

Vantaan kaupunginhallitukselle

Asia: Muistutus Vantaan kaupungin yleiskaavaehdotuksesta (YK0048)

Muistutuksen tekijä:



Edustaminen: yksityinen kiinteistönomistaja
Haluan muistukseeni kirjallisen vastauksen.

Kohteliaimmin esitän muistutuksena Vantaan kaupungin yleiskaavaehdotuksesta Vantaa 2020 seuraavaa.

Aluksi totean, että olen aikaisemmin lähettänyt eri puolelle maamme kuntiin esillä olevista yleiskaavaluonnoksesta mielipiteitä päämiesteni puolesta, ja olen tähän saakka saanut esitetyistä mielipiteistä erillisen yksilöidyn vastauksen ennen käsittelyn seuraavaa vaihetta eli yleiskaavan panemista julkisesti nähtäväksi kirjallisten muistutusten antamista varten. Kirjallisesta vastauksesta on sitten selkeästi ilmennyt, onko mielipide menestynyt tai millä perusteella mielipidettä ei ole hyväksytty. Kun mielipiteen esittäjä on saanut kunnalta vastauksena kirjallisen perustelun, miksi mielipide ollaan hylkäämässä, niin sen jälkeen uutta muistutusta laadittaessa laatijalla ovat muistutuksen pohjana kunnan ilmoittavat perustelut, miksi mielipide ei ole mennyt lävitse. Mikäli hylkäysperusteet ovat tiedossa, laadittavassa muistutuksessa pystytään keskittymään olennaisiin seikkoihin.

Kun yleinen hallinto-oikeudellinen periaate on, että jos lähettää kunnalle kirjallisen asiakirjan, niin kunta vastaa siihen myös kirjallisesti, niin odotin pitkään että Vantaan kaupunkikin menittelisi tällä tavalla. Kun virallisesta kuulutuksestakaan ei käynyt ilmi, ettei Vantaan kaupunki edes aio vastata jättämäni kirjalliseen mielipiteen ilmaisuuni, niin odoteltuani ensin aikani lopulta tiedustelin kaupungilta, milloin vastaus kirjalliseen mielipiteen ilmaisuuni tulee. Muutaman päivän päästä yleiskaavapäällikkö vastasi viestistä 1.6.2020 klo 16.16 (liite 1) ilmenevällä tavalla. Eli viestin mukaan kaupunki ei ole edes aikonut vastata kirjallisesti kirjalliseen mielipiteeseeni. Minulla olisi viestin mukaan ollut mahdollisuus kyllä tulla seuraavana päivänä ulos kaupungintalon eteen klo 15-18 välisenä aikana ulkona, yksi asiakas kerrallaan, keskustelemaan suullisesti kirjallisen mielipiteeni johdosta. Viestin saapuessa olin juuri jo tullut Etelä-Savoon, jossa minulla oli 2.6. sovittu tapaaminen rakennettavan sähkölinjan paikan johdosta. En edes olisi ehtinyt sieltä ajoissa takaisin tähän ulkoilmatilaisuuteen. **Kun sitten olen yrittänyt tutkia minulle linkitettyä vuorovaikutusraporttia osa 3, niin kyseisestä raportista en ole edes löytänyt aivan olennaisen tärkeitä osia tekemästäni huomautuksesta** kuten Laurintien ja Rekolantien säilyttämisestä yleiskaavassa edelleen entisen kaltaisena tärkeänä tieyhteytenä, mikä suunniteltu tieluokituksen alennus tulisi vaikuttamaan myös Laurintien ja Rekolantien kunnossapitoluokkaan, sekä Laurintien alikulkuun, vaikka alikulun merkinnän säilyttämiseksi vetosin mm. erityisesti lasten kannalta Rekolantien liikenneturvallisuuteen sekä Rekola 6 asemakaavaa laadittaessa käytettyihin, asukkaiden tuolloin asukaskokouksessa hyväksymiin perusteluihin, jotka Vantaan kaupunginvaltuustokin on Rekola 6 asemakaavan hyväksyessään hyväksynyt. Yleisesti ottaen tämän yleiskaavan asiakirjoista on juristinkin todella haastavaa saada edes jotenkin selvää.

Aidattu 4-raiteinen aidattu päärata muodostaa asukkaiden luonnollista kulkuyhteyttä todella häiritsevän esteen asukkaiden vapaalle kulkemiselle Rekolan ja Asolan kaupunginosien välillä.

Rekolan asunto- ja asukasmäärää on koko ajan voimakkaasti nostettu ja Asolaan on aivan viime aikoina rakennettu sadoittain uusia asuntoja ja uudessa yleiskaavassa valmistaudutaan siihen että Asolaan rakennetaan vielä ehkä tuhansia uusia asuntoja. Peijaksen sairaala, HUS-lab ja suuri vanhusten hoivakoti Foibe ovat aivan Rekolaan vastapäätä ja myös vastapäätä Rekolaan on Asolaan päätetty juuri rakentaa uusi uimahalli ja sinne tulee myös pohjois-vantaalaisille tarkoitettu urheilupuisto. Rekolalaisten on ollut vuosikymmenien ajan muutoinkin liikenteellisesti vaikeata päästä rautatien toiselle puolelle Asolaan sen jälkeen kun Rekolan aseman tasoristeys poistettiin eikä Rekolaan ole rakennettu uutta korvaavaa yhteyttä eli Laurintien alikulkua. Yleiskaavan selostusluonnoksessa s. 98-99 on todettu: ”Kokonaisuuden toimivuutta voidaan parantaa Asolanvylän kehittämisen myötä sekä lisäämällä yhteyksiä ratojen estevaikutusten vähentämiseksi”. Kun yleiskaava tähtää tuleviin tarpeisiin, niin näissä oloissa ei ole mitenkään asiallista päin vastoin nyt vähentää Rekolan ja Asolan välisiä yhteyksiä poistamalla juuri tässä vaiheessa kaavasta ainoa autolla kuljettava liikenneyhteys Havukosken ja Korson välillä. Varsinkin kun yleiskaava tähtää tulevaisuuteen ja asuntojen määränkin on Asolassa suunniteltu suorastaan ”räjähtävän”, niin esitetyt selitykset Laurintien alikulun vähäisistä liikennemääristä eivät ole asiallisia, varsinkin kun ajoittain jo tällä hetkelläkin Rekolantien liikenne on häiritsevän vilkasta, mistä esimerkiksi varsinkin ala-asteen koulun vanhemmat ovat jatkuvasti olleet huolissaan. Tästä Laurintien alikulusta on hyötyä myös junamatkustajille matkan Laurintieltä asemalaiturille lyhentyessä olennaisesti nykyiseen torsoon asemaan verrattuna.

Siis vaikka kysymys on Rekolan ja Asolan ja osaltaan myös Matarin ja Päiväkummun kannalta olennaisen tärkeistä kaupunginosien liikenneyhteyksistä ja liikenneturvallisuudesta, niin ensimmäisenä lähettämässäni (20.3.2019 klo 13.10) mielipiteessä esittämiäni mielipiteitä ei siis ilmeisesti ole edes otettu lainkaan Rekolan kohdalla eikä muuallakaan huomioon ja esille vuorovaikutusraporttiin. Kun kysymys on nimenomaan jo aikaisemmin olennaisen tärkeinä pidetyistä Rekolan liikenneyhteyksistä, joita yleiskaavassa aiotaan olennaisesti heikentää, ja myös koululaisten liikenneturvallisuudesta, niin kyllä nämä liikenneyhteysasiat ja muun muassa Rekolantien varren turvallisuuskysymykset olisi pitänyt ehdottomasti ottaa mielipiteenäni mukaan vuorovaikutusraporttiin ja käsitellä asianmukaisesti, ja ainakin näin olennaisista asioista puheenollen minun olisi pitänyt saada asianmukainen perusteltu kirjallinen vastaus. Vuorovaikutusmenettelyssä ei ole menetelty lain mukaisesti. Palaan Laurintietä, Rekolantietä ja Laurintien alikulkua ym. huomautuksessani kertomiini asioihin myös myöhemmin tässä muistutuksessani.

Liitteenä 2 esitän Itä-Hakkilan omakotiyhdistys ry:n sihteerin Pekka Virkamäen laatiman, Vantaan Sanomissa 10.6.2020 julkaistun kirjoituksen ”Vantaan yleiskaavan nähtävilläoloa on jatkettava”. Vetoan muistuksessani siihen mitä Virkamäki on kirjoituksessa perusteluissaan todennut. Rekolassa kuten myös Asolassa, Päiväkummussa ja Matarissa muuttuu asemakaavojen merkintä A yleiskaavassa merkinnäksi Ap ja siitä ilmeisesti aiheutuu Virkamäen kertomia ongelmia. Itse asiassa esimerkiksi minä, tuskin juuri muutkaan omakotiasukkaat, en ole huomannut koko Virkamäen esille tuomaa asiaa eikä tämä ole käsittääkseni tullut asukkaille tähän saakka mistään selväksi. Liitteenä 3 esitän Rekola-Asolan omakotiyhdistys ry:n tiedotteen 2/2020 27.5.2020, jonka sivulta 2 ilmenee: ”Kevääksi olimme alustavasti suunnitelleet pidettäväksi asukasillan koskien käynnissä olevaa yleiskaavasunnitelmaa. Olisimme halunneet kutsua paikalle Vantaan kaupungin edustajan/edustajia. Koronavirus-tilanteen takia emme saaneet kaupungin edustajaa paikalle, joten asukasillaa ei tästä aiheesta pystytty järjestämään.”

Olen jo huhtikuussa 2019 pyytänyt virallisesti omakotiyhdistyksen vuosikokouksessa, että yleiskaavan käsittelyyn liittyen pidettäisiin asukastilaisuus, jossa ainakin otetaan esille kysymys ”Rekolantien turvallisuus ja Laurintien alikulku”. Tämän Rekolantien turvallisuusasian olin varautunut ottamaan nyt esille siinä asukastilaisuudessa, joka piti järjestettävän yleiskaavan tullessa

kokonaisuudessaan nähtäväksi yleiskaavasta tehtäviä muistutuksia varten. Tarkoitukseni oli tässä asukastilaisuudessa kysellä kaupungin edustajilta vielä muistakin kaavamuutoksista, jotka kohdistuvat esimerkiksi juuri Rekolaan, koska me kansalaiset emme välttämättä edes hoksaa tämänkaltaisia Virkamäenkin esiin tuomia erilaisia muutoksia. Mutta siis korona-viruksen johdosta tätä odotettua asukastilaisuutta ei ole voitu Rekolassakaan järjestää. Siitä huolimatta, että tiedettiin että tällaisia edes omakotiyhdistysten järjestämiä kaavoituksen kannalta olennaisen tärkeitä tilaisuuksia ei ole pystytty kaupungissa valtion viranomaisten määräysten johdosta järjestämään, Vantaan kaupunginhallitus on päättänyt järjestää kaavan olevan nähtävillä juuri tällaisena korona-aikana. Kysymyksessä on selkeä **menettelyvirhe. Yleiskaavan vuorovaikutus ei ole lain edellyttämällä tavalla toteutunut.**

Kuten Virkamäki on kirjoituksessaan todennut, yleiskaava on ollut kokonaisuutena nähtävillä vasta koronavirusrajoitusten voimassa ollessa, 22 päivästä huhtikuuta 2020 kesäkuun 18 päivään saakka. Kaava on ollut vasta tällöin kokonaisuudessaan kansalaisten arvioitavana. Uuden maankäyttö- ja rakennuslain tuomia olennaisempia muutoksia oli kansalaisvuorovaikutuksen omaksuminen keskeiseksi yleis- ja asemakaavojen laillisuusperustaksi aikaisemman ministeriövalvonnan sijaan. Nyt korona-rajoitusten aikana tämän pitkäksi ajaksi voimassa olevaksi tarkoitetun yleiskaavan vuorovaikutus on jäänyt aivan liian vähäiseksi. Tämä yleiskaava on muutoinkin kovin huonosti kansalaisten ymmärrettävissä. Kun lain perustelujen mukaan kansalaisyhdistykset kuten omakotiyhdistykset ovat keskeisiä toimijoita kaavoitusasioissa, niin nyt näillä yhdistyksillä ei ole ollut poikkeusolojen vuoksi mahdollisuutta edes kutsua kokoon asukastilaisuuksia eikä saada niihin kaupungin virkamiehiä selostamaan muutoksia ym. kansalaisia kiinnostavia seikkoja. Yleiskaava tulisiikin asettaa myöhemmin riittävän pitkäksi ajaksi uudelleen nähtäväksi ja tulisi määrätä uusi muistutuskatoaika sen jälkeen kun poikkeusolot konkreettisesti lakkaavat ja asukastilaisuuksia voitaisiin taas, mahdollisesti syksyllä, turvallisesti järjestää ja kaupungin edustajia jälleen saataisiin paikalle esimerkiksi Rekola-Asolan omakotiyhdistys ry:n asukastilaisuuteen. Ellei kaupunki halua järjestää parempaa vuorovaikutusta näin tärkeän kaavan osalta, minun on pakko valittaa kaavan hyväksymisestä hallinto-oikeuteen ja pyytää kaavapäätöksen kumoamista ja palauttamista kaavan alkuvaiheeseen. Vuorovaikutus ei ole toteutunut myöskään kaupungin ja minun välillä kaavan vuorovaikutusvaiheessa, kun esittämiäni mielipiteitä ei ole asianmukaisesti otettu huomioon edes laadittaessa vuorovaikutusraporttia (esim. Rekolantien ja Laurintien katuluokituksen alentaminen ja Laurintien alikulkukäytävän säilyttäminen edelleen yleiskaavassa, Rekolantien liikenneturvallisuus ym.).

Uudistan myös oheiset 20.3.2019 klo 13.10 jättämäni mielipiteeni yleiskaavaluonnokseen (liite 4) ja 20.3.2019 klo 18.54 jättämäni mielipiteeni yleiskaavaluonnokseen (liite 5) perusteluineen nyt osaksi muistutustani esillä olevaan yleiskaavavaehtotukseen.

Erityisesti mielipiteeni 20.3.2019 klo 13.10 johdosta

Täsmennän nyt Rekolantien ja Laurintien kaavaehdotukseen merkittyjen alemman luokkaan esitettyjen katujen luokituksen osalta mielipidettäni nyt muistutusvaiheessa siten, että siis **vaadin sekä Laurintien että Rekolantien säilyttämistä vuoden 2020 yleiskaavassa merkittäväksi samanarvoisina katuina kuten ne ovat olleet tähänkin saakka yleiskaavassa 2007 merkittynä.** Ei Rekolantien ja Laurintien merkitys Rekolan seudun pääliikenneväylänä ole mitenkään vähentynyt, päin vastoin autoliikenne on jatkuvasti lisääntynyt. Jos näiden katujen luokitusta alennetaan yleiskaavassa, seurauksena tulee vähän ajan kuluttua olemaan se, että tärkeysasteikossa alennettujen katujen kunnossapitoluokitusta tullaan alentamaan. Tämä taas vaikuttaa ainakin jollakin aikavälillä siihen, että esimerkiksi näiden katujen kunnossapito ja talviauraus tulee Rekolan seudulla heikkenemään nykyisestä. Kun Rekolan-Matarin-Päiväkummun alueella kiinteistöjä on jatkuvasti lohkottu useammiksi tonteista ja asuntojen määrä on jatkuvasti suurentunut, niin myös

autojen määrä on suurentunut ja liikenne vilkastunut. Kunnossapidon heikkeneminen näillä kaduilla ei ole ollenkaan asianmukaista.

Olen myös vaatinut että Laurintien alikulku tulee sisällyttää myös tulevaan yleiskaavaan, kuten se on sisältynyt kaikkiin yleiskaavoihin tähänkin saakka. Olen vedonnut jo mielipiteessäni alikulun tarpeellisuuden osalta esimerkiksi Rekola 6 asemakaavan 730700 laatimisen yhteydessä todettuun. Viittaan tähän edelleen. Mitään asiallista perustetta poistaa Laurintien yleiskaavavarausta juuri nyt kun asuntojen rakentaminen sekä radan itäpuolella Rekolassa ja Päiväkummussa sekä toisaalta radan länsipuolella Asolan alueella on erittäin vilkasta. Yleiskaavassa asuntoja on suunniteltu Rekolan kohdalle Asolan kaupunginosaan todella runsaasti, mikä vielä lisää entisestään yhteyden tarvetta Rekolan ja Asolan välillä. Tästäkin syystä katuyhteys Rekolan kohdalla rautatiealueen poikki tulee tulevaisuudessa entisestään yhä tarpeellisemmaksi.

Rekola 6 asemakaavan yhteydessä todettiin mm. *"Laurintien alikulun rakentamista pidettiin perusrehtuna. Ratkaisussa painottui yhteyksien tarve Asolan ja Rekolan välillä".* Todettiin myös että *"Laurintien alikulku luo valmistuttuaan hyvät yhteydet Rekolasta Asolaan ja Asolanväylälle, jonne osa nykyisin Rekolantietä pitkin ajavista siirtyy".*

On otettava huomioon myös siihen, että Peijaksen sairaala sijaitsee suunnilleen Laurintien kohdalla Asolan puolella, jonne on Rekolasta ja Päiväkummusta luvattu suoraa katuyhteyttä Laurin alikulun kautta jo vuosikymmenien ajan. Laurintietä vastapäätä sijaitsee myös suuret Foiben hoivapalvelulaitokset. Siitten Rekola 6 asemakaavan laatimisen Asolan puolelle Asolanväylän läheisyyteen on valmistunut erittäin runsaasti lisää uusia kerrotaloasuntoja ja uudessa kaavassa suunnitellaan Asolaan kaupunginosaan (Rekolankin tasolle) todella huomattavasti uutta asuntorakentamista. Kaiken lisäksi Asolaan eli rautatien länsipuolelle vastapäätä Rekolaa on päätetty rakentaa uusi uimahalli, mikä lisäksi sinne on suunniteltu suurta pohjois-vantaalaisten urheilupuistoa. Tämäkin aiheuttaa lisäliikennettä Rekolan ja Asolan kaupunginosien välillä. Rekolasta ja Päiväkummusta pitää päästä Asolan uimahalliinkin ilman pitkiä kiertomatkoja. Myös Rekolaan on suunnitteilla jo rakennettujen lukuisten uusien rakennusten lisäksi runsasta asuntorakentamista Rekolantien ja rautatien väliin, eli ns Vakulan alueelle, jonka suuren rakennusalueen yksi sivu on Laurintien varrella. Tämänkin alueen autojen ulosajo Rekolasta on perusteltua rakentaa suoraan viereisen Laurintien alikulun kautta Asolanväylälle. Nämäkin seikat vähentävät Rekolantien liikennettä ja lisäävät Rekolantien liikenneturvallisuutta Laurintien alikulun rakentamisen jälkeen.

Olen huomautus-kirjoituksessani käsitellyt myös Laurintien alikulun rakentamisen historiaa, kuten sitä että normaalia rakentamismenettelyä käyttäen Laurintien alikulku olisi rakennettu jo vuonna 1979 siten, että Rekolan tasoristeyksen poistamisen yhteydessä VR olisi maksanut Laurintien alikulusta puolet. Rahapulassaan kaupunki kuitenkin "ryösti" Laurintien alikulun valtionosuuden rekolalaisilta ja päättikin käyttää valtion Laurintien alikulkuun varaamat rahat Koivukylän Puistotien alikulkuun. Laurintien alikulku on sittemmin moneen otteeseen luvattu rakentaa, esim kaupunginjohtaja Lairala on luvannut sen rakentamiseen varoja "heti kun Koivukylänväylän ylikulkusilta ensin valmistuu". Laurintien alikulusta valmisteltiin kaupungilla jopa katupiirustukset vuonna 1985.

Mainittakoon, että kun Rekolan omakotiyhdistyksen lähetystö kävi vuonna 1988 liikenneministerin luona pyytämässä Laurintien alikulun rakentamista, mukana oli myös Rekolan ala-asteen koulun rehtori Antti-Veikko Nikulainen kertomassa ministerille, että Laurintien alikulun rakentaminen poistaisi huomattavasti Rekolantiellä Rekolan koulun portin editse kulkevaa autoliikennettä ja parantaisi tämän ala-asteen koulun oppilaiden turvallisuutta. Valitettavasti ministeri vetosi siihen, että normaalisti, kun Rekolan aseman tasoristeystä oltiin vuonna 1979 poistamassa, VR olisi

maksanut Laurintien alikulun rakennuskustannuksista noin puolet, mutta Vantaan kaupunki nimenomaan halusi poikkeuksellisesti rakennettavan osittain valtion rahoilla tässä yhteydessä Laurintien alikulun sijasta Koivukylään alikulun. Siksi ministerin mukaan kaupungin täytyy itse vastata yksin Laurintien alikulun rakentamisesta.

Olenkin mielipiteessäni otsikon "Laurintien poistamishdotus yleiskaavasta" olla käsiteltyt niitä runsaita liikenteellisiä ja liikenneturvallisuudellisia etuja, jotka saavutettaisiin mikäli osa Rekolantien liikenteestä johdettaisiinkin Laurintien alikulun kautta suoraan Asolanväylälle, eikä kaikkien autojen tarvitsisi enää ajaa Rekolan omakotialueen lävitse Rekolantietä pitkin Havukosken Peijaksentielle tai sitten Rekolan ja Matarin omakotialueen lävitse ja Rekolan ala-asteen portin editse Kulomäentielle saakka. Kysymys on myös rekolalaisten ja matarilaisten lasten liikenneturvallisuudesta, koska tällä 2.5 kilometrin pituisen Rekolantietien varrella sijaitsee Rekolan ala-asteen koulun edestan lisäksi useita muitakin lapsille kriittisiä pakollisia Rekolantien ylityspaikkoja kuten Kustaantien vaarallinen risteys Rekolan päiväkodin vieressä (lähistöllä myös Kustaantien päiväkotia ja Koivukylän koulu) ja Matarissakin useita useampiakin vaarallisia Rekolantien ylityspaikkoja, joista vaarallisin lienee mutkassa oleva Ajomiehentie lähellä oleva tienylitys Matarin päiväkodin lähellä. *Rekolan ala-asteen koulun rehtori aikoinaan käynnin aikana totesi liikenneministerille, että Laurintien alikulun rakentamisessa on kysymys myös nimenomaan Rekolan ja Matarin lasten liikenneturvallisuudesta.* Vaihtoehtona sille, että liikenne kulkee nyt kilometrikaupalla Rekolassa ja Matarissa omakotialueen lävitse joko Peijaksentielle tai Kulomäentielle, Laurintien alikulku on konkreettinen vaihtoehto, jossa liikenne johdetaan vain 300 metrin matkan Rekolantien risteyksestä Laurintietä pitkin Laurintien alikulkuun, josta autot pääsisivät suoraan liikenteellisesti paljon korkeatasoisemmalle Asolanväylälle. Vantaan kaupunki ei voi mitenkään sivuuttaa tosiasiaa, että kysymys Laurintien alikulun kaavamerkinnästä koskee myös lasten etua. Olen jo mielipiteessäni viitannut Suomessa lain tasoisena voimassa olevaan *lapsen oikeuksien sopimukseen 3 artiklaan*, joka edellyttää että myös *kunnallisten hallintoviranomaisten toiminnassa, jotka koskevat lapsia, on ensisijaisesti otettava huomioon lapsen etu.* Viittaan tästä tarkemmin mielipiteessäni yleiskaavasta esittämään. Tässä yleiskaavaprosessissa **lapsen edun huomioon ottamista ei ole otettu mitenkään huomioon**, varsinkaan kun laadistussa yhteenvedossakaan ei edes mainita Rekolantien liikenneturvallisuudesta sanallakaan. Siis vaikka lasten edun huomioon ottaminen on tässäkin yleiskaavan laatimisasiassa lakisääteistä.

Olen tarkemmin selostanut Laurintien alikulun tarvetta ja rakentamisesityksiä jo mielipiteessäni yleiskaavan johdosta, johon kirjoittamaani siis tarkemmin viittaan. Olen myös viitannut asemakaavoituksen yhteydessä kaavan selostukseen s. 16 ja 18 merkittyyn, että "alikulun rakentamista käsitellessä asukasillassa kiirehdiin voimakkaasti ja lähes yksimielisesti Laurintien alikulun rakentamista". Vain muutama Rekolan liikekeskuksen ja rautatien välillä asuva henkilö oli eri mieltä. Yhdistys kysyi vielä sen jälkeen katujen toivotusta rakentamisjärjestyksestä erikseen kirjallista omakotiyhdistyksen asukkailta ja sai kyselyynsä satoja vastauksia. Vastausten mukaan ensin piti rakentaa tuolloin keskeneräinen Koivukylänväylä välillä Koivukylä-Ilola valmiiksi, toiseksi piti rakentaa Laurintien alikulku ja vasta sitten Hanabölentie ja Pihkalantie.

Siten on aika merkillistä, että ilman minkäänlaista asukastilaisuutta tai entisenlaista kirjallista mielipidekyselyä asukkaiden kesken järjestämättä Laurintien alikulku noin vain poistettaisiin yleiskaavasta. Tuskin monet rekolalaiset ovat huomanneetkaan alikulun poistamista kaavasta, koska kaavakartta on kovin vaikeaselkoinen tällaisiin asioihin perehtymättömille kansalaisille.

Nyt kun Laurintien alikulku ei vielä ole, rautatie on nykyisin Rekolan seudun pahin kulkueste. Jos Rekolan keskustasta halutaan ajaa Asolan puolelle esimerkiksi sairaalan alueelle tai uudelle uimahallille Asolaan, niin täytyy ajaa Havukosken Peijaksentien tai

Korson Kulomäentien kautta. Välimatka Havukosken Peijaksentien ja Korson Kulomäentien välillä onkin ainakin 2,5 km ja Rekola 6 asemakaavan selostuksessa todetaankin s. 18 Laurintien alikulusta: "Kaavallinen varaus on syytä säilyttää, sillä ilman sitä 2,5 kilometrin yhtenäinen kaistale Peijaksentien ja Kulomäentien välillä on liian pitkä." Olen selostanut tarkemmin tätä asiaa siis aikaisemmassa mielipiteessäni, johon viittaan. Olen selostanut tarkemmin myös mitä ali-tai ylikulkuja Vantaalla on muiden kaupunginosien kohdalle pääradalle rakennettu. *Luettelemistani pääradan ali- ja ylikuluista ilmenee, että kulkuja on muualle rakennettu niin paljon että jos Laurintien alikulun varaus poistetaan yleiskaavasta, niin tämä suoranaisesti johtaa perustuslaissa kiellettyyn syrjintäkiellon vastaiseen lopputulokseen Rekolan seudun asukkaita kohtaan.*

Kun Laurintien alikulun rakentamista on mainittu kalliiksi, niin liikenneministerin Rekola-Asolan omakotiyhdistyksen lähetystölle valtion rahoituksesta ilmoittaman mukaan "Vantaan kaupunki on jo sijoittanut VR:n maksettavaksi kuuluvat rekolalaisten alikulkurahat Koivukylän aseman alikulkuun". Rekolan rautatieasema on nyt torso, eikä Rekolan asema täytä yleiskaavamerkinnän määräystä. **"Rautatieasema. Liittymä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina".** Nämä kriteerit eivät nyt toteudu Rekolan aseman kohdalla, ja tähänkin nyt siis myös vetoan muistutuksessani.

Laurintien alikulusta piti rakentaa suora kulkuyhteys Rekolan aseman laiturille. Nyt, mikäli Helsingistä saapuva juna on kaksisyksikköinen, niin junan loppupää jää melko lähelle Laurintietä. Kun Laurintielle ei nyt pääse kulkemaan suoraan laiturilta, niin kaikkien junasta poistuvien täytyy kävellä lähes laiturin pohjoispäähän Ilkantien kohdalle alikulkuun saakka. Kun Rekolan uutta asemaa rakennettiin, Laurintien alikulkua pitkin luvattiin kulkevan yhdysliikennelinja-auto tulevan viereisen Peijaksen sairaalan ja Päiväkummun väliä Laurintietä pitkin. Oli puhetta eräiden muidenkin linjojen ajamisesta Laurintien alikulun kautta. Rekolan aseman henkilöautojen liityntäparkkipaikka on hyvin pitkällä Ilkantien kohdalla olevasta Rekolan asematunnelista eli parkkipaikka on Laurintien eteläpuolella, ja tänne piti päästä siis laiturilta suoraan laiturin eteläpäästä Laurintien alikulun kautta. Nyt matkaa laiturilta on monta sataa metriä kiertäen Ilkantien alikulun kautta. Nykyisin junamatkustajien noutopaikana on sanottu olevan Ilkantien kääntöpaikka, mutta sinne on noustava aseman tunnelista jyrkkiä portaita, jotka eivät sovi liikuntarajoitteisille tai lastenvaunujen työntäjille. Sepontien kohdallekaan ei saa pysäköidä autoa eikä Kasperinpolkua pitkin ole läpiajo sallittu. Aseman lähistölle joutuu ajamaan kapeita kujia pitkin, joilla talvella on suoranaisia liikuntavaikeuksia. Nykyisin bussilla ei pääse lähellekään Rekolan asematunnelia, joka on ainoa pääsyvaihtoehto junalaiturille. Lähimmät Rekolan bussipysäkit ovat Rekolantiellä saakka. Eli Rekolan aseman liityntä- ja vaihtoyhteydet eivät ainakaan Rekolan puolella ole mitenkään yleiskaavan asemamerkinnän edellyttämällä tasolla, koska muun nuassa Laurintien alikulku ja luvattu kulku siitä laiturille puuttuu, Ilkantien alikululle on hankala päästä noutokuljetuksien osalta autolla, lähin pysäkki liityntäyhteysbussille on aina Rekolantiellä saakka ja Rekolan aseman parkkipaikka on aivan liian pitkällä nykyisestä Ilkantien kohdan asematunnelista, mikä on ongelma kaikille autolla junille tuleville mutta suoranainen ongelma esimerkiksi vanhemmille asukkaille tai esimerkiksi jalkavaivaisille.

Rekolan aseman tienoon vanhin Rekolan kylän vanhalle asemalle johtanut tie on Kustaantie. Kustaantie kulkee Rekolan omakotialueen halki. Kustaantien päässä sijaisi vuoteen 1978 saakka tasoristeys Asolan suuntaan niin ihmisille kuin ajoneuvoille, ja entisen tasoristeyksen kohdalla on vieläkin Rekolanpuron ylittävä vahvarakenteinen silta. Tämä on ollut aina tärkeä kulkutie Rekolan ja Asolan välillä. Kun vuonna 1979 Ilkantien kohdalla oleva Rekolan asematunneli jäi Rekolan ainoaksi kulkuyhteydeksi rautatien poikki, kiertomatka rautatien poikki piteni kävelijöille 700 metrillä samaan paikkaan radan toiselle puolelle. Kansalaisille uskoteltiin, että tilanne paranee, kun

Laurintien alikulku valmistuu. **Rekola 6-asemakaavan selostuksen mukaan Laurintien kohdalle täytyy merkitä autolla kuljettava katuvaraus, koska Havukosken ja Korson välinen kaistale jää muutoin liian pitkäksi.** Kaiken lisäksi on siis otettava myös huomioon, että Kustaantien länsipään kohdalla on ollut aikaisemmin tasoristeys, jonka kautta asukkaat pääsivät rautatien poikki, ja uutena jalankulkijoiden yhteytenä näillä kohdin on siis luvattu Laurintien alikulku. Vastustan ehdottomasti Laurintien katuvarauksen poistamista yleiskaavasta, mutta *Laurintien alikulun varausta ei voi missään tapauksessa poistaa tekemättä samaan aikaan alikulkuvarausta rautatien poikki vähintäänkin jalankulkijoille joko Laurintien kohdalle tai entisen tasoristeyksen kohdalle Kustaantien länsipään kohdalle. Muutoinkin Ilkantie kohdalla sijaitseva Rekolan aseman alikulku on liikenteellisesti aivan väärässä paikassa niihin kulkutarpeisiin nähden, mitä suurimmalla osalla rekolalaisia on päästä rautatien poikki.*

On perusteltu, että Laurintien alikulku on kallis. Ei se olisi ollut Vantaan kaupungille lainkaan kallis, jos olisi menetelty vuonna 1979 ”normaalilla tavalla” eli rakennettu alikulku juuri sinne, mistä tasoristeys poistettiin, koska tuolloin Rekolan kohdalla oli vain kaksi raidetta junaliikenteen käytössä. Eli mikäli Rekolan aseman tasoristeyksen sijalle olisi rakennettu normaalin menettelyn mukaisesti Laurintien alikulku, silloin VR olisi maksanut siitä puolet. Sitten kun kolmas ja neljäs raide rakennettiin, niin Laurintien uusien raiteiden lisäsillat olisivat ilmeisesti menneet valtion maksettavaksi, tai mikäli yleensä Vantaa olisi ollut osaksi maksajana, niiden rakentaminen ennen junaliikenteen aloittamista 3 ja 4 raiteella olisi tullut joka tapauksessa paljon halvemmaksi. Nyt alikulku täytyy rakentaa neljän aktiivisessa käytössä olevan raiteen alitse. Vika kustannusten kohoamiseen ei ole rekolalaisten. **Tässä kohdassa haluan lisätä mielipidekirjoituksessa kertomiini jo rakennettuihin pääradan alituksiin ja ylityksiin vielä viime syksynä rakennettavaksi päätetyn uuden Vantaan ratikan arvioidun pääradan alituksen kustannukset Tikkurilan aseman kohdalla, eli noin 62 miljoonaa euroa.** Siis tämä on jälleen aivan uusi pääradan alitus entisten lukuisten kulujen lisäksi Tikkurilan seudulla. Ja siihen kyllä Vantaan kaupungilla tuntuu olevan varaa.

Eli nyt pitää hiukan suhteuttaa sitä, mitä mihinkin kaupunginosaan kaupunki on viimeisten 40 vuoden kuluessa sijoittanut varoja rautatien ali- ja ylikulkuihin. Rekolan kaupunginosan alueen kohdalle ei ole rakennettu vuosien 1980-2020 välillä yhtään uutta ali- tai ylikulkua. Päin vastoin kaupunki on Rekolan kaupunginosan kohdalle ”velkaa” sen Rekolan kohdalle kuuluneen mutta Koivukylän aseman kohdalle rakennetun Koivukylän puistotien alikulun valtionosuuden verran, joka valtionosuus olisi kuulunut käyttää Laurintien alikulun rakentamiseen (kysymyksenä oli Rekolan aseman tasoristeyksen korvaamisesta uudella alikululla).

Olen jo mielipiteessäni todennut, että yleiskaavaluonnoksen s.98-99 todetaan, että Koivukylän keskus muodostaa Rekolan ja Leinelän asemanseutujen kanssa yhtälön, jota tulee kehittää nykyistä suurempi kokonaisuus. Kokonaisuuden toimivuutta voidaan parantaa Asolanvylän kehittämisen myötä sekä **lisäämällä yhteyksiä ratojen estevaikutusten vähentämiseksi.** Eli esitetään juuri Rekolastakin puheenollen nimenomaan (s. 99) **lisäämään yhteyksiä ratojen estevaikutusten vähentämiseksi.** Tämä on täysin ristiriidassa sen kanssa, että kaavaluonnoksen selostuksen s. 101 mukaan päin vastoin suunnitellaan **poistamaan** Laurintien alikulun varaus rautatien alitse. Tästäkin olen esittänyt siis mielipiteessäni ja uudisten sen kuten kaiken muunkin muistutuksessa esittämäni.

Miten esittämäni mielipide 20.3.2019 klo 13.10 on otettu huomioon yleiskaavan vuorovaikutuksessa?

Kun siis minulle ei ole vastattu mielipiteeni johdosta, esillä olevasta yleiskaava-aineistosta on erittäin hankalaa näin maallikkona tietää mitä on tapahtunut ja missä paikassa monia asiakirjoja mistäkin asiasta pitäisi kertoa. Kuitenkin yleiskaavapäällikkö on antanut linkin vuorovaikutusraporttiin osa 3, joten sieltä ainakin pitäisi löytyä edellä esittämäni kaavaan liittyvät

huomautukseni. Ja koska olen esittänyt lähinnä Rekolaan ja Asolaan (tosin myös Matariin) liittyviä mielipiteitä, niin sisällysluettelon mukaan mielipiteeni pitäisivät löytyä alkaen sivulta 35 (Koivukylä). Kun katsoo mitä Rekolan kohdalla on selitetty, niin sivulla 37 on merkintä, että joku on vaatinut Laurintien alikulun poistamista myös asemakaavasta, ja sivulla 28 todetaan että Laurintien alikulun poistaminen yleiskaavasta sai kiitosta.

Todennäköisesti nämä mielipiteet olivat sellaisten henkilöiden jotka asuvat Rekolantien ja rautatien välissä Laurintien varrella, koska tällaisia mielipiteitä esitettiin heidän taholtaan myös siinä vaiheessa kun Rekola 6 asemakaavaa laadittiin (ks. Rekola 6 asemakaavan selostus). Varmuuden vuoksi totean, että autoliikenne Rekolasta Asolaan kulki vuoteen 1979 saakka Laurintietä pitkin ja kaikissa mahdollisissa kaavoissa on ollut kaiken aikaa Laurintien kadunrakennusvaraus nähtävillä. Siten kaikki Laurintien varren uudetkin asukkaat ovat alusta alkaen tiedäneet, että autoliikenne Asolanväylälle tulee kulkemaan Laurintien alikulun kautta.

Olen nyt havainnut, että vuorovaikutusraporttiin on poimittu *tarkoitushakuisesti* vain sellaisia mielipiteitä, joka tukevat virkamiesten ajamaa ratkaisua, mutta siihen ei ole kelpuutettu lainkaan niitä mielipiteitä, joita minä olen esittänyt mm. Rekolantien turvallisuuden osalta, Laurintien alikulun osalta, Rekolantien ja Laurintien katuluokituksen pysyttämisestä sellaisena kuin ne olivat vuoden 2007 yleiskaavassa osalta, ristiriidan osalta yleiskaavaluonnoksen selostuksen s. 98-99 ja s.101 lausutun välillä, Rekolan aseman yleiskaavamerkinnän ”Rautatieasema. Liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina” osalta ottaen huomioon, että kaavaluonnoksen mukainen tilanne ei Rekolan aseman osalta ole lainkaan sellainen kuin merkintä edellyttää ym.

Suuresta kaava-aineistosta johtuen on vaikea sanoa, onko mielipiteitäni joltakin osalta otettu huomioon, mutta ainakaan yleiskaavaluonnoksesta 20.3.2019 klo 13.10 *esittämiäni olennaisen tärkeitä huomautuksia ei ole lainkaan otettu huomioon yleiskaavaehdotuksen vuorovaikutusraportissa*, vaikka sen sijaan *eräiden muiden henkilöiden kaavaluonnosta tukevat vastaavat arviot on siellä*

kyllä otettu huomioon. Näin ei saa tietenkään menetellä, mutta kun näin on kuitenkin menetelty, minun on aikanaan valituksessa hallinto-oikeuteen pakko pyytää yleiskaavapäätöksen kumoamista ja yleiskaavan palauttamista vuorovaikutusasian suorittamiseksi uudelleen laillisella tavalla.

Erityisesti mielipiteeni 20-3-2019 klo 18.54 johdosta

Viittaan siis tämänkin mielipidekirjoituksen johdosta kirjoituksessa lausumaani. Olen esittänyt mielipiteitäni siinä seuraavista asioista.

1. Haxberginhaan alue. Toistan mielipiteeni ja perusteeni. Tästä mielipiteestäni on sentään s. 39 maininta vuorovaikutusraportissa, mutta minulle on tältä osin jäänyt epäselväksi millä perusteella mielipidettä ei ole huomioitu.
2. Olen kiinnittänyt rautatien viereiseen puroalueeseen ja sen merkitsemiseen yleiskaavaan huomiota. Toistan nyt mielipiteeni ja sen perustelut. Mielipiteeni on kyllä kirjattu s. 39, mutta tältäkin osin minulle on jäänyt epäselväksi annettu vastaus ja mahdolliset toimenpiteet esittämäni mielipiteen johdosta.
3. Olen kiinnittänyt huomioon, että ulkoilutie on Rekola 6 asemakaavassa päädytty kertomillani perusteilla rakentaa alikulkuna. Toistan nyt tämänkin mielipiteeni ja sen perustelut sellaisena kuin mielipiteenäni olen esittänyt. Vuorovaikutusraportin s. 39 näyttää mielipiteeni päässeen esille puronvarsimaiseman osalta, mutta ei ole kerrottu että Rekola 6 asemakaavassa on perusteltu alikulkuratkaisua senkin takia, että paikalla on ollut itä-länsi suuntainen ekologinen käytävä ja eläimet pääsevät radan ali alikulkutunnelin kautta. Minusta on kyllä hassua että sivulla 38 mainitaan rautatien ylitse menevästä sillasta ja

minun mielipiteeni on esillä eri yhteydessä, vaikka kysymyksessä on saman ulkoilureitin rautatien poikki menemisen eri kulkumuodoista, millä ulkoilutien kulkumuodolla on suuri maisemallinen merkitys purolaaksossa. Minulle on tässäkin jäänyt epäselväksi annettu vastaus.

Hiekkaharjun Golf-kentän lähetyvillä olevan alueen osalta en enää tee muistutusta, koska tilanne siellä on parantunut.

Vantaalla 16.6.2020

[REDACTED]