin jälkeiseen ajankohtaan, jotta tilaisuus saataisiin järjestettyä ja kaupungin virkamies saataisiin asukastilaisuuksiin selostamaan nähtävillä olevaa lopullista yleiskaavaehdotusta. Vuorovaikutus ei siis ole toteutunut kaupungin ja asukasyhdistysten välillä eikä myöskään kaupungin ja yksityisten kuntalaisten, kuten minun, välillä. Uudistan asian johdosta myös kaikki muutkin perustelut, joita olen asian johdosta muistutuksessani esittänyt.

Kuitenkaan kaupunki ei ole tässä tilanteessa suostunut minun ja monien muidenkaan jo keväällä esittämiin vaatimuksiin määrätä yleiskaavalle uusi nähtävilläolo- ja muistutusaika poikkeusolojen mentyä ohi, jotta yleiskaavaa saataisiin esiteltyä ja kaupungin virkamies saataisiin selostamaan kaavaan tehtyjä muutoksia ja kansalaiset voisivat tutustua kaavaan ”normaalioloissa”. Siten kun lain edellyttämä vuorovaikutus ei tämän yleiskaavan osalta ole toteutunut, yleiskaava on kumottava ja asetettava uudelleen nähtäväksi, ensisijaisesti siis kumottava kokonaan tai ainakin niiden asioiden osalta, joita olen käsitellyt muistutuksessani 16.6.2020.

Vuorovaikutuksessa on myös kaupungin ja minun välilläni ollut muitakin hämmentäviä ongelmia. Luonnosvaiheessa olen 20.3.2019 esittänyt perusteellisia, hyvin perusteltuja mielipiteitä kaupungille mm. juurikin Laurintien alikulun yleiskaavasta poistamisen perumiseksi. Siitä huolimatta en löytänyt mainintaa esittämästäni mielipiteestä Laurintien alikulun osalta lainkaan kaupungin laatimasta luonnosvaiheen yhteenvedosta, mutta sen sijaan siellä oli maininta että joku muu on päin vastoin kiitellyt esitystä alikulun poistamisesta. Juuri tämä on sitä puolueellisuutta,

mihin olen muistutuksessani 16.6.2020 viitannut. Suurimman osan rekolalaisten kannalta katsoen alikulun osalta kysymys on kuitenkin olennaisen tärkeästä ulosmenoväylästä myös tulevaisuuden kannalta, varsinkin kun Rekolaan on aseman lähistölle halutaankin tulevan aivan uutta ”raskastakin” asutusta etenkin Laurintien läheisyyteen Rekolantien ja rautatien välille, ja tällaista asutusta onkin lähiaikoina tulossa ns. Vakulan alueelle eli aivan Laurintien viereen.

Vuorovaikutusraportissa s. 81 selitetään, että ”Lisäksi Laurintien jatkeella on varaus voimassa olevissa asemakaavoissa, mikä edelleen mahdollistaa sen toteuttamisen.” Tähän vain totean, että kokemuksen mukaan jatkomenettely kaupungin kaavoituksessa olisi sellainen, että kun yleiskaava tulisi lainvoimaiseksi, niin seuraavassa mahdollisessa tilanteessa kun kyseisiä asemakaavoja jotenkin muutetaan, niin tässä vaiheessa Laurintien jatkeen merkitä tultaisiin kiireesti poistamaan myös asemakaavoista. Poistamisen perusteena olisi se, että kun Laurintien alikulun varaus on poistettu yleiskaavasta, niin varaus on poistettava myös asemakaavasta juurikin sillä perusteella, ettei merkintää ole enää yleiskaavassa. Juuri näin on käytännössä tapahtunutkin. Samoin kun s. 81 vedotaan siihen, että Pihkalantietä aletaan kehittää Rekolan katuyhteytenä Laurintien sijasta ja katu mahdollistaa Rekolan alueelle paremmat joukkoliikenneyhteydet ja joukkoliikenteen palvelutason, niin tähän totean, että Pihkalantiehän johtaa Rekolasta Mikkolan kaupunginosan taakse Lahden moottoritien varteen. Todellisuudessa eihän ”väärrään suuntaan menevä” Pihkalantie juuri mitenkään auta rekolalaisen kulkuun, mikäli Rekolasta ollaan matkalla asukkaiden matkojen ”normaalisuuntaan” eli Asolaan esimerkiksi Peijaksen sairaalan palveluihin tai uuteen Elmon uimahalliin tai Koivukylän tai Tikkurilan kauppoihin tai Korson tai Keravan keskustan kauppoihin. Laurintie ja Rekolantiehän tulevat olemaan silloin edelleen rekolalaisten ja päiväkumpulaisten pääkulkuteinä vuosikymmenienkin jälkeen, ellei Laurintien alikulkua rakenneta asukkaiden pääsemiseksi suoraan Asolanväylälle ja sitä kautta ”ulos”, jolloin Rekolantien liikennekin vähentyisi olennaisesti. Vain silloin Pihkalantiestä on meille hyötyä, jos rekolalainen olisi menossa Mikkolaan tai esimerkiksi Lahdentietä Järvenpään suuntaan tai Sipoon suuntaan. Siksi vaadin edelleen, että Laurintie ja Rekolantie tulee säilyttää yleiskaavassa pääteinä. Tämä ratkaisu tulee asiallisesti ilman muuta vaikuttamaan ajan mittaan myös Laurintien ja Rekolantien kunnossapidon luokitukseen, vaikka tätä tosiasiaa yritetäänkin nyt kiistää. Näistäkään asioista ei ole pystytty rekolalaisten yhteisessä yleiskaavakokouksessa keskustelemaan, koska pandemian takia kokousta ei ole pystytty saamaan aikaan, mutta kaupunki on tästä välittämättä halunnut jatkaa vuosikymmeniä eteenpäin vaikuttavan yleiskaavan vahvistamisprosessia.

Myöskään luonnosvaiheessa 20.3.2019 klo 18.54 lähettämissäni mielipiteessäni kertomistani seikoista minulle ei ole selvinnyt, millä perusteella vaatimukseni ovat hylätyt. Toki Haxberginhaasta ja Rekolanpuron riittävän laajasta VL-merkinnästä on ollut merkintä muistutusten vastineraportissa s. 79, mutta en edelleenkään löydä sanallista vastausta muistutuksessa toistamiini vaatimuksiini. Olen siis muistutuksessani todennut myös, että voimalinjojen kohdalla Rekola 6 kaavassa ulkoilutie on merkitty kulkemaan rautatien alitse juuri sen takia, että kyseisessä asemakaavaselostuksessa s. 19 asiaa on perusteltu nimenomaan alikulkua seuraavasti: ”Yhteyden tulee toisaalta toimia myös ekologisena käytävänä, jota myös eläimet voivat käyttää. Tästä seuraa, että alikulku jää ainoaksi ratkaisuksi”. Paikallahan kulkee itä-länsi suuntainen ekologinen käytävä. Yleiskaavaan ulkoilutie on nyt merkitty ylikulkuna. Tähänkään muistutuksessanikin toistamaani asiaan en ole saanut asiallista vastausta, miksi tuo ulkoilutie on merkitty kulkemaan maisemallisesti ikävällä tavalla rautatien ylitse vastoin laadittua asemakaavaa. Vuorovaikutus myös kaupungin ja yksityisen asukkaan välillä on näiltäkin osin ollut huonoa.

Vastineraportissa s. 80 selvitellään kaupungin erilaisia korvaavia keinoja, kun yleisötilaisuuksia ei voitu järjestää. Valitettavasti suuri osa meistä esimerkiksi rekolalaisia vanhoista asukkaista, kuten minäkin, olemme iäkkäitä ja niin tottumattomia erilaisiin teknillisiin videoihin yms, että eivät tällaiset mitenkään korvaa normaaleja yleisötilaisuuksia ja henkilökohtaisia tapaamisia, joita ei siis voitu järjestää. Kun yleiskaavakartta on lisäksi erityisen vaikeaselkoinen asiaan perehtymättömille

kansalaisille, eivät ainakaan vanhemmat ihmiset osaa selvittää epäselviä kaava-asioitaan puhelimitse, varsinkaan kun esimerkiksi niinkin olennaisen tärkeää seikka kuin Laurintien alikulun poistamista yleiskaavasta ei ollut kaupungin taholta mitenkään näkyvällä tavalla tuotu esille esimerkiksi paikallislehdessä Vantaan Sanomissa tai muussa julkisessa lehdessä. Kuitenkin ainakin minun jo luonnosvaiheessa antamastani mielipiteestäni on käynyt kaupungin viranomaisille täysin selvästi ilmi, että Rekola 6 asemakaavan suunnitteluvaiheessa lähes kaikki rekolalaiset olivat halunneet Laurintien alikulun rakennettavaksi mahdollisimman pian. Siten Laurintien poistaminen yleiskaavasta oli sellainen asia, jonka seikan yleiskaavassa suunnitellun olennaisen muutoksen kaavoittaja oli velvollinen kertomaan rekolalaisille kaikkien asukkaiden ymmärtämin vuorovaikutuksen keinoin eli perinteisessä asukastilaisuudessa. Etenkin tässä tilanteessa, jossa paikallinen omakotiyhdistys vielä ilmoitti haluavansa järjestää esille pannusta yleiskaavasta erillisen asukastilaisuuden, jossa kaupungin edustajat olisivat paikalla. Oikea menettely kaupungin taholta vakavassa pandemiatilanteessa olisi ollut tietysti keskeyttää yleiskaavoitusmenettely niin pitkäksi ajaksi, että normaali vuorovaikutusmenettely kansalaisten kanssa olisi ollut jälleen mahdollista. Kun kaupungin taholta ei ole hoidettu vuorovaikutusta lain edellyttämällä tavalla, kaava on palautettava vaatimukseni mukaisesti kaupungin uudelleen valmisteltavaksi.

Olen muistutuksessani myös todennut, että **Rekolan rautatieaseman** osalta yleiskaavan merkintä on lainvastainen. Merkintä kuuluu ”Rautatieasema. Liitymä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina.” Tällainen tilanne ei yleiskaavassa nyt ole Rekolan aseman osalta, eikä tilannetta voida mitenkään saada kuntoon ilman, että Laurintien kohdalle merkitään alikulku, josta on kulku junalaiturille. Rekola 6 asemakaavan selostuksessakin s. 9 todetaan, että Laurintien alikulun suunnittelussa on huomioitava jalankulut asemalaitureille. Viittaan selostuksiini Rekolan aseman osalta sekä kirjelmiini 20.3.2019 että 16.6.2020 ja toistan niissä esittämäni. Siis valtio on aikanaan hankkinut Rekolan asemaa varten maata rautatien varresta Laurintien eteläpuolelta. Siinä vaiheessa kun Rekolaan päätettiin rakentaa uusi asema, se sijoitettiin nimenomaan Hanalan seisakkeen lakkauttamisen johdosta erittäin ahtaaseen ja epäkelpoon paikkaan jo valmiiksi kaavoitetun omakotialueen viereen siten, että kulku asemalle piti tapahtua vain alkuvaiheessa kokonaisuudessaan nykyisestä Ilkantie kohdalla olevasta alikulusta (jotta Matarin asukkaille tulisi lyhyempi kävelymatka junalle). Nimenomaan piti rakentaa ”jonkun ajan kuluttua” Laurintien alikulku, josta on käynti suoraan laiturille. Saattoliikenne asemalle piti tapahtua rakennettavan Laurintien alikulun lähelle, ja Laurintien alikulua piti kulkeman ainakin bussi Päiväkumpu - tuleva Peijaksen sairaala ja mahdollisesti muitakin busseja, ja alikulun lähelle piti tulla junaliikenteen - bussiliikenteen liityntäpysäkit. Näin luvattiin siinä vaiheessa kun uusi asema rakennettiin. Kuten Rekola 6 asemakaavan selostuksesta s. 14 ilmenee, Laurintien ja pääradan eritasoristeyksestä on laadittu erillinen suunnitelma jo 2.1.1985.

Toisin sanoen tuo Ilkantie lähettyville rakennettu asematunneli rakennettiin alun perin liian ahtaaseen paikkaan jo valmiiksi kaavoitettuun omakotialueeseen kiinni. Saattoliikenteelle rakennettiin Ilkantie päähän autojen kääntöpaikka, mutta kulku tältä kääntöpaikalta asematunneliin kulkee jyrkkien pitkien portaiden kautta. Tämä kulku ei täytä lain vaatimuksia esteettömälle kulkutielle asemalle. Sepontien kauttakin kulku on niin ahdas, ettei autolle ole pysäköintipaikkaa. Kasperinpolkukin on ahdas ja sen kautta autolla läpiajo on asemakaavan perusteella jo kielletty. Kapeita teitä Ilkantie asematunnelin lähettyville ei voi enempää leventää, koska tiet ovat jo nyt tonttien rajoissa kiinni. Autoilla ajo Ilkantie asematunnelin lähettyville tuottaa vaikeuksia varsinkin talvisin. Siten saattoliikenne ei mitenkään täytä lain ja yleiskaavan rautatieaseman määräyksiä yhteyksien laadukkuudesta, ja liikennesuunnittelijan mukaan käytännössä asiaa ei voi enempää parantaa liikennejärjestelyin.

Rekolan asemasysteemi on alun perin vuonna 1980 perustettukin sen varaan, että Laurintien alikulku rakennetaan pian ja että saattoliikenne tapahtuu jatkossa Laurintien alikulun tienoille, ja että alikulusta on sitten kulku suoraan aseman laiturille. Myös asemaan liittyvä matkustajien

liityntäpysäköintipaikka on koko ajan ollut Laurintien eteläpuolella ja siihen se on suunniteltukin, ja mahdolliselle parkkipaikan laajentamiselle on Laurintien eteläpuolelle tarvittaessa runsaasti uutta tilaa. Nykyisin Ilkantien kohdalla olevan asematunnelin ja Laurintien eteläpuolella olevan liityntäpysäköintialueen välinen kävelymatka on niin pitkä etenkin iäkkäimmille matkustajille, ettei parkkipaikan sijainnin voida katsoa täyttävän yleiskaavan laadukkuuden vaatimusta. Kaupungin vuorovaikutusarvioinnissa s. 81 vähätellään, että parkkipaikkaa ei aina voida rakentaa aseman viereen tai yhdysliikennebussipysäkkiä ei voida rakentaa aseman lähelle, mutta nythän on nimenomaan kysymys siitä, että jos Laurintien alikulku rakennettaisiin siten kuten se asemaa rakennettaessa suunniteltiin rakennettavaksi, niin Laurintien alikulun kautta laiturille kulkien parkkipaikka olisi aivan aseman vieressä. Jos Helsingistä tuleva juna on kaksirunkoinen, niin junan peräosa jää nytkin melko lähelle Laurintien suunniteltua alikulkua. Matkustajat vain joutuvat kävelemään ensin pohjoisen suuntaan Ilkantien kohdalle alikulkuun ja sitten takaisin Laurintielle. Nykyisin lähimmät bussipysäkit ovat Rekolantiellä saakka, joko Rekolan koulun vieressä tai sitten Rekolantien ja Laurintien risteyksessä. Jos Laurintien alikulku rakennettaisiin ja alikulun kautta johdettaisiin bussilinja sairaalan ja Päiväkummun välille, kuten jo 1980 luvun lopulla suunniteltiin ja lupailtiin liikennesuunnittelijoiden toimesta, niin silloinhan nimenomaan Rekolan asemakin täyttäisi jo hyvinkin yleiskaavassa asemalle asetetut kriteerit ”Liittymä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina”. Rekolan asema on ilman Laurintien alikulkua ”torso” eikä täytä asemalle asetettuja kriteereitä.

Huomaan vielä siitä, että olen mielipiteessäni 16.6.2020 nimenomaan todennut, että jos Laurintien alikulku kuitenkin haluttaisiin poistaa autolla kuljettavana alikulkuversiona, niin siinä tapauksessa joko Laurintien kohdalle tai ainakin entisen Rekolan tasoristeyksen kohdalle eli Kustaantien länsipään kohdalle, on yleiskaavaan joka tapauksessa merkittävä kevyen liikenteen alikulkuväylä rautatien alitse. Kustaantien länsipään kohdallahan oli tasoristeys noin 100 vuoden ajan. Nykyisin suunnitellun Kustaantien länsipään kohdalle rautatien länsipuolelle on 1980-luvulla rakennettu suuri Peijaksen sairaala. Kun tasoristeys vuonna 1980 poistettiin, niin kulku Kustaantielta radan toiselle puolelle Ilkantien kohdalla olevan uuden aseman kautta aiheutti noin 700 metrin lisäkävelymatkan rautatien toiselle puolelle, esimerkiksi matkalla sairaalaan tai Foiben hoitokoteihin. Sellainen tilanne ei voi jäädä pysyväksi, ettei jalankulkijoille olisi kulkutietä rautatien alitse joko Kustaantien länsipään kohdalla tai Laurintien kohdalla. Tämäkin alikulku tulee joka tapauksessa maksamaan kaupungille huomattavasti. Tietenkin aseman kulkuyhteyden kannalta olisi parasta rakentaa edes kevyen liikenteen alikulku suunnitellun Laurintien alikulun kohdalle, jolloin edes kevyen liikenteen alikulusta voitaisiin johdattaa kulku suoraan asemalaiturille. **Tätä esittämääni vaatimustani ei ole lainkaan kirjattu vuorovaikutusraporttiin, eli vuorovaikutus kaupungin kanssa on näinkin olennaisen tärkeän asian osalta huomattavan puutteellista, aivan liian puutteellista ollakseen lain mukaista. Vaikka kaavoittajalla olisi suuri halu olisi poistaa autoliikenteen alikulku, niin totta kai silloin kaavoittajalla on velvollisuus tutkia mitä vaikutuksia sillä olisi esimerkiksi jalankulkijoiden matkoihin. Nyt hyväksytyn yleiskaavan mukaan väli Peijaksentie – Ilkantie (aseman alikulku) jäisi täysin ilman jalankulkuyhteyttä. Eihän missään muuallakaan Vantaalla rautatien varressa, vieläpä molemmin puolisen asutuksen keskellä, jalankulkijoilta ole tällä tavoin kaavasta poistettu pysyvästi tärkeitä perinteisiä kulkuyhteyksiä, ja vieläpä tällä tavalla salaa asukkaiden huomaamatta.** Tästäkään asiasta ei ole päästy keskustelemaan Rekolan asukkaiden yhteisessä yleiskaavan esittelykokouksessa, koska tällaista asukastilaisuutta ei ole pandemian takia päästy järjestämään pyynnöstä huolimatta.

Kunnilla on Suomessa kaavoitusmonopoli. Sitä kunnat eivät kuitenkaan saa käyttää ottamatta huomioon muuta lainsäädäntöä. **Eli yleiskaavaa laadittaessakin kuntien täytyy ottaa kuitenkin huomioon myös muu lainsäädäntö.** Huomioon tulee ottaa esimerkiksi perustuslain säännökset ja yhdenvertaisuuslaki. Yhdenvertaisuuslain mukaan viranomaisten tulee edistää yhdenvertaisuutta ja laissa on yleinen syrjinnän kielto. Ei rekolalaisia saa henkilöryhmänä syrjiä kaavoitusasiassakaan siten kuin valtuusto on rekolalaisten asukkaiden osalta nyt tehnyt. Kaikkialla muualla Vantaalla

pääradan alueella asukkaille on järjestetty kaavassa vähän väliä kulkuyhteyksiä pääradan poikki asutuksen kohdalla, mutta ainoastaan Rekolassa ei ole asiallisia yhteyksiä järjestetty.

Rekola 6 asemakaavaa laadittaessa valtuusto hyväksyi kaavan selostuksessa s. 8 olevan toteamuksen ”Päärata jakaa voimakkaasti yhdyskuntarakennetta ja erottaa Rekolan ja Asolan toisistaan”. Ja edelleen ”Laurintien alikulku luo valmistuttuaan hyvät yhteydet Rekolasta Asolaan ja Asolanväylälle, jonne osa nykyisin Rekolantietä ajavasta pohjois-etelä-suuntaisesta liikenteestä siirtyy. Alikulun yhteyteen tulee myös kevyen liikenteen reitti.” Edelleen s.18 ”Liikennesuunnittelijan mukaan kaavallinen varaus alikululle on syytä säilyttää, sillä ilman sitä syntyvä 2,5 km:n yhteydetön kaistale Peijaksentien ja Kulomäentien alikulkujen välille on liian pitkä” ja s. 19 ”Laurintien alikulun varauksen sisällyttämistä kaavaan taas puoltaa liikennesuunnittelun kanta sen tarpeellisuudesta ja pitkä etäisyys seuraavaan pohjoispuolella sijaitsevaan Kulomäen eritasoliittymään.” Nyt kuitenkin valtuusto on päättänyt poistaa Laurintien alikulun yleiskaavasta vastoin aikaisemman Rekola 6 asemakaavan yhteydessä omaksuttua kantaa. Vaikka rekolalaisille ei siis ole edes esitetystä pyynnöstä huolimatta suostuttu järjestämään omakotiyhdistyksen uuden yleiskaavan johdosta haluamaa asukastilaisuutta, jossa kaavoittajan edustaja olisi tullut selostamaan kaavaan suunniteltuja muutoksia. Kuitenkin tämän yleiskaavan on kerrottu ohjaavan kaupungin kehitystä aina 2050-luvulle saakka ja Laurintien viereen, alikulun lähelle ollaan juuri kaavoittamassa kovasti lisää autoja lisäävää asutusta, mm. ns. Vakulan alueelle.

Kun olen mielipiteessäni yleiskaavaluonnoksesta 20.3.2019 ja muistutuksessani yleiskaavasta 16.6.2020 perusteellisesti selostanut Laurintien alikulun historiaa ja haittoja alikulun poistamisesta yleiskaavasta, liitän nämä mielipiteeni ja muistutukseni tämän valituksen ohteen ja vetoan nyt näissä asiakirjoissa jo lausumaani. Totean vain, että aikoinaan kerrostalorakentamisen alkuaikoina 1960-1970 luvun vaiheessa esimerkiksi Tikkurilassa oli vain yksi tasoristeys rautatien ylittämiseen vanhan aseman ja joen välissä, ja toinen tasoristeys oli Hiekkaharjun aseman luona ja seuraava peltotien tasoristeys oli ns. Harakkasaaren tasoristeys ennen Rekolanpuroa. Nykyisen Koivukylän kohdalla oli vain yksi peltoliittymä, Rekolassa oli vain Rekolan tasoristeys. Korsossa oli tasoristeys Korson aseman ja Leppäkorven kohdalla ja vieläkin olemassa oleva erittäin kapea alikulku lähellä nykyistä Tavitietä sekä entisen Haaton tehtaan vieressä kapea lähinnä peltotien tasoristeys. Olen mielipiteessäni eriteltyt tarkemmin, kuinka paljon yli- ja alikulkuja on sen jälkeen Tikkurilan seudulle, Koivukylän seudulle ja Korson seudulle rakennettu ilman, että näiden rakentaminen olisi kompastunut hankkeen kalliiseen hintaan. Nythän on vielä päätetty Tikkurilaan rakentaa Vantaan ratikkaa varten entisten ali- ja ylikulkujen lisäksi uusi alikulku Tikkurilan aseman kohdalle ja sen alustavaksi hinta-arvioksi on kerrottu noin 62 miljoonaa euroa. Rekolaan on puolen vuosisadan aikana rakennettu vain liikenteellisesti sopimattomaan paikkaan yksi aseman alikulku Ilkantie kohdalle ja nyt ollaan jo poistamassa yleiskaavasta Rekolan ainoata autoilla kuljettavaa alikulkuvarausta, jota pitkin piti vielä kulkea rautatien alitse kevyen liikenteen väyläkin. **Laurintien alikulun poistaminen yleiskaavasta on lain kieltämää rekolalaisiin ja päiväkumpulaisiin asukkaisiin kohdistuvaa syrjintää, jossa Rekolan seudun asujamistoa käsitellään aivan toisella tavalla kuin Tikkurilan, Koivukylän ja Korson seudun asukkaita. Jo tämä lain kieltämä Rekolan asukkaiden syrjintä on sinänsä peruste palauttaa yleiskaava uudelleen käsiteltäväksi.**

Laurintien alikulun rakentaminen lyhentäisi myös kiireellisten sairaskuljetuksen pääsemistä Rekolasta Peijaksen sairaalaan. Keskustellessani pari vuotta sitten ambulanssinkuljettajan kanssa tämä kertoi tapauksesta, että hän lähti erittäin kiireiselle hälytykselle Peijaksen sairaalasta Päiväkumpuun Laurintien lähelle. Menomatalla hän joutui ajamaan sairaalasta Peijaksentien alikulun kautta (Koivukylän aseman vierestä) ja siitä Rekolantien kautta Laurintietä Päiväkumpuun. Paluu tapahtui samaa reittiä kyydissä todella huonossa kunnossa oleva sydänpotilas. Kuljettaja harmitteli, että joutui menen tullen kiertämään kiireisellä ajolla Koivukylän aseman vierestä, mikä pidensi ainakin viidellä minuutilla sairaankuljetusmatkaa. Onkohan kaupunki hankkinut

paikalliselta pelastuslaitokselta lausuntoa Laurintien alikulun rakentamisen tarpeellisuudesta pelastuslaitoksen kannalta? Lausunto kuuluu ehdottomasti hankkia, kysymys voi näissä sairaankuljetusten liikenteellisissä viivästyksissä olla potilaiden hengestäkin ja Laurintien alikulkuhan olisi lähes sairaalan kohdalla Rekolasta katsoen.

Laurintien alikulun poistamisen syynä esitetään alikulun korkea hinta. Korkea hinta johtuu täysin kaupungin tähänastisesta passivisuudesta rakentaa tarpeellinen alikulku. Kun Rekola-Asolan omakotiyhdistys oli vuonna 1988 liikenneministerin luona vaatimassa Laurintien alikulun rakentamista, ministeri ilmoitti, että jos Laurintien alikulku olisi rakennettu, kuten se normaalisti olisi rakennettu, siinä vaiheessa kun Rekolan tasoristeys poistettiin vuonna 1980, niin valtio olisi vastannut noin puolesta alikulun rakentamiskulusta. Silloin olisi sitä paitsi selvitty kahden raiteen alikululla ja valtio olisi osallistunut myös myöhemmin rakennettujen kolmannen ja neljännen raiteen alikulun rakentamiskuluihin. Ministerin mukaan kaupunki rahapulassaan kuitenkin ”ryösti” valtion osuuden rekolalaisilta ja halusi tehdä sellaisen sopimuksen valtion kanssa, että tässä vaiheessa Laurintielle kuuluva valtionosuus käytettiin Koivukylän Puistotien alikulun rakentamiseen. Valtio suostui kaupungin pyyntöön, ja sen takia valtio ei ministerin mukaan enää ollut halukas osallistumaan Laurintien alikulun kuluihin. Eli Laurintien alikulun rakentamisen korkea hinta johtuu täysin Vantaan kaupungin omasta menettelystä, kun alikulkua ei rakennettu kuten normaalisti siinä vaiheessa kun Rekolan aseman vieressä ollut tasoristeys poistettiin. Nyt rakennettavana on neljän aktiivikäytössä olevan raiteiston alitus kaupungin kustannuksella. Nykyisen korkean hinnan todellinen syy huomioon ottaen kaupunki ei voi nyt vedota itse aiheuttamaansa alikulun rakentamisen kalleuteen. Sitä paitsi puhuttaessa Laurintien alikulun korkeasta hinnasta keskustelussa ei tähän saakka ole lainkaan otettu huomioon, että joka tapauksessa paikalle täytyy tulevaisuudessa rakentaa kevyen liikenteen alikulku, joka sekin tulee maksaa paljon. Eihän yleiskaavassa voida jättää yhtenäisen asutuksen kohdalla väliä Peijaksentie – Ilkantie kokonaan ilman jalankulkijoiden ym. pääsyä rautatien poikki. Myös näistä asioista tulee voida keskustella Rekolan siinä asukkaiden yleiskaavan esittelytilaisuudessa, jossa ovat kaupungin edustajat läsnä.

Toinen esitetty peruste on alikulkuun tulevan liikenteen vähäisyys. Tämä liikenteen vähyys ei pidä paikkansa, minkä jo nykyisinkin huomaa Rekolantien liikenteen paljoudesta varsinkin ruuhka-aikoina. Lisäksi nythän yleiskaavassa on nimenomaan haluttu lisätä asukkaita Rekolan rautatieaseman vaikutusalueille, niin Rekolassa kuin Päiväkummussa radan itäpuolella, ja lisätä kovastikin uusia asukkaita Asolassa radan länsipuolella. Eli yleiskaavassa on varauduttu asukasmäärien suureenkin kohoamiseen niin radan itä- kuin länsipuolella, ja tämä lisää seudun liikennettäkin jatkuvasti. Rekolan ala-asteen koulun pitkäaikainen rehtori Antti-Veikko Nikulainen oli vuonna 1988 omakotiyhdistyksen mukana liikenneministeriössä nimenomaan sen takia, että rehtori halusi kertoa ministerille olevansa kovin huolestunut Rekolan koulun portin editse Rekolantietä kulkevien autojen määrästä. Nikulainen halusi kertoa ministerille, että Rekolantiellä ei ole liikenteestä suinkaan puutetta, päin vastoin Laurintien alikulun rakentaminen auttaisi olennaisesti poistamaan Rekolantietä kulkevaa liikennettä, kun liikenne ohjautuisi ulos Rekolasta Laurintien alikulun kautta suoraan Asolanväylälle. Rehtori halusi vielä kertoa ministerille, että ala-asteen koululaisten osalta kysymys ei ole vain Rekolantien ylittamisestä koulun portin kohdalla, vaan myös koulumatkoillaan muissa vilkkaan Rekolantien paikoissa, esim vaarallisen Kustaantien risteyksen kohdalla ja Matarin kaupunginosassakin sijaitsevilla ylityspaikoilla. Kaupungin ilmoituksen mukaan lasten liikenneturvallisuutta ei kyetä ala-asteen koulun portilla lisäämään nykyistä enempää, kun esimerkiksi alikulun rakentaminen Rekolantien alitse ei ole kyseisessä kohdassa kaavallisesti mahdollista.

Olen yleiskaavaluonnoksen johdosta esittämässäni mielipiteessäni ja muistutuksessani yleiskaavaehdotukseen vedonnut Rekolantien liikenneturvallisuuteen ja siihen erityisesti koululaisten osalta, ja ratkaisuna turvallisuuden lisäämiseen esittänyt rehtori Nikulaisenkin esiin

tuomaa Laurintien alikulun rakentamista. Minulle ei ole lasten turvallisuudesta esittämäni johdosta kaupungin taholta kerrottu, että yleiskaavaa laadittaessa olisi Rekolantien ja Laurintien alikulun osalta tehty kaavoituksen yhteydessä erillistä lapsivaikutuksen arviointia, vaikka lapsivaltuutetun käsityksen mielestä lapsivaikutusten arviointi tulisi yleensäkin suorittaa. Tässä tapauksessa lapsivaikutuksen arviointi olisi käsittääkseni tullut ehdottomasti suorittaa, varsinkin kun nyt Laurintien alikulun poistamisella tai rakentamisella tultaisiin tulevana vuosikymmeniä suoranaisesti vaikuttamaan Rekolantien tuleviin liikennemääriin ja siten Rekolantien vieressä sijaitsevan Rekolan ala-asteen koululaisten liikenneturvallisuuteen. Viittaan oheen liittämäni lapsivaltuutetun tiedotteeseen 18.5.2020 ”Lapsivaikutusten arviointi on vielä lapsenkengissä”, ja vaadin että **lapsivaikutusten arvioinnin puuttumisenkin johdosta yleiskaava palautetaan uudelleen valmisteltavaksi**. Onkohan tämän yleiskaavan yhteydessä missään muussakaan kohdin tehty lapsivaikutusten arviointia? Ellei ole, niin tarvittavilta osin olisi syytä tehdä.

Kaiken lisäksi aivan uutena tietona kiinnitän huomiota siihen, että viime syyskuussa ensimmäistä kertaa julkaistujen lehtitietojen mukaan Rekolaan osoitteeseen Kustaantien 21 suunnitellaan 256-paikkasta suurta täysin uutta päiväkotia, joka valmistuisi jo vuoden 2022 syksyllä. Lehti uutisen mukaan tämä päiväkotikorvauksi useita vanhoja päiväkoteja. Tämäkin uusi päiväkotikorvauksi tulee ottaa lapsivaikutusten arvioinnissa huomioon. Kun tämä eräitä vanhoja päiväkoteja korvaava päiväkotikorvauksi sijaitsemaan julkisen liikenteen kannalta syrjäisehkössä paikassa, niin tietenkin siitä on seurauksena pysyvä Rekolantien liikenteen vilkastuminen ruuhka-aikoina vanhempien tuodessa ja hakiessa autoilla lapsiaan. Ainakin Rekolantien väli Peijaksentie – Kustaantie tulee tästä autojen lisäntyvistä määrästä johtuen ruuhkaantumaan entisestään. Muutoinkin Rekolantien ja Peijaksentien risteys on nykyään ruuhka-aikoina vaarallinen, koska Peijaksentietä Koivukylän koulun suunnalta tulevat autot tulevat risteykseen alamäkeä ja mutkan takaa Rekolantieltä katsoen. Rekolantien ruuhkaa helpottaisi tulevaisuudessa kovastikin, mikäli pääosa Rekolantien liikenteestä pääsisi kulkemaan suoraan Laurintien alikulun kautta Asolanväylälle, kuten ala-asteen koulun entinen rehtori Nikulainenkin on jo vuonna 1988 liikenneministeriössä esittänyt keinona keventää Rekolantien liikennettä.

Liitteet:

- Rekola 6 asemakaavaselostus
- Rekola-Asolan Omakotiyhdistys ry:n kokouspöytäkirja kokouksesta 25.4.2019
- Oma kylä tiedote 27.5.2020
- Kaksi mielipidettäni yleiskaavaluonnoksesta 20.3.2019
- Muistutukseni yleiskaavaehdotuksesta 16.6.2020
- Lapsiasiavaltuutetun tiedote 18.5.2020