

## Vantaan lausunto Uusimaa 2050 -kaavaehdotuksesta

Vantaan kaupunki on joulukuussa 2018 antanut lausunnon maakuntakaavaluonnoksesta. Lausunnossa esitettiin useita asioita, joista vain muutama on tullut huomioiduksi ehdotuksessa. Näin ollen toistamme tässä lausunnossa samoja aiheita ja vaatimuksia uudelleen.

### SEUDUN RAKENNE

Maakuntakaavaehdotuksessa Helsingin seudun rakenne 2050 on määritelty keskuksien, pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden kautta. Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke on ns. kehittämisperiaatemerkinä, joka osoittaa alueen, jota tulee kehittää ympäröivää taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaampana. Uusi Vantaan ratikka muodostaa tulevaisuudessa yhden tärkeimmistä kasvuyöhykkeistä pääkaupunkiseudulla, joten se tulee nostaa kokonaisuudessaan mukaan ydinvyöhykkeeseen.

Muutoksena voimassa olevaan maakuntakaavan on Luoteis-Vantaan rakentamisalueet määritelty uudelleen. Kivistön pohjoispuoliset voimassa olevan maakuntakaavan taajamatoimintojen alueet on rajattu maakuntakaavaehdotuksessa. Ne tulisi vähintään Seutulaan asti palauttaa maakuntakaavaan, koska kyse on Kivistön keskustaan tukeutuvasta seudullisesta kasvusuunnasta, joka kehittyy kulttuurimaiseman ehdoilla.

Maakuntakaavassa linjataan isoja valtakunnallisia ja seudullisia kysymyksiä, jotka vaikuttavat kaupunkiseudun rakenteeseen. Kaupan ratkaisu mahdollistaa päivittäistavarakaupan suuryksiköiden sijoittumisen laaturajoittamattomille kaupan alueille. Ratkaisulla heikennetään läheisten keskuksien elinvoimaa ja joukkoliikenneverkoston toimivuutta, mikä on todettu mm. Porttipuiston osalta luonnoksesta saatujen lausuntojen jälkeen tehdyssä lisäselvityksessä.

Aviapoliksen seudullinen keskus kasvaa voimakkaasti ja laajenee tulevaisuudessa Kehä III yli pohjoiseen. Keskuksella tulee olemaan kaksi ydintä: asemanseutu ja Jumbon palvelukeskittymä. Maakuntakaavaehdotuksen ratkaisu keskuksen siirtämisestä voimassa olevan maakuntakaavan ja Vantaan yleiskaavan osoittamasta sijainnista lähelle lentoasemaa on täysin ristiriitainen ratkaisu suhteessa alueen kehittämistavoitteisiin. Nykyinen keskus Jumbon ympärillä on muutettu kaupan alueeksi, vaikka nykyinen keskus on monipuolinen kokonaisuus eri toimintoja asumisesta työpaikkoihin. Kehä III jakava vaikutus tulevaisuuden keskuksen keskellä ei ole sen suurempi kuin pääradan Tikkurilassa tai Pasilassa, joten sitä ei voi käyttää perusteluna maakuntakaavan ratkaisulle. **Vantaan kaupunki vaatii, että maakuntakaava korjataan vastaamaan alueen kehittämistavoitteita.**

Tuusulan ja Vantaan rajalla Vierumäessä oleva kaupan alue on tarpeettomasti ulotettu Vantaan puolelle asti. Tätä vaikeasti saavutettavaa aluetta ei ole tarkoituksenmukaista kehittää kaupan alueena. Kyseinen alue on Vantaan yleiskaavaluonnoksessa määritelty työpaikka-alueeksi, ei kaupan alueeksi.

Östersundomin yhteisen yleiskaavan alue on parhaillaan valituksen alainen niin alueelle laaditun 2. vaihemaakuntakaavan kuin yleiskaavankin osalta. Maakuntakaavaehdotuksessa esitetty ratkaisu on Länsisalmen metrokeskuksen ja siihen kytkeytyvän viherkäytävän osalta liian tarkka. Ristiriita yhteisen yleiskaavan ja maakuntakaavan välillä on merkittävä, koska viherkäytävä sijoittuu yleiskaavassa määrittelylle metroasemalle. **Vantaan kaupunki vaatii, että viherkäytävää ei määritellä strategisessa maakuntakaavassa aluerajauksena, vaan jatkosuunnittelulle ja ratkaisujen täsmentämiselle seuraavissa vaiheissa jätetään mahdollisuuksia.**

### YMPÄRISTÖN VOIMAVARAT JA VETOVOIMA

Vantaan kaupunki totesi lausunnossaan Uusimaa-kaavan 2050 valmisteluaineistosta, että seudullisesti tärkeät viheralueet ja viheryhteystarpeet tulee esittää kaavakartalla. Kaavaehdotukseen on lisätty viheryhteystarpeena Kylmäojan vartta seuraileva viheraluekokonaisuus, joka jatkuu Tikkurilan keskuspuistosta kohti pohjoista Simonkylänpuistoon ja Rekolan metsään. **Lisäys on hyvä ja tukee seudullisen viheraluejärjestelmän säilyttämistä ja kehittämistä.**

Kuusijärven pohjoispuolella Kuninkaanmäessä Byändassa on asuttua aluetta, joka on Vantaan yleiskaavassa 2007 merkitty pientaloalueeksi, ja jonka asemakaavoitus on vireillä. Vantaa ei omista maata tällä alueella, vaan maat ovat pääosin yksityisessä omistuksessa. Alue on merkitty Uusimaa 2050 -kaavaehdotuksessa virkistysalueeksi. Tämän alueen vieressä Vantaa on kehittämässä Kuusijärven aluetta ja sieltä lähteviä sujuvia ulkoilureitti- ja virkistysalueyhteyksiä kohti Sipoonkorven kansallispuistoa. Kuusijärveltä lähtevä reittiverkosto laajenee Vanhan Porvoontien itäpuolella Palokallion alueelle ja liittyy siellä Sipooseen. **Byändan aluetta sen sijaan ei olla kehittämässä virkistysalueena, eikä sitä pitäisi Uusimaa 2050 -kaavassa sellaisena esittää.**

Vantaan kaupunki lausui Uusimaa-kaavan 2050 valmisteluaineistosta, että kulttuuriympäristön suojelun kannalta on olennaista, että suojeltavien alueiden rajaukset vastaavat todellista tilannetta. 4. vaihemaakuntakaavassa on esitetty valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen rajausta vuoden 1995 tilanteen mukaisesti. Voimassa olevan valtioneuvoston päätöksen 1995 mukainen rajausta on Vantaalla niin vanhentunut, että se ei enää voi uskottavasti toimia suojeluperusteena. Uuden inventoinnin (kuulemisaineisto 2015) mukainen rajausta perustuu maiseman arvoihin nykytilanteessa ja pitäisi siksi esittää tulevassa Uusimaa-kaavassa. Uusimaa-kaava 2050 ehdotuksen selostuksessa todetaan, että valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet perustuvat edelleen valtioneuvoston vuoden 1995 periaatepäätökseen. Päätöksen päivitysinventoinnin perusteella ehdotetuista maisema-alueista tekee valtioneuvosto. Valtioneuvoston uutta päätöstä ei tulla saamaan ennen Uusimaa-kaavan ehdotuksen asettamista nähtäville. **Olisi kuitenkin mielekästä esittää maiseman arvoihin nykytilassa perustuva rajausta maakunnallisen suunnittelun näkökulmana.**

Luoteis-Vantaalle Vantaanjoelta kohti Ruotsinkylää on esitetty viheryhteystarve. Yhteyden sijainti on edelleen liian epätarkka. **Yhteyttä tulisi siirtää kohti länttä siten, että se ei osu Vantaan yleiskaavassa ja yleiskaavaluonnoksessa 2020 esitettyjen rakennettavien alueiden päälle.**

## KIERTOTALOUS

Maakuntakaavaluonnoksessa esitetty kiertotalouden ja jätehuollon alue Vantaan ja Tuusulan rajaseudulla on nyt määritelty ehdotukseen maa-aineshuollon kehittämisalueeksi, jonne voidaan tarkemmassa suunnittelussa osoittaa mm. kiertotaloustoimintoja. Kyseisen keskittymän kehittämisen perusedellytys on toimivat liikenneyhteydet. Nykyiset toiminnot käyttävät Katriinantietä, mikä on kestävä ratkaisu mm. alueen asukkaiden näkökulmasta. Tuusulan puolelta liikenneyhteyksiä alueille ei vielä ole. Kokonaisuuden kehittämisen tulisikin kytkeytyä uusiin raskaalle liikenteelle soveltuviin liikenneyhteyksiin, eikä sitä saa rakentaa nykyisiin teihin tukeutuen. Vantaan kaupunki vaatii, että alueen määräyksiin kirjataan, että alueen laajennuksia ei saa toteuttaa ennen maantie 152 jatkeen rakentamista.

## LIIKENNE JA LOGISTIikka

Lahdentie on merkitty seudullisesti merkittäväksi tieksi Sipoontiestä etelään ja Vanha Hämeenlinnantie puolestaan Kivistöstä etelään. Lahdentie on kuitenkin jo asemakaavassa muutettu kaduksi Koivukylänväylältä etelään ja Vanha Hämeenlinnantie on puolestaan Kivistön keskustan kohdalla muuttumassa kaduksi (Keimolanportin ja Kehä III:n väliseltä osuudelta). Näitä osuuksia tullaan jatkossa kehittämään katumaisiksi, joten maakuntakaavan seudullisesti merkittävän tien merkinnät tulee näiltä osin poistaa.

Vantaa näkee hyvänä, että maantien 152 jatkeen ohjeellinen linjaus on merkitty maakunnallisesti merkittävä tienä. Mt 152 on kuitenkin edelleen merkitty seudullisesti merkittäväksi tieksi kantatien 45 ja valtatie 4 välisellä osuudella. Vantaan kaupunki esittää merkinnän poistamista, koska Vantaan näkemyksen mukaan kyseinen osuus on jo kaupunkimaista ympäristöä eikä sinne voida lisätä raskasta liikennettä. Osuus ei ole mukana myöskään vuonna 2018 valmistuneessa Liikenneviraston selvityksessä ”58/2018 Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet” esitettyssä tieverkossa. Itä- länsisuuntainen, kehämäinen tavaraliikenteen yhteys tulisi toteuttaa maantien 148 kautta.

Vantaan kaupunki toteaa, että Tallinna-tunnelin ratkaisu Helsingin kautta on seudun etu ja liikennejärjestelmän näkökulmasta ainoa realistinen vaihtoehto. Lentoaseman alueella oleva nuoliviivamerkintä ”Liikenteen yhteystarve” kuvaa yhteyksiä Tallinnan tunnelin ja lentoradan juna-asemilta, joten viivan eteläpään tulee sijaita lentoasemalla eikä Kehä III:lla ja nuolen tulee osoittaa suoraan pohjoiseen. Vantaan kaupunki näkee, että tämä kuvaa paremmin merkinnällä tarkoitettua yhteystarvetta maantien 152 suunnasta lentokentälle.

Liitekartassa L1, Logistiikka on esitetty kuusi raskaan liikenteen levähdysaluetta Vantaalle. Mikään esitetystä alueista ei ole pysyvä ratkaisu ja Vantaan näkemyksen mukaan maakuntakaavassa ei tule esittää ratkaisuja, jotka eivät ole pysyviä. Lentoaseman länsireunalle merkitty alue on jo todettu

mahdottomaksi toteuttaa, Kehä III:n varrella olevan alueen palvelut ovat poistuneet ja Tuusulanväylän varressa olevista alueista eteläisin on liian pieni. **Vantaan kaupunki esittää, että kaikki liitekartan raskaan liikenteen levähdysalueen merkinnät Vantaan alueelta poistetaan. Karttaan voi sen sijaan lisätä maantien 152 ja valtatie 3 liittymään suunniteltu palvelualueen varauksen, joka on esitetty myös Vantaan tekeillä olevan yleiskaavan luonnoksessa.**

## ENERGIA JA TEKNINEN HUOLTO

Energiansiirtoverkosta Vantaan kaupungin alueella on maakuntakaavaehdotukseen merkitty maakaasun runkojohto, nykyiset ja suunnitellut maanpäälliset voimajohtot sekä Länsisalmi-Viikinmäki-maakaapelilinjaus. Osa Vantaan kaupungin alueella suunnitelluista voimajohtoyhteyksistä oli luonnoksessa merkitty nykyisinä voimajohtoina, mutta nämä yhteydet on nyt tarkistettu ja merkitty kaavakarttaan ja liitekarttoihin suunniteltuina voimajohtoina. Maakuntakaavaluonnoksessa yhteystarpeina osoitetut voimajohtoyhteydet on ehdotuksessa esitetty Vantaan voimassa olevan yleiskaavan ja uuden yleiskaavan suunnitelmien mukaisesti. Niiden tarkempi sijainti täsmentyy Vantaan yleiskaavan ehdotusvaiheessa.

Raakavesitunnelin määräyksessä edellytetään tunnelin suojavyöhykkeen esittämistä tarkemmassa suunnittelussa. Vantaan tekeillä olevassa yleiskaavassa Päijänne-tunneli esitetään kaavakartalla ilman suojavyöhykettä. Suojavyöhykkeelle asetettavat rajoitukset huomioidaan kaavamääräyksessä ja lisäksi käytössä on erillinen ohje, jossa esitetään tarkemmin rajoitukset eri suoja-alueille.

## LENTOMELU

Maakuntakaavassa on osoitettu uudet Lden55 dB ja 60 dB lentomeluvyöhykkeet, jotka Finavia on laatinut vuonna 2008. Maakuntakaavassa lentomeluvyöhykkeet on merkitty aaltoviivan rajaamina alueina. Tarkemmalla suunnittelutasolla aaltoviiva voi aiheuttaa tulkintaongelmia. Vaikka lentomelu ei pääty melualueen rajaukseen, tulee maankäytön suunnittelussa olla selkeästi noudatettava, suoraviivainen rajaus.

Maakuntakaavaluonnoksen pohjalta on laadittu kaavan vaikutusten arvioinnit. Vantaan kaupunki toistaa maakuntakaavaluonnoksesta sekä valmisteluaineistosta antamissaan lausunnoissa esittämänsä vaatimuksen. **Lentomelualueiden muutoksien ympäristövaikutuksista tulee laatia riittävät selvitykset siten, että selvitykset täyttävät maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:ssä asetetut vaatimukset.** Selvityksissä tulee arvioida lentomelun sosiaaliset ja yhdyskuntataloudelliset vaikutukset, kuten vaikutukset kuntatalouteen sekä yksityiselle maanomistukselle. Melualueiden laajennuksista aiheutuvilla rakentamisrajoituksilla tulee olemaan merkittäviä vaikutuksia kuntataloudelle, mutta taloudellisia vaikutuksia ja sitä kautta sosiaalisia vaikutuksia kohdistuu myös yksityisille maanomistajille. Lentomelun vaikutuksia on arvioitu hyvin yleispiirteisesti eikä melualueiden laajenemisen vaikutuksia nykyisille asuinalueille ole juuri huomioitu.