

Helsingin hallinto-oikeus
Radanrakentajantie 5
00520 Helsinki

HELSINGIN HALLINTO-OIKEUDELLE

Asia

Helsingin hallinto-oikeuden lausuntopyyntö 30.3.2021 diaarinumero 21282/03.04.04.04.16/2021,
Väyläviraston valitus kaupunginvaltuuston päätöksestä 25.1.2021 § 14

Päätös, josta valitetaan

Vantaan kaupunginvaltuuston 25.1.2021 § 14 tekemä päätös Yleiskaava 2020 (YK0048) hyväksymisestä

Muutoksenhakija

Väylävirasto

Lausunnon antaja

Vantaan kaupunginhallitus

Valituksen sisältö ja perusteet

Muutoksenhakija vaatii, että hallinto-oikeus kumoaa Vantaan valtuuston päätöksen hyväksyä yleiskaava 2020 (YK0048) lainvastaisena siltä osin kuin Hakkilan radanpidon radan eli ns. Santaradan alueelle on kaavassa osoitettu raitiotievaraus, katualuetta ja asumiseen varattua aluetta.

Muutoksenhakija vaatii, että hallinto-oikeus kumoaa Vantaan valtuuston päätöksen hyväksyä yleiskaava 2020 (YK0048) lainvastaisena ja palauttaa yleiskaavan uudelleen valmisteltavaksi siltä osin kuin kaavassa ei ole osoitettu aluevarausta raideliikenteen alueelle (lähiliikenteen varikko, Petas).

Muutoksenhakija perustelee vaatimuksiaan seuraavin keskeisin perustein:

1. Hakkilaan johtava nykyinen Santarata ja Hakkilassa sijaitsevat radanpidon alueet ovat Väylävirastolle jatkossakin välttämättömiä. Kun hyväksytystä yleiskaavasta on jätetty kokonaisuudessaan pois Santaradan rautatieyhteys siihen liittyvine radanpidon alueineen, ei yleiskaava muutoksenhakijan 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. Muutoksenhakija katsoo lisäksi, ettei huoltoraiteen poistumisen vaikutuksia ja mahdollista korvaavaa järjestelyä ole yleiskaavaa laadittaessa selvitetty riittävästi MRL 9 §:ssä edellytetyllä tavalla.
2. Kaavassa ei ole osoitettu rautatievarikkovarausta Petakseen, eikä Petaksen varikosta myöskään ole yleiskaava-aineistossa minkäänlaista mainintaa. Yleiskaava ei muutoksenhakijan 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.

Lausunto

Kaupunginhallitus yhtyy kaupunginvaltuuston päätöksen 25.1.2021 § 14 lopputulokseen.

Kaupunginvaltuuston päätös ei ole syntynyt maankäyttö- ja rakennuslain yleiskaavalle asettamien sisältövaatimusten taikka valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastaisesti. Yleiskaava perustuu lain edellyttämiin riittäviin selvityksiin, ja päätös on muiltakin osin lain mukainen.

Kaupunginhallitus pyytää jäljempänä esitettävin perustein, että valitus hylätään.

Kaupunginhallitus on toimivaltainen antamaan lausunnon valituksen johdosta. Vantaan kaupungin hallintosäännön 9 luvun 1 §:n 5 kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää lausunnon antamisesta kaupunginvaltuuston päätöksestä tehtyyn valitukseen, jos kaupunginhallitus yhtyy valtuuston päätökseen. Koska kaupunginhallitus yhtyy valtuuston päätökseen, on sen tehtävänä antaa nyt pyydetty lausunto.

Perustelut

Yleiskaavan uudelleen valmisteluun palauttamista koskevan vaatimuksen osalta kaupunginhallitus toteaa, että hallinto-oikeus voi lähtökohtaisesti vain kumota tai pysyttää kunnallisvalituksen kohteena olevan päätöksen. Sen ratkaiseminen, käsitelläänkö asia uudelleen, kuuluu kunnallisen viranomaisen harkintavaltaan. Edellä lausutun nojalla vaatimukselle asian palauttamisesta uudelleen valmisteluun ei kaupunginhallituksen näkemyksen mukaan ole oikeudellista perustetta.

Muilta osin tärkeimmät perusteet valituksen hylkäämiselle ovat:

1. Yleiskaavan aikajänne ja kaavan yleispiirteisyys
2. Santarata ja sen mahdollinen siirtäminen seudullisena ratkaisuna
3. Lähijunaliikenteen varikkohanke ja yleiskaavan valmistelun aikataulu

1 Yleiskaavan aikajänne ja kaavan yleispiirteisyys

1.1 Santaradan ja siihen liittyvien radanpidon alueiden huomioiminen yleiskaavassa

Muutoksenhakija toteaa, että Santaradan alkuosan kohdalle on yleiskaavassa osoitettu uusi raitiotie ja Hakkilan päähän uusi katu (yleiskaavan liikenneyhteys) sekä Hakkilassa Santaradan läheisiä nykyisiä teollisuusalueita on osoitettu muutettavaksi tulevaisuudessa asumiseen A/TP-merkinnällä ("Asumiseen muuntuva työpaikka-alue").

Kaupunginhallitus toteaa, että Vantaan uusi yleiskaava on pitkän aikavälin suunnitelma, joka osoittaa kaupungin maankäytön tavoitetilaa vuonna 2050. Yleiskaavassa yhdyskuntarakenteen kasvu pyritään ohjaamaan osaksi vahvaa joukkoliikennekaupunkia. Keskeinen osa tätä on yleiskaavassa Raitiotie-merkinnällä osoitettu Vantaan ratikka sekä sen varsi, joka on yleiskaavassa merkinnältään kestävä kasvun vyöhykettä.

Yleiskaava on tarkkuudeltaan suurpiirteinen suunnitelma, jonka tehtävänä on ohjata yhdyskuntarakenteen kehitystä ja maankäyttöä yleisellä tasolla. Yleiskaavan esitystavasta johtuu muun muassa, että yleiskaavan

raitiotietä tai liikenneyhteyksiä osoittavat merkinnät eivät kaikilta osin kuvaa näiden toimintojen tarkkoja sijainteja. Yleiskaavan Raitiotie-merkintään liittyen kaupunginhallitus toteaa, että raitiotien tarkka sijainti näkyy sitä koskevassa yleissuunnitelmassa, ja yhteys on suunniteltu siten, että sen toteuttaminen pääradan itäpuolella on mahdollista Santaradan viereen (Vantaan ratikan yleissuunnitelma, ratikan asemapiirustukset n:ot 58087-13 ja 58087-14). Santaradantien/Hakintien linjaus on puolestaan suunniteltu osana Valkoisenlähteentien ja Hakintien alustavaa katusuunnitelmaa. Myös katuyhteys on suunniteltu siten, että se on mahdollista toteuttaa Santaradan rinnalle (Valkoisenlähteentien ja Hakintien alustava katusuunnitelma, raportti s. 15-19/raportin liitteet 2.4-2.6 , 3.2 ja 4.6-4.12), vaikka toteuttaminen edellyttäisikin muutoksia ratayhteyteen ja radanpidon alueeseen. Hakkilan radanpidon alueiden osalta kaupunginhallitus korostaa, että niitä ei ole merkitty raideliikenteen alueena Vantaan voimassa olevassa yleiskaavassakaan (YK 2007).

Vantaan kaupungin näkökulmasta Santarata ja siihen liittyvät radanpidon alueet asettavat merkittäviä haasteita kaupunkikehitykselle ja olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja Tikkurilan asemaa ympäröivän maankäytön tiivistämiselle ja täysimääräiselle hyödyntämiselle. Tikkurila on yksi Vantaan pääkeskuksista, ja sieltä on erinomaiset seudulliset ja kansalliset joukkoliikenneyhteydet. Tikkurilan alueen kehittäminen on näin ollen ensisijaisen tärkeää myös kestävän kehityksen edistämisen kannalta. Santarata aiheuttaa alueella huomattavan estevaikutuksen ja visuaalista haittaa kaupunkirakenteeseen. Haitta on olemassa jo nykyhetkellä ja tulee korostumaan pitkällä aikavälillä Tikkurilan kehittyessä tulevien vuosikymmenten aikana.

Hakkilan ja Jokiniemen alueiden maankäyttö kehittyy vaihteittain, ja osa alueen hankkeista, kuten Vantaan ratikka ja Santaradantien/Hakintien parantaminen on suunniteltu siten, että Santarata on mahdollista säilyttää. Yleiskaavan mukaisen maankäytön täysimääräinen toteutuminen ei kuitenkaan ole mahdollista Santaradan ollessa nykyisellä sijainnillaan. Santaradan ja siihen liittyvien alueiden aiheuttama haitta kohdentuu tulevaisuudessa myös asumisen ja työpaikkojen alueeseen (A/TP) sekä sen viereiseen asuinalueeseen (A). A/TP-alue ei siis ole Vantaan uudessa yleiskaavassa "Asumiseen muuntuva työpaikka-alue" kuten muutoksenhakija valituksessaan mainitsee vaan määräyksen mukaisesti alue varataan sekä asumiseen että monipuolisille työpaikkatoiminnoille. Joka tapauksessa yleiskaavan A-alueella on jo nyt asukkaita, ja sen viereinen jokivarsi on tärkeä virkistysalue. Myös nämä seikat puoltavat sitä, että Santaradan huoltoratatyytettä ja siihen liittyviä radanpidon alueita ei ole sisällytetty yleiskaavaan, jonka tavoitteena on kaupungin maankäytön ohjaaminen pitkällä aikavälillä.

1.2 Energianhuollon tarpeiden turvaaminen

Muutoksenhakija toteaa, että Santarata palvelee radanpidon ohella myös energihuollon tarpeita, sillä radalla toimii Fingridin Hakkilan siirtokuormausta-asemana. Valituksessa mainitaan, että korvaavaa paikkaa Länsisalmen muuntoaseman muuntajakuljetuksille on suunniteltu, mutta ei rakennettu.

Länsisalmen muuntoaseman muuntajakuljetuksille on suunniteltu korvaava reitti Vuosaaren satamasta. Reittiä on tutkittu osana Fingridin tilaamaa seudullista selvitystä "Pääkaupunkiseudun suurmuuntajareittiselvitys (2018)", johon ovat osallistuneet Fingridin ja Vantaan kaupungin lisäksi myös Helsingin ja Espoon kaupungit sekä Uudenmaan ELY-keskus. Reitille on olemassa Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen 1.9.2020 myöntämä ennakkopäätös (Ennakkopäätös nr 8746/2019 versio 1). Vaikka reitillä tarvitaan joitain pieniä kuljetuksen aikaisia muutoksia, nämä eivät kuitenkaan estä reitin käyttöä,

eikä reitin toteuttamiselle ole ylitsepääsemättömiä esteitä. Yleiskaavan laadinnan aikana muita muuntajakuljetustarpeita Santaradan siirtokuormauspaikalta ei ole ollut tiedossa.

Kaupunginhallitus toteaa, että kun huomioidaan yleiskaavan aikajänne ja korvaavan muuntajareitin tämänhetkinen tilanne, yleiskaavan ratkaisu Santaradan osalta ei vaaranna energiahuollon tarpeita. Lisäksi mainittu suurmuuntajareittiselvitys tukee osaltaan kaupunginhallituksen näkemystä siitä, että Santaradan ja siihen liittyvien toimintojen mahdollinen siirtäminen edellyttävät seudullisia ratkaisuja.

1.3 Yleiskaavan sisältövaatimusten ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden noudattaminen

Maankäyttö- ja rakennuslain 39 §:n 2 momentin mukaan yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon muun muassa yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys (momentin 1 kohta) sekä mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestävällä tavalla (momentin 4 kohta).

MRL 39 §:n 3 momentin yksityiskohtaisissa perusteluissa on todettu, että yleiskaavassa tulee sovittaa yhteen säännöksen 2 momentissa mainitut vaatimukset ja pyrkiä optimaaliseen ratkaisuun näiden tekijöiden suhteen, jotka voivat olla osin ristiriitaisiakin.

Kaupunginhallitus katsoo, että yleiskaavassa on sovitettu yhteen MRL 39 §:n 2 momentin mukaiset edellytykset liittyen yhdyskuntarakenteen toimivuuteen, taloudellisuuteen ja ekologiseen kestävyyteen sekä toisaalta liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen sekä energiahuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen. Kaupunginhallitus katsoo lisäksi, että valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ohjausvaikutus on otettu yleiskaavan valmistelussa huomioon MRL 24 §:n 2 momentin edellyttämällä tavalla. Hyväksytyn yleiskaavan ratkaisut edistävät yhdyskuntarakenteen toimivuutta, taloudellisuutta ja ekologista kestävyyttä sekä erityisesti joukkoliikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä kaavassa Raitiotie-merkinnällä osoitetun Vantaan ratikan kautta.

1.4 Yleiskaavan oikeusvaikutuksesta

Maankäyttö- ja rakennuslain 42 §:n 3 momentin mukaan yleiskaava ei ole asemakaava-alueella voimassa muutoin kuin 1 momentissa tarkoitetun asemakaavan muuttamista koskevan vaikutuksen osalta.

Kaupunginhallitus toteaa, että Santaradan rautatieyhteys ja siihen liittyvä radanpidon alue on osoitettu voimassa olevissa asemakaavoissa (asemakaavat: 002118 Hakkila, 620500 Jokiniemi 1, 620700 Jokiniemi 3, 620800 Jokiniemi 4, 660100 Maurinkunnas, 660200 Hakkila 1, 660300 Kanerva 2A, 640900 Kuninkaala 2A). Se, että rautatieyhteys ja siihen liittyvä radanpidon alue eivät ole mukana uudessa yleiskaavassa, ei johda siihen, että Santarata olisi yksin yleiskaavan nojalla siirrettävä pois nykyisestä sijainnistaan. Kaupunginhallitus toteaa edelleen, että Hakkilan ja Jokiniemen alueiden maankäyttö, mukaan lukien valituksessa mainitut katualuetta ja raitiotietä koskevat linjaukset, on edellä kuvatulla tavalla suunniteltu siten, että Santarata ja siihen liittyvä radanpidon alue on mahdollista myös säilyttää.

Edellä lausutun mukaisesti kaupunginhallitus toteaa, että Santaradan säilyttäminen nykyisellä sijainnillaan ei ole kaupungin näkökulmasta tavoiteltavaa, kun huomioidaan kaupungin maankäytön tavoitetila pidemmällä aikavälillä. Kaupunginhallitus katsoo kuitenkin, että Santaradan toimintojen uudelleen

sijoittaminen on seudullinen asia, jota ei voida ratkaista pelkästään Vantaan kaupungin yleiskaavalla. Perusteet tälle on kuvattu seuraavassa kappaleessa.

2 Santarata ja sen mahdollinen siirtäminen seudullisena ratkaisuna

Muutoksenhakijan mukaan Santarata on radanpidon ja sekä pääkaupunkiseudun että valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta välttämätön. Muutoksenhakija katsoo, että yleiskaavan laadinnan yhteydessä huoltoraiteelle ei ole selvitetty tai osoitettu korvaavaa sijaintia, eikä huoltoraiteen säilymistä nykyisellä paikalla ole turvattu esimerkiksi kaavaan otettavin ajoitusmääräyksin. Muutoksenhakijan mukaan huoltoraiteen poistumisen vaikutuksia ja mahdollista korvaavaa järjestelyä ei ole yleiskaavaa laadittaessa selvitetty riittävästi MRL 9 §:ssä edellytetyllä tavalla.

Kaupunginhallitus toteaa, että rataverkkoa tulee tarkastella kokonaisuutena esimerkiksi maakuntakaavan ja MAL-suunnitelman yhteydessä. Tähän kokonaisuuteen kuuluu myös rataverkon kunnossapito. Kaupunginhallituksen näkemyksen mukaan rataverkon kunnossapitoon liittyviä kysymyksiä ei ole mahdollista ratkaista yhden kunnan yleiskaavalla ja siihen liittyvillä selvityksillä.

Kaupunginhallitus katsoo, että seudullisen yhteistyön tarve käy ilmi myös MAL-sopimuksen kohdasta 4.6, jossa todetaan, että Väylävirasto laatii selvityksen Santaradan siirtämisestä valtion rataverkolla ja sen nykyisistä aluevarauksista luopumisesta. Korvaavan alueen toimivuudelle on tunnistettu kriittisiä vaatimuksia, joita ovat muun muassa maantieverkko ja -kuljetukset, sijainti rataverkolla, radan kaltevuudet, melukysymykset ja vedenottotarve. Santaradan nykyisellä sijainnilla nämä vaatimukset toteutuvat, mutta ratojen kunnossapidon toiminta voidaan turvata myös olennaisesti Tikkurilaa syrjäisemmällä sijainnilla, pienemmällä aluevarauksella ja todennäköisesti lyhyemmällä huoltoraiteella.

Vantaan kaupunki on halunnut edesauttaa asian selvittämistä seudullisena yhteistyönä, ja kaupunki on käynnistänyt Väyläviraston ja asian kannalta merkittävien naapurikuntien kanssa selvityksen Santaradan mahdollisten korvaavien sijaintien tunnistamiseksi. Selvityksen on tarkoitus valmistua toukokuussa 2021.

Maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvittäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.

Edellä on todettu, että yleiskaava on tarkkuudeltaan suurpiirteinen suunnitelma, jonka tarkoituksena on yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä toimintojen yhteen sovittaminen. Lisäksi on todettu, että yleiskaavan raitiotietä ja liikenneyhteyttä koskevat merkinnät Santaradan alueella eivät osoita raitiotien ja liikenneyhteyden tarkkoja sijainteja, ja että molemmat yhteydet on suunniteltu niin, että niiden toteuttaminen on mahdollista myös Santaradan rinnalle. Santaradan mahdollisesti siirtämisestä on edelleen todettu, että kyseessä on seudullinen asia, jota ei kaupunginhallituksen näkemyksen mukaan voida selvittää ja ratkaista yhden kunnan yleiskaavassa.

Kaupunginhallitus toteaa, että kun otetaan huomioon yleiskaavan aikajänne ja suurpiirteinen tarkkuus, Santaradan mahdollisen siirtämisen seudullinen luonne sekä se, että kaavan vaikutuksia selvittäessä on MRL 9 §:n mukaisesti otettava huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus, ei yleiskaavaa voida kaupunginhallituksen näkemyksen mukaan pitää maankäyttö- ja rakennuslain vastaisena sillä perusteella, että huoltoratayhteyden poistumisen vaikutuksia ja vaihtoehtoja ei ole kaavatyön yhteydessä

nimenomaisesti selvitetty eikä huoltoratayhteydelle ole yleiskaavassa osoitettu korvaavaa sijaintia. Kaupunginhallitus katsoo lisäksi, että kun yleiskaavassa osoitetut raitiotie ja liikenneyhteys on edellä kuvatulla tavalla mahdollista toteuttaa myös Santaradan rinnalle, ei yleiskaavaa voida tälläkään perusteella pitää maankäyttö- ja rakennuslain liikennettä koskevien sisältövaatimusten taikka valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastaisena.

3 Lähijunaliikenteen varikkohanke ja yleiskaavan valmistelun aikataulu

Muutoksenhakijan mukaan yleiskaavassa ei ole riittävällä tavalla huomioitu lähiliikenteen varikkotarpeita ja niiden toteutusmahdollisuuksien turvaamista. Muutoksenhakija toteaa, että kaavassa ei ole osoitettu rautatievarikkovarausta Petakseen, eikä Petaksen varikosta ole mainintaa yleiskaava-aineistossa.

Lähijunaliikennealueen varikkoselvitys, johon muutoksenhakija vetoaa, valmistui toukokuussa 2020 (Lähijunaliikennealueen varikkoselvitys, Väyläviraston julkaisu 25/2020). Kyseessä on virkamiesesitys, joka toimii pohjana varikoiden jatkoselvityksissä. Kaupunginhallitus katsoo, ettei selvitys ole riittävä siihen, että Vantaan yleiskaavaan olisi sen pohjalta voitu esittää lähijunaliikenteen varikkoa Petakseen. Kaupunginhallitus toteaa lisäksi, että Petaksen mahdollinen varikko ei ole ollut mukana aikaisemmissa yleiskaavaan liittyvissä selvityksissä, eikä hanketta ollut olemassa vielä yleiskaavan valmisteluvaiheessa. Yleiskaavaprosessissa hanke nousi esiin vasta kaavaehdotuksen viimeistelyn aikana.

Maankäyttö- ja rakennuslain 62 §:n mukaan kaavoitusmenettely tulee järjestää ja suunnittelun lähtökohdista, tavoitteista ja mahdollisista vaihtoehdoista kaavaa valmisteltaessa tulee tiedottaa niin, että alueen maanomistajilla ja niillä, joiden asumiseen, työnteeseen tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaisilla ja yhteisöillä, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään (osallinen), on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua mielipiteensä asiasta.

Uuden yleiskaavan laadinta on neljä vuotta kestänyt vuorovaikutteinen prosessi. Kaavatyön tavoitteet määriteltiin työn alussa ja ne hyväksyttiin kaupunginhallituksessa. Yleiskaavaluonnos asetettiin nähtäville kaupunginhallituksen päätöksellä 11.2.2019 § 14, ja yleiskaavaehdotus kaupunginhallituksen päätöksellä 6.4.2020 § 14. Kaavaehdotus oli nähtävillä 22.04.–18.06.2020 välisenä aikana.

Kaupunginhallitus toteaa jo yleiskaavan ehdotusvaiheessa lausutun mukaisesti, että lähijunaliikenteen varikkoselvityksen julkaiseminen on ajoittunut ajankohtaan, jolloin kaavaehdotus on jo ollut nähtävillä. Kaupungilla ei ole tuossa vaiheessa ollut riittävän selkeää kuvaa Kehäradan varikkotarpeesta tai hankkeesta vastaavasta tahosta (Vantaan yleiskaava 2020, Lausuntotiivistelmät vastineineen (ehdotusvaihe), s. 95–96). Muutoksenhakijan näkemyksen mukaan varikkotarve Petaksen alueella on todettu selvityksen laadinnan yhteydessä vuoden 2019 aikana, ja asia on ollut esillä Vantaan kaupungin kanssa käydyissä keskusteluissa. Kaupunginhallitus katsoo, ettei hankkeesta kuitenkaan ole ollut saatavilla sellaista selvitystä, jonka pohjalta asian liittäminen mukaan yleiskaavaan olisi ollut mahdollista, huomioiden kaavan laatimisen aikataulu sekä maankäyttö- ja rakennuslain asettamat, kaavoitusmenettelyn vuorovaikutusta koskevat vaatimukset.

Vantaan kaupunki on jo yleiskaavan ehdotusvaiheessa lausunut, että Petaksen varikkohankkeen sisällön täsmentyessä ja toimintamallin selkeytyessä voidaan hanketta edistää esimerkiksi osayleiskaavalla tai yleiskaavan muutoksella (Lausuntotiivistelmät vastineineen (ehdotusvaihe), s. 95–96). Yleiskaavan valmisteluvaiheessa kaupungilla ei ole ollut riittävän selvää kuvaa Kehäradan

varikkotarpeesta tai hankkeesta vastaavassa tahosta ja hankkeen aikataulusta. Helsingin seudun MAL-sopimuksen kohdassa 4.1 uusien lähijunaliikenteen varikoiden sijoittamisesta 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."* Kirjauksesta käy ilmi, että varikon sijoittaminen Petakseen vaatii lisää seudullisia selvityksiä, ja että varikoiden sijoittuminen, toteuttaminen sekä aikataulu ratkaistaan yhteistyössä kuntien, HSL:n ja Väyläviraston kanssa.

Kaupunginhallitus toteaa myös, että varikoita on selvitetty osana uuden maakuntakaavan (Uusimaa 2050) laatimista. Maakuntakaavan aineistossa on mukana kaksi varikkoihin liittyvää selvitystä: Junaliikenteen kaluston huolto- ja seisontaraidetarpeet sekä radan kunnossapidon aluetarpeet (Liikenneviraston julkaisu, 2017) sekä Lähiliikennevarikkoselvitys Espoon ja Kirkkonummen alueella, esiselvitys (Väyläviraston julkaisu, 2019). Kummassakaan selvityksessä ei ole tutkittu varikkoa Petakseen, eikä raskaan raideliikenteen varikkoa ole Uusimaa-kaava 2050:ssä osoitettu Vantaalle, toisin kuin Keravalle sekä Espoon ja Kirkkonummen rajalle. Uusimaa-kaava ei ohjaa Vantaan yleiskaavan laatimista, mutta myös Uusimaa-kaavaan liittyvät selvitykset tukevat kaupunginhallituksen näkemyksen mukaan sitä, että varikon sijoittaminen Petakseen vaatii lisää seudullisia selvityksiä, eikä asiaa ole voitu ratkaista Vantaan yleiskaavassa.

Kaupunginhallitus toteaa edelleen, HSL on siirtänyt päätöstä uuden lähijunakaluston hankinnasta (HSL:n hallituksen pöytäkirja 6.10.2020 § 162, VAKAVA-projektin eteneminen), mikä vaikuttaa tarvittavien varikoiden aikatauluun. Liitteessä todetaan varikoiden tilanteesta lisäksi: *"Myöskään varikon toteuttajataho ei ole selvillä, joka tarkoittaa sitä, että seuraavaa suunnitteluvaihetta, YVA:aa, ei voi käynnistää."* Myös tämä tukee kaupunginhallituksen näkemyksen mukaan sitä, että varikon sijoittamista Petakseen ei ole ollut mahdollista tutkia osana Vantaan yleiskaavan laatimista.

Kaupunginhallitus toteaa, että Petaksen varikon ratelain mukainen jatkosuunnittelu voi edetä erikseen valmisteltavan osayleiskaavan tai yleiskaavan muutoksen kautta ja siten, että varikon sijoittamiseksi tarpeelliset suunnitelmat ja ratkaisut laaditaan kunnan ja Väyläviraston yhteistyössä MAL-sopimuksen mukaisesti. Nyt kyseessä olevassa yleiskaavassa rautatievarikkovarauksen osoittaminen Petakseen ei ole ollut mahdollista edellä kuvatuista, kaavan laatimisen aikatauluun ja lainsäädännön kaavamenettelyn vuorovaikutteisuudelle asettamiin vaatimuksiin liittyvistä syistä.

Yhteenveto

Yhteenvetonaan kaupunginhallitus esittää, että valitus on hylättävä perusteettomana. Yleiskaavaa laadittaessa on huomioitu maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset yleiskaavan sisältövaatimukset sekä valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Yleiskaava perustuu kaavan tehtävään ja tarkoitukseen nähden riittäviin selvityksiin ja vaikutusten arviointeihin. Yleiskaava on kaikilta osin valmisteltu ja laadittu maankäyttö- ja rakennuslain sekä muiden säädösten mukaisesti ja täyttää sille asetetut vaatimukset, eikä päätös siten ole lainvastainen.

Lähteet

Asemakaavakartat: 002118 Hakkila, 620500 Jokiniemi 1, 620700 Jokiniemi 3, 620800 Jokiniemi 4, 660100 Maurinkunnas, 660200 Hakkila 1, 660300 Kanerva 2A, 640900 Kuninkaala 2A

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Vuosaari-Länsisalmi suurmuuntajakuljetuksen ennakkopäätös nr 8746/2019 versio 1. Myönnetty 1.9.2020.

Liikennevirasto (2017). Junaliikenteen kaluston huolto- ja seison taraidetarpeet sekä radan kunnossapidon aluetarpeet. 52 s. Saatavilla:

https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/136604/lr_2017_junaliikenteen_kaluston_978-952-317-419-1.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020-31. Helsingin seudun kuntien ja valtion väliset maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset. Saatavilla:

<https://ym.fi/fi/maankayton-asumisen-ja-liikenteen-sopimukset> [viitattu 22.2.2021]

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä. HSL:n hallitus § 162. Pöytäkirja 06.10.2020/Pykälä 162.

VAKAVA-projektin eteneminen. Saatavilla: <https://hslfi.oncloudos.com/cgi/DREQUEST.PHP?page=meetingitem&id=202065-4>

MAL 2020-2031. Helsingin seudun ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksen (MAL-sopimuksen) 2020–2031 hyväksyminen (kaupunginvaltuusto 21.9.2020). Saatavilla:

<https://paatokset.vantaa.fi/ktwebbin/ktproxy2.dll?doctype=3&docid=2017959>

ja päätöksen MAL liiteasiakirja 1: maankäytön ensisijaiset vyöhykkeet

<https://paatokset.vantaa.fi/ktwebbin/ktproxy2.dll?doctype=3&docid=1971051&version=1>

Vantaan kaupunki (2020). Vantaan yleiskaava 2020. Lausuntotiivistelmät vastineineen (ehdotusvaihe). 97 s.

Saatavilla: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/153357_YK0048_Lausuntotiivistelmat_vastineineen_ehdotusvaihe_22.10.2020.pdf

Vantaan kaupunki (2019). Vantaan ratikan yleissuunnitelma selvityksineen. WSP Finland Oy, Promethor Oy, Ratatek Oy ja Rapal Oy. 18.9.2019. Saatavilla:

https://www.vantaa.fi/asuminen_ja_ymparisto/kadut_ja_viheralueet/liikenne/ratikka/yleissuunnitelma

Vantaan ratikan asemapiirustukset. Saatavilla:

https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/147685_Liite_2_Ratikan_aseapiirustukset.pdf

Vantaan kaupunki (2019). Valkoisenlähteentien ja Hakintien alustava katusuunnitelma: raportti ja liitteet 1-15. WSP Finland Oy.

Väylävirasto (2019). Lähiliikennevarikkoselvitys Espoon ja Kirkkonummen alueella, esiselvitys. Väyläviraston julkaisuja 35/2019. 38 s. Saatavilla: https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2019-35_lahiliikennevarikkoselvitys_web.pdf

Väylävirasto (2020). Lähijunaliikennealueen varikkoselvitys. Väyläviraston julkaisuja 25/2020. 2020. 86 s. Saatavilla: https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2020-25_lahijunaliikennealueen_web.pdf