

Asemakaavaa ja -kaavamuutosta nro 141100 Luhtitie koskien on suoritettu neljä osallistumista. Vastine mielipiteisiin on asiakirjan lopussa.

Ensimmäinen osallistuminen ja vuorovaikutus 18.9.-26.10.2009

- **Osallistumis- ja arviointisuunnitelma** käsiteltiin Länsi-Vantaan aluetiimissä 8.9.2009. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivättiin ja postitettiin osallisille 18.9.2009. Mielipiteet ja tavoitteet kaavoitukselle pyydettiin 26.10.2009 mennessä.
- **Vireille tulosta** ilmoitettiin Vantaan Sanomissa 26.9.2009 sekä tavallisella kirjeellä tai sähköpostilla maanomistajille, naapureille ja viranomaisille sekä kaavoituskatsauksessa 6.-7.3.2010 Vantaa suunnittelee ja rakentaa -julkaisussa, joka jaettiin Vantaalla joka kotiin.
- **Paikallakäynti** järjestettiin Luhtitien loppukohdassa 8.10.2009 klo 8.00 - 9.00, jolloin läsnä oli kaavoitusinsinööri Mikko Järvi ja 15 osallista. Puheluja ei tullut.
- **Osallisia** kaavoituksessa olivat alueen sekä viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat, vuokralaiset ja asukkaat (naapurit), kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset, työntekijät, asukas- ym. yhdistykset, kaupungin viranomaiset, Uudenmaan ympäristökeskus (nykyinen Uudenmaan ELY-keskus), Vantaan Energia Oy, Elisa Networks Oy, kunnan jäsenet ja ne, jotka katsoivat olevansa osallisia.

Ensimmäisen osallistumisen mielipiteet

1. Paikallakäynti 8.10.2009 Luhtitien päässä, kooste paikalla olleiden mielipiteistä:

- Tielle ei ole tarvetta
- Ei tietä asuintonttien viereen
- Alueella asuu liito-oravia
- Virkistysalue pirstoutuu ja saavutettavuus huononee
- Kosteikkoalueella uhanalaisia lajeja
- Alueella savipohjaa, turhan kallista rakentaa
- Osa rakennuksista paaluperusteisia, pohjavesitaso turvattava
- Pientaloaluetta, lapsiperheitä, kouluja; turvallisuusasioiden hoito?
- Miten melua torjutaan?
- Mielipiteitä ei otettu huomioon yleiskaavan yhteydessä, jolloin sanottiin asian tarkentuvan asemakaavavaiheessa. Miten mielipiteiden huomioonotto näkyy?
- Kaavoituksen edetessä tulee suunnitelmia esitellä yleisötilaisuuksissa
- Henkilöautojen läpiajoa ei tulisi sallia
- Myös Luhtitien alkupään melu- ja turvallisuusasiat tulisi käsitellä tässä yhteydessä, koska tulisivat muuttumaan huomattavasti jos loppuosuus rakennetaan
- Eläimille tulisi turvata tien ylitys, samoin ihmisille
- Palstaviljelijöille on luvattu alueen säilyminen, miten se on mahdollista?
- Ovatko palstaviljelijät otettu huomioon osallistumisessa?
- Maanomistaja haluaisi pientalo-/rivitalorakentamista tilalleen A3-alueen vieressä

2. Asukas, 25.9.2009:

1. Jos Luhtitie jatkettaisiin Raappavuorentielle, miten turvataan urheilupuistosta eteenpäin menevä ulkoilutie kohti Myyrmäen pururataa. Etenkin tämä huolettaisi latujen osalta talvella. Meillä on esteetön yhtenäinen latureitti Pähkinärinteeseen suunnasta kohti Petikon latuja, jonka mahdollinen uusi autotie katkaisisi. Miten talvisaikainen latureitti turvataan?

2. Luhtitien turvallisuus liikenteen kasvaessa. Jo nyt Luhtitiellä ajetaan luvattoman kovaa. Kadun ylittää iso joukko koululaisia.

3. Asukas ja 28 muuta allekirjoittajaa, 8.10.2009:

Koska kaupunki on aloittamassa Varisto-Martinlaakson välisen virkistysalueen suunnittelun, haluamme esittää suunnittelijoille seuraavan käyttötoivomuksen:

Variston ja Martinlaakson välisellä virkistysalueella ulkoilutetaan paljon koiria, mutta Hämeenkylä-Varisto-Martinlaakson pohjoispuolella ei ole lähellä koira-aitausta. Koirien yleiskunto ja sosiaalinen käyttäytyminen kehittyvät, kun koirat saavat juosta vapaina ja leikkiä toistensa kanssa. Siksi olisi toivottavaa, että alueella olisi turvallinen ja hoidettu koira-aitaus, jossa koirat saavat peuhata.

Ehdotus: Mielestämme Varistonniityn vanha viljelypalsta-alue, joka on ollut pitkään käyttämättä, olisi koira-aitaukselle sopiva. Paljon ihmisiä käy jo nyt koirien kanssa täällä lenkkeilemässä. Aitaus sijoittuisi pallokentästä länteen, Martinlaakson suuntaan päin, tiensuuntaisesti siten, että esim. hiihtolatuja tai ulkoilureittien tekeminen ei estyisi. Asutusta ei ole kovin lähellä, joten koirien haukunta ei häiritsisi. Lisäksi monelle lenkkeilijälle ja lapselle on mukavaa seurata koirien temmellystä.

4. Asukas, 8.10.2009:

Meidän lähialueiden asukkaiden mielipiteille ei asian valmistelussa ole annettu juurikaan arvoa, kun mielestämme tarpeettoman läpikulkuväylän rakentamista ajetaan väkisin eteenpäin. Jos me jaksamme kulkea Myyrmäkeen tai Louhelaan Vihdintien kautta, mikseivät jo valmiiksi Vihdintiellä olevat jaksat tehdä samoin? Tien tekemistä puolestallaan joukkoliikenteen tarpeilla, mutta kuinka suuri osa arvioituista 6.000 autosta (auto keskimäärin joka 15. sekunti ympäri vuorokauden!!) vuorokaudesta on julkista liikennettä? On mielestäni täysin selvää, että julkinen liikenne on häviävän pieni osa kadulle tulevasta liikenteestä ja kadusta tulee pikaväylä Pähkinärinteestä ja Espoosta itään meneville ja voi olla, että tuo arvio automäärästä osoittautuu liian pieneksi. On helppoa kuvitella, minkälaiset automassat, pakokaasut ja metelit alkavat hallita esim. Variston ala-asteen ja vastapäätä olevien urheilupuiston seutua, vaaratilanteiden lisääntymisestä puhumattakaan. Varistonniitty on tasaista, ympäristöään alempana olevaa aluetta, jonne ilma ja sen mukana pakokaasut jäävät seisomaan. Talvella alueella on aina muutama aste enemmän pakkasta kuin esim. Vihdintiellä. Urheilukentillä on kesäisin lähes joka viikonloppu jalkapallo- ja muita kilpailuja ja kadunvieret ovat jo silloin täynnä pysäköityjä autoja. Minne nuo 6.000 lisäautoa mahtuvat?

Tien rakentaminen rikkoo peruuttamattomasti Variston ja Pellaksen rauhalliset asuinalueet, ahkerassa käytössä olevan Varistonniityn palstaviljelyalueen ja Myyrmäen urheilupuiston/vesitorninmäen vilkkaan ulkoilualueen. Yhteys urheilupuistosta vesitornin pururadalle katkeaa käytännössä kokonaan, jos Uomatien päähän vielä ruvetaan kerrostaloja. Kuka kohti uskaltaa lähteä lenkille tai hiihtämään, jos joutuu koko ajan puikkelehtimaan autojen ja pakokaasujen seassa? Jo nyt kävelytiellä kaahaavat mopot pitävät meteliä ja käryttävät ihan riittävästi. Tämäkö on sitä, millä ihmisiä kannustetaan pitämään huolta kunnostaan? Kyse ei ole pelkästään meidän ihmisten hyvinvoinnista. Maita myllertämällä ja yhtenäisiä alueita pirstomalla viedään elintilaa myös

eläimiltä ja harvinaisilta kasveilta. Oletan, että tulette saamaan niistä lisää tietoa toisten lähettämissä kommentteissa.

Mikäli katu kaikesta huolimatta rakennetaan, toivon, että se linjataan niin, ettei ainaakaan olemassa olevia tontteja ja puutarhoja rikota. Koska melu varmasti lisääntyy, melusuojaus pitää tehdä kunnolla. Missään tapauksessa en halua, että tänne aletaan rakentaa kolossaalisia betonimuureja avaraa "maalaismaisemaa" peittämään. Yksi vaihtoehto melusaasteen pienentämiseksi voinee olla kadun sijoittaminen kauemaksi nykyisestä kävelytiestä sen eteläpuolelle. Kaipa myös löytyy keinoja, joilla läpikulkuliikenteen määrää voidaan rajoittaa ja vauhteja pudottaa vai onko niin, että autot luonnonlain tavoin hakeutuvat aina sinne, mistä löytyy lyhin reitti.

Lisään selvyuden vuoksi, että omistan itse auton ja ajan sillä varsin paljon, esim. kauppareissuilla Myyrmäkeen. Käytän kuitenkin työmatkoihin useimmiten julkista liikennettä, joka mielestäni toimii jo nyt hyvin. Minulle ei ole ongelma kävellä Louhelan asemalla ja jos en halua/jaksa mennä junalla, voin aina valita joko Variston bussin 362 tai Myyrmäen bussin 452. Samanlaisen vastauksen saa varmaan muiltakin Pellaksessa ja Varistossa asuvilta. Eli, kuka tarvitsee Luhtitien jatkoa, poliitikot, espoolaiset?!

5. Asukas, 12.10.2009:

1. Yleistä: Hankkeet tukevat Myyrmäen alueen palvelujen säilymistä, ja ovat siten kannatettavia.

2. Rakennukset: Uudisrakentamisen tulisi noudattaa samaa tehokasta linjaa kuin Myyrmäen Uomatien varren nykyinen rakennuskanta. Talojen tulisi olla muodoiltaan selkeitä ja n. 6-9 kerroksisia. Korkeimmat talot voisivat reunustaa Raappavuorentietä. Väriytyksen tulisi olla maltillista ja julkisivujen joko tiiltä ja/tai rapattuina, kuten alueen julkisivuremontoiduissa vanhoissa taloissa.

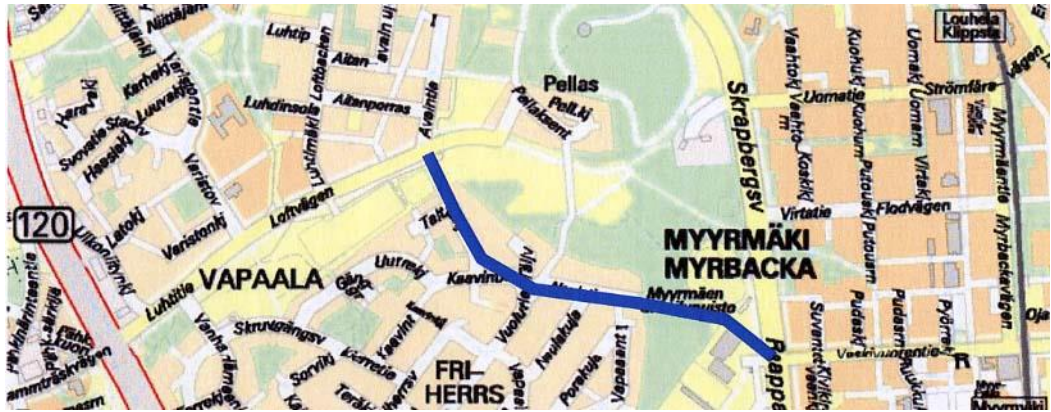
3. Kulkuyhteydet: Nykyiset kevyen liikenteen väylät tulisi pyrkiä säilyttämään mahdollisuuksien mukaan. Luhtitien jatke pitäisi pystyä joko ylittämään tai alittamaan kevyen liikenteen väylällä. Raappavuorentien nykyistä lenkkipolulle johtavaa alikulkua voisi hyödyntää paremmin, jos tien länsipuolella kulkisi myös kevyen liikenteen väylä (Yhtenäinen väylä Myyrmäen urheilupuistosta Martinlaaksontielle asti olisi toivottava). Nykyisellään kys. alikulusta pääsee järkevästi vain lenkkipolulle. Martinlaaksontien ja Raappavuorentien liittymä tulisi järjestää mieluiten liikenneympyrällä valojen sijaan. Kyseinen risteys on nykyisellään alueen hankalin.

6. Myyrmäen aluetoimikunta, 13.10.2009 päätti seuraavaa:

Aluetoimikunta edellyttää, että Luhtitie rakennetaan asuinkatutasoisena siten, että se mahdollistaa ensisijaisesti julkisen liikenteen sekä autoliikenteen tien yhdistämien asuinalueiden tonteille. Ulkoilureittien suunnittelussa on huomioitava, että Luhtitien ylittävä silta on riittävän loivapiirteinen sekä liikuntaesteisille että hiihtäjille. Lisäksi tien reunoille on istutettava pensaita sekä Pellaksen asuintalojen että viljelypalstojen suojaksi. Jäsenet Holmberg ja Saarinen jättivät päätöksestä eriävät mielipiteet, jotka on liitetty pöytäkirjan liitteeksi.

Jäsen 1:n eriävä mielipide

Esitän, että Luhtitie julkinen liikenne rakennetaan Pellaksentie - Kaavitie - Naulatie - Vaskivuorentielle. Ei Uomatielle.



Jäsen 1:n ehdottama tielinjaus.

Jäsen 2:n eriävä mielipide

Vastustan yleiskaavaluonnokseen merkittyä Luhtitien jatketta.

Myyrmäen urheilupuiston aluetta tulee jatkossakin kehittää urheilu- ja ulkoilualueena sekä siitä Raappavuoren suuntaan lähivirkistysalueena nykyisessä laajuudessa pururatoineen. Myyrmäki ja Martinlaakso on Vantaan ainoa urbaani kaupunkialue, jonka asukkailla tulee olla liikkumisen ja luonnon läheisyyden mahdollistava henkireikä vauvasta vaariin. Lisäksi Luhtitien jatkeen toteuttaminen ennen kuin Kehä II:n tulevaisuudesta on tarkkaa tietoa, johtaa vain uusiin liikenteellisiin ongelmiin Länsi-Vantaalla.

Luhtitien jatkaminen Uomatien päähän johtaisi liikenneongelmiin siinä risteyksessä ja mitä ilmeisimmin läpiajo-ongelmiin Uomatiellä, jossa juuri syksyllä 2004 aiheellisesti liikenneturvallisuussyistä on alennettu ajonopeuksia. Seuraava ongelma on luvassa Myyrmäentien ja Uomatien risteyksessä Louhelan asemalla. Läpiajo-ongelma tulee ulottumaan vielä Martinlaaksontien, Raappavuorentien, Uomatien ja Louhelan risteykseenkin.

7. YTV Liikenne, 16.10.2009:

Esitetty uusi katuyhteys mahdollistaa uuden bussilinjan avaamisen Raappavuorentien ja Vihdintien välille. Tämä parantaisi alueen joukkoliikenneyhteyksiä. Luhtitien uudelle osuudelle tarvitaan pysäkipari Pellaksentien risteyksen kohdalle. YTV puoltaa kaavan pikaista laadintaa, jotta joukkoliikenneyhteys alueen kautta voidaan avata.

8. Asukkaat, 2 hlöä, 19.10.2009:

Olen asunut Pellaksessa lähes koko ikäni 47 vuotta ja tiestä Varistosta Myyrmäkeen on ollut puhetta jo monta vuosikymmentä. Oma mielipiteeni on asiasta varsin samankertainen kuin muillakin Pellaksessa asuvilla. Tietä ei tarvita ja se tulee rikkomaan viimeisen ulkoilu- ja virkistysalueen ko. alueella. Minkä takia lisäksi hieno ja rauhallinen asuinalue pilataan 6000 - 7000 auton pakokaasulla ja melulla. Alue kuuluu lentomelualueeseen jo nyt ja vielä lisätään haittoja suunnitellulla tiellä. Nopeudet luhtitiellä ovat melkoiset vaikka liikennenopeudet pitäisi olla tiedossa ja jos pitkä suora vielä jatkuu Myyrmäkeen niin vauhtia tulee vain lisää.

Alue on osa Petikon ja Luukkaaseen asti ulottuvaa ulkoilualueetta, hiihtoladut ja pururadat. Alueen tämänhetkinen kävelytie on vilkasta, johtuen alueen urheilupaikoista ja kouluista. Nuoret onneksi vielä kävelevät ja käyttävät polkupyöriä, ei bussilinjoja tälle reitille tarvita.

Aikaisemmin tietä perusteltiin Myyrmäen palvelujen tuomista lähemmäs asukkaille. Olemassa olevia kulkureittejä on Rajatorpantie ja Petikon reitti, ei montaa kilometriä kiertoa verrattuna suunniteltuun läpikulkureittiin. Eikö olisi hyvä parantaa näitä reittejä, toivottavasti suunnitellusta tiestä ei tehdä uutta kehä kakkosta ja väylää Espoon asukkaille. Läpiajo tie tästä tiestä varmaan tulee!!!!

Jos tie pakosti tulee siihen tehdä, siitä on tehtävä mutkaisempi ja sijoitettava se mahdollisimman kauas Pellaksen asuinalueesta (pakokaasut laaksossa ja rinteeseen kuuluva melu tulee saada estettyä melusteellä).

Itse asun omakotitalossa, asunto etelään ja suoraan suunnitellun ajotien varrella. Asuntoni tiehen sijoittuva seinämä on ikkunaa, enpä rakentaessani osannut ajatella, että joku rakentaisi tien ihan tonttini eteen???????

Lopuksi miten Vantaalla on rahaa rakentaa teitä kun ei ole vara hoitaa sairaita yms. Talous tietääkseni kuralla. Isäni 99-vuotias hoitanut dementoitunutta vaimoan kotona 9 vuotta ja vasta monien ambulanssireissujen jälkeen Vantaan kaupunki otti hänet hoitaakseen. Tärkeys järjestys olisi joskus hyvä ajatella. Pärjätään varmaan ilman tietä, mutta ei sairaanhoitoa, vanhustenhoitoa ja kouluja???

Tottakai ymmärrän, että jokainen tekee vain työtänsä. Mutta tällä asialla on varmasti enemmän vastustajia kuin puoltajia.

9. Asukkaat 2 hlöä, 21.10.2009:

1. Tien linjaus: Tie tulee sijoittaa mahdollisimman kauaksi jo rakennetusta Pellaksen alueen asutuksesta eli selvästi nyt käytössä olevan kevyen liikenteen väylän eteläpuolelle mm. seuraavin perusteluin:

- Alueella on jo nyt merkittävä meluhaitta lentoliikenteestä eikä vilkkaasti liikennöidyn tien melua saa enää lisätä nykyiseen melukuormaan.
- Vilkkaasti liikennöidyn Pellaksenpolun ja aiotun Luhtitien jatkon risteysjärjestelyt voidaan tehdä turvallisemmiksi esimerkiksi alikulkujärjestelyin tai mahdollistamalla riittävä näkyvyys risteykseen.
- Viheralueen toiminnallinen yhteys Raappavuorelta Myyrmäen urheilupuiston alueelle on helpompi toteuttaa.”
- Pienennetään nykyisen, vilkkaasti liikennöidyn kevyen liikenteen väylän turvallisuusriskejä uuteen tiehen. Väylät tulee erottaa selkeästi toisistaan.
- Säilytetään saasteettomampi ulkoilu- ja virkistysalue kokonaisuus.
- Siistitään nykyisin hyvin epäsiisti ja vain pienellä käytöllä oleva viljelypalsta-alue.

2. Tien lay-out: Nopeudet on rajoitettava tehokkaasti, koska uuteen tieratkaisuun liittyy paljon turvallisuusriskejä mm. alueen virkistyskäytön, koululaisliikenteen, kevyen liikenteen valtaväylän vuoksi.

- Tien linjausta ei tule tehdä liian suoraksi, jottei liikenteen nopeudet nouse liian korkeiksi.
- Tielle on rakennettava nopeutta hidastavia esteitä
- Tielle on asetettava mielellään 30 km/h ja korkeintaan 40 km/h nopeusrajoite

10. Asukas, 22.10.2009:

Olen asunut Variston pientaloalueella vuodesta 1977. Nyt elinympäristöämme uhkaa arvojemme raiskaaminen melulla ja saasteella. Pyydän tutkimaan suunnitellun asemakaavan tarkemmin seuraavin perustein:

- viher- ja virkistysalueen katkaisu -> lähdeävä autolla ladulle
- nykyinen kevyen liikenteen väylä Varistosta Virtatien alkuun häviää

- alueelta löydetty merkit liito-oravien alueesta
 - Luhtitiellä ajetaan jo nykyisellään liian lujaa 40n rajoituksesta huolimatta, alueella liikkuu paljon lapsia ja vanhuksia
 - melun lisääntyminen nykyisen lentoliikenteen lisäksi
 - Variston pientaloalueella on perinteisesti marjapensaita ja hedelmäpuita, niiden sadon käyttö vaarantuu saasteiden vuoksi
 - Variston arvoja on ollut nimenomaan Herran kainalossa oleminen
- Myyrmäen ja Malminkartanon välillä on peltoa rakennettavaksi, lähellä rataa ja asemaa.

11. Liikuntapalvelut, 22.10.2009:

Suunnitellulla alueella on viher-/latuhteys Myyrmäestä aina Espooseen asti. Mikäli yhteys katkeaa, niin on suunniteltava korvaava yhteys. Reitin suunnittelusta on oltava yhteydessä myös aikanaan liikuntapalveluihin.

12. Asukas, 2.10.2009:

Olen asunut Varistossa asuntomessualueella alusta asti. Alue on ollut turvallinen ja rauhallinen lapsiperheiden asua. Nyt ovat omat lapsemme jo aikuisia ja muistelevat lapsuuden leikkipaikkojaan. Ei ollut vaaraa liikenteestä. Lapset saivat ulkoilla ja käydä esim. luistelemassa Luhtitien urheilukentällä itsenäisesti. Myös koulumatkat Rajatorpan kouluun sujuivat turvallisesti vaikka Luhtitie pitikin ylittää. Liikennettä ei ollut liian auki eikä ole vielä nytkään, sillä Varisto on suhteellisen pieni lähiö ja läpiajoliikennettä ei ole!!!! Tiedän myös että Variston alakoulu luokat 1-3 tullaan lopettamaan jossain vaiheessa ja pienetkin koululaiset joutuvat kulkemaan Rajatorppaan. Ajatelkaa edes lapsia jos meidän aikuisten toiveet eivät kiinnosta!! Tällä hetkellä on Varistoon alkanut uudestaan muuttaa lapsiperheitä juuri alueen turvallisuuden ja hyvien ulkoilumahdollisuuksien vuoksi. Työskentelen itse Pähkinärinteessä avoimessa päiväkodissa ja kuulen jatkuvasti nuorten perheiden ajatuksia asumisesta. Antakaa meidän pitää viihtyä ja rauhallinen Varisto jossa ihmisten on hyvä elää!!!

13. Asukkaat, 2 hlöä, 22.10.2009:

1. Luhtitie tulee linjata riittävän kauas Pellaksen alueen talojen kohdalla. Alueella on viljelypalstoja, joita hyödynnetään tällä hetkellä vähäisessä määrin ja tien tulo suurine ajoneuvomäärineen aiheuttaa ympäristölle saastekuormitusta ja estää jo sinälläänkin viljelypalstojen terveellisen käytön. Viemällä tielinjaus asutuksesta kauemmas saadaan pienennettyä meluhaittoja (liikennemelun ja lentomelun yhdistelmä) ja liikennesaasteiden haittavaikutuksia lähitaloille. Riittävä vapaa vyöhyke asutuksen välissä mahdollistaa meluntorjunnan istutuksin ja mahdollisin teknisin rakennelmin. Lisäksi kauemmas vietäessä saadaan tien linjaukseen kaarta, jolloin ajonopeudet alenevat. Mikäli tie vedetään suoraviivaisesti, siitä tulee kokeilusuora kiihdytyskisoille.

2. *Luhtitien liikenneturvallisuus on huomioitava suunnittelussa.* Suuri automäärä ja tielinjan suuriin nopeuksiin houkutteleva suoruus vaarantavat satojen tietä käyttävien ja sen ylittävien koululaisten turvallisuuden päivittäin. Tietä käyttävät ja ylittävät Hämeenkylässä, Rajatorpan, Variston opetuspisteen ja Myyrmäen alueelta sekä Pähkinärinteestä Hämeenkylässä tulevat koululaiset. Myös Vapaalan alueen urheilukentät ovat erittäin vilkkaassa käytössä iltaisin ja viikonloppuisin. Kentillä järjestetään mm. suuria junioreiden jalkapalloturnauksia.

3. *Liito-oravien mahdollinen esiintyminen alueella.* Uomatien länsipäähän suunnitellulla asuntorakentamisen alueella, Luhtitien linjauksen kohdalla sekä Myyrmäen urheilukenttää ympäröivällä puistoalueella tulee selvittää mahdollinen liito-oravien esiintyminen.

4. Viheralueen toiminnallinen yhteys on turvattava Myyrmäen urheilupuistosta ja Vapaalan suunnasta Raappavuoren puistoalueelle ja edelleen Petikkoon. Liikuntareitistö on suunniteltava niin, että Luhtitien alitus/ylitys on toiminnallisesti mahdollista ja turvallista. Myös alueen eläimistön mahdollisuus liikkua puistoalueen eri osiin pitää turvata.

5. Liittymät Pellaksesta Luhtitiehen on tehtävä turvallisiksi ja joustaviksi. Pellaksenpolun liittymäkohdassa on paljon ulkoilureitin käyttäjiä ylittämässä /alittamassa aiotua Luhtitietä.

6. Tien vaikutus talojen rakenteisiin. Pellaksentien taloista osa on perustettu paalujen varaan ja osa betonilaatoille. Mikäli savikerroksen vesitaso muuttuu, se saattaa aiheuttaa talojen liikkumisen.

14. Vantaan ympäristöyhdistys ry, 23.10.2009:

Vantaan ympäristöyhdistyksellä ei sinänsä ole enää huomauttamista Luhtitien rakentamiseen, kun se yleiskaavaan on jo merkitty, mutta itse tien linjaus ei saa olla houkutus kohtuuttomasti lisääntyvään läpiajoon Varistosta ja Pellaksesta Myyrmäkeen ja edelleen itään. Katu ei voi olla yhteys Etelä-Myyrmäen kauppakeskittymään, mutta on tietenkin tärkeä liikenneyhteys Louhelan asemalle. Katuosuus ei saa houkuttaa Pähkinärinteestä ja kauempaa tulevia käyttämään tätä reittiä itään. Tästä syystä on laskelmissa perusteltu tarpeella Myyrmäkeen pääsyksi. Todellisuudessa tie palvelisi vain läpiajoa Myyrmäen kautta Kaivokselaan ja edelleen Hämeenlinnanväylälle. Luhtitien läpiviennissä on yhtenä ongelmana sen länsipään puolella olevat urheilukentät eteläpuolella ja koulut pohjoispuolella. Tien läpipuhkaisu lisää koululaisten onnettomuusriskejä, joten erityistä huolellisuutta tarvitaan tien kokonaissuunnittelussa. Luhtitien läpituonti Uomatielle on suunniteltava aluetta palvelevaksi kokoojakaduksi. Koska Luhtitie katkaisisi merkittävän viher- ja ulkoilureitin, se tulee toteuttaa mahdollisimman kevyenä ilman molemminpuolista kevyen liikenteen reittiä. Riittävä etäisyys ojaan, jossa useassa kohdassa kasvaa vankkasaraa, on toteutettavissa esimerkiksi säilyttämällä kevyen liikenteen tien nykylinjaus. Entä kuinka hoidetaan pieneläinten ylitysturvallisuus metsäalueiden välillä, kun maasto-olojen takia alikulkuvaihtoehto on suljettu pois? Jotta liikennevirta pysyisi pienenä, tulisi yhteys toteuttaa vasta Kehä II:n valmistumisen jälkeen.

Luhtitien kaava liittyy kiinteästi Myyrmäen Raappavuorentien länsipuolelle suunnitellun kerrostaloalueen (A1) asemakaavaan 002049. --- (Jatko koskee kaavaa 002049.)

15. Asukas, 23.10.2009, osin uudelleen 21.11.2012:

Alueelta ovat asukkaat tehneet havaintoja liito-oravista, joten sen EU:n määräysten mukainen 4 ha elinalue on rauhoitettava. Kaavan alueella kasvaa erittäin harvinainen kasvi vankkasara, josta on yleiskaavan eheyden arvioinnissa todettu seuraavasti: "Uomatien risteyksen tehokkaasti rakennettavien eheytyiskohteiden (nro 1508, 1509) läheisyydessä on vankkasaran (Carex riparia) Vantaan ainoa sijaintialue. Vankkasara on Suomessa harvinainen eteläinen laji, joka viihtyy kosteilla ja rehevillä kasvupaikoilla, kuten ojissa ja järvien rannoilla. Asuinrakentaminen ei vankkasaran elinoloihin juu-

rikaan vaikuta, mutta mahdollinen Luhtitien jatkeen rakentaminen saattaa heikentää vankkasaran elinoloja (Rantalainen 2005).”

Pellaksentien asunnoista osa on perustettu paalujen varaan ja osa betonilaatalle siten, ettei savikerrokseen saanut koskea. Jos paksun savikerroksen vesitaso muuttuu kadun ojituksen seurauksena tai kävelytien vieressä virtaavan ojan vesimäärää tai uraa muutetaan, aiheuttaa se savikerroksen kuivumisen ja talojen vaurioitumisen ja liikkumisen. Eikö olisi järkevää säilyttää nykyiset suhteellisen uudet talot asuinkelpoisina ja harkita uudelleen, mitä haittavaikutuksia tällaisesta tien rakentamisesta olisi asukkaille.

Alueen yli kulkee lentokoneiden reitti Helsinki-Vantaan kentälle ja tästä aiheutuu merkittävää meluhahtaa. Kun samaan meluun yhdistyisi uuden kadun aiheuttama lisämelu, muuttuu näiden yhteisvaikutuksesta alue erittäin meluiseksi ja mahdollisesti ylittäisi sallitut arvot. Tätä ei ole riittävästi kyetty selvittämään yleiskaavassa, joten nyt on ehdottomasti selvitettävä lento- ja katumelun yhteinen vaikutus.

Katu aiheuttaisi myös runsaasti muuta saastetta kuin melua. Näitä ovat mm. pölyt, haju, roskat ja lisääntyvä rikollisuus, jota läpikulkeva liikenne edistää (nykyinen umpikuja-rakenne toimii rauhoittavana, kun on vain yksi mahdollinen poistumissuunta).

Luhtitien varressa olevien urheilukenttien käyttäjinä on paljon lapsia ja siellä on usein eri turnauksia, jolloin lasten turvallisuus vaarantuisi vilkkaan liikenteen seurauksena ja Luhtitien varren pysäköinti on jo nyt varsin villiä turnausten aikana.

Kaavaa esittelevässä asiakirjassa on ”Nykytilanne ja lähtötiedot” kappaleessa todettu, että palstaviljelyalue säilytetään. Jos siihen viereen rakennetaan katu, niin tuskin kukaan haluaa syödä kadun vieressä viljeltyjä saastuneita elintarvikkeita (Saksassa on rajoitus 300 – 500 m tiestä ihmisruoan viljelylle).

Viheralue on Länsi-Vantaan keskeisin viherkaistale Myyrmäen Urheilupuistosta Petikon ulkoilualueelle. Tämä yhteys on asemakaavassa säilytettävä asukkaiden käytössä turvallisena ja helppona liikunta- ja virkistysalueena.

Mikäli katu kaikesta huolimatta väkisin halutaan sijoittaa kaavaan, on se linjattava mahdollisimman kauas asunnoista. Lisäksi on varattava riittävästi maa-alaa melua estävälle maavallille ja suoajapuuustolle, jossa on riittävästi havupuita torjumaan melua talvellakin.

Hämeenkylässä ja Rajatorpan koululaiset ylittävät Luhtitien vähintään kahdesti päivässä ja lisäksi kenttää käytetään koulujen liikuntatunneilla. Miten lasten turvallisuus voidaan taata? Nopeusrajoitukset eivät auta. Nyt Luhtitiellä on 40 km/t nopeusrajoitus ja jopa bussit ajavat jatkuvasti reilua ylinopeutta. Poliisit eivät valvo nopeuksia!

Luhtitiestä tulee jatkettuna yli 2 km pitkä ”vauhtisuora”, joten nopeusrajoitusten lisäksi siihen pitää tehdä rakenteellisia hidasteita ja mutkia vauhdin rajoittamiseksi.

Luhtitien jatkeen kävelytien ja Pellaksenpolun risteyksessä sattuu jo nyt lisääntyneiden mopojen, pyöräilijöiden ja kävelijöiden läheltä piti tilanteita ja törmäyksiä. Asumme aivan risteyksen lähellä ja havainnot ovat jokapäiväisiä. Tämän paikan suunnittelu vaatii huolellisuutta ja kaikkia mahdollisia varokeinoja.

Ennen tien rakentamista olisi selvitettävä Kehä II ja Kehä III liikenteen muuttuminen niiden valmistuttua. Kun niiden rinnalle tulee varaväyläksi Martinlaaksontien ja Rajatorpantien levennykset, niin niiden valmistumisen jälkeen ei tarvita enää näiden keskelle viidettä väylää. Lisäksi ennusteiden mukaan alueen asukasmäärä on laskeva lisärakentamisesta huolimatta. Onko järkevää tuhlaa varoja kalliiseen tien rakentamiseen, varsinkin kun viljelypalsta-alueen pellolla on savea yli 20 metriä, ei kadun rakentaminen tule olemaan halpaa eikä helppoa.

Onko Vantaalla pakko silpoa kaikki rauhalliset asuinalueet ja vihervyöhykkeet läpikulkuteillä?

16. Asukas, 25.10.2009:

Luhtitie jatkuu Myyrmäkeen, vaikken ihan ymmärrä kuka sitä tarvitsee. Täältä on 30v päässyt kivasti jalan ja pyörällä, autoissahan on ratit ja kääntyvät pyörät.

Kevyen liikenteen väylällä liikenne on vilkasta, kävelijöitä ja pyöräilijöitä kulkee tiheään. Tiellä on pari suoraa osuutta, jossa lisääntyneet mopoilijat päästelevät niin paljon kuin koneesta irti lähtee.

Siitä tulenkin suunniteltuun tiehen. Kuinka turvataan ilman autoa kulkevien sujuva liikkuminen edelleen Myyrmäkeen. Tarkoitan tällä keskusta, en Louhela. Virtatien kohdalla on pyöräilijöille alikulku, ei ole tarvinnut ylittää tietä. Kuinka on suunniteltu tämä jatkossa. Koen, että tässä on huomioitu vain autolla pääsy. Ei ole mielekästä häätää kevyt liikenne sillalle esim Pellaksen alueella tai muutenkaan huonontaa kevyen liikenteen kulkua, autot voivat mennä alikulkuun tms. Tiellä liikkuu paljon koulu-lapsia.

Toivoisin, että autotie on mahdollisimman kapea ja täynnä töyssyjä ja mutkia, silloin se saattaisi olla mahdollisimman turvallinen. Hämevaarassahan on autotie tehty näin. Kannattaa käydä kokeilemassa. Melu olisi näin myös pienempi täällä mahtavan lentomelun alueella.

Tuntuu ikävältä viheralueiden jatkuva nakertaminen. Pellaksen toiselta puolelta, Martinlaaksoon mennessä, ollaan hävittämässä palstaviljelijöiden paratiisia rakentamisen alle.

Olen huomannut Helsingin alkaneen suojella kyseisiä alueita. Ihmisten hyvinvoinnille on tärkeätä yhteys luontoon myös tällä tavalla. Ei ole mielekästä ajaa kaikki kansalaiset kuntosalille ym. Siellä ei linnut laula, ei sisiliskot vilahtele, ei kasvit kasva. Eläimille kuin ihmisillekin on tärkeä yhtenäinen viheralue Raappavuoren ja urheilupuiston välillä. Mikäli talvia riittää tulevaisuudessakin, myös hiihtäjiä on paljon.

Pellaksen pienessä metsikössä lienee myös liito-oravia. Niitäkin pitäisi suojella meidän asukkaiden ohella.

Toivon teille suunnittelijoille paljon viisautta tässä tärkeässä työssä.

17. Asukas, 25.10.2009:

Ohessa näkökohtia, joita tulisi ottaa huomioon kyseisen asemakaavan laadinnassa.

1. Turvallisuuden takaaminen tien laadinnassa ja erikoisesti Luhtien alkupäässä, jonka vaikutuspiirissä on vilkasta koululaisliikennettä ja ympäri vuoden myös urheilukentän alueella vilkasta jalankulku- ja autoliikennettä. Jo nyt kesäaikaan kentän läheisyyteen tien varsille on hetkittäin pysäköity niin paljon autoja, että se haittaa Luhtien nykyistäkin liikennettä. Urheilualan pysäköinti on ratkaistava asianmukaisella, kestäväällä tavalla asemakaavan laatimisen yhteydessä (lisää parkkipaikkoja, pysäköinnin turvallisuus jne.). Erityisongelmana kyseisen alueen liikenteessä on se, että suuri osa jalankulkijoista on lapsia, joiden liikennekäyttäytyminen hyvin arvaamatonta.

2. Tiestä aiheutuvan melun torjunta. Yleiskaavan laadintavaiheessa asukkaat eivät saaneet kovinkaan selkeitä selvityksiä tien meluvaikutuksista, vaan viranomaiset vetosivat asemakaavan laadintavaiheeseen, jolloin tämä asia tarkentuu. Tämä ei juurikaan asukkaita vakuuttanut asian ratkaisumahdollisuuksista. Maisemallisesti useimmat meluaidat Suur-Helsingin alueella ovat melko epäonnistuneita. Alue ei tällä hetkellä siedä juuri yhtään enempää melua, koska aluetta rasittaa jo nyt voimakas lentomelu. Miten

ylipäättään lasketaan tien ja lentomelun yhteisvaikutus, siihen eivät viranomaiset pystyneet vastaamaan yhteisissä yleiskaavatilaisuuksissa.

3. Tien järkevä linjaus, niin että se tulee mahdollisimman kauas tien vaikutuspiirissä olevasta asutuksesta.

4. Ennakkotiedoissa on ilmoitettu, että muun muassa alueella olevat viljelypalstat tullaan säilyttämään. Kevyen liikenteen väylä on ilmeisesti tarkoitettu säilyttää ja se tulee myös säilyttää, joten silloin lienee pakko ottaa tielle maata viljelyspalstojen puolelta. Tiellä tulee olemaan myös sen verran kova liikenne, että tuskin saasteiden takia viljelyspalstat voivat olla aivan tien vieressä (mitä sanovat EU-säännökset asiasta).

5. Nyt tielle on arvioitu ohjautuvan vuorokaudessa 6000-7000 ajoneuvoa. Miten asemakaavan laatimisen yhteydessä voidaan estää se, ettei kyseessä ole kaupunki- ja liikennesuunnittelusta niin kiusallisen tuttu ilmiö itseään toteuttavasta ennusteesta eli kun jonkin rakennetaan hyvä kulkuväylä, se vetää helppoutensa ja käyttökelpoisuutensa takia ennustetta huomattavasti enemmän liikennettä. Variston alueella tämä vaara on erittäin suuri, koska Myyrmäkeen ja kauemmaksikin suuntautuva liikenne on tällä hetkellä ruuhkainen ja autoilijat etsivät kaiken aikaa uusia reittejä tämän ruuhkan välttämiseksi. Toisaalta yleiskaavatilaisuuksissa viranomaiset ovat vakuutelleet asukkaille, ettei tiestä tule läpiajoliikennetietä. Ilman erikoistoimenpiteitä tältä tilanteelta tuskin vältytään.

6. Tien suunnittelun ja toteuttamisen porrastaminen mahdolliseen kehä II:n toteuttamiseen. Tietä ei missään olosuhteissa pidä lähteä toteuttamaan ennen kehä II:ta, jolloin nähdään sen vaikutus kyseisen alueen liikenteelle. Ei ole tarkoituksenmukaista suunnitella ja toteuttaa Luhtien jatketta erillisenä tiehankkeena ennen kuin koko läheisen alueen tiejärjestelyistä on tehty kokonaissuunnitelma.

7. Tien pohjan rakenne. Tie tullaan todennäköisesti rakentamaan paksulle savikerrokselle, joka aiheuttaa melkoisesti kustannuksia. Mitä tien rakentaminen tulee vaikuttamaan vieressä oleville tonteille (maan tärinä rakentamisen yhteydessä jne.).

8. Liito-oravahavainnoista on kerrottu tien vaikutuspiirissä. Vantaan ja Uudenmaan ympäristökeskuksilta saatava asiasta luotettava raportointi, ennen kuin suunnittelu käynnistyy.

9. Pellaksenpolun ja Luhtien sekä Avaintien ja Luhtien risteyksien toteutus tulee olla turvallinen.

10. Tie laadittava siten, etteivät nopeudet pääse nousemaan. Jo nyt Luhtitie suorautensa takia houkuttelee huomattaviin nopeuden ylityksiin. Pelkät nopeusrajoitukset tuskin riittävät, jos tie linjataan viivasuorasti Varistosta Myyrmäkeen.

11. Miten suojella asukkaat tien saasteilta.

12. Luhtien rakentaminen rikkoo Myyrmäen urheilupuistosta lähtevän yhtenäisen viheralueen ja vaikuttaa oleellisesti asukkaiden virkistysliikkumiseen Myyrmäen ja Vaapaalan suunnasta Raappavuoren ja edelleen Petikon virkistys- ja kuntoilualueille. Miten turvataan virkistysliikkujien tien ylitykset turvallisesti.

13. Miten turvataan tien vaikutuspiirissä olevat rauhoitetut lehtoneidonvaippa- ja Vantaan ainoat vankkasaraesiintymät.

14. Vaikka kaavoituksen piiriin ei varsinaisesti kuulu arvioida tien rakentamisesta tien lähipiirissä olevien kiinteistöjen mahdollista arvon alenemista, tämäkin keskustelu tulisi käydä vaikkapa kaupunkisuunnitteluosaston opastamana (asiaa käsittelevät kaupungin viranomaiset, menettelytavat jne.)

18. Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, 26.10.2009:

Ei huomioitavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelman suhteen.

19. Asukkaat, 2 hlöä, 26.10.2009

Vaadimme, että Variston peltoalueelle suunnitellun A2 uudisrakennusalueen ja nykyisen asuinalueen välille jätetään viherväylä turvaamaan asukkaiden ulkoilumahdollisuudet. Rakennettava alue on piirustuksissa laitettu suoraan alkamaan nykyisten asuintonttien reunasta. A2 rakennettaisiin Avaintie itäpuolelle ja Myyrmäen vesitornin välille. Alue alkaisi rakennettavan Luhtitien pohjoispuolelta aina Petikkoon johtavalle latuverkostolle asti.

Esitämme, että rakennettavan Luhtitien ylitys tai alitus tehdään ulkoilijoille ja hiihtäjille mahdolliseksi ja että asukkaat pääsevät esitetyn viherväylän kautta Petikkoon johtavalle latu- ja ulkoiluverkostolle. Nykyistä peltoaluetta käyttää valtaisa määrä lähiseutujen asukkaista. Muun muassa kaikista lähiseudun kouluista lapset käyttävät aluetta suunnistukseen, hiihtäjät pääsevät latuverkostosta toiseen, koiranulkoiluttajat ja lenkkeilijät pääsevät nauttimaan luonnosta eikä asfaltoiduista teistä.

20. Asukkaat, 2 hlöä, 26.10.2009:

Variston Luhtitieltä Myyrmäen Uomatielle johtavaa uutta tietä suunniteltaessa ja asemakaavaa laadittaessa tulee ottaa huomioon ainakin seuraavat asiat.

- Tien linjaus: Uuden tien liikenteen aiheuttama liikennemelu sekä jo olemassa oleva ja jatkossa edelleen kasvava Helsinki-Vantaa lentokentän lentomelu sekä näiden yhteismäärä Pellaksen alueella tulee selvittää ja huomioida tietä rakennettaessa. Saastepäästöt 6000 autosta vuorokaudessa rasittavat Pellaksentien asukkaita kun vielä huomioidaan se, että Pellaksen asuinalue on rakennettu solaan, jolloin saasteet jäävät tuulettomina päivänä leijumaan asuinalueellemme. Uusi tie tulee linjata riittävän kauas Pellaksen asuinalueesta jotta voimme minimoida alueelle aiheutuvat haitat uudesta tiestä ja voisimme pitää Pellasta edelleen viihtyisänä asuinalueena.

- Turvallinen tie: Lisäksi tulee kiinnittää huomiota tien turvallisuuteen ja siihen ettei tien ajonopeus ole liian suuri. Jo nyt tällä hetkellä Luhtitiellä ajetaan yli sallittujen nopeusrajoitusten. Läpiajo kielletty muilta kuin julkisilta kulkuneuvoilta olisi eräs mahdollisuus.

- Suojavyöhyke ja melusteet Pellaksen kohdalle: Pellaksentien asukkaiden suojaksi tulee rakentaa riittävän leveä suojavyöhyke viheristutuksin sekä melusteet. Molemmat tarvitaan, jotta saaste ja meluhaitat saadaan vähenemään.

- Tien vaikutus Pellaksen rakennuksiin: Rakennuksemme on perustettu reunavahvisteiselle laatalle savimaalle. Tiestä eikä sen rakentamisesta saa aiheutua rakennuksellemme haittaa eikä vaurioita. Pohjavesi ei saa laskea tien rakentamisen seurauksena jolloin on se vaara, että talot painuvat tai romahtavat.

- Liito-orava alueella ja sen ympäristössä: Asemakaava-alueella ja sen ympäristössä mahdollisesti esiintyvien liito-oravien määrä tulee selvittää.

21. Martinlaakson asukasyhdistys ry, 26.10.2009:

Myyrmäen urheilupuiston aluetta tulee jatkossakin kehittää urheilu- ja ulkoilualueena sekä siitä Raappavuoren suuntaan lähivirkistysalueena nykyisessä laajuudessaan pururatoineen. Myyrmäki ja Martinlaakso on Vantaan ainoa urbaani kaupunkialue, jonka asukkailla tulee olla liikkumisen ja luonnon läheisyyden mahdollistava henkireikä vauvasta vaariin.

Lisäksi Luhtitien jatkeen toteuttaminen ennen kuin Kehä II:n tulevaisuudesta on tarkkaa tietoa, johtaa vain uusiin liikenteellisiin ongelmiin Länsi-Vantaalla.

Luhtitien jatkaminen Uomatien päähän johtaisi liikenneongelmiin siinä risteyksessä ja mitä ilmeisimmin läpiajo-ongelmiin Uomatiellä, jossa syksyllä 2004 aiheellisesti, liikenneturvallisuussyistä on alennettu ajonopeuksia. Seuraava ongelma on luvassa Myyrmäentien ja Uomatien risteyksessä Louhelan asemalla. Läpiajo-ongelma tulee ulottumaan vielä Martinlaaksontien, Raappavuorentien, Uomatien ja Louhelan risteykseenkin.

22. Vantaan Energia, 26.10.2009:

1. Sähköverkko: Alueella on Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitekaapeleita. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutos-ehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannusten osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

2. Kaukolämpöverkko: Ei huomautettavaa.

23. Asukas, 25.5.2010:

Onko suunnitelmissa alikulkua Variston koulun kohdalle? Variston koulun ja Rajatorpan koulun välinen reitti ylittää Luhtitien. Huoli liikenteen aiheuttamasta liikenteen kasvun riskistä. Tarvitaan turvalliset ylityskohdat. Näkisin parhaana alikulkutunnelin, joka olisi turvallisin lapsille.

24. Asukas, 2.6.2010:

Voiko liikennettä hidastaa kadun linjauksella?

25. Rajatorpan koulun johtokunta, 5.6.2010:

Rajatorpan koulun johtokunta on kokouksessaan 31.5.2010 keskustellut Luhtitien jatkeesta ja päättänyt jättää asiaa koskevan mielipiteen otettavaksi huomioon suunnitelmia laadittaessa.

Rajatorpan koulu toimii kahdessa eri opetuspisteessä (Variston opetuspiste, 1 - 3 lk., osoitteessa Varistontie 1 ja Rajatorpan koulu, 1 - 6. lk., osoitteessa Vapaalanpolku 13). Nämä opetuspisteet sijaitsevat eri puolilla Luhtitietä. Koulua käyvät oppilaat asuvat lähinnä Pellaksen, Rajatorpan, Vapaalan ja Variston alueilla. Osalla oppilaista on oppitunteja sekä Variston opetuspisteessä että Rajatorpan koululla.

Luhtitien jatkeen mahdollistaman läpiajon Variston ja Myyrmäen välillä voidaan olettaa kasvattavan Luhtitien liikennemääriä huomattavasti. Kasvavien liikennemäärien seurauksena alueen liikenneturvallisuus heikkenee ja onnettomuuksien riskit Rajatorpan koulun oppilaiden koulumatkoilla ja opetuspisteiden välisillä siirtymillä kasvavat.

Kasvaneiden riskien minimoiminen on huomioitava jo Luhtitien jatkeen suunnitelmia laadittaessa. Vantaan kaupungin tulee taata koululaisille turvallinen liikenneympäristö ja minimoida liikennejärjestelyjen muutoksista aiheutuvat haitat.

Ehdotamme Luhtitien kevyen liikenteen turvallisuuden parantamista ensisijaisesti alikulkutunnelein ja liikennevaloin.

26. Kysymys Myyrmäen asukasfoorumiin 30.9.2010, esitetty 27.9.2010:

Myyrmäen alueen (asemakaavamuutos nro 002049) täydennysrakentamisalueelta on löytynyt Vantaan Ympäristökeskuksen selvityksen mukaan varmoja merkkejä liito-oravien olemassaolosta alueella. Kaavoitusta tehtäessä tätä tietoa ei ole ollut. Saman alueen kautta on (asemakaava nro 141100, Varisto 11) mukaan suunniteltu Luhtitien jatkamista Varistosta Myyrmäkeen. KYSYMYS: Mitä muutoksia liito-oravien esiintyminen alueella aiheuttaa kerrostalojen ja Luhtitien jatkeen mahdollisille rakentamissuunnitelmille ko. alueelle, jotta ympäristönsuojelun lainsäädännölliset vaatimukset täyttyvät esim. suojeltavan alueen laajuuden osalta?

27. Asukas, 4.4.2011: Koska Luhtitie rakennetaan? Tuleeko melusteet? Tien eteläpuolella on täyttöjä. Puutarhoja on paitsi etelän, myös pohjoisen puolella. Luhtitien jatkeella ulkoilutiellä on painaumia, samoin Pellaksentiellä.

28. Vapaalan asukasillassa 5.10.2011 asukas totesi, että Luhtitie vähentää Vanhan Hämeen kyläntien läpiajoliikennettä.

29. Asukas, 14.10.2011:
Onko liito-oravat selvitetty? Luhtitien tarpeellisuus?

30. Asukas, 31.10.2011:
Olemme uudet rivitaloasukkaat Luhtitien varrella. YIT teki meille ikävästi rakentamalla pihollemme kuvien mukaiset pätkityt aidat, eli kun liikennettä Luhtitiellä on nyt jo liikaa ja liikaa melua, niin miten voimme osaltamme vastustaa Luhtitien jatketta Myyrmäkeen? *(Vastaus lähetetty)*



31. Asukkaat, 3 kpl, kaupunkisuunnittelulautakunnalle 5.6.2013:

Kannanottona asemakaavavalmisteluun ja –esitykseen koskien Luhtitien jatkamista Vapaalasta Myyrmäkeen esitämme, että kadun rakentamista siirretään ajankohtaan, jolloin se on (1) Vantaan taloustilanteen kannalta mahdollinen ja järkevä toteuttaa ja (2) kun tiedämme kehä II rakentamissuunnitelmat ja –aikataulut.

Perusteluina kannanotollemme esitämme:

Asemakaavaesityksen kohdassa 6 on todettu suhteesta kaupungin tasapainottamis- ja velkaohjelmaan: ”Luhtitien toteuttaminen maksaa noin 1,5 M€ (2012) ja on karsittava lähivuosien suuri pää- ja kokoojatietehanke (Kv:n talousseminaari 10.5.2012).”

Katsomme, ettei ole millään tavoin perusteltua käyttää Vantaan nykyisessä kireässä taloudellisessa tilanteessa rahallisia resursseja tämän hankkeen toteuttamiseen. Esitetty budjetti 1,5 M€ tulee ylittymään mitä todennäköisimmin syvästabiloinnin, pohjavesipatoamisen, ulkoilureitin ylikulkusillan rakentamisen sekä vaikeiden paalutusten vuoksi. Sosiaali- ja sivistystoimi sekä muut Vantaalle merkittävät tie- ja aluerakennushankkeet tulee ensisijaistaa niin suunnittelu- kuin toteutusresursseissa. Alueellisesti tienrakentamiseen mahdollistetut varat on järkevämpää sijoittaa alueellisesti olemassa olevien väylien kunnostamiseen. Esimerkiksi Vapaalan kaupunginosan Omat kadut ok –hanke on pysähtynyt resurssipulaan.

1. Kuten asemakaavaesityksestä ilmenee, hankkeella on ollut koko sen valmistelu-historian-sa ajan runsaasti vastustusta perustuen luonnonsuojelullisiin ja virkistys-alueellisiin näkökohtiin. Asukkaat ovat ilmaisseet perustellun huolensa laajan, Keskuspuistosta Petikkoon asti ulottuvan puisto- ja ulkoilualueen pirstoutumisesta ja alueella olevien harvinaisten kasvien ja eläinten häviämisestä sekä lisääntyvästä saasteista ja melusta, joka jo pelkästään lentoliikenteen vaikutuksesta on alueella lähellä sallittua ylärajaa. Todettakoon tähän liittyen, että alueen yleiskaavaa hyväksyttäessä ei ollut päätöstä tehtäessä tiedossa, että alueella asuu liito-oravia, jotka EU –määräysten mukaan tarvitsevat 4 ha elinalueen. Myös Hämeenkylässä, Variston ja Rajatorpan koululaisten sekä Vapaalan liityntä-alueen liikenneturvallisuus on huolestuttanut monia vanhempia.
2. Tien varteen sijoittuvien rakennusten omistajat ovat esittäneet perustellun huolensa tien vaikutuksesta pohjavesiin ja sitä kautta savimaalle rakennettujen paaluttamattomien rakennusten perustusten pettämisestä. Pellaksenojan suunniteltu siirto, hule-vesi-altaat ja syvästabilointi pohjapadoilla ovat vaikeasti hallittavia ja kalliita ratkaisuja pohjavesitason säilyttämiseksi. Riskit rakennuksille aiheutuvista vahingoista ja sitä kautta kaupungille osoitettavista korvausvaateista ovat ilmeiset.
3. Tien tarpeellisuudesta on esitetty paljon eriäviä mielipiteitä. Alue on selvinnyt nykyisillä tiejärjestelyillä kymmeniä vuosia. Olemassa olevat väylät kehä III (vain 1,2 km pohjoiseen suunnitellusta väylästä), Martinkyläntie (vain 0,9 km pohjoiseen suunnitellusta väylästä) ja Rajatorpantie (1,4 km etelään suunnitellusta väylästä) pystyvät hoitamaan alueellisen poikittaisliikenteen. Myyrmäkeläiset ovat huolestuneita, että liikenteelle ei ole riittäviä jatkoväyliä ja suunniteltu tie tulee aiheuttamaan huomattavan suuren automäärän ahtaille asuinalueille. Perustelut julkisen liikenteen tarpeiden kannalta eivät tue tien rakentamista, sillä Vapaalan alueiden julkisen liikenteen palvelut ja yhteydet Vihdintietä pitkin vähenevät haitten merkittävästi paikallista työmatkaliikennettä.

Yhteenvetona toteamme, että päätös tien tarpeesta ja rakennusaikataulusta kannattaa tehdä vasta, kun tieto kehä II linjauksista ja aikatauluista on tiedossa ja jolloin tiedämme tarkemmin nyt suunnitellun tien todellisen tarpeen.

Pyydämme ottamaan nämä näkökohdat huomioon tehdessänne päätöksiä asemakaavaehdotuksesta ja sen jatkotoimista.

Toinen osallistuminen ja vuorovaikutus 18.10.-13.12.2017

Toinen osallistuminen järjestettiin, koska kaava-alue on laajennettu ja edellisestä osallistumisesta oli kulunut kuusi vuotta.

- **Osallistumis- ja arviointisuunnitelma** käsiteltiin aloituskokouksessa 9.10.2017. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivättiin ja postitettiin osallisille 18.10.2017. Mielipiteet pyydettiin kirjaamoon 30.11.2017 mennessä. Lisäksi yksityiseltä hakijalta pyydettiin 30.11.2017 mennessä asemapiirros, kuinka haettu rakennusoikeus on käytettävissä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma tarkistettiin ja postitettiin 8.11.2017, koska ilmoitus asukaslehdessä 28.10.2017 oli pois. Nyt mielipiteet pyydettiin kirjaamoon 13.12.2017 mennessä.
- **Vireille tulosta** ilmoitettiin tavallisella kirjeellä tai sähköpostilla maanomistajille, naapureille ja viranomaisille 18.10.2017 ja 8.11.2017. Ilmoitus Vantaan asukaslehdessä 28.10.2017 oli jäänyt pois, joten kaavoituksesta ja uudesta kaavatilaisuudesta ilmoitettiin Vantaan Sanomissa 18.11.2017.
- **Kaavatilaisuus** järjestettiin Rajatorpan koulun ruokalassa 7.11.2017 klo 17.00 – 19.15, jolloin oli läsnä 34 osallista. Uusi kaavatilaisuus järjestettiin Kilterin koulun ruokalassa 29.11.2017 klo 17.00 – 18.30, jolloin läsnä oli 29 osallista.
- **Osallisia** kaavoituksessa olivat kaavan hakija, alueen ja naapurikiinteistöjen omistajat, haltijat ja asukkaat (naapurit), kaupunginosan ja lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset, kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Uudenmaan liitto, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, Vantaan Energia Oyj, Elisa Oyj, Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY, Helsingin seudun liikenne HSL ja kaupungin viranomaiset.

32. Asukas, 18.10.2017:

Vastustan tien puhkaisua, turvallisuuteen, viheralueen vaalimiseen ja haluuni autoilun vähentämiseen vedoten.

33. Asukas, 20.10.2017:

Vastustan Luhtitien jatkeen rakentamista Raappavuorentielle. Suunniteltu tieosuus varmasti lisää turhaa läpiajoa Uomatien kautta. Siitä kulkee kehä kakkosta korvaavat tie ja erityisesti turhia läpiajoja tukeva tie, kun kuitenkin tavoite olisi yksityisautoilun vähentäminen. Se myös katkaisee sekä ulkoilijoille että eläimille tärkeän yhteyden Urheilupuiston takana olevan metsäkaistaleen kautta Honkasuolle. Lisääntyvä liikennemelu ja saasteet heikentävät paikallisille erittäin tärkeän Raappavuorten ympärillä olevien viheralueen arvoa virkistysalueena.

Kaiken maailman hienoista viherstrategioista huolimatta aina vaan jaksetaan tukea turhaa yksityisautoilua. Tämä on sitä turhaa, että pääsee mukavasti ostoskeskukseen.

34. Asukas, 27.10.2017:

Loistavaa jos vihdoinkin onnistuisi! Tästä ollaa ystävien kanssa monesti puhuttu, että miksi tie ei voisi sinne jatkuu.

35. Kaavatilaisuus Rajatorpan koulun ruokalassa 7.11.2017 klo 17.00 – 19.15, muistio

Paikalla oli 34 osallista ja kuusi Vantaan kaupungin edustajaa.

Esiin nousseet teemat: melu, läpiajoliikenne, liikenneturvallisuus, joukkoliikenne, viheryhdydet, tien siirtäminen etelämmäksi, maaperä ja tekniset asiat.

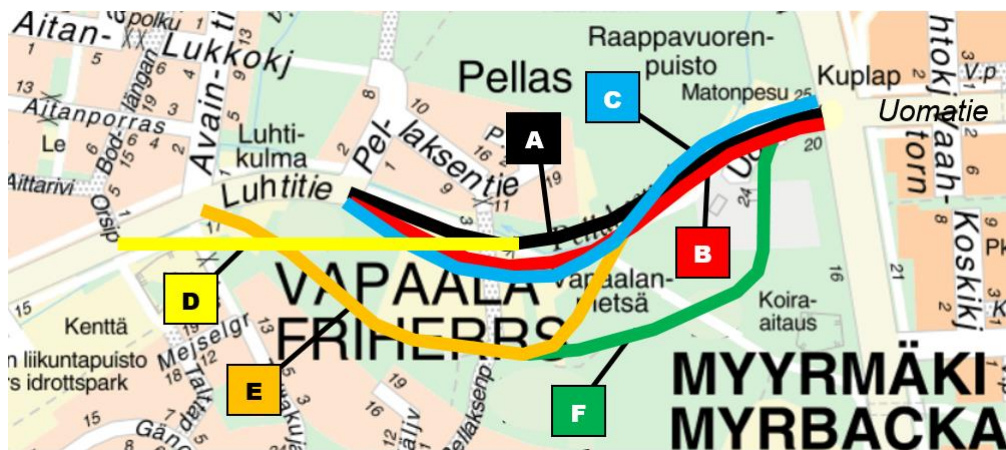
1. Lento- ja tiemelun yhdistäminen?
2. Vankkasarat voidaan siirtää. Ojan siirrolla saadaan puistomaisempi, huolellisempi ilme.
3. Miten meluselvitys vaikuttaa kaavan aikatauluun?
4. Meluselvitys, HSL:n linjat, myös sisäinen liikenne, lakkaako sisäiset linjat Vapaalasta ja Varistosta,
5. Vaatimattomampi väylä, tarvitseeko väylän olla liian sujuva, tutkitaanko vaikutukset alueen ulkopuolelle Uomatiellä ja Louhelantiellä, eräänlainen Kehä II. Miten haittoja estetään Louhelantiellä? – Laajempi selvitys on Myyrmäen kaavarunko, sen verkollinen selvitys ja koko kaupungin liikenne-ennuste vuodelle 2040. Huomioitu nopeusrajoitus Luhtitielle 40 km/h, koska muutkin kadut, joihin se liittyy ovat 40 km/h.
6. Vaatimattomampi kapeampi katu?
7. Liikenneturvallisuus? Alueella liikkuu noin 1000 lasta. Millaisia nopeuksia? Iltaisin ja öisin nopeudet kasvaa. Tarvitaan hidasteita. Hiihtoladut. – Nopeuksien hillintä: kaava tehdään lyhyemmälle osuudelle, mutta yleissuunnitelma Vihdintielle asti. Koulun kohdalle tulee liikennevalot.
8. Viheralueiden yhdistäminen, jotta palvelee ihmisiä ja eläimiä? Otetaanko vanhat mielipiteet huomioon?
9. Ojan siirto, miten lähelle tontteja?
10. Ei saanut kellaria rakentaa. Pellaksentiellä on laattaperusteisia taloja, miten voidaan nyt ojaa kaivaa? Mitään täyttömaata ei saa tuoda alueelle! Talojen alla on kovaa savea, miten nyt käy? Laitetaanko Luhtitie kannelle? Aasukkaille geotekninen keskustelu.
11. Kehä II ensin. Tavoitteena, että viheralueista muodostuu yhtenäisiä kokonaisuuksia, nyt viheralue rikotaan. Kulkevatko runkolinjat 300 ja 400 Helsinkiin? Miten pystytään takaamaan, että ei tule läpiajoliikennettä?
12. Luhtitie on suora yhteys Vihdintielle.
13. Luhtitielle liikennemerkkit ”Läpiajo kielletty, tontilleajo sallittu, ei koske busseja ja takseja”.
14. Kun rata tuli, luvattiin hyvä liityntäliikenne. Jos tehtäisiin syvempi mutka Vapaalaan päin.
15. Raappavuori on vapaalaisten virkistysaluetta. Entä Pellaksenpolun kohta.
16. Liikennevalot?
17. Kevyen liikenteen väylällä tulee vastaan autoja, poliisiautoja ja mopoja. Mopoille 20 km/h rajoitus.
18. Tien rakentaminen? Tarvitsee syvästabiloinnin. Onko kallis hanke?
19. Tie etelämmäksi.
20. Jos saisi nätimmän klotoidikäyrän?
21. Toivotaan, että tie siirrettäisiin sijansa etelään päin.
22. Melu on nyt Vapaalassa ja muualla. Tie on suunniteltava niin, että ei tulisi läpiajoa Vihdintieltä Hämeenlinnanväylälle. Onko Louhelantiellä 60 km/h?
23. Myyrmäen huolto on neuvotellut 7 vuotta asuntorakentamisesta tontille. Kaupunki ei ole luotettava
24. Viheralue pidettävä yhtenäisenä. Yksi silta ei pelasta. Loivat luiskat sillalle, että eläkeläisetkin voisivat sitä käyttää. Kadun korkeus on merkittävä melun kannalta. Maaston mukainen tasaus on hiljaisempi.

25. Läpiajoliikenne tulee lisääntymään. Uomatiellä on kouluja ym. Louhelantielle tulee lisää liikennettä. Sillasta tulee pitkä. Palaisin yhteyteen Martinlaaksontien päähän. Pienempi väylä kyllä, mutta ei pääkatua.
26. Pellaksenpolku 9:n tontin maanomistus ulottuu etelämmäksi, siellä on hedelmäpuita, voiko liittää tonttiin?

Ilmoitettiin, että Luhtitietä käsitellään myös ke 29.11. klo 17.00 Kilterin koululla.

Työpajassa esitettiin vielä seuraavaa:

1. Luhtitie etelämmäksi ja huoltotontin kohdalla pohjoisemmaksi, jolloin tulee S-kaari.
2. Tien sijainti etelämpänä on tärkeämpi asukkaille kuin palstaviljely.
3. Kiertoliittymät tai liikennevalot Varistontien ja Avaintien risteysiin.
4. Kiertoliittymä myös Raappavuorentien risteykseen.
5. Lapsia kulkee kouluilta urheilukentälle (Varistontien ja Luhtimäen risteykset)
6. Iso keskisaareke Pellaksenpolun kohdalle.
7. Pellaksen alueen melusuojaus.



Ehdotettuja tielinjauksia: A. Yleiskaavan mukainen linjaus. B. Eteläisempi linjaus. C. Isompi S-mutka. D. Tien oikaisu Orsipolulta alkaen. E. Palstaviljelyalueen kiertävä linjaus. F. Myös Myyrmäen huoltotontin kiertävä linjaus.

36. Myyrmäen Huolto Oy, 16.11.201

Yhtiön huoltohallin tontti Uomatie 24 (kiinteistötunnus 92-15-685-2) on aiemmin ollut osana Raappavuoren kaavaa. Tontista on neuvoteltu kaupungin kanssa tältä pohjalta jo 7 vuotta. Koska on tiedetty, että konehalli on jäämässä uudisrakennusten ja Luhtitien alle tässä kaavassa, ei yhtiö ole pitänyt konehallia hyvässä kunnossa. Tästä on kertynyt korjausvelkaa. Yhtiö on myös suunnitellut kustannuksellaan uutta hallia kaavasta johtuen eri paikkoihin. Nämä aiheutuneet kustannukset yhtiön piti saada takaisin tontin myynnistä. Nyt saadun tiedon mukaan tontti on siirtynyt Luhtitien kaavaan. Tämä tieto on tullut yhtiölle yllätyksenä. Tästä emme ole neuvotelleet kaupungin kanssa, emmekä ole saaneet mitään ennakkotietoa.

Myyrmäen Huolto Oy ei ole suoralta kädeltä valittamassa tai vastustamassa Luhtitien kaavasta, vaan edellyttää kaupungilta uusia neuvotteluja asiasta. Yhtiö varaa puheoikeuden ja valitusoikeuden kaavaan, kunnes kaupungin kanssa on saatu neuvoteltua asia molempia osapuolia tyydyttävään tilaan.

37. Vantaan Energia Oyj ja Vantaan Sähköverkot Oyj, 21.11.2017:

Sähköverkko: Ei huomautettavaa.

Kaukolämpöverkko: Ei huomautettavaa.

38. Asukas, 26.11.2017:

Vastustan kaavan ehdotusta Luhtitien jatkamisesta katuna Varistosta Uomatielle. Mielestäni virkistysalueen keskelle rakennettu autotie ei ole tätä päivää, se pilaa yhtenäisen virkistysalueen lopullisesti. Tulin kovin surulliseksi nähtyäni tämän suunnitelman, no ehkä hyppään autoon ja ajan Nuuksioon itkemään. Kaavaehdotuksen alueella on jo nyt saatu läpi asuntorakentamishankkeita vaikka täydennysrakentaminen lähiöiden sisällä sekin etenemässä voimakkaasti. Lähiöiden tiivistämistä en vastustakaan, mutta laaja yhtenäinen lähimetsä on sellainen arvo jota kannattaa vaalia, nykyään on jo tutkimustietoa metsien positiivisesta vaikutuksesta ihmisten hyvinvointiin ja pikkuhiljaa ihmiset alkavat yhä enemmän arvostaa virkistysalueita. Metsäalueiden pilkkominen autoilun vaatimusten takia on lyhytnäköistä ja tuhoisaa politiikkaa. Martinlaaksossa asuvana käytän ko. metsäaluetta melkein päivittäin virkistäytymiseen kävelen, lenkkeillen ja puisia voimailulaitteita hyödyntäen. Alue on myös lähikoulujen liikuntaopetukselle tärkeä esim. suunnistuksessa ja kuntoradan käytössä.

39. Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY, 28.11.2017:

Asemakaavan laatimisen johdosta muodostuvien uusien tonttien kytkentä vesihuoltoon tarkastellaan kustannusarvioineen kaavoituksen edetessä ja esitetään kaavaselostuksen osana vesihuollon esisuunnitelmassa. Alueella sijaitsee jakeluverkoston lisäksi alueellisesti merkittävät runkovesijohto sekä pääviemäri. Mikäli yleisiä vesijohtoja tai viemäreitä sijoittuu muille kuin yleisille alueille, esitetään asemakaavaan ns. johtokujat, joiden leveydet selvitetään tapauskohtaisesti minimileveyden ollessa kuitenkin vähintään 6 m.

Mahdolliset johtosiirrot tulee suunnitella ja toteuttaa hankkeen yhteydessä yhteistyössä HSY:n kanssa. Suunnitelmat hyväksytetään HSY:llä.

40. Kaavatilaisuus Kilterin koulun ruokalassa, 29.11.2017 klo 17.00 – 18.30.

Läsnä oli 29 osallista ja viisi kaupungin edustajaa.

Vuorovaikutusasiantuntija Pia tasanko kertoi kaavaprosessista, aluearkkitehti Timo Kallaluoto esitteli diasarjan, joka oli esitetty myös Rajatorpan koululla 7.11. Heikki Kangas kertoi geotekniikasta.

Kysymyksiä:

Miten tärinä muuttuu etäisyyden funktiona?

Onko takeita, että tärinää ei tule? Missä tärinä ei enää tunnu? Entä 50 v. kuluttua?

Paljon maksaa / km?

Kuivattaako patoallas maata?

Aleneeko pohjavesi?

Miten tien käytöstä johtuva tärinä? Rikkoontuuko.

Miten ojan siirto vaikuttaa?

Ojan varressa on vankkasaraa. Onnistuuko siirto?

Kysyttiin tien tarpeesta ja tulevista liikennemääristä.

41. Vantaan kaupunginmuseo, 1.12.2017:

Kaava-alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolaitilla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Näin ollen Vantaan kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Kaupunginmuseota ei ole tarpeen kuulla kaavan jatkovaiheissa, mikäli suunnitelmaan ei tule kulttuuriympäristöön liittyviä merkittäviä muutoksia.

42. Asukkaat, 2 hlöä, 6.12.2017:

A. Tien rakentamisesta aiheutuvien ASUMISHAITTOJEN minimointi lähiasutukselle:

- Asemakaavavalmistelu tähtää merkittävään läpiajoliikenteeseen tiellä, joka sijoittuu lähelle 1990-luvulla rakennettua omakotiasutusta.
- **Liikennemelu** tulee olemaan merkittävä lisämelu alueella jo olevalle lentomelulle, vaikkakin lento- ja katumelu voidaan osoittaa toisistaan riippumattomiksi melulähteiksi ja yhteisvaikutukseltaan haitattomaksi. Katumelun 55 dB melutason ylitys lähiasutuksen piha-alueella on tunnistettu riski varsinkin, jos liikennemäärät kasvavat nyt ennakkoidusta 6 000 auto/vrk tasosta.
- **Tärinän** laskenta ja hallinta on erittäin vaikea. Tutkimuksissa (mm. VTT) on todettu erityisen ongelmallisimmiksi alueiksi syvät savimaa-alueet (5 – 20 m), jotka ovat laaksoissa kallioiden välissä. Nyt suunnitteilla oleva tie sijoittuu juuri tällaiselle riskialueelle. Asumishaitta ja taloudelliset riskit ovat ilmeiset. Lainsäädännössä tärinäillä on vastaavanlainen asema kuin melulla. Liikennemelun- ja tärinän kohdalla lainsäädännön tavoitteena on, että riskialueilla rakennusten ja liikenneväylien sijoituksessa huomioidaan niistä mahdollisesti aiheutuvat haitat. Jos tien rakentamiselle asetetut vaatimukset antavat mahdollisuuden erilaisiin teknisiin ratkaisuihin, niin rakentamissa tulee valita se toimintatapa, jolla haitat tai vahingot ehkäistään tain niiden määrä on mahdollisimman vähäinen.
- Alueelle pakokaasuista jäävät **saastehaitat** ovat merkittävät, koska tie sijoittuu ympäristöön nähden alemmalle laaksoalueelle ja lähelle jo olemassa olevaa asutusta.

Ehdotus asemakaavan jatkovalmistelulle: Siirretään tielinjausta muutaman kymmenen metriä etelämmäksi, jolloin

- Melu- ja saaste- ja sekä tärinähaitat varmuudella pienenevät.
- Mahdollistetaan tarvittaessa melusteiden ja/tai viherrakentaminen liian suuriksi osoittautuneiden meluarvojen pienentämiseksi.
- Mahdollistetaan tarvittaessa tärinää vaimentavien lisärakenteiden lisääminen tien ja lähiasutuksen väliin tien valmistumisen jälkeen.

B. Tien rakentamisesta aiheutuvien TALOUDELLISTEN RISKIEN minimointi lähiasutukselle:

- Maamassojen siirron, tien rakentamisen ja syvästabiloinnin aiheuttamat savipohjan muutokset sekä Pellaksenojan siirto saattavat aiheuttaa vesitasapainon muuttumista, joka on merkittävä riski maavaraisilla perustuksilla oleville rakennuksille.
- Savimaassa etenevä liikennetärinä aiheuttaa maamassoissa tiheymäkerrosten siirtymisiä ja painaumia, jotka aiheuttavat helposti rakennusten perustuksien kautta rakennuksille vaurioita.
- Pellaksenpolun risteykseen suunniteltu länsisuuntainen linja-autopysäkki sijoittuu suunnitelmassa kohtaan, jossa asutus on kaikkein lähimpänä tietä.
- Liikennemäärää ei saa kasvattaa uusilla liittymillä suunnitteilla olevalle tielle.

Ehdotus asemakaavan jatkovalmistelulle: Siirretään tielinjausta muutaman kymmenen metriä etelämmäksi ja tehdään alla mainitut tarkennukset suunnitelmiin, jolloin:

- Maamassojen siirrot ja perustusrakenteet kuten syväpaalut tulevat etäämmäksi taloista, jolla pienennetään riskiä talojen vaurioitumisesta aiheutuvista korvauksista.
- Liikennenopeuksia hidastavia töyssyjä ei lisääntyvien tärinähaittojen takia saa tehdä.
- Vaihtamalla Pellaksenpolun kohdalle suunniteltujen itään ja länteen menevien pysäkkien paikat keskenään saadaan melu-, tärinä ja saastehaittaa raskaan liikenteen osalta pienennetyksi aivan lähimpien asuntojen kannalta.
- Pellaksenpolulta (molemmista suunnista) pitää estää autojen ajo suunnitteilla olevalle tielle.
- Muutokset tuskin lisäävät tien rakentamiskustannuksia, koska meluesteitä ei tarvita ja syvästabilointia voidaan keventää ja ennen kaikkea riskit jälkiseuraamuksille pienenevät.
- Palstaviljelyalue on nykyisin hyvin pienellä käyttöasteella ja viljelmät vähenevät edelleen tien ympäristöhaittojen vuoksi, jolloin tielinjauksen siirto ei estä palstaviljelyn jatkumista.

C. Realistisen ja riskien huomioon ottavan KUSTANNUSSARVION laatiminen jatkopäätöksien tueksi

- Jo lähtökohtaisesti tällaiselle maastoalueelle on vaikeaa ja kallista rakentaa suunnitellun kaltainen pääliikenneväylä ylikulkusiltoineen.
- Syvästabilointi ja tärinähallinnan ratkaisut ovat kalliita lisäkustannuksia ja ne sisältävät merkittäviä toteutus- ja lisäkustannusriskejä varsinkin, jos ne joudutaan tekemään jälkikäteisesti.
- Myymäen huollon tontin lunastaminen tulee ottaa mukaan kokonaiskustannuksiin.

Ehdotus asemakaavan jatkovalmistelulle: Kustannusarvio on laadittava huolellisesti ottaen huomioon hankkeen realistiset kustannukset, jolloin

- saadaan tukeva pohja toteutus päätökselle ja ajoitukselle tämän hankkeen ja muiden Vantaan kaupungin investointien välillä.

Yhteenveto:

- Tien rakentamisen tärkeys on päätetty peruskaavavaiheessa ja siihen palaaminen on kaikkien tahojen kannalta turhaa ajanhukkaa. Pyydämme nyt, että jatkosuunnittelussa keskitytään lähiasumiselle aiheutuvien haittoja ja taloudellisten riskien minimointiin siirtämällä tielinjausta hieman etelämmäksi.
- Kustannusarvio tulee rakentaa realistiselle pohjalle ottaen huomioon riskit kustannusten kasvamisesta. Samalla tulee esittää arviot ja riskit tien rakentamisen jälkeisistä kustannuksista, jos melu ja/tai tärinä rajat ylittyvät huolellisesta suunnittelusta ja rakentamisesta huolimatta.

43. Asukas, 7.12.2017:

1. Haitat

Tärinä ja värinä: Uusi tie tulee aiheuttamaan tärinää ja värinää savipatjaan, jonka varaan nykyiset talot on rakennettu kaupungin asemakaavan mukaisesti. Tärinä vaikutuksesta betonilaatat murtuvat ja johtavat talojen vaurioitumiseen. Lisäksi tärinä

saa savipatjan alla olevat maakerrokset liikkeeseen ja se sekoittuvat saven kanssa, jonka seurauksena on isot muutokset savipatjan rakenteeseen ja ne johtavat talojen perustusten vaurioitumiseen.

Savipatjan kosteustaso ja saven painuminen: Pellaksentien asunnoista osa on perustettu paalujen varaan ja osa betonilaatalle siten, ettei savikerrokseen saanut koskea eikä rakentaa maakellareita. Jos paksun savikerroksen vesitaso muuttuu kadun ojituksen seurauksena tai kävelytien vieressä virtaavan ojan vesimäärää tai uraa muutetaan, aiheuttaa se isolla riskillä savikerroksen kuivumisen ja talojen vaurioitumisen ja liikkumisen.

Melu: Alueen yli kulkee lentokoneiden reitti Helsinki-Vantaan kentälle ja tästä aiheutuu merkittävää meluhaittaa. Kun samaan meluun yhdistyisi uuden kadun aiheuttama lisämelu, muuttuu näiden yhteisvaikutuksesta alue erittäin meluiseksi ja mahdollisesti ylittäisi sallitut arvot. Tätä ei ole riittävästi kyetty selvittämään yleiskaavassa, joten nyt on ehdottomasti selvitettävä lento- ja katumelun yhteinen vaikutus.

Katu aiheuttaisi myös runsaasti muuta saastetta kuin melua. Näitä ovat mm. pölyt, hajut, roskat ja lisääntyvä rikollisuus, jota läpikulkeva liikenne lisää (nykyinen umpikuja-rakenne toimii rauhoittavana, kun on vain yksi mahdollinen poistumissuunta).

2. Riskianalyysi ja riskeistä aiheutuvat kustannukset

Ennen asemakaavan viemistä päätöksentekoon on syytä laatia kattava ja perusteellinen riskianalyysi sisältäen tienrakentamisesta aiheutuvat vauriot omakotialueen rakennuksille, josta seuraa merkittävät korjauskustannukset kaupungin maksettavaksi ja muidenkin riekien toteutumisesta mahdollisesti aiheutuvat kustannukset, jotta päätöksen tekijät ymmärtävät, mistä päättävät.

Tärinän/värinän ja savipatjan rikkomisen aiheuttamat vauriot olemassa oleville rakennuksille ovat jossain määrin hallittavissa siirtämällä tietä mahdollisimman kauas, esim. kasvimaan toiselle reunalle ja varaamalla mahdollisesti tarvittaville uusille ratkaisuille tilaa, jotta ne voidaan toteuttaa.

Riskeille on tarpeen laskea myös arvioitu kustannus.

3. Kustannukset

Tien kustannukset ovat aliarvioitu valmistelun aikaisemmissa vaiheissa. Nyt olisi syytä laskea tien perustamiskustannukset realistisesti eikä vain jossain soramalle rakennettavan tien keskimääräisellä arviolla. Suunniteltu pilariperustamisen kustannus on jo enemmän kuin aiemmin esitetty koko tien hinta.

4. Muut vaikuttavat asiat

Alueelta ovat asukkaat tehneet havaintoja liito-oravista, joten sen EU:n määräysten mukainen 4 ha elinalue on rauhoitettava. Kaavan alueella kasvaa erittäin harvinainen kasvi vankkasara, josta on yleiskaavan eheyden arvioinnissa todettu seuraavasti: ”Uomatien risteyksen tehokkaasti rakennettavien eheytyiskohteiden (nro 1508, 1509) läheisyydessä on vankkasaran (*Carex riparia*) Vantaan ainoa sijaintialue. Vankkasara on Suomessa harvinainen eteläinen laji, joka viihtyy kosteilla ja rehevillä kasvupaikoilla, kuten ojissa ja järvien rannoilla. Asuinrakentaminen ei vankkasaran

elinoloihin juurikaan vaikuta, mutta mahdollinen Luhtitien jatkeen rakentaminen saattaa heikentää vankkasaran elinoloja (Rantalainen 2005).”

Hämeenkylässä (rakennettavan uuden koulun), Variston ja Rajatorpan koululaiset ylittävät Luhtitien vähintään kahdesti päivässä ja lisäksi kenttää käytetään koulujen liikuntatunneilla. Miten lasten turvallisuus voidaan taata? Nopeusrajoitukset eivät auta. Nyt Luhtitiellä on 40 km/t nopeusrajoitus ja jopa bussit ajavat jatkuvasti reilua ylinopeutta. Liikenneonnettomuusriski on ISO!

Luhtitien varressa olevien urheilukenttien käyttäjinä on paljon lapsia ja siellä on usein eri turnauksia, jolloin lasten turvallisuus vaarantuu vilkkaan liikenteen seurauksena ja Luhtitien varren pysäköinti on jo nyt varsin villiä turnausten aikana.

Luhtitien jatkeen kävelytien ja Pellaksenpolun risteyksessä sattuu jo nyt lisääntyneiden mopojen, pyöräilijöiden ja kävelijöiden läheltä piti tilanteita ja törmäyksiä. Asumme aivan risteyksen lähellä ja havainnot ovat jokapäiväisiä. Tämän paikan suunnittelu vaatii huolellisuutta ja kaikkia mahdollisia varokeinoja kuten se, että Pellaksenpolulta ei saa olla ajoneuvoille mahdollisuutta ajaa Luhtitielle eikä päinvastoin etenkään.

Viheralue on Länsi-Vantaan keskeisin viherkaistale Myyrmäen urheilupuistosta Petikon ulkoilualueelle. Tämä yhteys on asemakaavassa säilytettävä asukkaiden käytössä turvallisena ja helppona liikunta- ja virkistysalueena.

5. *Seuraukset*

Luhtitie on linjattava mahdollisimman kauas asunnoista etelämmäksi ja Pellaksenojan nykyinen uoma säilyttäen. Hulevesiallasta ei tarvita ja nykyisen ojan virtaama saadaan nousemaan poistamalla nykyisestä Pellaksenojan uomasta sinne kaatuneet pajut ja muut puut/oksat.

Lisäksi on varattava riittävästi maa-alaa melua estävälle maavallille ja suojapuustolle, jossa on riittävästi havupuita torjumaan melua talvellakin sekä tärinän vaimennuksen rakenteille. Mikäli tien rakentamisesta aiheutuu vaurioita rakennuksillemme, tulemme vaatimaan kaupungilta täysmääräiset korvaukset korjauksista ja niistä aiheutuvista haitoista.

44. As Oy Vantaan Kvartsi, Louhelantie 8, 11.12.2017:

Luhtitien yhdistäminen Varistosta Uomatien päähän Myyrmäkeen aiheuttaa merkittäviä haittoja Varistossa ja Pellaksessa, mutta haitat säteilevät myös naapurialueille. Katuryhteys tuo huomattavaa läpikulkuliikennettä Myyrmäkeen. Luhtitietä suunniteltaessa tulee suunnittelualuetta laajentaa siten, että kadusta aiheutuvat haitat ja niiden estäminen selvitetään myös Myyrmäen alueella.

Turvallisuus- ja meluongelmat lisääntyvät varsinkin Uomatiellä ja Louhelantiellä. Näiden katujen kautta muodostuu nopein yhteys Vihdintieltä Hämeenlinnanväylälle ja siten jonkinlainen Kehä II:n korvike. Luhtitieltä Hämeenlinnanväylälle on pääkatuyhteyttä Raappavuorentie – Vaskivuorentie käyttäen noin kaksi minuuttia pitempi ajoaika kuin Louhelantien kautta. Erityisesti pääkatujen liikennevalot hidastavat niiden liikennettä. Luhtitietä ei tule toteuttaa ainakaan ennen kuin Kehä II rakennetaan.

Uomatiellä ja Louhelantiellä liikennemäärät ovat jo ennestään – katujen luonne huomioon ottaen – häiritsevän suuria. Näitä katuja ei ole tarkoitettu

läpiajoliikenteelle. Liikenne on jo nyt lisääntynyt mm. Raappavuorentiehen liittyvän valmistuneen asuinalueen takia. Myös osa Martinlaakson uusista asukkaista oikaisee Hämeenlinnanväylälle Louhelantien kautta. Läpiajoa on lisännyt osaltaan nopeusrajoitusten muutos Myyrmäessä ja Martinlaaksossa. Aikaisemmin Louhelantien rajoitus oli 40 km/h ja pääkaduilla 50 km/h. Pääkatujen nopeusrajoitusten laskeminen lisäsi Louhelantien käyttöä.

Jos Luhtitien rakentamisesta ei voida luopua, tulee katu kaavoittaa ja rakentaa siten, että se on mahdollisimman vähän houkutteleva läpikulkevalle liikenteelle. Kadun mitoitussopeuden tulee olla alhainen. Liikennettä hidastavia rakenteita tarvitaan Luhtitiellä, Uomatiellä ja Louhelantiellä. Tarvitaan mm. kiertoliittymiä, keskikorokkeita ja korotettuja suojateitä. Läpiajokieltoja ja alennettuja nopeusrajoituksia tulee myös harkita.

45. Asukkaat, 2 hlöä, 11.12.2017:

Vastustamme kaavaan sisällytettyä kaavanmuutosta kohteessa Vuolutie 21, jossa korttelia 13047 laajennettaisiin puistoalueelle ajoyhteyden järjestämiseksi takatontille.

Perustelemme mielipidettämme seuraavasti:

1. Suunnitellun ajoyhteyden paikalla puistoalueella sijaitsevat kaupungin ko. alueen päävesijohto ja -viemäri.
2. Vantaan kaupungin luvalla vuonna 1981 rakennetut omakotitalomme liitosjohdot kaupungin vesijohtoon ja viemäriin ovat samalla puistoalueella, jota kaavan muutos koskee.
3. Korkeusero Vuolutien tasolta takatontille on noin seitsemän metriä varsin lyhyellä matkalla, jolloin ajoyhteyden aikaansaaminen on jo teknisesti hankalaa.
4. Muistamme rakennusajaltamme, että ajoyhteydelle esitetty rinne on alaosaltaan maaperältään erityisen pehmeää ja suorastaan upottavaa.

46. Etelä-Vantaan Sosialidemokraatit ry, 11.12.2017:

Luhtitien yhdistäminen Varistosta Uomatien päähän Myyrmäkeen aiheuttaa merkittäviä haittoja usealla eri tavalla. Katuyhteys katkaisee tärkeän ulkoiluyhteyden Myyrmäen urheilupuistosta Raappavuorille. Katuun rajoituvalle Variston ja Pellaksen asutukselle katuyhteys merkitsee lisääntyviä melu- ja turvallisuushaittoja.

Haitat säteilevät myös naapurialueille. Katuyhteys aiheuttaa huomattavaa läpiajoliikennettä Myyrmäessä. Turvallisuus- ja meluongelmat lisääntyvät varsinkin Uomatiellä ja Louhelantiellä. Näiden katujen kautta muodostuu nopein yhteys Vihdintieltä Hämeenlinnanväylälle. Yhteydestä tulee jonkinlainen Kehä II:n korvike, jos katu toteutetaan ennen kuin Kehä II. Uomatiellä ja Louhelantiellä liikennemäärät ovat jo ennestään häiritsevän suuria ja niitä ei ole tarkoitettu läpikulkuliikenteelle.

Ensisijaisesti Luhtitien kaavoittamiesta ja rakentamisesta tulisi luopua. Jos valmistelua kuitenkin jatketaan, tulee katu kaavoittaa ja rakentaa siten, että se on mahdollisimman vähän houkutteleva läpikulkevalle liikenteelle. Kadun mitoitussopeuden tulee olla alhainen. Siihen voidaan vaikuttaa mm. ajoradan kapeudella, linjauselementeillä, kiertoliittymillä, suurilla keskikorokkeilla ja korotetuilla suojateillä. Kadun yli tulee toteuttaa sujuva ja leveä silta ulkoilijoille. Sen lisäksi tarvitaan useita suojateitä. Myös kadun maisemointi on tärkeitä.

Vastaavia liikennettä hidastavia rakenteita tarvitaan myös Myyrmäen puolella, varsinkin Uomatiellä ja Louhelantiellä. Läpiajokieltoja ja alennettuja nopeusrajoituksia tulee harkita.

Läpiajettavaa Luhtitietä perusteltiin aikoinaan Vapaalan ja Variston läpiajo-ongelmilla sekä Myyrmäen aluekeskuksen paremmalla saavutettavuudella. Haitallista läpiajoa ei ole todettu ja aluekeskuksen yhteydet hoituvat hyvin Rajatorpantien kautta. Koska yleiskaavan päivitys on alkamassa Vantaalla, tulisi Luhtitien jatkaminen ottaa tarkasteluun uudelleen tässä yleiskaavatyössä. Kallista ja haitallista katuyhteyttä ei kannata kiirehtiä, ei toteuttamalla, mutta ei edes asemakaavoittamalla.

47. Asukkaat Pellaksentieltä, 12.12.2017:

Variston Luhtitieltä Myyrmäen Uomatielle johtavaa uutta tietä suunniteltaessa ja asemakaavaa laadittaessa tulee ottaa huomioon ainakin seuraavat asiat.

Tien vaikutus Pellaksentien rakennuksiin: Rakennuksemme on perustettu reuna-vahvistetulle laatalle savimaalle. Tiestä ja/tai sen rakentamisesta ja/tai sen käytöstä ei saa aiheutua rakennuksellemme haittaa eikä vaurioita. Pohjavesi ei saa laskea tien rakentamisen seurauksena, jolloin on se vaara, että talo painuu tai romahtaa. Myöskään pohjavesi ei saa nousta ja siten aiheuttaa rakennuksellemme tai sen perustuksille haittaa tai vaurioita. Tien käytöstä aiheutuva värinäanalyysi täytyy tehdä. Mitä haittoja värinä voi aiheuttaa rakennuksellemme? Voiko talon perustuksille ja/tai rakenteille tulla värinän aiheuttamia vaurioita? Rakennus on rakennettu Soporex-harkoista. Miten mahdollinen värinä voi vaurioittaa rakennuksen seinä ja/tai kattoa? Miten mahdollinen värinä voi vaikuttaa maaperän aineksiin, sekoittaa tai tiivistää maaperää? Miten mahdollinen värinä voi muuttaa veden tasapainoa maaperässä?

Suojavyöhyke, saaste ja liikennemelu Pellaksentien kohdalla: Pellaksentien asukkaiden suojaksi tulee rakentaa riittävän leveä vihersuojavyöhyke saaste- ja meluhaittojen minimoimiseksi. Meluselvitys on tehtävä. Myös lentoliikenteen aiheuttama melu tulee huomioida.

Turvallinen tie: Lisäksi tulee kiinnittää huomiota tien turvallisuuteen ja siihen, ettei tien ajonopeus ole liian suuri. Jo tällä hetkellä Luhtitiellä ajetaan yli sallittujen nopeusrajoitusten.

Tien linjaus: Värinäanalyysi ja meluselvitys on tehtävä ja selvitettävä voiko tiestä ja/tai sen käytöstä aiheutua haittaa rakennuksellemme. Vantaan kaupunki on esittänyt, että kadun pohja tultaisiin stabiloimaan syvästabiloimalla. Kuinka monen vuoden kokemus ja tietämys syvästabilointimenetelmän käytöstä on saatavilla? Tiestä ei saa aiheutua haittaa rakennuksellemme vuosien eikä vuosikymmenten kuluessa. Haittojen minimoimiseksi vaaditaan ja esitetään, että mahdollinen tie Luhtitieltä Uomatielle rakennetaan reilusti kauemmaksi Pellaksentien rakennuksista kuin Vantaan kaupungin alustavassa suunnitelmassa nyt on esitetty. Ehdotetaan, että Pellaksentien kohdalle esitetyt linja-autopysäkit siirretään Uomatien läheisyyteen. Luhtitiellä Avaintien kohdalla on jo olemassa olevat linja-autopysäkit molempiin suuntiin.

Puutteellinen suunnittelu ja/tai toteutus: Tien suunnitteluvaiheessa on otettava huomioon tarvittavat lisätoimenpiteet ja lisärakentaminen, esim. meluesteet tai värinän vähentämiseksi tarvittavien lisärakenteiden rakentaminen, ja varattava riittävä maa-alue näille rakenteille jos melu- ja/tai värinän raja-arvot edelleen ylittyvät tien rakentamisen jälkeen. Pellaksentien rakennukset ovat alueella ennen kuin mahdollinen tie rakennetaan. Tien jälkirakentamisesta ei saa aiheutua haittaa tai vaurioita nyt jo olemassaoleville rakennuksille.

Korvausvaatimus: Velvoitamme Vantaan kaupungin korvaamaan tien rakentamisesta ja/tai käytöstä rakennuksellemme aiheutuneet haitat, painumat, romahtamiset, rikkoutumiset ja vauriot täysimääräisinä.

48. Asukas, 12.12.2017:

Osallistuin asemakaavan esittelytilaisuuteen 29.11. Kilterin koululla ja haluan tuoda esiin muutaman huomion asian tiimoilta. Koska tielinjaus on hyväksytty yleiskaavassa, tie tultaneen rakentamaan jossain vaiheessa. Tien linjaamisessa ja rakentamisessa pitää minun mielestäni ottaa huomioon mm. seuraavat seikat:

1. Tie on kaavailtu rakennettavaksi hyvin lähelle asuntoja. Osa meistä on asunut tällä alueella bona fide [hyvässä uskossa] jo yli 20 vuotta. Koska me asukkaat olimme täällä ensin ja tie tulee myöhemmin, tien rakentamisessa pitää ottaa asukkaiden edut ja huolet huomioon vakavasti.

2. Liikenteen melu ja saasteet tulevat olemaan merkittävä terveydellinen ja viihtyvyyshaitta. Arvioitu liikennemäärä n. 6 000 autoa vuorokaudessa tuntuu alakanttiin mitoitettulta. Todennäköistä on, että suuri määrä Vihdintieltä Myyrmäkeen meneviä autoja siirtyy tänne Rajatorpantieltä, jossa monet peräkkäiset liikennevalot tekevät etenemisen hitaaksi. Saasteongelmaa pahentaa se, että tie kulkee laaksossa, jossa ilman on kylmempää kuin ympäristössä ja johon ilma jää seisomaan erityisesti pakkassäällä. Lisääntyvä liikenne kasvattaa onnettomuusriskiä alueella, jossa jo nyt on runsaasti kouluille ja urheilukentälle menevää kevyttä liikennettä.

3. Liikenteen aiheuttama tärinä on suuri riski olmassaoleville taloille. Ongelman tekee haasteelliseksi se, että tielinjaus kulkisi paksun, kallioiden välissä olevan savikerroksen päällä. Tien rakentaminen ja liikenteen tärinä saattavat saada hyvin jyrkkää kalliota vastaan olevan savikerroksen liikkeelle, mikä on riski erityisesti maavaraisille perustuksille rakennetuille taloille. Suuri huoli on siitä, että rakentaminen aiheuttaa muutoksia maapohjan vesitasapainoon ja siten painumaa maan pinnalla. Geoteknisen asiantuntijan mukaan tärinä voi olla asumismukavuuden kannalta haitallista myös paalutetuissa taloissa, vaikka siitä olisikaan riskiä itse talojen rakenteille.

4. Savikerroksen takia tiepohja on geoteknisen asiantuntijan mukaan syvästabiloitava, mikä on vaativa ja erittäin kallis toimenpide. Tie on mahdollisesti rakennettava kokonaan paalujen ja betonikannen päälle, mikä lisäisi kustannuksia entisestään. Tärinähaittoja tämäkään ei kuitenkaan välttämättä poistaisi. Joka tapauksessa ennen päätöstä tien tekemisestä on hankkeesta laadittava realistinen kustannusarvio, jotta jälkikäteen ei synny ikäviä yllätyksiä. Päätös on tehtävä objektiivisen kustannus/hyöty-analyysin pohjalta.

Edelläolevan perusteella esitän seuraavat ehdotukset kaavan jatkovalmistelulle:

1. Tehdään luotettavat melu- ja tärinämittaukset/arviot alueella ja tiedot kerrotaan alueen asukkaille.

2. Siirretään tielinjaus esim. leveytensä verran etelämmäksi, jolloin melu-, tärinä ja saastehaitat varmuudella pienenevät. Rakennetaan tarvittaessa ympäristöön sopivat meluesteet tien ja asutuksen väliin.

3. Tielle asetetaan ajokielto raskaille ajoneuvoille linja-autoja lukuunottamatta. Tielle asetetaan alhainen nopeusrajoitus. Tielle ei tehdä melu- ja tärinähaittoja lisääviä töyssyjä. Tielle ei tehdä uusia liittymiä ja autolla ajo Pellaksenpolulta estetään.

4. Hankkeen kustannuksista ja aikataulusta tiedotetaan avoimesti ja riittävän ajoissa.

49. Asukas, 12.12.2017:

Luhittien jatke Uomatielle

Kannatan Variston puolella asuvana jonkinlaista tieratkaisua, mutta samalla arveuttaa henkilöautoliikenteen määrää. Helsingin ja Vantaan rajalla Kartanonkoskella on käytössä liikennevaloilla toimiva yksikaistainen tieosuus, jota käyttävät bussit ja taksit.

Vastaavanlainen joukkoliikennettä tukeva ratkaisu olisi Luhtitielläkin onnistunut, lisäksi tietenkin tarvittaisiin liityntäbussi Pähkinärinteestä/Hämeenkylästä/Varistosta Louhelan tai Myyrmäen juna-asemille.

Myyrmäen huollon tontti

Huoltotontin laajennus vaatisi käsittääkseni Myyrmäenmetsän raivaamista, mikä ei ole toivottavaa. Metsäalue eristää hyvin liikenteen melua ja lisää asuinalueen viihtyisyyttä. Olisiko huoltotontille mahdollista ajatella korvaavaa sijaintia esim. Variston hiipuvalla yritysalueella, jossa olisi jo infraa valmiina.

50. Asukkaat, 2 hlöä, 12.12.2017:

Kaavoitusta ohjeistavassa lainsäädännössä on lähtökohtana, ettei uusien katuväylien rakentaminen vanhoille asuinalueille saa heikentää asukkaiden asumisolosuhteita. Luhtitien kaavasuunnittelu on ollut vireillä mielipiteiden annon osalta jo vuodsta 2009 ja siihen on eri vaiheisa annettu lukuisia kannanottoja. Olemme olettaneet, että aiemmat kannanotot ovat otettu suunnittelussa todella huomioon mm. luontoarvojen säilyttämisen osalta.

1. Luhtitie tulee linjata riittävän kauas Pellaksen alueen talojen kohdalla.

Luhtitien linjauksen maapohja on rakentamisen kannalta erittäin haasteellista paksun savikerroksen (yli 20 m) vuoksi. Aiemmista selvityksistä on puuttunut kokonaan savikkoisen maapohjan tärinän vaikutus rakennuksille. Tämä on tullut julki vasta kaavaillassa 29.11.2017 annetussa geoteknisessä asiantuntijainfossa. Katualue kulkee savikkoisen alueen poikki, jolloin liikenteen aiheuttamasta tärinästä tuleva aaltoilu savikerroksissa vaikuttaa hyvin laajalle alueelle, jopa voimistuen savikkoaltaan reunoilla. Tien pohjustus tulee vaatimaan perusteellisen ja kalliin syvästabiloinnin, jotta tien pinnoitukseen ei syntyisi painumia, jotka vielä voimistaisivat savikerrokseen siirtyvän tärinän. Omakotitalomme on siporexrunkoinen, joka on hyvin herkkä halkeamille. Pellaksen alueella on useita siporextaloja. Aivan tielinjauksen laidassa on myös kantavan laatan päälle rakennettuja taloja. Minkä vastuun kaupunki ottaa rakennusten mahdollisista vaurioitumisista? Tielinjauksen siirtämisellä etelämmäksi, kauemmas lähitaloista, voidaan asiantuntijoiden mukaan vähentää ainakin osittain tärinä- ja meluhaittoja. Luhtitien ja Pellaksen asutuksen väliin tulee rakentaa melua estävä kohteeseen sopiva ratkaisu.

2. Luhtitien liikenneturvallisuus on huomioitava suunnittelussa.

Suuri automäärä ja tielinjan suuriin nopeuksiin houkutteleva suoruuksu vaarantavat satojen tietä käyttävien ja sen ylittävien koululaisten turvallisuuden päivittäin. Tietä käyttävät ja ylittävät Hämeenkylä, Rajatorpan, Variston opetuspisteen ja Myyrmäen alueelta sekä Pähkinärinteestä Hämeenkylään tulevat koululaiset. Hämeenkylä ja Rajatorpan koulujen yhteinen oppilasmäärä on n. 1000 oppilasta. Luhtitien turvallinen ylittäminen ja ajonopeuksien hallinta on taattava. Myös Vapaalanaukean urheilukentät ovat erittäin vilkkaassa käytössä iltaisin ja viikonloppuisin. Kentillä järjestetään mm. suuria junioreiden jalkapalloturnauksia.

3. Viheralueen toiminnallinen yhteys on turvattava Myyrmäen urheilupuistosta ja Vapaalan suunnasta Raappavuoren puistoalueelle ja edelleen Petikkoon.

Liikuntareitistö on suunniteltava niin, että Luhtitien alitus/ylitys on toiminnallisesti mahdollista ja turvallista. Myös alueen elämistön mahdollisuus liikkua puistoalueen eri osiin pitää turvata.

4. Johtopäätöksiä ja avoimia kysymyksiä

- Millä tavalla kaupunki vastaa mahdollisista rakennuksille tulevista vaurioista?
- Onko kustannuksiltaan niin kalliin kadun rakentaminen hyötyyn nähden järkevä?
- Onko mielekästä ohjata Luhtitien kautta niin paljon autoja Myyrmäen sisäkaduille huonontamaan kaupunginosan asumisviihtyvyyttä ja liikenneturvallisuutta?
- Kuinka mahdollistetaan alueen nopeusrajoitusten noudattaminen?

51. Asukas, 12.12.2017

1. Tien turvallisuus

Varistossa liikkuu paljon lapsia sekä Variston koulun että Vapaalanaukeen urheilu-alueen läheisyydessä. Varistosta ja myös Vapaalan puolelta kuljetaan sekä Raappavuoren ympäristön virkistysalueelle että pidemmällekin Variston ja Pellaksen väliselle alueelle. Talvella alueelta johtaa latu Kehä III alta Petikkoon ja siitä pohjoisemmaksi. Kun liikenne Luhtitiellä lisääntyy tien jatkeen myötä, tulee tien turvallisuudesta huolehtia asentamalla liikennevalot Luhtitien ja Varistontien risteykseen (yhteys koululle), Luhtitien ja Luhtimäen risteykseen (yhteys Vapaalanaukeelle) sekä Luhtitien ja Avaintien risteykseen (yhteys Avaintietä pitkin Lukkokujan ja Avaintien risteyksestä alkavalle kävelytielle vesitornin ympäristöön sekä yhteys koirapuistoon). Liikennevaloja tarvittaneen myös Luhtitien jatkeella, mutta niihin en ota tässä yhteydessä kantaa.

2. Meluntorjunta

Varistossa kuuluu lentomelu niin voimakkaana, että ulkona ollessa ei kuule lähellä olevan puhetta koneen lentäessä yli. Tien jatke tulee väistämättä lisäämään liikenteen melua. Rajatorpan koulun asukasillassa 7.11.2017 kerrottiin, että tien aiheuttaman melun ja lentomelun yhteisvaikutusta ei tarvitse / ei pysty arvioimaan. Käytännössä näillä eri lähteistä tulevilla meluilla on kuitenkin yhteisvaikutus, jonka alueen asukkaat kokevat arkipäivässään. Rajatorpan koulun asukasillassa annettiin myös ymmärtää, että Luhtitien jatkeelle ei rakennettaisi melusteitä. Kuitenkin Luhtitien varressa jo nyt olevien talojen eteen (Luhtimäen ja Avaintien välisellä osuudella) on rakennettu meluvalli. Melu on siis arvioitu näiden jo vanhempien talojen rakennusaikana niin suureksi, että melusteiden rakentaminen on ollut perusteltua. Alueen melusta jo nyt kärsivänä asukkaana pidän melusteitä Luhtitien jatkeelle välttämättömänä.

3. Rakentamisen vaikutus olemassa oleviin rakennuksiin

Kaupungin tulee huolehtia siitä, että rakentaminen ei aiheuta vaurioita alueella jo oleville rakennuksille. Riski vaurioitumiselle on suuri alueen maapohjan vuoksi. Tien jatkamisen yhteydessä on tarkoitus siirtää Pellaksenojan uoma toiseen paikkaan. Avaintiellä on tien molemmin puolin taloja, joiden sadevedet johdetaan kaupungin luvalla Avaintien suuntaisesti talojen takana kulkevaan ojaan. Tämä oja yhtyy käsittääkseni Pellaksenojaan. Pellaksenojan uoman siirtämisen yhteydessä on huolehdittava siitä, että veden virtaus tässä siihen yhtyvässä ojassa ei muutu toimenpiteen aikana eikä sen jälkeen, että em. talojen sadevesien kulku ojaan häiriintyy.

4. Julkinen liikenne

Rajatorpan koulun asukasillassa 7.11. todettiin, että HSL vastaa julkisesta liikenteestä. Samalla annettiin ymmärtää, että nykyiset bussivuorot 332 (seutulinja Elielinaukiolle) ja 571 (Vantaan sisäinen Tikkurilaan) loppuisivat ja ne mahdollisesti korvattaisiin Helsingistä Pähkinärinteen ja Variston kautta Myyrmäkeen kulkevalla linjalla. Bussiyhteys Varistosta junalle Myyrmäkeen huonontuisi huomattavasti tällä järjestelyllä. Elielinaukiolta lähtevä bussi on Vihdintien ruuhkien vuoksi käytännössä aikataulustaan myöhässä, joten pääsy bussilla tiettyyn junaan tulee epävarmaksi. Vaikka Vantaan kaupunki ei päätäkään bussilinjoista, toivon sen voivan vaikuttaa

HSL:n päätöksentekoon niin, että julkisen liikenteen yhteydet Varistosta Helsinkiin ja Vantaan sisälle eivät huonone nykyisestä.

5. Tien kustannukset

Kilterin koulun tilaisuudessa esitettiin laskelmia Luhtitien jatkeen rakentamisen kustannuksista. Maaperän vuoksi rakentaminen on tavallista kalliimpaa. Kun kaupungilla ei ole tälläkään hetkellä varaa korjata ja pitää kunnossa nykyisiä katuja ja teitä, en pidä uutta katuhanketta järkevänä, vaan siitä on syytä luopua.

52. Asukas, 12.12.2017:

1. Suunnittelutilanne:

29.11.2017 pidetyssä asukasillassa aluearkkitehti Kallaluoto totesi, että se, mikä saattaa tuoda muutoksia nyt esitettyyn katulinjaukseen, ovat tärinämittaukset, joita vasta suunnitellaan. Mielipiteet hankkeesta tulee kuitenkin lähettää 13.12. mennessä. Jos linjaus muuttuu, palataanko asukastilaisuuksien ja huomautusten osalta lähtöruutuun? Tämän kokoluokan hankkeissahan huomautukset ja päätöksenteko tulisi ajoittaa lopullisesti valmisteltuun hankkeeseen.

2. Kadusta aiheutuva tärinä:

29.11. pidetyssä asukasillassa kadusta mahdollisesti aiheutuva maapohjan tärähtely ja siitä tehtävät tutkimukset tulivat monille katuhanketta seuraaville ihmisille uutena asiana. Maapohja-asiantuntijan esityksen mukaan maapohjan tärähtely liikenteen seurauksena on savialueilla monimutkainen ja laajalle ulottuva prosessi. Huolta luonnollisesti herättää, mitä tärinä kadunvarren rakennuksille vuosikymmenien aikana vaikuttaa. Pystyvätkö nyt tehtävät mittaukset ennustamaan tulevaisuutta kovin tarkasti. Kaikkiin maan tärähtelyn vaikutuspiirissä oleviin rakennuksiin on tehtävä tarkat kuntoselvitykset mahdollisten halkeamisen osalta. Riskit rakennuksille aiheutuvista vahingoista tulee huomioida nyt mahdollisimman tarkasti.

3. Melu:

Jo nyt Variston alue kärsii voimakkaasta lentomelusta. Alue viistää monin paikoin 55 desibelin lentomelualuetta. Katuhanketta koskevissa asukasilloissa on esitetty suunnittelijoiden taholta sellainenkin näkemys, että lento- ja tiemelun yhteisvaikutusta on hankala mitata. Mahdollisimman tarkka, luotettava mallinnus asiasta pitäisi kuitenkin saada, sillä katuhankkeen piirissä liikutaan jo nyt hyvin lähellä sallittuja melurajoja. Ja kadun suunnittelussa tulisi huomioida melusteet. Tällä hetkellä Luhtitien loppuosassa on maavallein estetty melun kulkeutuminen tien varressa sijaitseviin asuintaloihin. Vaikea kuvitella, että tilanne tulisi olemaan yhtään parempi uuden kadun varrella sijaitsevista asunnoista. Melusteiden budjetointi ja rakentaminen pitää liittää kiinteästi kadun rakentamiseen, eikä toimia niin, että melusteitä joudutaan odottelemaan vuosia, niin kuin valitettavan usein Vantaallakin on käynyt. Mutta olipa melusteitä tai ei, katu tulee aiheuttamaan melukuormituksen lisääntymistä Variston alueelle. Yleiskaavan yhteydessä todettiin, että melua tullaan tarkentamaan asemakaavan laatimisen yhteydessä. Näin ei ainakaan vielä ole tapahtunut. Oleellista on lento- ja liikennemelun yhteisvaikutus, koska näin asukkaat melun kokevat.

4. Turvallisuus:

Katuhankkeen vaikutuspiirissä on kouluja ja erittäin vilkkaassa käytössä oleva urheilu-alue. Lasten liikenneturvallisuus tulee olla kadun jatkosuunnittelussa keskeisimmässä asemassa. Ainakaan nykyisestä linjauksesta eivät turvallisuuteen liittyvät seikat vielä käyneet selville, joten niihin eivät katuhanketta seuraavat ole voineet ottaa kantaa.

Turvallisuuden takia kadun nopeudet tulisivat olla mahdollisimman alhaisia ja liikennevaloin säädeltyjä.

5. Joukkoliikenne:

Katuhanketta on perusteltu myös joukkoliikenteen paremmalla palvelutasolla. Muun muassa Pähinärinteestä saavutettaisiin Myyrmäki nopeammin. Turvallisuuden takia kadusta ei saa muodostua mitään nopeaa väylää, joten kadun tuomat mahdolliset ajansäästöt on tutkittava tarkoin jonkinlaisilla havainnemalleilla. Hanketta on myös perusteltu sillä, että se vähentää läpiajoliikennettä muun muassa Ilpolantieltä. Kun kadusta rakennetaan mahdollisimman turvallinen muun muassa useiden liikennevalojen ja alhaisten nopeuksien avulla, saattaa käydäkin niin, ettei läpiajoliikenne vähene, sillä autoilijoilla on taipumus valita aina mahdollisimman nopeat reitit.

6. Rauhoitetut kasvit:

Asemakaavasuunnitelmassa on mainittu vankkasaraesiintymä ja sen turvaaminen. Yleiskaavavaiheessa on mainittu, että Luhtitien jatke kulkee Myyrmäen lehdon kautta ja tällä alueella kasvaa lehtoneidonvaippaa. Uusimmissa suunnitelmissa tästä kasvista ei ole mainintaa. Onko kasvin esiintyminen tutkittu ja jos sitä vielä esiintyy, miten kadun rakentamissa kasvi on huomioitu?

7. Kadun kustannukset

29.11. pidetyssä asukasillassa kadun kustannukset alkoivat aueta kuulijoille maaperä-asiantuntijan esityksen kautta. Rakennusmenetelmänä tullaan käyttämään syvästabilointia. Tämä tekee hänen mukaansa kadusta kalliin ja vaativan hankkeen. Tässä vaiheessa hankkeesta tulisi käydä arvokeskustelu eli mikä kadusta saavutettava hyöty on suhteessa siihen, että rakentaminen rikkoo ainutlaatuisen yhtenäisen puistoalueen, joka on vilkkaassa virkistyskäytössä. Aluesuunnittelussa on nykyään yhtenä keskeisenä tavoitteena luoda viihtyisiä asuinalueita, eikä hankkeen tuoma melu ja liikenteen tuntuva lisääntyminen tätä tavoitetta juurikaan palvele. Kaikkein eniten tästä tulevat karsimään katulinjauksen vieressä olevat talot. Hankkeen hintalappu on myös saavutetuihin hyötyihin nähden korkea. Katuhanke on myös herättänyt runsaasti vastustusta.

53. Suomen luonnonsuojeluliiton Vantaan yhdistys ry, 13.12.2017:

Suomen luonnonsuojeluliiton Vantaan yhdistys ry (tuonnempana SLLV) on tutustunut uuteen asemakaavaehdotukseen, ja sen edustajat ovat käyneet kummassakin yleisötilaisuudessa marraskuussa. SLLV ei vaadi Luhtitien rakentamista jättämistä, kun se yleiskaavassa on jo vahvistettu, mutta asemakaavassa esitetty tarkka yleiskaavaesityksen tien linjaus on houkutus runsaaseen läpiajoon Varistoa kauempaa Myyrmäen läpi edelleen itään, mikä ei ilmeisimmin ole alkuperäinen tarkoitus. Yleiskaavassa yhteys on merkitty pääkaduksi, joten yleisötilaisuudessa nähtävillä olleessa piirustuksessa kevyen liikenteen väylät on esitetty kadun molemmille puolille. Vastaavanlaisia pääkatuja ovat kuitenkin myös lähistön Rajatorpantie, Vaskivuoren- ja Raappavuorentiet, joilla ei ole paikoin tai pitkillä väleilläkään kuin toisen puolen kevytliikenneväylä! Kaksipuolinen kevytliikenneväylä on rakennettu vain alueille, joilla on molemminpuolinen asutus tai urheilukenttä. Luhtitien jatkeella tällainen tilanne toteutuu vasta aivan Raappavuorentien kupeessa. Kaavoittajan perustelu siis ontuu.

Luhtitien läpiviennissä on länsipään ongelmana urheilukentät eteläpuolella ja koulut pohjoispuolella. Tien läpipuhkaisu lisää koululaisten onnettomuusriskejä, joten erityistä huolellisuutta tarvitaan tien kokonaissuunnittelussa. On pohdittu, kuinka läpiajon saisi turvallisemmaksi eli hitaammaksi. Nopeusrajoitus 40 km/h on ehdoton

maksimi. Liikennevalot kelpaavat kouluaikana hiasteeksi. Toisenlainen ongelma on itäpuoliskolla: Koska Luhtitie katkaisee merkittävän viher- ja ulkoilureitin, se tulee toteuttaa mahdollisimman kevyenä ilman molemminpuolista kevyenliikenteen reittiä. Maata kulkevien eläinten turvallisuus metsäalueiden välillä heikkenee huomattavasti. Suunnitelmissa on kapea ylityssilta, mutta sen kautta pääsevät lähinnä vain lenkkeilijät ja hiihtäjät. Kaavassa esitetty linjaus leikkaamalla Pellaksenojaa osuu vankkasaran (uhanalaisuusluokitus NT) ydinalueeseen. Olisi tärkeää harkita tielinjauksen siirtoa etelämmäksi ojaan koskematta – yleisötilaisuudessa kerrotusta vankkasaran siirtoistutuksesta huolimatta. Luhtitien kaava liittyy kiinteästi Myyrmäen Raappavuorentien länsipuolelle suunnitellun kerrostaloalueen (A1) asemakaavaan 002049, ja tien linjaratkaisu tulee sovittaa sen kanssa, ei sivusta ohi kiitäväksi erillistieksi. Mutka asutusalueen kautta hidastaa myös luonnollisesti läpiajon nopeuksia, koska töyssyistäkin on kieltäydytty. Hitaalla ajonopeudella metsäalueelta toiselle siirtyvät eläimetkin huomaa helpommin. Liittyminen kaavaan 002049 on jo nyt otettu huomioon matonpesupaikan siirrolla Raappavuorentien kupeesta tämän kaava-alueen itäreunaan, ainakin ehdotuksena.

Eteläisemmästä linjauksesta eivät palstaviljelijät ole olleet mielissään. Voi kuitenkin kysyä, kuinka terveellistä ruokaa alueella pystyy viljelemään vilkkaan kadun tullessa kylkeen? Mutta voisiko viljelyaluetta levittää itä-länsisuunnassa sen pohjoisesta kaventuessa?

Alueella sijaitsee Myyrmäen huollon tontti, jolla on varistorakennuksia sekä Vantaan Energia Oy:lle vuokrattu tontti. Luhtitie on yleiskaavassa, eli pohjoisemmässakin linjauksessa, linjattu Myyrmäen Huollon länsipuolitse Uomatien päähän tonttia leikaten, mistä Huolto todennäköisesti valittaa. MH saattaa esittää linjan siirtämistä vielä kauemmaksi luoteeseen, mihin kaavoittajan ei missään tapauksessa pidä suostua. Eikä voikaan, koska sekin aiheuttaa kaavoittajan kammoksuman kalliin mutkan, jottei tielinjaus ala leikata Itä-Pellaksen asuintontteja!

On olemassa toinenkin, aiemmin mainitsemani vaihtoehto, kokoojakatu: eli Luhtitie viedään Myyrmäen Huollon tontin eteläpuolitse uuden kerrostaloalueen kupeeseen kohtisuoraan.

Kerrostaloaluetta kiertävä korttelikatu johtaisi liikenteen Uomatien risteykseen. Vantaan Energian rakennukset puretaan joka tapauksessa kaavan 002049 esityksestä.

Kaikissa linjauksissa savikon kautta kulkeva tie joudutaan kalliisti perustamaan mm. Pellaksen talojen tärinän ja sen itäpään rakennusten perustusten vajoamisvaarojen ehkäisemiseksi. Hyvä, turvallinen kokonaisuus ei voi olla kiinni parinkymmenen metrin lisämitasta, jonka eteläinen linjaus aiheuttaa.

54. Vapaalan omakotiyhdistys ry, 13.12.2017:

Vapaalan omakotiyhdistys kannattaa pitkään suunnitteilla olleen Luhtitien rakentamista, koska se muodostaisi sujuvan yhteyden Pellaksesta ja Vapaalan pohjoisosista sekä muilta Vihdintien läheisyydessä sijaitsevilta alueilta Myyrmäen aluekeskukseen ja kehäradalle.

Kaavoitusta ohjeistavassa lainsäädännössä on lähtökohtana, ettei uusien katuväylien rakentaminen vanhoille asuinalueille saa heikentää asukkaiden asumisolosuhteita. Tästä syystä omakotiyhdistys edellyttää, että suunnittelussa huomioidaan seuraavat näkökohdat:

- otetaan huomioon alueen vaikean maaperän asettamat erityisvaatimukset Pellaksen kiinteistöille ja siirretään tielinjaus tarvittaessa suunniteltua etelämmäksi
- huolehditaan Pellaksen asumisviihtyvyyden säilymisestä, niin että asetetaan Luhti-tielle riittävän alhaiset nopeusrajoitukset ja huolehditaan niiden noudattamisesta

- huolehditaan meluntorjunnasta luomalla Luhtitien ja Pellaksen asutuksen väliin riittävä viherkaista ja suojaistutuksia
- huolehditaan tietä käyttävien koululaisten turvallisuudesta erilaisin liikennejärjestelyin, suojateiden ja mahdollisesti liikennevalojen avulla
- huolehditaan Vapaalasta Martinlaaksoon suuntatuvan viherväylän käyttökelpoisuudesta rakentamalla Luhtitien yli suunniteltu silta riittävän leveäksi ja loivaksi.

Luhtitien rakentaminen mahdollistaa hyvät joukkoliikenneyhteydet Myyrmäen suuntaan, mikä on tarpeen erityisesti koululaisten liikkumisen helpottamiseksi. Vapaalassa tien rakentaminen vähentänee nykyistä läpiajoliikennettä, mutta omakotiyhdistys esittää, että alueen liikennesuunnittelun yhteydessä kiinnitetään erityistä huomiota Myyrmäkeen suuntautuvan liityntäliikenteen tehostamiseen. Nykyisellään yhteydet ovat niin huonot, että ne vähentävät huomattavasti joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia.

Luhtitien kaavaehdotuksen yhteyteen on liitetty myös Vuolutie 21:n tontinomistajan hakemus ajoyhteyden järjestämisestä puiston kautta takatontille lohkomisen yhteydessä. Omakotiyhdistyksen mielestä täydennysrakentamisen yhteydessä esille tuotua tonttiliittymien yhdistämisperiaatetta olisi luonnollista noudattaa varaamalla tieyhteys tontille 21 asemakaavassa näkyvän ilmeisesti tonttilohkomisen yhteydessä varatun alueen kautta Kaavintielle. *(Vuolutien 21 kaavamuutos peruttiin, eikä sitä koskevia mielipiteitä täten käsitellä.)*

55. Asukkaat, 4 hlöä, 13.12.2017:

Luhtitien jatkaminen on ollut esillä varmaankin jo ainakin parin vuosikymmenen ajan. Edellisessä vaiheessa Luhtitien jatke lisättiin yleiskaavaan, vaikka vastustavia mielipiteitäkin oli. Tuossa vaiheessa tieto ilmastonmuutoksesta ja liikenteen vaikutuksesta ilmastoon ei ollut kovin tarkkaa ja laajalle levinnyttä. Nyt kuitenkin pyritään edelleen tuon tienjatkeen rakentamiseen, vaikka rakentamatta jättäminen saattaisi olla ilmaston kannalta luultavasti parempi vaihtoehto. Aiemmin jatkamista on perusteltu lähinnä autoilla tapahtuvan liikkumisen näkökulmasta eikä tien jatkamisen vaikutusta ilmastonmuutokseen ole kait huomioitu tuolloin mitenkään tai siitä ei ole välitetty.

Ihmisten asenteisiin pyritään nykyään kovasti vaikuttamaan, että ottaisivat omista päätöksissään huomioon valintojensa vaikutukset ilmastoon. Tässä tilanteessa Vantaan kaupungilla olisi oiva paikka osoittaa, että myös julkinen organisaatio suhtautuu vakavasti ilmastonmuutoksen torjuntaan. Ennen lopullisia päätöksiä Vantaan tulisi tarkemmin selvittää, onko uuden tienpätkän rakentaminen ilmaston kannalta parempi kuin rakentamatta jättäminen. Käsittääkseni tien rakentaminen lisää liikennettä ja autojen määrää ja sitä kautta vaikuttaa hiilidioksidipäästöjen lisääntymiseen.

Aikaisemmin tienjatkeen rakentamista perusteltiin paljolta julkisen liikenteen tarpeilla. Tien varrella asuvana en koe, että tien jatkaminen tuo julkisen liikenteen osalta juurikaan oleellista muutosta nykytilanteeseen, mutta jatkaminen lisää muuta autoliikennettä melkoisesti. Bussiyhtiöillä voi tietysti olla omia näkökulmia. Päätäjähän valitsevat kenen näkökulmasta kaupunkia kehitetään. Tässä yhteydessä tulisi selvittää tien jatkamisen vaihtoehtona polkupyöräilyn ympärivuotisten olosuhteiden kehittämistä tällä tieosuudella korvaamaan julkista liikennettä. Pyöräilyn kehittämiskohteita olisivat ainakin sujuvuuden parantaminen, lumenaurauksen ja liukkauden kehittäminen, parempi valaistus, halkeamien poisto asfaltista ja pyörien säilytys juna-asemilla jne.

Tien varrella asuvana läpiajoliikenteen salliminen Luhtitietä jatkamalla huolestuttaa sekä turvallisuuden että asukasviihtyvyyden osalta. Aiemmassa vaiheessa tuotiin esille läpiajon aiheuttama melkoinen liikennemäärien kasvu Luhtitiellä, eikä näissä ennusteissa taidettu edes ottaa huomioon Helsingin kaupunkibulevardi-ideoita, jotka luultavasti johtava poikittaisliikennemäärien kasvuun. Aiemmat arviot Luhtitien liikennemäärästä lienevät alimitoitettut. Liikennemääräennuste pitää päivittää huomioimaan nuo Helsingin mahdolliset toimenpiteet ja mikäli määrät aiemmasta kasvavat ei tien jatketta tule hyväksyä, koska aiempi päätös perustuu väärin liikennemääräennusteisiin. Turvallisuuden osalta esillä on ollut mm. koululaisten kulkeminen Luhtitien yli. Käsittääkseni ainakin Rajatorpan koululta käsin (vanhempainyhdistys tms.) asiaa on aiemmin tuotu esille, mutta tuon osalta asiakirjoissa ei ole mitään mainintaa. Muutenkaan toimitetuissa asiakirjoissa/ suunnitelmissa ei ole esitetty mitä turvallisuuteen vaikuttavia toimenpiteitä aiotaan tehdä niillä olemassa olevilla teillä, joihin Luhtitien jatke liittyy. Ilman suunnitelmia olemassa olevien teiden turvallisuustoimenpiteistä, ei jatketta tule hyväksyä.

Asukasviihtyvyyden osalta huolettava liikenteen melun lisääntyminen, varsinkin kun lentoliikenteen osalta on ollut esillä lentojen laskeutumisten/nousujen salliminen yöaikaan ja kehä kolmosenkin melu kuuluu. Alueen viihtyvyyttä huonontaa viheralueen ja liikuntareittien pilkkoutuminen tien jatkeen takia. Nykyisen Luhtitien pohja on ainakin osin savikerroksen päällä ja varsinkin raskas liikenne tuntuu aika-ajoin tärinä/resonanssina asunnon sisällä. Oletettavasti tärinä tulee lisääntymään liikennemäärien lisääntyessä ja vaikuttaa viihtyvyyteen.

56. Asukas, 13.12.2017:

Luhtitien lisääntyvästä liikenteestä Avaintie 2 -rivitalolle aiheutuvien meluhaittojen vähentämiseksi ehdotan seuraavia toimenpiteitä:

1. Luhtitien linjauksen muuttaminen jo ennen Avaintien risteystä Vihdintien suunnalta tultaessa

Kaavoittajan on huomioitava tasapuolisesti Luhtitien lisääntyvän liikenteen meluhaittojen vaikutus Pellaksen omakotitalojen lisäksi myös VAV:n rivitalon Avaintie 2 osalta. Meluhaitat koskevat rivitalon Avaintien puoleisia taloja. Luhtitien linjausta voisi muuttaa Vihdintien suunnalta katsottuna jo hieman ennen Avaintien risteystä, hyödyntäen Luhtitien asemakaavan ja bussiliikenteen uudelleenjärjestelyjen myötä nähdäkseni tarpeettomaksi käyvää Vantaan sisäisen linjan 571 pääte pysäkkiä.

2. Katurakenteet, meluvallit ja kevyen liikenteen väylä tehtävä Avaintien alkupään rakennukset huomioiden

- estettävä katurakenteista tulevat tärinä- ja meluhaitat
- rakennettava maanpäälliset meluvallit Avaintien risteyksestä Myyrmäkeen päin tarvittavan pitkälle, estämään Luhtitien lisääntyvän liikenteen äänten kantautumista avoimesta, rakentamattomasta maastosta
- huomioitava kevyen liikenteen väylän ajoittain runsas mopoliikenne

3. Vantaan sisäisen linjan 571:n nykyinen pääte pysäkkialue Varistossa tulee tarpeettomaksi, koska lähellä molemmin puolin Luhtitietä on jo pysäkit

Pääte pysäkin yhteydessä on sanomalehtien keräyspiste, joka on erittäin vähäisessä käytössä. Tälläkin hetkellä ollut pitkän aikaa tyhjiään. Tälle yksinäiselle keräyspisteelle voisi miettiä uutta paikkaa, jossa se tavoittaisi asukkaita paremmin. Kun 571:n pääte pysäkki ja sanomalehtien keräyspiste poistuisivat, vähenisi risteysalueen suosio nuorten mopo ja kevytmoottoripyörien sudituspaikkana. Tämä

on ollut Avaintie 2:n rivitaloasukkaiden kiusa, jota poliisitkaan eivät ole onnistuneet saamaan kuriin. Mopoilijoille on tapahtunut onnettomuuksia Varistossa mm. Luhtitien varrella.

4. Luhtitien jatkeen myötä nopea bussiyhteys Länsi-Vantaan aluekeskukseen Myyrmäkeen

Näen tärkeänä bussireitin, joka mahdollistaa nopean pääsyn Varistosta Länsi-Vantaan aluekeskukseen Myyrmäkeen. Siellä käyn asioimassa ja tuen siten paikallista yrittäjyyttä Edesautan palvelujen säilymistä Länsi-Vantaan aluekeskuksessa. Sieltä pääsen tarvittaessa myös junaan. Syöttöliikenne Louhelan asemalle ei saa olla itsetar koitus. En koe saavani hyötyä tulevasta Luhtitien jatkeesta ja uudesta bussireitistä, jos päivittäin Myyrmäkeen mennessäni minun kannattaa ajallisesti edelleen turvautua nykyisin käyttämiini kulkuvälineisiin; pyörään tai omaan autoon, joilla pääsisin bussia nopeammin perille. Toivon, että Luhtitien jatkeen myötä en joudu enää kokemaan samanlaista kiertoajelua kuin nykyisen 571:n reitti tarjoaa.

Erillinen lausunto

Länsi-Vantaan asemakaavayksikkö pyysi asiaan sähköpostilla 9.1.2018 HSL:n lausuntoa.

57. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL antoi 15.1.2018 seuraavan lausunnon:

HSL pitää Luhtitien puuttuvan osuuden rakentamista erittäin tärkeänä ja tervetulleena muutoksena, koska se mahdollistaa alueelle uuden runkolinjan.

Alueelta on hyvät joukkoliikenneyhteydet. Luhtitiellä kulkeva linja 571 tarjoaa vaihdottoman yhteyden Myyrmäkeen ja Tikkurilaan, bussilinja 332 kulkee suoraan Helsingin keskustaan.

HSL suunnittelee Länsi-Vantaan alueelle linja-autoliikenteen uudet runkolinjat ja niihin liittyvän liityntälinjaston. Linjastosuunnitelma tarkentuu lähikuukausina. Alustavien suunnitelmien mukaan runkolinja 300 tulee kulkemaan Elielinaukiolle Mannerheihintietä ja Vihdintietä pitkin Pähkinärinteen, Luhtitien ja Uomatien kautta Myyrmäkeen. Myös osa liityntälinjoista tulee käyttämään Luhtitien uutta tieosuutta.

Vantaan kaupunki asemakaavoittaa myös Vapaalanmetsän virkistysalueen, jolle perustetaan matonpesupaikka. HSL pitää tärkeänä, että kyseisten alueiden pysäköinti toteutetaan kaavoitetun alueen sisällä, liikennettä häiritsevää ajoratapysäköintiä Luhtitiellä ei tule sallia, mikä tulee liikennemerkein osoittaa. Kevyen liikenteen yhteyden yhtenäisyys ja laadukkuus ovat myös tarpeen varmistaa Uomatien kadunsuunnittelun yhteydessä.

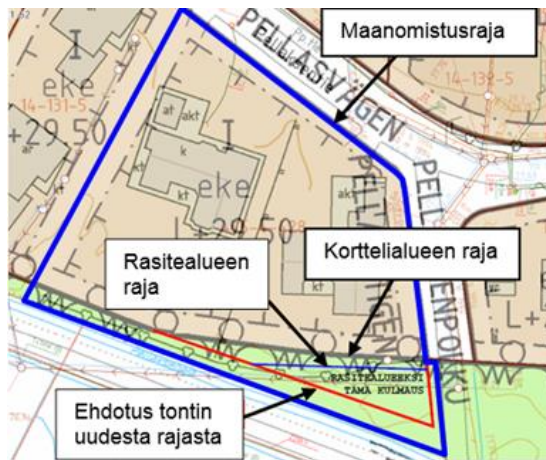
HSL osallistuu mielellään kaavoituksen seuraaviin vaiheisiin.

Erillinen (3.) osallistuminen Pellaksentie 9:n asemakaavamuutosta koskien 3.1.-24.1.2018

Asunto Oy Vantaan Pellaskulma (Pellaksentie 9) haki 27.12.2017 asemakaavamuutosta omistamansa maa-alueen liittämiseksi tonttiin. Perusteluna oli se, että alue oli piha- ja puutarhakäytössä. Kaavamuutoksella ei haettu rakennusoikeuden lisäystä.

Asiassa järjestettiin erillinen kuuleminen 3.1.2018, jolloin osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin osallisille, joita olivat naapurit ja HSY, kunnan jäsenet ja ne,

jotka katsoivat olevansa osallisia. Tämä asemakaavamuutos on vaikutuksiltaan vähäinen, joten ilmoittaminen internetissä oli riittävää (MRA 30 §). Mielipiteet pyydettiin kirjaamoon 24.1.2018 mennessä.



As Oy Vantaan Pellaskulman tonttiin liitettävä maa-alue/ Vantaan kaupunki 15.12.2017

Pellaskentie 9:n erillisessä osallistumisessa saadut mielipiteet

58. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY, 24.1.2018:

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee yleinen jakeluvesijohto ja keräilyviemäri. Näitä varten tulee asemakaavassa esittää ns. johtokuja, jonka leveys on vähintään 6 m.

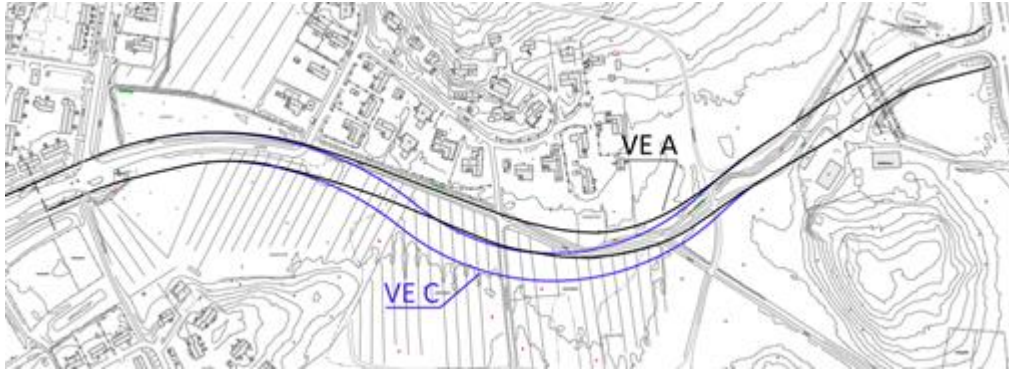
Neljäs osallistuminen 19.3.-18.4.2019

Kiinteistöt ja asuminen haki asuinrakentamisen sijoittamista Luhtien pohjoispuolelle 18.3.2019. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma julkaistiin 19.3.2019 ja lähetettiin maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Asemakaava on kaupunkisuunnittelun työohjelmassa 2019 ja se on mainittu Asukaslehden kaavoituskatsauksessa maaliskuussa 2019.

Kaavatilaisuus pidettiin Kilterin koululla 27.3.2019.



Suunnittelualue punaisella rajauksella.



Asukastilaisuudessa esiteltiin Luhtitien yleissuunnitelmassa tutkittavia A- ja C-linjausvaihtoehtoa.

Asukastilaisuudessa esiteltiin myös Luhtitien yleissuunnitelmaa ja Luhtitien kadun alustavia suunnitelmia.

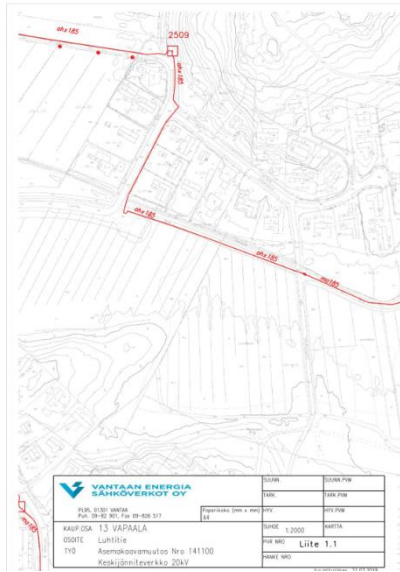
- Kaavatyöhön esitettiin työpajassa seuraavia mielipiteitä:
- Vanhojen ja uusien talojen väliin pensasaita.
- Uusiin taloihin ei isoja ikkunoita pohjoiseen, sillä niistä näkyy vanhojen talojen sisään.
- Pellas on hyvää asuinalueetta, eikä sitä tule pilata kaksikerroksisilla taloilla.
- Luhtitieltä uusi katuliittymä Pellaksenpolun kohdalle.
- Nykyisille rakennuksille on tärkeää ettei pohjavesi nouse eikä laske, koska jotkut talot on rakennettu reunavahvisteiselle laatalle, eikä taloja ole paalutettu.
- Liikenteen eikä rakennusaikainen tärinä saa vaurioittaa nykyisiä rakennuksia.
- Ei sosiaalista asuintuotantoa Pellaksentien kohdalle. Pilaa alueen.

18.4.2019 mennessä saapuneet mielipiteet:

59. VANTAAN ENERGIA OY, 25.3.2019

Sähköverkko: Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 - 2 mukaisesti. Suunnittelualueella sijaitsee pääsääntöisesti vain keskijännitekaapeleita. Asemakaavamuutoksien 002049, 002156 ja 002418 myötä liitteen kuvien mukainen sähköverkko tulee suunnittelualueen itäosassa muuttumaan alueen rakentuessa. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Kaukolämpöverkko: Ei huomautettavaa. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.



Keskijänniteverkon kartta



Pienjänniteverkon kartta

60. Elisa Oyj, 25.3.2019

Elisa Oyj:llä ei ole huomauttamista asemakaavan muutokseen. Alueen lähellä on Elisa Oyj:n tietoliikennekaapeleita joiden olemassaolo tarvitsee alueella toimijoiden tiedottaa ja huolehtia niiden riittävästä suojauksesta. Mikäli kaapelia joudutaan siirtämään pitää siirron tarvitsijan olla hyvissä ajoin yhteydessä Elisaa ja tilata ao. siirto. Siirrot ovat maksullisia (Maankäyttö- ja Rakennuslaki 89§).

61. Asukas K.O., 27.3.2019

Luin VantaanSanomista suunnitelmista jatkaa Luhtitietä Myyrmäkeen. Olen huolestunut suunnitelmasta Varisto on pääsääntöisesti omakoti-rivitalo asumista ja liikenteen lisääntyminen tulee aiheuttamaan meluhaittoja ja liikenneturvallisuus heikkenee. Hämeenkylässä koulun valmistuminen tulee huomattavasti lisäämään nuorten ja lasten liikkumista alueella. Nykyisinkin Luhtitiellä ajetaan huomattavaa ylinopeutta suora tie houkuttaa ja tulee varmasti lisääntymään kun Luhtitietä jatketaan. Luhtitiellä on jo tapahtunut vakava ylinopeus onnettomuus ajettiin 40km rajoitusalueella yli 100km. Olin yhteydessä onnettomuuden jälkeen Vantaan liikennesuunnitteluun. Moporalli joka nykyisinkin häirinnyt alueella tulee varmasti lisääntymään. Kaupungin suunnitelmissa on muuttaa asemakaavaa 002387 Varistontie 2 kiinteistölle 16 asunnon rivitaloa nykyisin pysäköintialue asunnot tulee Varistontien ja Luhtitien varteen. Toivottavasti otetaan huomioon Variston alueelle syntyvät melu ja turvallisuusongelmat.

62. Asukas Avaintieltä, 28.3.2019

Pidän Luhtitien jatkeen kaavaa pääosin onnistuneena. Nyt saadaan luonteva yhteys Pähkinärinteestä ja Varistosta Louhelaan ja Myyrmäkeen. Tuleva joukkoliikenne palvelee hyvin autottomia ja vähentää varmasti myös oman auton käyttöä. Myös Vapaalan läpiajoliikenne vähenee.

63. Asukas Pellaksentieltä, 7.4.2019

Olin 27.3.2019 pidetyssä asukastilaisuudessa, jossa käytiin lävitse asemakaavaa Luhtitie 141100.

Olen asunut Pellaksentie 2:ssa jo 19 vuotta ja olen tietoinen nykyisestä liikenteestä Luhtitien ja Pellaksentien risteyksessä. Nythän Luhtitieltä ei ole virallista tietä Myyrmäkeen, mutta siitä huolimatta etenkin iltaisin ja viikonloppuisin Luhtitien itäpäässä, Luhtitien loputtua moottoripyörillä ja mopoilla ajetaan pyörätietä pitkin Myyrmäkeen ja vauhdit ovat huomattavia. Samoin iltaisin ja viikonloppuisin Luhtitien itäpäässä on autoliikennettä, jossa nopeudet ovat suuria. Tämä liikenne ei ole Pellaksen asuntoihin kohdistuvaa liikennettä, vaan autot vain pyörähtävät Pellaksessa.

Olen huolissani liikenneturvallisuudesta johon Luhtitien jatko Myyrmäkeen vaikuttaa huomattavasti. Kaavaan (A ja C-linjausvaihtoehdot) oli suunniteltu liikennevaloja ja leveämpiä keskikorokkeita, mikä varmaankin pitää nopeudet ruuhka-aikoina suunniteltuina, mutta valitettavasti liikenteessä on paljon henkilöitä, jotka eivät noudata liikennerajoituksia ja määräyksiä.

Suunnitelmassa käytetyillä liikenneratkeuksilla Luhtitien liikenneturvallisuus heikkenee huomattavasti sekä melusaasteen määrä kasvaa. Onneksi on olemassa myös sellaisia liikenneratkeuksia, joilla voidaan huomattavasti pienentää kasvavasta liikenteestä johtuvia haittoja ja vaaroja.

Espoon Kilon aseman kohdalla (Lansapurontie/Kilonpuistonkatu) on yllä mainittu ongelma ratkaistu lisämutterilla, mikä toimii siellä hyvin ja on **pakottanut** nopeudet pienemmiksi sekä parantanut väylän turvallisuutta. Kyseiset mutkat toimivat myös raskaan kaluston kanssa. Ja mikä parasta ratkaisu alentaa myös kasvua melusaasteen määrää.

Ehdotan, että Luhtitien jatkeen suunnitelmia tarkennetaan kyseisillä hidastemutterilla, joilla varmistetaan liikennenopeuksien pysyminen suunnitelluissa rajoissa. Kun tämä huomioidaan jo suunnitteluvaiheessa, ratkaisulla ei ole juurikaan kustannusvaikutuksia tien rakentamisen kokonaiskustannuksiin.

Sähköpostin liitteenä on muutamia kuvia toimivasta Kilon ratkaisusta. Kuittaatko minulle, että olette saaneet myös postin liitteet avattua.



Mielipiteeseen liitettyjä valokuvia.

64. Vantaan kaupunginmuseo, 20.3.2019

Vantaan kaupunkisuunnittelu on asettanut nähtäville Luhtitie asemakaavan muutoksen nro 141100 osallistumis- ja arviointisuunnitelman maankäyttö- ja rakennuslain 62 § mukaisesti mielipiteiden kuulemista varten. Kaavamuutosaluetta rajaa pohjoisessa Variston ja Pellaksen asuinalueet ja etelässä Vapaalan asuinalue. Lännessä kaavamuutosalue rajautuu Vapaalan liikuntapuiston kenttäalueisiin ja idässä Kelokuusenmäen 002156 kaavamuutosalueeseen. Kaava-alueeseen kuuluu Vapaalanmetsän alue, osa Luhtitietä ja Luhtikulman alue, Raappavuorenpuiston lähivirkistysaluetta sekä Pellaksentie 9. Kaavatyön tavoitteena on jatkaa Luhtitie Raappavuorentielle sekä miettiä kaava-alueen matonpesupaikan sijoittamista.

Alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäänöksiä. Näin ollen Vantaan kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Kaupunginmuseota ei ole tarpeen kuulla kaavan jatkovaiheissa, mikäli suunnitelmaan ei tule kulttuuriympäristöön liittyviä merkittäviä muutoksia.

65. Asukas M.H., 9.4.2019

Onhan asemakaavaa suunnitelmassa huomioitu Pellaksen omakotitalojen sade- ja sa-laojavesien käsittely? Nyt monesta talosta vedet on ohjattu talojen ja pyörätien väliin ojaan. Jos ymmärsin, niin suunnitelmissa tämä oja poistuu.

66. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) 8.4.2019

LUHTITIE ASEMAKAAVA 141100 / VAPAALA JA VARISTO

Kaupunki asemakaavoittaa Luhtitien Varistosta Myyrmäkeen Uomatielle, Vapaalanmetsän virkistysalueen sekä asumista Luhtitien pohjoispuolelle sekä laatii asemakaavan muutoksen Pellaksentie 9:ään. Kaavamuutosaluetta rajaa pohjoisessa Variston ja Pellaksen asuinalueet ja etelässä Vapaalan asuinalue. Lännessä kaavamuutosalue rajautuu Vapaalan liikuntapuiston kenttäalueisiin ja lännessä Kelokuusenmäen 002156 kaavamuutosalueeseen Raappavuorentien länsipuolella. Kaava-alueeseen kuuluu Vapaalanmetsän palstaviljelyalueineen, Luhtitietä ja Luhtikulman alue, Raappavuorenpuiston lähivirkistysaluetta sekä Pellaksentie 9.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan seuraavaa: Suunnittelualan lähimmät verkostoyhteydet sijaitsevat Luhtitiellä, Pellaksentiellä ja Avantiellä. Luhtitien eteläpuolella kulkee pääviemäri DN 1000 ja kaavan rajalla toinen pääviemäri DN 600. Luhtitien pohjoispuolella puolestaan sijaitsee päävesijohto DN 500. Vesijohto -ja viemärit tulee huomioida Luhtitien suunnittelussa ja tarvittaessa merkitä kaavaan 12 metriä leveät johtokujat. Johtosiirrosta ja sen kustannuksista tulee sopia HSY:n kanssa. Asunto Oy Pellaskulma (Pellaksentie 9) asemakaavan muutosalueella sijaitsee yleinen jakeluvesijohto ja keräilyviemäri. Näitä varten tulee asemakaavassa esittää ns. johtokuja, jonka leveys on vähintään 6 m.

Kaavamääräyksenä tulee lisäksi mainita, että johtokuja-alueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita, täyttöjä, maanleikkauksia eikä istuttaa puita tai pensaita. Kaavoituksen lähtökohtana tulee olla, ettei edellä mainittuja vesihuollon kannalta

kriittisiä päävesijohtoa ja -viemäreitä tarvitse siirtää. Lisäksi ne tulee tarvittaessa suojata rakentamisen aikana rakentamishankkeen toimesta.

67. Asukas Naulatie, 10.4.2019

KAAVAN NUHERO 141100

LUHTITIEN LINJAUS PELLAKSENTIEN ALKURISTEYKSESTÄ RAAPPÄVUORENTIEN JA HONATIEN RISTEYKSEEN TULISI TOTEUTTAA ALKUPERÄISIÄ LYHINTÄ LINJAUSTA A NOUDATTAEN, KOSKA

1. LYHIMPÄNÄ SE ON INVESTOINTINA EDULLISIN
2. LIIKENTEEN PÄÄSTÖT JA MELU OVAAT VÄHÄISIMMÄT JO 50 METRIÄ PIDEMPI LINJAUS AIHEUTTAA VUOROKAUDESSA HUOMATTAVASTI SUUREMMAT PÄÄSTÖT JA MELUHAITAT
3. HAITAT LUONTOKOhteille HUODOSTUVAT PIENIMMiksi,

LIIKENTEEN NOPEUS TULISI RAJOITTAA 40KM TUNNISSA. LIIKENNEVALOJA EI TULISI ASENTAA, KOSKA PYSÄHTELEVÄ LIIKENNE AIHEUTTAA YLIMÄÄRÄISIÄ PÄÄSTÖT JA MELUHAITTAA

JALANKULKU-PYÖRÄILY- JA HIIHTOLIIKENNE TULEE TURVATA YLIKULKUSILLOILLA.

ENNENKAIKKEA LUONTOKOhteET JA ULKOILUREITIT ON TURVATTAVA.

68. Asukkaat Pellaksentieltä 14.4.2019

Vastineena 27.3.2019 esitettyyn asemakaavaehdotukseen 141 100 esitämme asuintalomme Pellaksentie (-----) osalta seuraavaa:

1. Vaihtoehdot A ja C

Tilaisuudessa esitettiin kaksi vaihtoehtoa: A-vaihtoehto (perusvaihtoehto) ja C-vaihtoehto (eteläisempi linjaus). Vaihtoehto A noudattaa jo aiemmin esitettyä asemakaavaesitystä, johon olemme antaneet lausunnon ja toteamme lausuntomme asiat edelleen ajankohtaisiksi ja huomioon otettaviksi myös nyt esitetyn kaavaehdotuksen kannalta. C-vaihtoehto oli täysin uusi ja yllättävä sekä poikkeava kaikkiin aikaisemmin esitettyihin suunnitelmiin verrattuna.

Jos edelleen nähdään tarpeelliseksi ja taloudellisesti mahdolliseksi saatuihin hyötyihin nähden rakentaa Luhtitien jatko, näemme ainoastaan vaihtoehto A:n toteutuskelpoiseksi ratkaisuksi.

C-vaihtoehdon toteuttamiselle on monia esteitä, kuten:

- voimassa olevassa yleiskaavassa 2007 ei nyt asemakaavoitettavaa aluetta ole määriteltä asuinrakennuksille kaavoitettavaksi alueeksi eikä Pellaksenpolun kevytliikenneväylää ole määriteltä katuväyläksi.

- Suunniteltujen uusien, tien varteen sijoittuvien rakennusten tärinä- ja meluhaitat tulevat olemaan asukkaiden kannalta ongelmallisia. Ulkotiloissa melurajat tulevat ylitt-

tymään sallituista arvoista. Rakennusten paaluttamien on haasteellista ja kallista, koska pehmeät savimassat ennen kiinteätä kalliota ovat alueella noin 30 m paksuja. Samoin uusien talokatuojen pohjustuksien teko on merkittävän kallis toimenpide vaatien myös syvästabiloinnin.

- Pellaksenojan siirto Luhtitien eteläpuolelle yhdessä taiden syväpaalutuksen ja merkittävien maamassojen siirtojen kanssa muuttaa pohjavesitasapainoa niin pahoin, että riski jo rakennettujen talojen maavaraisten perustuksien pettämiseksi on ilmeinen. Valitettavasti asiaa ei voida luotettavasti selvittää mittauksin tai asiantuntijalausunnoin, ja korvausvaateet voivat kohota miljooniin. Kun Pellaksentien eteläpuolen rakennuksille annettiin 1990-luvulla rakennusluvut, niissä edellytettiin ehdottomasti yksikerroksista rakentamista eikä maapohjaan saanut tehdä kaivantoja pohjavesitasapainon hallinnan ja sitä kautta rakennusten perustusten kestämisen vuoksi.

- Suunnitelman mukainen alueen katuliikenteen hoito Pellaksenpolun kautta ei ole mahdollinen (ks. tarkemmin kohta 3)

2. C -vaihtoehdon kustannuksista

C-vaihtoehto on nostettu esille pitkälle syystä, että se mahdollistaisi tien rakennuskustannuksien osittaisen kattamisen tonttien- ja rakennusoikeuksien myyntituotoilla. Asiaa ei ole riittävästi selvitetty vielä ja ratkaisuun liittyy monia riskitekijöitä, kuten:

- Ei ole varmuutta talojen rakennusoikeudesta uudessa yleiskaavassa eikä nykyinen yleiskaava mahdollista talojen rakentamista.

- Tien pituus jatkuu ja se siirtyy entistäkin syvemmän pehmeän saven päälle. Kalliit tien perustamis- ja syväpaalutuskustannukset nousevat entisestään.

- Pellaksenojan siirto aiheuttaa paitsi merkittäviä lisäkustannuksia myös uudelleen järjestelyjä, joilla säilytetään pohjavesitasapaino jo rakennettujen rakennusten kannalta.

- Rakennettavaksi suunniteltujen rakennuksien vesi- ja viemärintiverkostojen sekä sähköliittymien rakentamisen on kallis toimenpide suhteessa rakennettaviin kerrosneliöihin nähden. Lisäksi Pellaksentien eteläpuolelle jo rakennettujen kiinteistöjen sade- ja hulevesien poistot joudutaan lisäkustannuksia aiheuttaen rakentamaan uudestaan.

- Riskit merkittävistä kaupungin korvausvastuista ovat suuret. Samoin rakennusoikeuksien tuotto saattaa jäädä suunnitelluista vaikean rakentamisen ja ympäristön haittavaikutusten takia.

C-vaihtoehdon rahoituslaskelmat on mahdotonta tehdä luotettavasti useiden riskien, epävarmuuksien ja merkittävien tien rakentamiseen liittyvien teknisten haasteiden vuoksi. Jos A- vaihtoehdon kustannukset ovat liian suuret kaupungille, on se merkki siitä, että tämän kalliin tien rakentaminen ei ole mielekäs investointi noin 1.000 auton lisäliikennettä ja kahta bussilinjaa varten.

3. Pellaksenpolun käyttö katuväylänä

Asuntonne sijaitsee (-----). Rakensimme talon tietäen ja hyväksyen Pellaksenpolun kevyen liikenteen väylänä. **Emme tule hyväksymään Pellaksenpolun muuttamista kevyen liikenteen väylästä rakennettavaksi suunnitellun alueen pihakaduksi mm. seuraavista syistä:**

- Hyvän kaavoituksen lähtökohtia on kunnioittaa jo olemassa olevaa rakennuskantaa tuomatta siihen uusilla ratkaisuilla kohtuutonta haittaa, josta tässä on kohdallamme mitä suuremmassa määrin kyse.

- Pellaksenpolulla on jo nykyään paljon kevyttä liikennettä, eikä sille varattu alue tule riittämään auto- ja kevyenliikenteen vaatimuksiin.

- Pellaksenpolkua ei ole rakennettu kantavuudeltaan autoliikennettä kestäväksi väyläksi ja se tulee syväpaaluttaa noin 15 -20 m savimassaan. Asuntojen rakentamisvai-

heessa raskaat ajoneuvot särkevät varmuudella tien nykyisen kevyen pohjustuksen. Lisäksi uusi tieviemäröinti lisää kustannuksia. Muutos on merkittävä lisäkustannus Luhtitien jatko -hankkeelle.

- Melu- ja värinä Haitat ovat hallitsemattomia seuraamuksia Pellaksenpolun käyttötarkoituksen muuttumisesta. Tiedämme tilanteen haittaavuuden jo nyt, kun muutamat autoilijat liikennesääntöjä rikkoen käyttävät kulkureittinä kyseistä kevyenliikenteen väylää – jo yhden auton meluhaitta sisätiloissa on huomattava. Millään rakenteellisilla ratkaisuilla ei voida estää melun siirtymistä tontille ja rakennukseemme, jonka oleskelutilat sijaitsevat juuri Pellaksenpolun varressa taloa.

Jos C-vaihtoehto halutaan kaikesta huolimatta toteuttaa, alueen syöttöliikenne on tehtävä joko (1) Luhtitieltä Pellaksenpolun kohdalta tai (2) Luhtitien suuntaisesti Luhtitien ja Pellaksenpolun risteyksestä. Tien rakentaminen (2) vaihtoehdon mukaisesti kautta on vain noin 15 m pitempi, sillä poistetaan yllä mainitut haitat, alennetaan kokonaiskustannuksia ja säilytetään toimiva kevyenliikenteen väylä Pellaksen läpi.

4. Vaihtoehtoinen ratkaisumalli

Esitämme selvitettäväksi eräänlaista A- ja C-vaihtoehtojen yhdistämistä, jossa samalla maakäytöllä voidaan poistaa tai ainakin pienentää merkittävästi esille nostettuja riskejä ja mahdollistaa suuremmat rakentamisen kerrosneliöt ja sitä kautta vakaampi rahoitus. Lisäksi tällä vaihtoehdolla ei heikennetä kohtuuttomasti jo rakennettujen asuntojen asumisolosuhteita.

Esitämme uutena selvitettävänä vaihtoehtona, että tie rakennetaan vaihtoehdon A mukaisesti ja jätetään Pellaksenoja hulevesialtainen nykyiselle uomalleen. C-vaihtoehdossa suunniteltujen uusien asuntojen rakentamien toteutetaan Luhtitien eteläpuolelle, johon kannattavuuden parantamiseksi tarvittaessa voidaan kaavoittaa rakennusoikeutta lisää. Talojen katuverkosto voidaan kätevästi rakentaa Pellaksenpolun ja Luhtitien risteyksestä tai Pellaksentien ja Luhtitien risteyksestä Luhtitien suuntaisesti sen eteläpuolelle tai jopa vaihtoehtoisesti Vuolutien suunnasta Pellaksenpolkua pitkin. Viljelypalsta- ja viheralueet eivät muutu nyt esitettyyn C-vaihtoehtoon verrattuna.

Täällä ratkaisulla saadaan riskit merkittävästi pienemmiksi, rahoitus voidaan rakentaa tukevammalle pohjalle ja sekä saada uusien että vanhojen asukkaiden asumistyytyväisyys paremmalle tasolle.

69. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), 15.4.2019

Hei, kirjeessänne 20.03.2019 (asianumeronne KA/4265/10.02.04.00/2009) ja siihen liittyvässä osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa olette pyytäneet mielipidettä asemakaavamuutokseen nro 141100 / 14. Varisto, 13. Vapaala / Luhtitie.

HSL Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä on lausunut kannanottoaan kaavoitusprosessin aikaisemmassa vaiheessa, kyseiseen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ei tällä kertaa ole uutta lausuttavaa.

70. Asukas Pellaksentieltä, 15.4.2019

Kannanotto kaavaan numero 141100. Pellaksentien pientaloalue on profiloitunut matalan rakentamisen pientaloalueeksi. Toisaalta alue on myös vilkkaassa läpikulkukäytössä Raappavuoren ulkoilualueelle. Alueella on paljon kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Näiden seikkojen takia toivoisi, että alue säilyy nykyisellään eikä Pellaksentielle tule lisää autoliikennettä, joka vaarantaa kevyenliikenteen turvallisuuden. Kaavavaihtoehtoista

linjaus C on täysin käsittämätön kaksikerroksisine rivitaloineen jo maaperän kosteuden ja savisuuden takia. Pellaksenojan siirtäminenkin tuntuu turhalta.

Mikäli Luhtientien jatke Myyrmäkeen on tarpeellinen rakentaa, on linjaus A ehdottomasti parempi vaihtoehto.

71. Asukkaat Pellaksentieltä, 15.4.2019

Asemakaavaan 141100 Luhtitie liittyen tuomme Pellaksentie (-----) osalta esiin asioita, jotka vaikuttavat suunnitteluun.

1. Lähtökohta

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 19.3.2019 on lähtötiedoissa väite, että Pellaksessa ei ole voimassa olevaa asemakaavaa Pellaksenpolulla ja sen länsipuolisella tontilla. Väite on väärä ja suunnittelun lähtökohta on siten virheellinen.

2. Nykyisen asemakaavan määräykset

Voimassaolevan asemakaavan mukaan Pellaksentien eteläpuolelle rakennettujen talojen pitää olla kaikkien vain yksikerroksisia (1 krs) eikä esim. kellareita saa rakentaa. Savipatjan päälle ei saa tulla liikaa painoa, joten vain matalat talot ovat sallittuja. Kellareita tms. tehtäessä jouduttaisiin kaivamaan savipatjaa ja se aiheuttaisi ison riskin rakennuksille, joten niitä ei ole saanut tehdä. Näin nimenomaan kaupungin puolelta on määrätty toimimaan.

Uudetkin kaavoitusratkaisut tulee tehdä samalla periaatteella, koska on kyse samasta savimaasta.

3. Pellaksenpolun liikenteen vaikutus

Pellaksenpolulle on suunnitelmassa tarkoituksena ohjata ajoneuvoliikennettä. Etenkin uusien rakennusten rakentamisaikainen liikenne on raskaita ajoneuvoja, jolloin täriä ja melut ovat moninkertaisia kevyen liikenteeseen verrattuna eikä kevyen liikenteen väylän rakenne tule sitä kestäväksi. Näin ollen koko nykyinen kevyen liikenteen väylä tulisi uusittavaksi samalla tavalla kuin Luhtitie, sillä se tulisi saman savipatjan päälle. Koska vesien johtaminen on tehtävä nykyistä ratkaisua tehokkaammin, kuivuu savipatja nykyisestä.

Pellaksenpolun muuttaminen autotieksi tulee 2018 tehdyn selvityksen mukaan aiheuttamaan täriä savipatjaan. Selvityksen mukaisesti etenkin Pellaksentie (- ja -) nykyiset talojen perustukset kärsivät, betonilaatat murtuvat ja johtavat talojen vaurioitumiseen. Samaten täriä saa savipatjan alla olevat maakerrokset liikkeeseen ja ne sekoittuvat saven kanssa, minkä seurauksena tulee isot muutokset savipatjan rakentamiseen ja se myös aiheuttaa talojen perustusten vaurioitumisen. Nykyiset talot on rakennettu kaupungin asemakaavan mukaisesti eikä niitä pidä tahallisesti kaupungin toimesta vahingoittaa.

Pellaksenpolulle suunniteltu autoliikenne aiheuttaa lisää melua. Tällaiseen meluun ja muuhun haittaan ei ole pystytty varautumaan nykyisiä asuntoja suunniteltaessa ja rakennettaessa. Niinpä nykyisestä asemakaavasta poiketen tulisi Pellaksenpolun ja asuntojen väliin olla mahdollisuus rakentaa kunnollinen meluaita kaupungin omistamalle maa-alueelle.

4. Pellaksenojan siirto

Voimassaolevan asemakaavan mukaisesti Pellaksentien asunnot on perustettu osin paaluille ja osin laatoille. Varsinkin Pellaksenpolun itäpuoliset talot ovat laatoilla ja niiden perustusten kannalta alla olevan savipatjan säilyminen tasaisen kosteana on välttämätöntä.

Pellaksenojaan ohjataan Pellaksen alueen sadevesiä salaojina ja avo-ojina. Savipatjan kuivuminen johtaa etenkin perustuksena olevien laattojen alla saven halkeilemiseen ja painumiseen. Tämän seurauksena perustukset painuvat laattojen alla sattumanvaraisesti aiheuttaen asunnoille pysyviä ja vaikeasti korjattavia vaurioita. Nämä tukevat vahvasti ojan säilyttämistä nykyisellä paikallaan eikä sitä pidä siirtää uuden Luhtitien eteläpuolelle.

5. Luhtitien linjausvaihtoehdot

Suunnitelmassa on esitetty vaihtoehdot A – F. Jo edellisessä yleiskaavassa linjaus oli Luhtitien ohjaamisesta Martinlaaksontielle, mikä olisi järkevin vaihtoehto. Suunnitelmassa tärkeintä näyttää olevan rahoituksen saaminen Luhtitien jatkamisen rakennuskustannuksiin. Vaihtoehto C on kaikista mahdollisista, sillä siinä tuhotaan koko alueen ilme ja aiheutetaan olemassa oleville asunnoille eniten haittoja. C-vaihtoehdossa suunnittelijat suojelevat viljelypalstoja (niille on paljon tilaa mm Pellaksen luoteispuolella) nykyisten asuntojen kustannuksella. Ehdotan vaihtoehtojen A ja C yhdistämistä siten, että Luhtitie noudattaa nykyistä kevyenliikenteen väylää sen eteläpuolella ja uudet asunnot sijoitetaan Luhtitien jatkon eteläpuolelle. Pidetään Pellaksenoja nykyisellä paikallaan ja säilytetään Pellaksenpolku kevyellä liikenteellä. Näin minimoidaan olemassa oleville asunnoille tulevat haitat, saadaan uusia asuntoja ja viljelypalstoillekin jää vielä tilaa. Liikenne uusille asunnoille voidaan suunnitella joko Naulatien päästä tai Luhtitie-Pellaksentie risteyksestä.

6. Riskianalyysi ja riskeistä aiheutuvat kustannukset

Ennen asemakaavan viemistä päätöksentekoon on syytä laatia realistisilla kustannuksilla laskettu kattava ja perusteellinen riskianalyysi, jotta päätöksen tekijät ymmärtävät, mistä päättävät. Tien rakentamisesta aiheutuvat vauriot omakotitaloalueen rakennuksille sekä muut mahdolliset riskien toteutumiset aiheuttavat kaupungille merkittävät korjauskustannukset.

7. Kustannukset

Tien kustannukset on aliarvioitu valmistelun aikaisemmissa vaiheissa. Nyt olisi syytä laskea tien perustamiskustannukset realistisesti eikä käyttää soramaalle rakennettavan tien keskimääräistä arviota. Suunniteltu pilariperustamisen kustannus on jo enemmän kuin aiemmin esitetty koko tien hinta.

8. Muut vaikuttavat asiat

Asukkaat ovat tehneet alueella havaintoja liito-oravista, joten sen EU:n määräysten mukainen 4 ha elinalue on rauhoitettava.

Kaavan alueella kasvaa erittäin harvinainen kasvi vankkasara, josta on yleiskaavan eheyden arvioinnissa todettu seuraavasti: ”Uomatien risteuksen tehokkaasti rakennettavien eheytyiskohteiden (nro 1508, 1509) läheisyydessä on vankkasaran (*Carex riparia*) Vantaan ainoa sijaintialue. Vankkasara on Suomessa harvinainen eteläinen laji, joka viihtyy kosteilla ja rehevillä kasvupaikoilla, kuten ojissa ja järvien rannoilla. Asuinrakentaminen ei vankkasaran elinoloihin juurikaan vaikuta, mutta mahdollinen Luhtitien jatkeen rakentaminen saattaa heikentää vankkasaran elinoloja (Rantalainen 2005).”

Viheralue on Länsi-Vantaan keskeisin viherkaistale Myyrmäen Urheilupuistosta Petikon ulkoilualueelle. Tämä yhteys on asemakaavassa säilytettävä asukkaiden käytössä turvallisena ja helppona liikunta- ja virkistysalueena.

9. Yhteenveto

Luhtitie on linjattava mahdollisimman kauas nykyisistä asunnoista etelämmäksi ja Pellaksenojan nykyinen uoma säilytettävä.

Tärinää ja melua estäville rakenteille sekä maavallille ja suojapuustolle pitää kaavassa varata riittävästi tilaa, jossa on runsaasti havupuita torjumaan melua talvellakin. Pellaksenpolun osalta tällaiselle ei edes jää tilaa.

Uuteen asemakaavaan liittyen on tullut esiin paljon uusia asioita ja ilmiselviä riskejä. Herää kysymys: onko mielekästä rakentaa Luhtitien jatketta. Mikäli kaikesta huolimatta tie pitää rakentaa, nykyisten asukkaiden asumistyytyväisyys on ehdottomasti otettava huomioon ja taattava.

72. Asukkaat Pellaksentieltä, 15.4.2019

Haluamme ottaa kantaa ylläolevaan asemakaavaan osaltamme.

Olemme erittäin yllättyneitä asuinalueemme kaavailtuihin muutoksiin. Olemme asuneet täällä 17 v. ja yksi syy tänne muutolle oli luonnonläheisyys ja rauha.

Luhtitiestä on nyt tulossa tällä kaavamutoksella läpikulkuliikenteen pääväylä! Asuinalue on nyt ollut rauhallista pientaloaluetta, jonne Vihdintien, Kehän ja Pähkinärinteeseen kasvava liikenne tuo tullessaan entistä kovempaa ja liikenteen jatkuvaa melua 24/7.

Kuinka voimassa olevassa yleiskaavassa määritelty "vain tienvaraus ja muu tien ulkopuolinen alue on lähivirkistysaluetta" voidaan muuttaa näin? Lähtökohtana pitäisi olla se, että tällaisesta muutosta aiheutuisi mahdollisimman vähän haittaa jo rakennetulle asutukselle.

Alueen yli kulkeva lentoliikenne on myös lisääntynyt vuosien varrella voimakkaasti, koska lentokoneiden nousu- ja laskuväyliä on muutettu.

Luhtitieltä harhautuu Pellaksentielle päivittäin lukuisia autoja, jotka etsivät tietä Petikossa sijaitseviin yrityksiin.

Tämä täysin tarpeeton haittaliikenne ja sen aiheuttamat myrkylliset päästöt moninkertaistuvat kasvavien liikennevirtojen myötä. Siksi on tärkeää, että kaavailuille talotonteille suunniteltu ajoreitti ei kulje Pellaksentien kautta.

Miten liikenteen aiheuttamat meluhaitat aiotaan torjua? Eihän voi olla tarkoituksenmukaista, että sitä varten rakennetaan kaksikerroksisia rivitaloja melusteiksi ylläolevan ehdotuksen mukaisesti? Eihän tämä ota ollenkaan huomioon nykyistä Vantaan toimintatapaa, jossa asukkaiden viihtyvyys huomioidaan päätöksenteossa mm. "luonnon ja luonto alueiden viihtyvyyden" osalta.

Myös vaihtoehtojen kalleus on tunnustettu 27.3.2019 kokouksessa. Sitä kompensoimaan ollaan ajateltu, että alueelle rakennettaisiin lisää asuntoja. Miten alueen viihtyvyyttä voidaan parantaa nostamalla sen asukasmäärää ja rakentamalla sinne lisää asuntoja?

Toivomme, että Vantaan kaupunki ottaa huomioon tämän alueen asukkaiden toiveet ja miettii vielä uudelleen sen nykyistä yleisilmettä ja viihtyisyyttä sekä nykyisiä luonnonoloja, josta emme halua luopua.

Eihän kukaan halua asuinalueelleen lisää liikenteen melua, jatkuvaa autoliikennettä ja saasteita.

73. Asukkaat Pellaksentieltä, 15.4.2019

MIELIPITEEMME ASEMAKAAVAEHDOTUKSEEN LUHTITIE 141100/VAPAALA JA VARISTO

Nyt tekeillä olevaan asemakaavaan esitetään Luhtitielle linjausvaihtoehtoina A ja C. Kumpikin linjaus rikkoo arvokkaan yhtenäisen viher- ja virkistysalueen. Yhtenäinen lähivirkistysalue on tärkeä Pellaksen, Vapaalan ja Myyrmäen asukkaiden asumisviihtyvyyttä lisäävä tekijä. Vantaa korostaa toiminnoissaan ja päätöksissään luontoalueiden viihtyvyyttä ja toivottavasti toimii myös sen mukaisesti.

Esitettyihin liikennearviointeihin viitaten Luhtitie näyttää palvelevan läpiajoliikennettä ja vasta toissijaisesti joukkoliikennettä. Esitetyt liikennearviot saattavat olla liian pieniä, koska liikenne ruuhkaisilta Martinkyläntieltä ja Rajatorpantieltä purkautuisi osittain Luhtitielle. Ylipäätään suora uusi tie vetää automaattisesti liikennettä, vaikka ilmaston lämpenemisen estämiseksi liikennettä päästöineen pitäisi hillitä. Läpiajoliikenteen aiheuttama melu lisättyinä nykyiseen etenkin iltapäivisin saapuvien kaukolentojen aiheuttamaan meluun on Pellaksen pientaloalueella kestämaton vhtälö.

TIELINJAUS A:

Mikäli Luhtitien jatke kuitenkin päätetään toteuttaa, niin mielestämme esitetyistä vaihtoehdoista A-vaihtoehto on ainoa toteuttamiskelpoinen ja rikkoo vähiten yhtenäistä viheraluetta. Se mahdollistaa myös puutarhapalstojen osittaisen säilymisen. Tielinjaus menee lähellä olemassa olevaa asutusta Pellaksessa, joten melusteet olisi huomioitava. Nopeuksien hillitsemiseksi on tiessä oltava liikenteellisiä estoja.

TIELINJAUS C:

Linjaus C sisältää asuntorakennussuunnitelman tien ja Pellaksen pientaloalueen väliin, mitä ei voimassa olevassa yleiskaavassa ole. Alue on merkitty lähivirkistysalueeksi ja vain tievaraus on tehty. Kaavaa esittelevässä asukasillassa 27.3.2019 perusteltiin rivitaloja melusteina ja toisaalta tapana rahoittaa kallista tiehanketta. Perustelut eivät tue Vantaan korostamia luonto- ja ympäristön arvojen merkitystä asukkaiden viihtyvyyteen.. Kaksikerroksisten rivitalojen sijoittaminen tien ja nykyisen pientaloalueen väliin on aivan käsittämätöntä. Pellaksentien ja viheralueen väliset talot ovat yksikerroksisia, joten alueen yleisilme myös rikkoutuu. Kulku taloihin on suunnitelmassa Pellaksentien kautta. Pellaksentie on kapea ja mutkainen. Syöttöliikenne suunnitellulle asutusalueelle Pellaksentien ja kapean Pellaksenpolun kautta on mahdoton ajatus. Pellaksentie ja Pellaksenpolku ovat myös suosittuja ulkoilureittejä Raappavuoren ja Petikon suuntaan, mikä ei myöskään puolla lisäliikennettä ko. teille.

74. Asukkaat Pellaksentieltä, 16.4.2019

Mielipide ja muistutus kaavaan: 141100 Luhtitie

Vantaan kaupungin asemakaavaehdotuksessa, Luhtitie 141100, Luhtitien linjausvaihtoehdoissa tutkitaan tarkemmin kahta linjausvaihtoehtoa, A ja C. Muita linjausvaihtoehtoja ovat B, D, E ja F.

KAIKEN LUHTITIEN LINJAUKSESTA JO AIKAISEMMIN LAUSUMAMME JÄLKEEN JA LISÄKSI TOTEAMME SEURAAVAA:

Rakentamisen ja paaluttamisen aiheuttama tärinä ja niiden aiheuttama mahdollinen muu vahinko ja vaurio olemassaolevalle rakennuksellemme sekä tien käytöstä johtuva tärinä ja sen aiheuttama mahdollinen vahinko rakennuksellemme tulee huomioida asemakaavaa laadittaessa.

Koska rakennuksemme on rakennettu reunavahvisteiselle laatalle (ei paalutusta) savimaalle tulee pitää huolta siitä, että tien ja/tai

rakennusten rakentaminen ja/tai käyttö ei saa aiheuttaa maaperässä tai pohjaveden korkeudessa muutoksia joka aiheuttaa vaaraa, haittaa, vahinkoa tai vaurioita rakennuksellemme (katso kommentit alempana 12.12.2017 päivätystä tekstissä).

Myöskään tien ja/tai rakennusten paalutuksesta ei saa aiheutua rakennuksellemme vaurioita, vajoamista tai halkeilua, ei lyhyellä eikä pitkällä aikavälillä. Jos asemakaavaehdotuksessa oleva Luhtitien linjausvaihtoehto C toteutuisi, niin se tarkoittaisi suurta tien ja rakennusten paalutusten määrää rakennuksemme välittömässä läheisyydessä.

Linjausvaihtoehdossa A paalutusten määrä on huomattavasti pienempi. Nyt

Vantaan kaupunki esittää yhtenä vaihtoehtona rivitalon sekä omakotitalojen kaavoittamista juuri savimaalla olevan reunavahvisteisen Siporex-rakenteisen rakennuksen viereiselle tontille. Mikä vaikutus näillä 7 omakotitalon ja rivitalon paalutuksilla on rakennukseemme?

Vantaan kaupunki ei saa aiheuttaa jo olemassaoleville rakennuksille vaaraa, haittaa, vahinkoa tai vaurioita kaavoitustoimenpiteillään. Asemakaava tulee laatia niin, että olemassa oleva rakennuskanta ei vahingoitu eikä asemakaavasta aiheudu huolta ja kustannuksia olemassaolevien rakennusten asukkaille ja omistajille.

Pellaksenoja tulee säilyttää nykyisellä paikallaan koska tonttimme pintavedet (sade- ja sulamisvedet) laskevat Pellaksenojaan, koska tontti laskee etelään päin. Täytyy huomioida myös, että tonttimme eteläpuolella olevaa maan pintaa ei saa nostaa eikä korottaa koska muuten talomme jää kuoppaan Pellaksentien ja eteläpuolella olevan nostetun maa-alueen väliin.

Talomme on yksikerroksinen rakennuslupien ja rakennusmääräysten mukaisesti. Etelään päin olevissa huoneissa on suuret, lähes lattiaan asti ulottuvat leveät isot ikkunat ja etelän puolella on myös talon oleskelualueet ja puutarha. Nyt heti tonttimme jatkeeksi on suunniteltu kaksikerroksisia rakennuksia vastoin Pellaksentien eteläpuolisen alueen yksikerroksellista kaava-aluetta. Samalla uusi alue olisi tiiviimpää ja tehokkaampaa rakentamista vastoin Pellaksentien väljää arkkitehtuurista ilmettä. Uuden alueen kaksikerroksisuus vie täysin pihamme yksityisyyden sekä ulko- että sisätiloissa. Tällöinhän uusista rakennuksista näkyisi suoraan sisätiloihimme: olohuoneeseen, ruokatalaan, keittiöön, makuuhuoneeseen sekä molemmille ulkoterasseillemme. Ei kai ole tarkoitus, että Vantaan kaupunki suunnittelee tällaista asumisen laatua huonontavaa rakentamista kun alueella on mahdollista sijoittaa rakennukset myös tien eteläpuolelle ja näin taata olemassaoleville asukkaille riittävä asumismukavuus.

Lausuttujen syiden perusteella esitetään, että toteutetaan Luhtitien linjausvaihtoehto A kuitenkin niin, että tietä siirretään etelämmäksi kuten esimerkiksi linjausvaihtoehdossa B. Mahdolliset uudet rakennukset kaavoitetaan uuden tien eteläpuolelle. Pellaksenoja säilytetään nykyisellä paikallaan.

Nykyisten rakennusten ja tien väliin jää viherkaistale, jolle istutetaan kasvustoa meluja saastesuojaksi. Tämä vaihtoehto on nykyisten asuinrakennusten, sade ja sulamisvesien, asumismukavuuden ja melun sekä kaiken tässä kirjeessä mainittujen seikkojen perusteella turvallisin ja paras vaihtoehto Pellaksen olemassaoleville rakennuksille ja asukkaille.

Pellaksentien itäpuolisen osuuden (Pellaksentie 13 molemmin puolin) ja suunnitteilla olevan Luhtitien jatkeen väliin ei voi tässä kirjeessä mainituista syistä rakentaa rivi- eikä omakotitaloja. Ne on rakennettava Luhtitien jatkeen eteläpuolelle.

Lisäksi uuden kaavaehdotuksen linjausvaihtoehto C heikentäisi olemassaolevan asuntoalueen haluttavuutta ja alentaa olemassaolevien kiinteistöjen arvoa.

LUHTITIEN LINJAUksesta olemme jo aikaisemmin lausuneet 12.12.2017 (mielipide on kirjattu toisen osallistumisen yhteyteen nro 47).

75. Asukas Pellaksentieltä, 16.4.2019

Mielipiteeni ehdotettuun asemakaava 141100, Luhtitien jatkaminen ja Pellaksen pientaloalueen täydennysrakentaminen.

Kyseenalaistaisin kaavaehdotuksessa:

- 1) Useampikerroksisten rivi- ja kerrostalojen rakentamisen yksikerroksiselle pientaloalueelle. Tämä ei ole omiaan lisäämään asukasviihtyvyyttä, saati että se sopisi alueen yleisilmeeseen luonnon läheisenä, rauhallisena lähiöalueena
- 2) Aktiivisesti käytetyn koiraitauksen poisto. Aitauksen nykyinen paikka on luonteva ja helppopääsyinen urheilualueen vieressä. Minne kaupunki on ajatellut siirtää aitauksen nykykäyttäjät?
- 3) Melu- ja katupölysaasteen riittävät ehkäisytöimet. Melusteaidat tai tiiviit puustorivistöt puuttuvat suunnitelmista tyystin. Liikennemäärien kasvu huonontaa merkittävästi alueen ilmanlaatua. Ilmailuliikenteen aiheuttama melusaaste on jo nykyisellään alueella merkittävää. Jos olemassaolevaa tielinjausta ei hyödynnetä ja tietä siirretään vain nimellisesti etelään, on rakennusaikainen paalutus- ja massansiirtotöistä aiheutuva meluhaitta merkittävä ja verrattain pitkäaikainen, vaikuttaen alueen asumismukavuuteen.
- 4) Liikenneturvallisuuden ja alhaisen ajonopeuden varmistamisen. Suuri osa Rajatorpantien liikenteestä siirtyy uudelle väylälle, tehden etenkin ruuhka-aikoina liikkumisen hankalaksi ja ääripään ikäryhmille jopa vaaralliseksi, jos ajonopeuksia ei saada pysymään maltillisina.

76. Asukas Avaintieltä, 16.4.2019

Jatke muuttaa Luhtitien läpiajotieksi

- Valmisteilla olevan yleiskaavan (2020) mukaan Vihdintiestä suunnitellaan kaupunkibulevardia Helsingin rajalta Martinkyläntielle asti. Samaan aikaan Espoo suunnittelee runsasta rakentamista Kalajärvelle ja sen ympäristöön, mikä lisää Vihdintien liikennettä. Näitä ei ole huomioitu Luhtitien jatkeen liikenne-ennusteessa. Tien muuttaminen kaupunkibulevardiksi hidastaa liikennettä ja yhdessä tien käyttäjien kasvun kanssa tämä johtaa väistämättä siihen, että autoilijat etsivät sujuvampaa reittiä Helsinkiin Hämeenlinnantietä pitkin. Luhtitiestä muodostuu väkisin yllä kuvatun uuden tilanteen vuoksi runsaasti liikennöity läpiajotie, vaikka alueen asukkaille on koko ajan vakuutettu, että tiestä ei tule läpiajotietä ja sen liikennemäärät ovat vähäiset.

- Ainoa realistinen tapa estää tien muodostuminen läpiajotieksi on olla rakentamatta Luhtitien jatketta. Jos kaupunki kuitenkin päättää rakentaa tien jatkeen, on läpiajoo vähennettävä kaikin mahdollisin keinoin, kuten sallimalla tien käyttö vain julkiselle liikenteelle ja ajo tonteille.

Tien rakentamisen vaikutukset nykyisiin rakennuksiin

- Kaupunki on teettänyt värinäselvityksen valmiin tien liikenteestä (asfalttipintaisen tien vaikutus värinään). Valmiin tien liikenteen aiheuttaman värinän lisäksi asukkaita huolestuttaa kuitenkin ehkä vielä enemmän tien rakentamisen vaikutukset nykyisiin rakennuksiin. Maapohja on savea ja tie vaatii raskaan paalutuksen, mikä on vakava riski olemassa oleville rakennuksille. 27.3.2019 pidetyssä asukasillassa emme saaneet minkäänlaista vastausta siihen, minkälainen riski tien rakentaminen rakennuksille tulee olemaan. Meille ei käynyt selvälle, että kaupunki olisi mitenkään varautunut rakentamisen mahdollisesti aiheutumiin vaurioihin ja / tai niiden korvaamiseen asukkaille, jos vauriot ylipäättään ovat korvattavissa.

- Tien varteen suunnitellaan asuinrakennuksia. Myös asuntojen rakentaminen edellyttää paalutusta.

- Usean nykyisen kiinteistön hulevedet johdetaan kaupungin luvalla joko Pellaksenojaan tai Avaintien

talojen itäpuolella Avaintien suuntaisesti kulkevaan ojaan (Raappavuorenoja?). Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole mainittu hulevesiä lainkaan, vaikka yksi vaihtoehtoista sisältää Pellaksenojan uoman siirtämisen. Pitääkö hulevedet jatkossa jotta muualle? Kaivetaanko pihat auki ja revitäänkö istutukset paikoiltaan? Kuka sen tekee ja kuka sen maksaa?

- Rakentamisen vaikutusta pohjaveden korkeuteen ei ole käsitelty osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa lainkaan. Pohjaveden laskulla on kohtalokkaita vaikutuksia nykyisille asunnoille.

Melu

- Asukkaille on tehty selväksi, että liikenteen aiheuttaman melun ja lentomelun yhteisvaikutusta ei pystytä nykyisillä mittausmenetelmillä arvioimaan. Käytännössä tunemme kuitenkin melun yhteisvaikutuksen arjessamme. Melun vaikutuksista ihmisten terveyteen on saatu viime vuosina lisää tutkimustietoa. Sen mukaan melu on vakava terveyshaitta.

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelman 19.3.2019 mukaan Luhtitien jatkeen liikennemelua torjutaan rakentamalla tien pohjoispuolelle kaksikerroksisia rivitaloja. Tämä altistaa näihin taloihin muuttavat asukkaat terveysriskeille. Vaikka rakennusteknisillä ratkaisuilla sisätilojen melu saataisiin pysymään juuri ohjearvojen alapuolella, kun ikkunat pidetään kiinni, oleskelu rivitaloihin olennaisena osana kuuluvilla pihilla vaarantaa asukkaiden terveyden.

- Vilkaasti liikennöidyn tien varteen meluesteeksi rakennettavat asunnot eivät välttämättä kiinnosta asunnon ostajia ja rakentajia. Henkilöt, joita melu ei häiritse, etsivät todennäköisesti Varistoa kaupunkimaisemman asuin ympäristön. Jos rakentamisesta huolehtivat yksityiset tahot, voi kuluja useita vuosia ennen kuin ehjä asuntorivi on valmis melua torjumaan. Yksikin aukko talorivissä tarkoittaa sitä, että meluntorjunnassa ei onnistuta.

- Luhtitien eteläpuolelle ei ole suunniteltu minkäänlaisia meluesteitä. Tien eteläpuolella sen välittömässä läheisyydessä on vilkaassa käytössä oleva ulkoiluala sekä pienen matkan päässä Vapaalan asuntoja. Melu etenee avoimessa maastossa ilman esteitä häiritsevänä Vapaalan asuntoihin asti.

- Mikäli Luhtitien jatke rakennetaan ja sen meluntorjunta toteutetaan rivitaloja rakentamalla, talojen väliin ei voi jättää aukkoja, vaan kaksikerroksisen talorivin on oltava yhteneväinen koko matkaltaan. Asukasillassa 27.3. esiteltiin erilaisia mahdollisuuksia julkisivuiksi kuten polveilu harjakatoilla tai aukotettu yläosa. Nämä eivät kuitenkaan voi tulla kyseeseen, sillä silloin meluntorjunta ei onnistu. Rivitalorivistä uhkaa siksi tulla tympäisevän ja yksitoikkoisen näköinen.

Kustannukset

Savisen maapohjan vuoksi Luhtitien jatkeen rakentaminen on erittäin kallista. Asukasillassa kuulumme, että rakentaminen aiotaan kustantaa rivitalorakentamisella. Mahtaako meluesteeksi rakennettava rivitalorivi toteutua kovinkaan helposti yksityisenä vapaarahoitteisena asuntotuotantona? Kaupungin oma asuntorakentaminen tuskin tuottaa vastaavaa tuloa.

Joukkoliikenne

- Asukasillassa 27.3. selvisi, että sekä seutulinja 332 Elielinaukiolle että sisäinen linja 571 Tikkurilaan eivät enää liikennöi Varistoon Luhtitien jatkeen myötä. Tilalle on tulossa runkolinja Elielinaukiolta Vihdintietä pitkin Pähkinärinteen kautta Varistoon ja siitä edelleen Louhelan kautta Myyrmäkeen. Runkolinjan vuoroväliksi kerrottiin kymmenisen minuuttia. Käytännössä noin tiheään vuoroväliin päästäneen vasta silloin, kun Vihdintie on muutettu kaupunkibulevardiksi ja sen varrelle on rakennettu uusia asuntoja. Alkuvuosina yhteydet junalle sekä Myyrmäen terveysasemalle heikkenevät huomattavasti, sillä runkolinja tuskin kulkee aikataulussaan Vihdintien ruuhkien vuoksi. Joukkoliikenteestä vastaa HSL, mutta toivomme Vantaan kaupungin kuitenkin vaikuttavan osaltaan siihen, että Vantaan kaupungin sisäinen linja liikennöi Varistoon niin kauan, kunnes runkolinja kulkee noin kymmenen minuutin välein.

- Luhtien jatketta on perusteltu nimenomaan joukkoliikenneseikoilla. Tiehanke on herättänyt 80-luvulta lähtien huomattavaa vastustusta asukkaiden keskuudessa ja olisi syytä vielä kerran miettiä valmiiden väylien Rajatorpantien ja Martinkyläntien käyttämistä Luhtitien jatkeen korvaavina joukkoliikenneväylinä.

Lopuksi

Kuten yllä olevasta käy ilmi, osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 19.3.2019 puuttuu useita hankkeen toteuttamisen edellyttämiä tietoja. Katsomme, että hanketta ei pidä toteuttaa tähänastisen valmistelun puutteiden vuoksi. Lisäksi hanke on räikeässä ristiriidassa valmisteilla olevan yleiskaavan 2020 keskeisten periaatteiden (viheralueiden säilyttäminen ja lisääminen) kanssa.

77. Asukas Pellaksentieltä, 17.4.2019

Kaavatyö 141100 (Luhtitie)

Vastustamme Luhtitien jatkesuunnitelmaa.

Pellaksen alueella on todettu liito-oravia. Suunniteltu Luhtitien jatke kulkisi suoraan liito-oravien elinalueen läpi ja jakaisi tällöin alueen kahtia. Toisin kuin oravat, liito-oravat eivät kulje esim. siltoja pitkin, eivätkä pysty ylittämään autotietä, joten mikäli tie rakennettaisiin jakautuisi nykyinen kanta kahteen pieneen kantaan, joka heikentäisi liito-orava kantaa ja pahimmassa tapauksessa johtaisi muutamassa vuodessa kannan ehtymiseen. EU:n lainsäädännön mukaan luonnonsuojelussa liito-oravat ovat Suomen vastuulla. Vantaan kaupunginkin sivuilla on maininta suojelusta. Vantaan kaupungilla on vastuu huolehtia, ettei Pellaksen alueen liito-oravat kuole elinalueiden tarvelemisestä johtuen.

Pellaksen alueella on pururadan, kävelyteiden ja kevyenliikenteenväylän lisäksi paljon metsää. Tällä hetkellä aluetta käyttävät ulkoilijat, lenkkeilijät, hiihtäjät, suunnistajat ja moni muu. Mikäli alueelle rakennettaisiin autotie, rajoittaisi se nykyistä käyttöä huomattavasti. Suojatiet ja yksittäinen ylikulkusilta eivät korvaa nykyisiä lukemattomia ylitysmahdollisuuksia. Lisäksi liikenteestä aiheutuva melu tarvelisi nykyisen luonnonrauhan.

Pellaksen luonnonläheisyys on ainutlaatuista kehä III:n sisäpuolella. Alueelta tuleekin tämän takia vain harvoin kiinteistöjä myyntiin. Alueen ainutlaatuisuus tuhoutuu peruuttamattomasti ja sen vetovoimaisuus katoaa, mikäli luonto korvataan vilkkaalla autotiellä.

Luhtitien varrella on esim. päiväkotia, koulu ja jalkapallokenttä ja useat nuoret lapset kulkevat Luhtitietä pitkin. Tällä hetkellä Luhtitie on turvallinen, sillä tiellä ei ole paljoa liikennettä. Mikäli kaupunki rakentaisi Luhtitien jatkeen ja kaupungin liikenne-ennuste toteutuisi, niin tietä pitkin ajaisi noin 4000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tämä on huomattavasti enemmän, kuin tällä hetkellä. Lisääntynyt liikenne tekisi Luhtitien vaarallisemmaksi varsinkin lapsille.

Luhtitien jatketta on perusteltu pelastusajoneuvojen saapumisaikojen nopeutumisella. Ajansäästö olisi kuitenkin marginaalinen. Tiehankkeen kustannukset ovat tähän nähden täysin kohtuuttomat.

Onko tutkittu, miten Luhtitien jatkeen aiheuttama lisääntynyt liikenne, vaikuttaa alueelle jo rakennettuihin taloihin? Alue on vanhaa suoaluetta, jolloin huomattavan suuren liikennemäärän aiheuttama jatkuva värinä maaperään voi aiheuttaa rakennusten vajoamista. Onko myös tutkittu bussiliikenteestä ja raskaasta liikenteestä aiheutuva värinä? Bussiliikenne ja muu raskas liikenne tulisi olemaan huomattava määrä tien käyttäjistä.

Vantaan kaupungilla on tarkoitus rakentaa taloja näkö ja melusteeksi luhtitien jatkeen varrelle. Kuka haluaa asua meluvallissa? Ja minkälainen meluvalli näille asukkaille tarjotaan? Talorivin rakentaminen tuhoaisi vielä enemmän luontoa ja Pellaksen uniikkia ympäristöä. Mielestämme on kohtuutonta jo olemassa olevien kiinteistöjen omistajia kohtaan, että yleiskaavassa lähivirkistysalueeksi (VL) merkitylle alueelle rakennetaan pari/rivitaloja. Moni Pellaksen asukkaat ovat valinneet alueen kodikseen juuri luonnon tuoman rauhan ja viihtyisyyden takia, jonka uudet pari/rivitalot tuhoaisivat.

HSL:n suunnitelmien mukaan Luhtitietä pitkin kulkisi koko länsivantaan runkolinja. Tämä tuntuu useammastakin syystä tolkkuttomalta idealta. HSL:n ei tulisi saada sanella minne Vantaan kaupunki rakentaa teitä, vaan Vantaan kaupungin tulisi tehdä yhteistyötä HSL:n kanssa, jotta julkinen liikenne saataisiin mahdollisimman tehokkaaksi. Kustannuksetkin on otettava huomioon. On tolkkutonta käyttää suuria määriä veronmaksajien rahoja rakentaakseen sellaista, joka on jo olemassa.

Runkolinja itsessään on hyvä idea, sillä tämän hetkinen järjestely, jossa kymmenkunta bussia ajaa lähestulkoon samaa reittiä, on resurssien haaskausta. Runkolinjan tulisi palvella niin montaa ihmistä kuin mahdollista ja nopeuttaa julkisilla kulkuvälineillä liikkumista. Tämä saataisiin parhaiten ja kustannustehokkaimmin aikaiseksi, mikäli runkolinja seuraisi Vihdintietä ja poikkilinja seuraisi Rajatorpantietä. Tällöin bussilinjat palvelisivat mahdollisimman suurta ihmismäärää tehokkaasti ja liikenne Vantaan ja Espoon välilläkin toimisi paremmin. Kyseiset tiet ovat jo olemassa, joten niitä pystyttäisiin parantamaan kustannustehokkaasti ja helposti. Lisäksi runkolinja joka kulkisi 6 minuutin välin sopisi paremmin kadulle jossa nopeudet ovat suuremmat ja jossa on enemmän kaistoja. Luhtitiellä bussit ruuhkauttaisivat kadun täysin.

Tämän hetkisen suunnitelman mukaan runkolinja kiertäisi koko Vapaalan alueen. Myös Hämevaaran aivan uudet asuinalueet on täysin unohdettu suunnitelmaa tehtäessä.

Mikäli runkolinja kulkisi Luhtitien jatketta pitkin, se veisi ihmiset Louhelan juna-asemalle. Louhelan asemaa ei ole suunniteltu sellaista bussiliikennettä varten, joten asemalla jouduttaisiin tekemään mahdollisesti hyvinkin kalliita muutoksia, jotta bussiliikenne saataisiin toimivaksi. Sen sijaan Vantaankosken asema sekä Myyrmäen asema ovat jo tällä hetkellä suunniteltu niin, että ne pystyvät palvelemaan suurta bussimäärää. Tällöin olisi luontevampaa, jos kyseisiä asemia käytettäisiin hyväksi sen sijaan, että Louhelaan ruvetaan rakentamaan sellaista, joka lähellä olevilta asemilta jo löytyy. Runkolinjan tulisi viedä ihmiset joko Vantaankoskelle tai vaihtoehtoisesti Rajatorpan tielle, josta poikkilinjalla pääsisi Myyrmäkeen.

Myyrmäessä on suuri määrä palveluita. Tästä johtuen useat ihmiset haluavat päästä helposti Myyrmäkeen. Mikäli bussiliikenne kulkisi Vihdintien ja Rajatorpantien kautta, kuten nykyin, kestäisi esim. Pähkinärinteestä Myyrmäkeen noin 15 minuuttia. Jos runkolinja sen sijaan kulkisi Luhtitietä pitkin Louhelaan, olisi matka Pähkinärinteestä Myyrmäkeen kilometreissä pidempi, ja luultavasti myös ajallisestikin. Eli lopputulos uudistuksen myötä ei parantaisi palveluja vaan jopa huonontaisi niitä verrattuna nykyiseen. Pellaksesta matka Louhelan asemalle on niin lyhyt, että sen jaksaa jopa lapsi hyvin kävellä.

Vantaasta pohjoiseen sijaitsevat Luukin mahtavat ulkoilualueet. Tällä hetkellä ulkoilualueille pääsee kätevästi ainoastaan autolla. Julkisella liikenteellä alueelle pääsee ainoastaan bussilla numero 345, joka kulkee arkipäivisin noin puolen tunnin tai tunnin välein, ajankohdasta riippuen. Mikäli runkolinja seuraisi Vihdintietä, olisivat nämä ulkoilu- ja uintialueet helposti kaikkien asukkaiden saavutettavissa.

78. Asukkaat Pellaksentietä, 17.4.2019

MIELIPIIDE ASEMAKAAVAEHDOTUKSEEN LUHTITIE 141100

Mielipiteemme kiinteistön Pellaksentie (-----) osalta; Luhtitien jatkeen varaus on merkitty ja hyväksytty voimassa olevaan yleiskaavaan 2007. Nyt tekeillä olevaan asemakaavaan etsitään linjausta tielle ja suunnitelmaan on tullut kaksi vaihtoehtoa A ja C. Odottamattomana ja erityisen yllättävänä vaihtoehtona on noussut esille C-linjauksen runsas asuntorakennussuunnitelma tien ja Pellaksen pientaloalueen väliin. Kuinka tämä on mahdollista, *kun voimassa olevassa yleiskaavassa on vain tievaraus ja muu tien ulkopuolinen alue on merkitty lähivirkistysalueeksi?*

LUHTITIE RAKENTAMISEEN LIITTYVIÄ YLEISIÄ ONGELMIA

- * Lainsäädännöllisenä lähtökohtanaan on, että uusien katuväylien rakentaminen vanhoille katualueille ei saa heikentää asukkaiden asumisolosuhteita.
- * Luhtitien linjaukset kulkevat yli 20 metrisen savimassan päällä ja se aiheuttaa vaikeuden saada katu pysymään stabiilina. Esimerkiksi nykyiselle savialustalle rakennettulle Pellaksentielle on syntynyt suuria painaumia. Todennäköisesti näitä painaumia alkaa ajan oloon muodostua myös Luhtitiele, jolloin raskaat ajoneuvot aiheuttavat savimassojen tärähtelyn myös tiealueen ulkopuolelle. Seuraamukset talojen rakennevaurioina ovat arvaamattomia. Tärinän vaikutusta ei mielestämme ole pystytty perin pohjin selvittämään. Alueella on mm. useita tärinäherkkiä siporex-taloja.
- * Alueelle tulee rakentamisen myötä myös voimakas paalutustyöskentely. Se aiheuttaa tilapäisen, edellisen kaltaisen voimakkaan riskin rakennusten vaurioitumiselle.
- * Pellaksenojan siirtely ja paalutukset vaarantavat pohjaveden vakiokorkeuden tason, joka on turvallinen laattaperusteisille rakennuksille. Varastoja ja autotalleja on rakennettu myös ”kelluviksi”. Taloja rakennettaessa ohjeistus määräsi kuinka syväälle sai mennä, jotta sillä ei olisi vaikutusta pohjaveden korkeuteen. Kuinka on mahdollista, että tämä ohje ei koske Luhtitien rakennussuunnitelmaa.
- * Luhtitie tulee olemaan korkeiden ajonopeuksien läpikulku tie, joten se aiheuttaa liikenneturvallisuushaasteita, joihin on puututtava eri keinoin voimaperäisesti ja raskaan liikenteen läpiajo, busseja lukuunottamatta, on kiellettävä.
- * Raskaan kaluston ohjaaminen Luhtitien kautta Myyrmäen sisäkaduille ei ole ongelmattonta.

C-LINJAUS

Tätä linjausvaihtoehtoa on vaikea ymmärtää todeksi. Olisi välttämätöntä saada täällä paikan päällä kuulla suunnittelijoiden perusteet tälle vaihtoehdolle.

* Kaksikerroksisten rivitalojen rakentaminen Pellaksentien ja Luhtitien väliin on erikoisen outo ratkaisu. Meluhaittoja ei voi hoitaa uudella asutusmassalla, jolloin uusi ihmisryhmä on pahassa meluallistuksessa, liian lähellä Luhtitietä. Pellaksen alueella on vaadittu yksikerroksista rakentamista. Miten alueen yleisilme voidaan muuttaa kevyin perustein. Kyllä asuinalueen muotoutumisessa pitäisi olla ennustettavuutta ja harkintaa yleisilmeen säilymisessä. Meluhaitat tulee hoitaa muilla tavoin.

* Liikenteen syöttö ehdotetulle alueelle on erityisen hankala toteuttaa kiertotienä Pellaksentien ja Pellaksenpolun kautta. Pellaksenpolku on kevyen liikenteen väylä ja siksi liian kapea autoliikenteelle. Ei ole perusteltua viedä liikenteen melu ja häiriöt Pellaksen sisäkadulle. Melua ollaan toisaalla torjumassa ja toisaalle lisäämässä. Liityntä tulisi johtaa alueelle suoran liittymän kautta Luhtitieltä. Pellaksentiellä on hyvin vilkas virkistysliikunta, jota ei ole syytä vaarantaa.

* Kalliin kadun rakentamisen kustannusten kompensointi väkinäisellä asuntorakentamisella sopimattomaan paikkaan ei kyllä edusta kestäväää ja ympäristöä huomioivaa kehitystä.

A-LINJAUS

* A-vaihtoehto on yleiskaava 2007 mukainen mikäli erittäin kallis tie halutaan rakentaa.

* Se pirstaloi vähiten alueella olevaa lähivirkistysaluetta ja luontoarvoja.

* Se mahdollistaa Pellaksenojan sijainnin entisellä paikalla. Alueen talojen hulevedet on johdettu Pellaksenojaan.

* Meluhaitat tulee torjua kevyemmällä menetelmällä kuin keinotekoisesti asemoitujen alueelle sopimattomien 2-kerroksisten talojen rakentamisella.

* Pellaksentie säilyy turvallisena ja käyttökelpoisena virkistysväylänä Raappavuoren ympäristöön.

79. Pellaksen alueen asukkaat (31 allekirjoittanutta), 17.4.2019

Asia: Pellaksen alueen yhteinen mielipide 27.3.2019 esitettyyn asemakaavaehdotukseen Luhtitie 141100

Luhtitien jatkeen varaus on merkitty ja hyväksytty voimassa olevaan yleiskaavaan 2007. Nyt tekeillä olevaan asemakaavaan etsitään linjausta tielle ja sunnitelmaan on tullut kaksi vaihtoehtoa A ja C. Odottamattomana ja erityisen yllättävänä vaihtoehtona on noussut esille C-linjauksen runsas asuntorakennussuunnitelma tien ja Pellaksen pientaloalueen väliin. Kuinka tämä on mahdollista, kun voimassa olevassa yleiskaavassa on vain tievaraus ja muu tien ulkopuolinen alue on merkitty lähivirkistysalueeksi? Tiehän tulisi asemoida niin, että se palvelisi parhaiten tarkoitustaan ja aiheuttaisi mahdollisimman vähän haittaa jo rakennetulle alueelle ja asutukselle.

Linjaus A

Mikäli Luhtitie nähdään edelleen tarpeelliseksi rakentaa, välittämättä kalliista kustannuksista ja viheralueen pirstoutumisesta, katsomme, että linjaus A on C:hen verrattuna ainoa vähiten ongelmia aiheuttava vaihtoehto. Se rikkoo vähiten linjauksellaan lähivirkistysalueen käyttökelpoisuutta ja vie vähemmän tilaa virkistysalueen pinta-alasta. Vantaahan korostaa toiminnoissaan ja päätöksissään luontoalueiden merkitys-

tä asukkaiden viihtyvyyteen. Syntyvien meluhaittojen torjuntaan voidaan käyttää halvempia ja kevyempiä ratkaisuja kuin kaksikerroksisten rivitalojen rakentaminen tien ja Pellaksen pientaloalueen väliin. Pellaksenojan pitäminen nykyisellä paikalla on myös taloudellisesti edullisin toteuttamisratkaisu ja sen siirtelyllä voi olla kohtalokkaita seuraukset laattaperustalle rakennettujen talojen vaurioitumisesta pohjavesitason vaihteluissa. Mm. Pellaksen alueen tonttien hulevedet on johdettu nykyisellä paikalla olevaan Pellaksenojaan.

Linjaus C

Linjaus C ensinnäkin vie paljon varjeltua virkistysalueen maapohjaa ja tuhoaa paikallisen palstaviljelyalueen. Kaksikerroksisten rivitalojen sijoittaminen meluesteeksi Pellaksen pientaloalueen ja tien väliin 0.20 tehokkuuskertoimella vaikuttaa absurdilta ja täysin sopimattomalta ratkaisulta. Kuinka voidaan perustella talojen asukkaille heidän olevan Pellaksen pientalojen elävä melueste. Tiedämme alueen talojen rakentajina maapohjan ongelmallisuuden suunniteltujen talojen kohdalla. Savikerros on yli 20 m, jolloin paaluttaminen jatkopaaluin tulee erityisen kalliiksi. Noin tiheän paalutuksen lyönnillä voi olla haitallisia vaikutuksia myös naapuritalojen rakenteisiin. Liikennöinti kyseisille taloille on suunnitelmassa Pellaksentien ja –polun kautta. Kulkuväylän vienti Pellaksenpolulla talojen välistä kevyen liikenteen väylää pitkin on mahdotonta. Reitti on mutkainen ja Pellaksenpolun kohdalla kapea ja täysin sopimaton ko. alueen syöttöliikenteelle. Onko mielekästä viedä liikennemelu, jonka haittoja yritetään toisaalla ratkaista, Pellaksen pientaloalueen sisälle. Mikäli C-vaihtoehto halutaan esitetyistä ongelmista huolimatta toteuttaa, on alueen syöttöliikenne tehtävä suoraan Luhtitieltä Pellaksenpolun kohdalta. Suunniteltujen talojen piha- alueiden välinen liikennöinti vaatii autopaikkojen kanssa myös tilansa. Alueen yksikerroksisten talojen yleisilme rikottaisiin pahasti. Alueen rakennusluvissa on edellytetty yksikerroksista rakentamista. Kaksikerrosrakentaminen rikkoo alueen yleisilmettä. Kaavoituksen tehtävä ei liene pilata asuntoalueiden ominaisilmettä.

Kustannuksia kompensoiva vaihtoehto Kaavaillassa 27.3.2019 todettiin ja tunnustettiin tienrakentamisen kalleus, jonka vuoksi esitetään lisärakentamista edellä kuvatulla tavalla Pellaksen reunaan kompensoimaan kustannuksia. Tämä ei ole kestävä ja ympäristön ilmettä ja arvoja tukeva ratkaisu. Mutta jos muuta vaihtoehtoa ei ole, niin osoitettakoon uudessa yleiskaavassa pientaloalueeksi A-linjauksen eteläpuolelle alue kaavoitettavaksi asuntorakentamiselle. Sinne on mahdollista viedä Luhtitieltä myös järkevä syöttöliikenneyhteys. Vantaalla 16.4.2019, Pellaksen asukasyyhteisö.

Asemakaavamuutos 141100 Luhtitie

Vapaalan omakotiyhdistys otti edellisen kerran kantaa Luhtitien rakentamissuunnitelmiin 13.12.2017. Koska lainsäädännössä on lähtökohtana, että uusien katuväylien rakentaminen vanhoille katualueille ei saa heikentää asukkaiden asumisolosuhteita, yhdistys esitti toimenpiteitä mm. alueen vaikean maaperän erityisvaatimusten huomioimiseen, asumisviihtyvyyden säilyttämiseen ja meluntorjuntaan.

Yleiskaavan 2020 suunnittelun yhteydessä on paneuduttu myös seudullisten joukkoliikenneyhteyksien kehittämiseen. Tällöin Luhtitien merkitys Pähkinärinteeseen ja Myyrmäen välisenä liikenneväylänä on kasvanut. Useat bussilinjat, tiheimmin runkolinja 300, tulisivat liikennöimään Luhtitien kautta, vaikka valtaosa liikenteestä olisi henkilöautoliikennettä.

Pellaksen savisen maaperän huomioon ottaen tien suunnittelussa ja rakentamisessa on kiinnitettävä erityistä huomiota maaperän liikkeiden ja tärinän ehkäisemiseen, niin ettei niistä koidu vaaraa Pellaksen asutukselle. Tämän takia Vapaalan omakotiyhdistys esittää, että ainakin raskas tavaraliikenne siirretään muualle, esim. Martinkyläntielle.

Viimeaikaisissa selvityksissä on keskitytty pääasiassa kahteen linjausvaihtoehtoon, A ja C. Vaihtoehto A on lähellä nykyistä tielinjaa, vaihtoehto C merkitsisi huomattavia muutoksia nykytilanteeseen, Pellaksenojan siirtoa etelämmäksi ja 2-kerroksisten rivitalojen rakentamista suunnitellun Luhtitien ja Pellaksen nykyisten pientalojen väliin. Tavoitteena on hoitaa Pellaksen meluntorjunta tällä tavoin ja hankkia osarahoitusta tien rakentamiseen. Suunnitelmapiirroksissa uudet tontit näyttävät varsin ahtailta ja niiden tieyhteydet ohjattaisiin Pellaksentielle ja Pellaksenpolulle. Nykyisen asutuksen huomioiden tieyhteyksille ei ole tilaa. Pellakseen on aikaisemmin saanut rakentaa vain yksikerroksisia taloja ja tästä periaatteesta luopuminen edellyttää kaavamuutosta. Vaikka suunnitellut rivitalot mahdollisesti vähentäisivät liikenteen melua Pellaksessa, ne ovat Vapaalan omakotiyhdistyksen käsityksen mukaan ongelmallisia sekä Pellaksen nykyisen asutuksen että mahdollisten uusien asukkaiden kannalta. Yhdistyksen mielestä rakennushankkeista pitää luopua ja toteuttaa Pellaksen meluntorjunta muulla tavoin.

Asukastilaisuudessa 27.3. kerrottiin mm., että Luhtitien rakentaminen nopeuttaa Vapaalan yhteyksiä Myyrmäen keskustan ja Martinlaakson aseman suuntaan. Tämä koskee pääasiassa yksityisautoilua, liityntäliikenteen osalta pitäisi lisätä Vapaalan läpi Myyrmäkeen ajavia bussilinjoja.

81. Asukkaat Pellaksentieltä, 17.4.2019

Kaavatilaisuudessa 27.3.2019 tuotiin esille Luhtitien asemakaavaehdotukseen nro 141100 kaksi tarkemmin tutkittavaa A ja C -linjausvaihtoehtoa.

Mielipiteemme linjausvaihtoehdoista:

1. A LINJAUSVAIHTOEHTO

A linjausvaihtoehdossa Luhtitie tulee rajoittumaan asuintonttiimme (Pellaksentie --), vain oja on välissä. Tontille on rakennettu vuonna 1997 asuintalo, jonka äänieristeet ovat yli 20 vuotta vanhojen säännösten mukaiset. Tonttimme piha-alue aukeaa suoraan Luhtitielle ja näkymänä tulee olemaan ajoneuvojen (arviolta 8000 autoa/vrk) edestakainen liikennöinti. Alueellamme on tällähetkellä jo lentomelua yli 55 dBa. Ajoneuvoliikenne tulee nostamaan meluastetta entisestään. Ajoneuvoista aiheutuu tontille myös paljon katupölyä ja pakokaasua. A linjausvaihtoehdossa ei ole esitetty minikäänlaisia toimenpiteitä edellä mainittujen haittavaikutusten ehkäisemiseksi (esim. meluaita, meluseinä, meluvalli tai näiden yhdistelmä). Asuinviihtyvyytemme tulee kärsimään nykyisestä valtavasti. Vihdintien ja Pellaksentien välisellä osuudella on tällähetkellä meluvalleja suojaamassa asuinrakennuksia.

2. C LINJAUSVAIHTOEHTO

C linjausvaihtoehdossa on esitetty yllättäin meluesteeksi ahtaasti sijoitettavaksi kaksi ja yksikerroksisia rakennuksia suoraan nykyisten asuinrakennusten eteen. Esitys on varsin puutteellinen ja keskeneräinen.

VAATIMUS:

Mikäli A linjausvaihtoehto tulee toteutumaan asemakaavaehdotuksen mukaisesti, tulee asuinviihtyvyytemme kärsimään valtavasti. Vaadimme Luhtitien ja asuintonttimme (Pellaksentie --) väliin riittävän korkean meluesteen (esim. meluaita, meluseinä, meluvalli tai näiden yhdistelmä) suojaamaan liikennöinnistä aiheutuvia melu-, katupöly-, pakokaasu ja muita haittavaikutuksia.

Turvallisuussyistä Luhtitiellä tulisi olla hidasteita (esim. töyssyt, tyynt) hillitsemässä runsasta liikennettä. Ajonopeuksien pienentäminen alentaa melutasoa ja vähentää liikenteen päästöjä.

Luhtitiellä raskas liikenne on kiellettävä edellä mainittujen haittavaikutusten vuoksi.

82. Asukkaat Pellaksentieltä, 17.4.2019

Otamme kantaa Luhtitien jatkeen linjauksiin A ja C.

Voimassa olevassa yleiskaavassa on vain tievaraus ja muu tien ulkopuolinen alue on merkitty lähivirkistysalueeksi. Tie tulisi asemoida niin, että se palvelisi parhaiten tarkoitustaan ja aiheuttaisi mahdollisimman vähän haittaa jo rakennetulle alueelle ja asutukselle. Linjauksessa C on hämmentävää runsas asuinrakentaminen. Mikäli Luhtitien jatkeen rakentaminen nähdään välttämättömänä katsomme, että linjaus A on C:hen nähden ongelmattomampi vaihtoehto. Vaihtoehto A rikkoo vähemmän lähivirkistysaluetta, kuin vaihtoehto C, jossa tie ja talot asettuvat lähivirkistysalueelle. Olemme huolissamme C vaihtoehdossa suunnitellun asuinalueen rakennusten tiheään paaluksen seurauksista, saviperäisen maa-aineksen liikkumisesta ja mahdollisista mittavista vaikutuksista olemassa olevien rakennusten perusteisiin ja maalämpöputkistoihin. Olemme huolissamme myös Pellaksen ojan siirron vaikutuksista pohjavesitason muutoksiin ja muutosten vaikutuksesta rakennusten perustuksiin. Pellaksen alueen rakennukset on tehty paaluille, laatoille ja anturoille. Pellaksen alueen tonttien hulevedet on johdettu Pellaksenojaan. Mikäli asuinrakennuksia tarvitaan kompensoimaan tiekustannuksia, ne tulisi rakentaa Pellaksen alueen rakennuksista kauemmaksi Luhtitien jatkeen eteläpuolelle.

83. Asukas Vaahtorinteeltä, 17.4.2019

Esittäisin seuraavan mielipiteeni koskien kaavatöitä 141100, 002049, 002156 ja 002418. Myyrmäen aluetta ollaan voimakkaasti kehittämässä ja tiivistämässä. Alueelle on tulossa paljon uusia asukkaita nykyisten lisäksi. Vireillä olevissa kaavatoissa ollaan pilkkomassa ja nakertamassa varsin yhtenäistä ja suurehkoa viheraluetta, joka toimii sitä reunustavien lähiöiden asukkaiden virkistätymispaikkana. Useissa tutkimuksissa on todettu, kuinka tärkeitä lähiviheralueet ovat ja että niiden tulisi olla saavutettavissa kävellessä. Lisäksi on osoitettu, että viheralueiden tulisi olla tarpeeksi suuria, esimerkiksi kooltaan sellaisia, että alueella on mahdollista liikkua näkemättä yhtään autotietä tai rakennusta.

Mielestäni aluetta tulisi kehittää puisto-, ulkoilu-, ja luonnonsuojelualueena, esimerkiksi laajentamalla alueen ulkoilureittejä, kehittämällä pururataa uusilla juoksureiteillä, rakentamalla lähiliikuntapaikkoja sekä luomalla hyvät yhteydet Myyrmäen urheilu- puistosta aina Petikon ulkoilualueelle saakka. Aluetta tulisi verrata Helsingin ja Espoon keskuspuistoihin Vantaan vastaavana yhtenäisenä ja laajana puistoalueena. Nykyisissä

suunnitelmissa alueen virkistysarvot laskevat huomattavasti. Esimerkiksi pururadan välittömään läheisyyteen ollaan rakentamassa jopa mahdollisesti yhdeksänkerroksisia kerrostaloja. Lisäksi ihmetyttää asukastilaisuudessa esitetyissä kalvoissa maininta uusien rakennusten näkymistä metsään. Nykyisen rakennuskannan näkymät koostuvat jatkossa ilmeisesti pitkälti näiden uusien kerrostalojen seinistä.

Luhtitien jatke on mielestäni ikuisuushanke, jonka voisi hylätä samalla tavalla kuin on käymässä Kehä II:n jatkamiselle. Autoliikennettä ei kaivata asuinalueelle yhtään nykyistä enempää vaan sitä tulisi aktiivisesti pyrkiä vähentämään. Autolla pääsee Luhtitieltä Uomatielle jo nykyisellään aivan hyvin Martinkyläntien tai Rajatorpantien kautta eikä tämä vie ajallisesti kovin paljoa enemmän aikaa. Lisäksi Luhtitien jatke halkaisee rumasti Raappavuorenpuiston viheralueen sekä tuo autoliikenteen melua ja saastetta viheralueelle.

84. Asukas Pellaksentieltä, 18.4.2019

Kannatan vaihtoehtoa A. Vaihtoehdossa C meidän terassin aamukahvipöytä täyttyy talvisin tulevan parkkipaikan tyhjäkäynti pakokaasuista. Ja muutenkin suunnitellut autokatokset tulevat jotenkin todella lähelle.

Vaihtoehto A:n melusuojauksen voin hoitaa omalla kustannuksella, jos saan luvan rakentaa kasvihuonetta koko tonttini pituudelta tulevan tien puolelle.

85. Asukkaat Pellaksentieltä, 17.4.2019

Asumme Pellaksen omakotitalo-alueella osoitteessa Pellaksentie -- ja haluamme osoittaa mielipiteemme asemakaava ehdotukseen 141100. Muutimme puoli vuotta sitten syksyllä 2018 alueelle, joten asiaan emme ole aikaisemmin olleet osallisia.

Kiinteistön omistajina olemme ehdottomasti kaavaehdotusta C vastaan, jossa erityisesti vastustamme uudisrakennusten rakentamista alueelle tonttimme viereen.

Ennen kiinteistön ostamista kiinteistön välittäjä otti selvää alueen kaavatilanteesta/kaavoista ja meille tällöin kerrottiin, että alueelle on kaavassa merkitty ja suunniteltu vain autotie. On täysin ristiriitaista, että ko.alueelle on vaihtoehdossa C suunniteltu taloja, kun alue on kaavassa lähivirkistysaluetta. Uusien talojen rakentaminen on kelle tahansa kiinteistön omistajalle/ostajalle todella iso ja vaikuttava seikka ja ko.asiat vaikuttavat mm. ihmisten ostopäätökseen. Meille ei ostopäätöstä tehdessä esitetty tätä tietoa ja tämä olisi ehdottomasti vaikuttanut päätökseemme ja lopulta kiinteistön ostohintaan. Suunniteltujen uusien talojen rakentaminen ko.alueelle vaikuttaisi kiinteistöjen hintaan alentavasti, joten tämä vaihtoehto tarkoittaisi meille myös taloudellista tappiota. Oletan ettemme olisi ainoita, jotka mieltäisivät tällöin vaativansa kaupungilta korvauksia kiinteistön arvon menetyksestä.

Mielestämme on täysin järjenvastaista rakentaa alueelle taloja sillä funktiolla, että ne toimisivat meluesteenä. Uudistalojen rakentamisella alueen liikenne nimenomaan vain kasvaisi, joka on täysin alkuperäisen idean vastaista. Autotien on tarkoitus helpottavan poikittaisliikennettä mm. Myyrmäen suuntaan, ei suinkaan lisäävän entisestään

alueen liikennettä. Lisäksi alueen luonnonmukainen ilme kärsisi huomattavasti ja tietomme mukaan alueen nykyisillä taloilla ei ole edes ollut rakennuslupaa kaksikerroksiseen rakentamiseen.

Suurta huomiota myös pitäisi kiinnittää alueen omalaatuiseen eläinlajistoon, joka kärsisi uudisrakentamisella ja luonnon rajulla muokkaamisella. Kiinteistömme viereisellä alueella käy päivittäin mm. peuroja ruokailemassa, joten alue tulisi ehdottomasti pitää mahdollisimman samankaltaisena eläinlajien suojelemiseksi. Lisäksi herättää suurta huolta suurten rakennusprojektien vaikutus jo olemassa olevien talojen rakenteisiin sekä maaperään tms. asioihin, jos nykyistä ojitusta aletaan rajusti muokkaamaan.

Vaihtoehto C on kustannus- ja ympäristövaikutuksiltaan kaikista kallein ja epäedullisin vaihtoehto, joten ihan jo tästä syystä tämä vaihtoehto pitäisi hylätä.

Alueelle autotien rakentamisessa tulisi eritoten huomioida luonto- ja asuinympäristö (mm.melu) vaikutukset, jotka huomioiden olisi mielestämme vaihtoehdot E tai E-F ehdottomasti parhaimpia. Tie menisi tällöin mahdollisimman kaukana jo olemassa olevasta asutuksesta ja luonnon muokkaaminen olisi vähäisintä. Lisäksi A tai B vaihtoehdot voisivat olla mahdollisia, joskin melu-seikka tulisi tällöin ratkaista luonnonmukaisin keinoin.

Pyydämme ystävällisesti alueen asukkaina ja kiinteistön omistajina huomioimaan edellä mainitut seikat suunnitellessa ja tehdessänne kotialuettamme koskevia päätöksiä.

86. Asukkaat Varistosta, 18.4.2019

Kaupungin tavoitteena on kaavoittaa nykyisen Uomatien pohjois- ja eteläpuolelle asumisen korttelit (noin 35 000- 40 000 k-m²), tarvittavat katu- ja virkistysalueet sekä Luhtitien katuyhteys Raappavuorentieltä voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti. Samalla tavoitteena on ”Luhtitien jatkaminen Raappavuorentielle avaa uuden yhteyden Pähkinärinteestä Louhelan asemalle ja tekee mahdolliseksi joukkoliikenteen kehittämisen ja Myyrmäen tiivistymisen. Katuyhteydelle on tarve viimeistään 2022 HSL:n linjastouudistuksen takia, sillä Luhtitie on joukkoliikenteen runkoyhteys.” Kaavojen valmistelun kannalta saattaa olla tarkoituksen mukaista jakaa valmistelu useaan osaan. Kuitenkin on huomattava, että asumisen ja asukkaiden kannalta kyseessä on kokonaisuus, joka vaikuttaa merkittävästi alueen asumisolosuhteisiin.

Valmistelusta puuttuu lisäksi Luhtitiehen liittyvät katusuunnitelmat, joilla on selkeä vaikutus alueen liikenneturvallisuteen ja asumisviihtyvyyteen sekä asukastilaisuuksissa viitattuihin rakentamiskustannuksiin. Näiden eri suunnitelmien liittäminen yksittäisiin osasuunnitelmiin tulee esittää verbaalisesti kaavamutoksen esittelyyn jo pelkästään avoimuuden perusteella, eikä jättää niitä pelkästään yksittäisiin kuulemistilaisuuksien puheisiin.

Yhteyden avaaminen Myyrmäkeen tulee näiden suunnitelmien perusteella olennaisesti lisäämään liikennettä Luhtitiellä. Luhtitie on myös ollut autokorjaamoiden koeajorata, vaikka Vihdintien reunassa ollut autoliike poistuikin alueelta. Liikenneturvallisuus-

den ja -melun kannalta nopeuden rajoittamista ei tule rakentaa hidastinkorokeratkaisuilla, vaan mieluummin kiertoliittymiin

perustuvilla ratkaisuilla esimerkiksi Varistontien ja Avaintien liittymissä. Avaintien liittymässä on jo nyt kiertoliittymää mustuttava linja-autojen kääntöpaikka. Tätä kiertoliittymä ratkaisuvaihtoehtoa tukee mielestämme myös WSP:n tärinätarkastelut ”Luhtitien osalta ei ensisijaisesti esitetä käytettäväksi hidastinkoroketta, vaikka näin voimistettaisiin ylinopeuksien rajoittamista.”

Kiertoliittymillä saadaan käsityksemme mukaan parempi rajoitus nopeuteen kuin liikennemerkeillä, joiden vaikutusta ei kuitenkaan poliisin toimesta riittävästi valvoa.

Luhtitien ja Avaintien risteykseen tutkitaan kolmekerroksista rakennusosaa. Vaihtoehto on esitetty ainoastaan C-linjavaihtoehtoon liittyvässä kuvassa. Luhtien varrella esitetään siis pitkää useampikerroksista asuinrakennusta ja yksikerroksisia autokatoksia. Luhtitien linjavaihtoehtoista vaihtoehto VE A säilyttää alueen nykyisen rakenteen paremmin ja antaa mahdollisuuden rakentaa luonnonmukaisia melueterakenteita mitä yksi-kolmikerroksiset rakennukset tai niihin liittyvät autokatosrakenteet eivät ole. Melueterakenteita on jo tehty Avaintien risteyksestä Vihdintien suuntaan. Näiden rakentaminen ei siis muuta alueen ilmettä olemassa olevasta poikkeavasti.

Kyseisten rakennusten rakentaminen tulee jättää pois kaavasta. Alue on tyypiltään pientaloaluetta ja tulee säilyttää myös sellaisena yksittäisten pientalojen alueena tavoitteena olevasta alueen tiivistämisestä huolimatta.

Vaihtoehtoissa esitetään, että Pellaksenoja siirretään Luhtitie eteläpuolelle. Kaavaan liittyvissä selostuksissa ei ole otettu huomioon, että Raappavuorenoja osaltaan vastaa Avaintien tonttien ja niiden takana olevan palstaviljelyalueen kuivatuksesta ja purkaa kevät- ja syysateiden aikaan jopa runsaat vesimäärät samaiseen Pellaksenojaan.

Ojan siirtämistä VE C vaihtoehdon mukaisesti puoltaa käsityksemme mukaan myös se, että osaltaan sujaa palstaviljelyaluetta rajoittamalla yhteyden Pellaksenpolun puolelle. Tällöin olemassa oleva Luhtitien reunassa oleva oja-alue jatkuu luontevasti. Ilmeisesti myös ojaan liittyvät vankkasarat voivat näin siirrettynäkin säilyä. Tällöin myös Raappavuorenojan aluetta kuivaava vaikutus tulee ottaa huomioon.

Luhtitien ennustetusta liikennemäärästä noin 1000 ajoneuvoa vuorokaudessa on mallin tulosten perusteella Luhtitien läpiajavaa liikennettä, ja loput alueen sisälle suuntautuvaa asukas- ja asiointiliikennettä. Ennuste on mitä ilmeisimmin varovainen, kun otetaan huomioon Vihdintien kehitystyö ja Espoon kaupungin suunnitelmat lisätä omalla alueellaan rakentamista ja siten tuoda Vihdintien liikenteeseen vaikuttavaa liikennemäärän kasvua. Tätä liikennemäärän kasvua ennakoivat myös Uomatien ja Raappavuorentien risteysalueen suunnitelmat.

Edellä mainittuun Luhtitien ja Avaintien risteykseen ehdotettu lisärakentaminen tulee korvata sekä tällä kohtaa että Pellaksen kohdalla meluvallirakentamisella, jolloin tielinjauksen mahdolliset massanvaihdot voidaan hyötykäyttää parhaiten näissä rakenteissa kustannustehokkaasti ja ympäristön luonnonläheisyyttä ja -arvoja kasvattaen.

87. Asukkaat Pellaksentieltä, 18.4.2019

Asumme Pellaksentie (--), 01650 Vantaa ja ottaisimme kannan Luhtitien jatkeen linjaukseen C. Silloin kun olimme ostamassa kyseistä taloa, meille oli kerrottu että meidän tontti rajoittuu virkistysalueeseen eikä siihen koskaan tulisi rakennusalue. Se oli yksi tärkeimmistä syistä miksi päädyimme ostamaan talon. Tieto uudesta linjauksesta on tullut meille ihan shokkina. Olemme täysin sitä vastaan. Toinen asia mistä olemme todella huolissa on vaikutus meidän taloon ja pihaan jos vieressä rakennetaan uusia taloja. Olemme ihan varmoja että siitä tulee olemaan todella mittava vaikutus ottaen huomioon maanperän ja rakennustavan. Meidän mielestä alkuperäinen linjaus A on paljon turvallisempi ja vähemmän ongelmallinen vaihtoehto mikäli on pakko toteuttaa suunnitelma. Miksi asuinalueetta pystyisi sijoittumaan Luhtitien jatkeen toiselle eli eteläpuolelle?

88. Asukkaat Pellaksentieltä, 18.4.2019

Olemme tutustuneet Luhtitien linjaukseen ja siihen liittyvään rakentamiseen tehdyistä suunnitelmista. Meidän näkemyksemme Vantaan kaupungin valitsemaan linjaus A ja C vaihtoehtoihin.

Linjaus C

Linjaus C pitää sisällään runsaasti asuntorakentamista aiheuttaen liikenteellisiä muutoksia vanhan Pellaksen alueella. Näkemyksemme mukaan esitetty liikenteen järjestyly suunnitellulle asuntorakentamisalueelle aiheuttaa merkittäviä seurauksia nyt alueella asuville asukkaille. Liikennemäärät kasvaisivat huomattavasti aiheuttaen melua ja liikenneturvallisuuden vaarantumista sekä rakennusaikana että alueen valmistuttua. Suunniteltu liittymä uudelle alueelle tulisi Pellaksentieltä Pellaksenpolun kautta, joka on kapea ja rakennettu kevyelle liikenteelle. Väylä ei sovellu suurelle liikennemäärälle.

Pellaksenpolun päässä pitkään asuneena tiedämme, että Pellaksenpolkua käyttää suuri joukko jalankulkijoita, lenkkeilijöitä sekä pyöräilijöitä, jotka liikkuvat Variston pohjoisille ja Petikon alueille. Jo karttaa katsomalla mielestämme voi havaita, ettäärkevin vaihtoehto tehdä liittymä uudelle asuinrakentamisalueelle on Luhtitieltä suoraan pohjoiseen, tekemättä turhaa kierrosta Pellaksentien kautta. Tällä ratkaisulla koituu vähiten haittaa alueella jo pitkään asuneille asukkaille. Lisäksi liittymän tekeminen Luhtitiele suoraan vaikuttaa alentavasti Luhtitien liikenteen nopeuksiin, jotka muuten todennäköisesti nousisivat korkeiksi vähäisten liittymien johdosta.

Suunnitelmassa oleva Pellaksenojan siirto aiheuttaa varmasti ongelmia savipohjalle rakennetuille taloille. Myöskään alueen yleisilmeeseen ei mielestämme sovi rakentaminen kahteen tasoon.

Tässä tapauksessa esitämme, että liittymä uusille rakennuksille tehdään Luhtitieltä pohjoiseen, jolloin Pellaksenpolku voidaan pitää kevyen liikenteen väylänä.

Linjaus A

Mielestämme linjaus A on järkevin vaihtoehto toteuttaa, jos Luhtitien jatke päätetään toteuttaa. Se aiheuttaa vähiten häiriötä nykyisin alueella asuville ja tarvittaessa mahdollistaa tieliittymän tekemisen eteläpuoleiselle alueelle mahdollista lisärakentamista varten.

Yhteenvetona linjaus A on näkemyksemme mukaan sopivin alueella nykyisin asuville asukkaille. Mielestämme alueella pitkään asuneiden mielipiteet on ehdottomasti huomioitava, kun tehdään muutoksia alueella liikenteeseen ja asumiseen liittyvissä asioissa.

89. Asukkaat Pellaksentieltä, 18.4.2019

Asioita, joita tulee ottaa huomioon

- Pohjavesi

o Rakensimme talon vuonna 2005 ja tällöin Vantaankaupungin rakennusvirasto painotti sitä, että rakentamisessa on otettava tarkasti huomioon alueen pohjaveden korkeus (ei saanut missään tapauksessa mennä tietyn tason alapuolelle)

- Talomme lämmin autotalli ja varasto (vesikiertoinen lattialämmitys) on rakennettu kelluvana, jolloin pohjaveden korkeuden vaihtelulla voi olla suuri vaikutus lattian korkeuteen ja sitä kautta myös lämmitysrakenteisiin, jotka on kaupungilla hyväksytty. Jos tie rakennetaan, haluamme saada vastauksen mikä taho korvaa mahdolliset vauriot. Pellaksentiellä on useita rakennuksia, joissa on käytetty vastaavaa rakennustapaa

- Jos tie rakennetaan, tulee ehdottomasti rakentaa tien ja talojen väliin ”maaperäinen” meluste

- Nykyinen lentomelu on alueella jo suurta – uusi tie toisi arvioidulla liikennemäärillä aiheuttaa todella huomattavaa lisämelua

- Mielestämme olisi järkevämpää ja huomattavasti taloudellisempaa kehittää Rajatorpantiestä kokonaan nelikaistainen ja käyttää sitä ”syöttöliikenneyhteytenä”

- Nykyinen tiesuunnitelma tulee olemaan myös hyvin vaarallinen, koska pitkä suora mahdollistaa korkeat ajonopeudet ja alueella liikkuu paljon lapsia (koulu ja urheilukenttä)

90. Asukkaat, 2 hlöä, 18.4.2019

Kaavaillassa (27.3.2019) tuli esille C- linjaus, jossa Luhtitien ja Pellaksen asuinalueen väliin tulisi kaksikerroksisia rivitaloja. Voimassa olevassa yleiskaavassa on merkitty ainoastaan Luhtitien jatke, ei rivitaloja.

Mielestämme rivitalot rikkovat olemassa olevan Pellaksen alueen yleisilmettä, alentavat nykyisten kiinteistöjen arvoa ja heikentävät etenkin viihtyisyyttä.

Tie ja rivitalojen rakentaminen maapohjaan, jossa on yli 20m savea, voi vaurioittaa läheisten rakennusten perustuksia.

Pyydämme, että harkitsette vielä rivitalorakentamisen tarvetta!

Vastine mielipiteisiin:

Luhtitien tarve on selvitetty yleiskaavan laatimisen yhteydessä. Yleiskaavasta on päätetty kaupunginvaltuustossa ja Luhtitietä koskeva valitus on hylätty hallinto-oikeudessa. Luhtitie on HSL:n runkolinjaverkon edellytys Länsi-Vantaalla ja alentaa merkittävästi joukkoliikenteen kustannuksia.

Asemakaava on laadittu yleiskaavan pohjalta ja siinä on arvioitu tarkemmin katualueen leveys, sijainti, liittyminen ympäristöön yms.. Kaava sallii läpiajon ja se rakennetaan yleistä liikennettä varten. Yksityiskohtaiset katujärjestelyt ratkaistaan katusuunnitelmassa ja rakentamisen aikaiset toimenpiteet määritellään kadun rakentamissuunnitelmassa.

Kaavatyössä on tutkittu asukkaiden esittämät vaihtoehdot, joista kahdesta (A- ja C- linjaus) on tehty tarkemmat, yleissuunnitelma tasoiset suunnitelmat ja arvioitu kustannuksia. Molemmat linjaukset ovat yleiskaavan mukaisia. Kaavoituksesta johtuen eri kiinteistöjen arvot voivat nousta tai laskea eikä näitä arvonmuutoksia korvata maanomistajille eikä asukkaille.

Konsultti (Ramboll, 24.5.2019) on laatinut Luhtitien yleissuunnitelman välille Vihdintie – Raappavuorentie. Siinä on tarkasteltu Luhtitien olemassa olevaa osuutta ja uutta osuutta. Olemassa olevaa osuutta on suunniteltu nykyistä katumaisemmaksi ja turvallisemmaksi monilla tavoilla. Ajoratojen keskelle on esitetty kivetty keskikaista, mikä tiivistää katutilaa ja hillitsee ajonopeuksia. Suojateiden kohdalle on suunniteltu nykyistä leveämmät keskisaarekkeet, jotka tekevät jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden odottamisesta turvallisempaa. Varistontien liittymään on esitetty sijoitettavaksi liikennevalot. Ne turvaavat kadun ylityksiä Variston koulun läheisyydessä ja hillitsevät ajonopeuksia. Samalla ne katkovat liikennevirtaa, mikä helpottaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kadun ylityksiä. Lisäksi Avaintien liittymään on esitetty jalankulkuvaloja, jotka osaltaan parantavat liikenneturvallisuutta. Linja-autopysäkkejä on suunnitelmissa pidennetty, jotta nykymitoituksen mukaiset bussit mahtuvat pysäkillä. Näin myös mahdollistetaan linja-autoliikenteen merkittävä kehittäminen Luhtitiellä. Kadun kuivatuksessa hyödynnetään kadun viheralueita. Olemassa olevat puut pyritään säilyttämään ja huonokuntoisia puuta pyritään uusimaan. Idempänä Luhtitien yli rakennetaan ulkoilureitin yhteyteen kevyen liikenteen silta.

Luhtitien uuden osuuden poikkileikkaus on olemassa olevaa tiiviimpi, koska se on tehty nykymitoituksen mukaisesti. Uudelle osuudelle on esitetty yksi pysäkki pari. Sinne on suunniteltu myös uusia keskisaarekkeellisia suojatietä. Lisäksi Pellaksenreunan itäpuolelle on suunniteltu hiihtosilta, joka toimii yhteytenä Raappavuorenpuiston ja Vapaalanmetsän ulkoilualueiden välillä.

Luhtitie mahdollistaa paremman joukkoliikenteen palvelutason. HSL:n linjastosuunnitelmassa kadulle on esitetty runkolinja sekä lisäksi myös muita bussilinjoja. Alustavasti Luhtitien jatkeen kautta ajavat linjastoluonnoksen mukaisessa linjastossa runkolinja 300 (n. 8 lähtöä / ruuhkatunti / suunta), linja 583 (3 lähtöä / ruuhkatunti / suunta) sekä linja 584 (3 lähtöä / ruuhkatunti / suunta). Suunnitellut linjat mahdollistavat mm. sujuvat vaihtoyhteydet Luhtitieltä Kehäradan varteen.

Luhtitietä käyttäisi vuorokaudessa 8 000 ajoneuvoa kadun länsiosassa ja 4 000 ajoneuvoa itäosassa, ja se vähentää liikennettä Rajatorpantieltä, Martinkyläntieltä ja Vapaalasta. Liikennelaskennoissa on huomioitu Kehä II:n jatkeesta luopuminen ja Vihdintien bulevardit yms. Luhtitien sijainti on osoitettu yleiskaavassa, mutta katu kaavoitetaan Pellaksenojan kohdalla etelämmäksi. Katu ei kulje nykyisten tonttien kautta.

Kaupunki tulee tekemään Louhelantiestä ja Uomatiestä yleissuunnitelmat, joissa kaduille suunnitellaan toimenpiteitä, jotka rauhoittavat niiden liikennettä. Raappavuorentie ja Vaskivuorentie ovat katuluokituksen mukaan pääkatuja. Liikenne pyritään ohjaamaan niitä pitkin Hämeenlinnan väylälle.

Pellaksenpolku on nykyään kevyenliikenteen väylä. Se tullaan rakentamaan ajoneuvoliikenteen kestäväksi kaduksi. Pientaloalueelle tuleva liikenteen lisäys on niin pientä, vain 39 ajoneuvoa vuorokaudessa kortteliin 14132, ettei se aiheuta meluntorjuntatarvetta eikä omaa liittymää.

Luhtitien varteen suunniteltujen asuinpientalojen työnaikainen liikenne tullaan järjestämään mahdollisuuksien mukaan Luhtitieltä työnaikaisen liittymän kautta, ei Pellaksentien kautta. Mikäli katuliittymä toteutettaisiin Luhtitielle Pellaksenpolun kohdalle, se tulisi Luhtitien sisäkaarteeseen, jossa näkemät eivät ole riittävät. Lisäksi liittymä sijoittuisi liian lähelle bussipysäkkejä. Läpiajoliikenne Pellaksen alueelle lisääntyisi, sillä liittymä mahdollistaisi ajon Pellaksen nykyiselle alueelle.

Luhtitien rakentamisen jälkeen kadulla liikkuu paljon kevyttä liikennettä ja siinä tulee kulkemaan myös useita bussilinjoja. Kokemusten mukaan kiertoliittymät ovat jalankulkijoille ja pyöräilijöille turvattomampi vaihtoehto kuin liikennevalot. Ne ovat myös joukkoliikenteen reiteillä kiertoliittymää suositeltavampi ratkaisu. Kiertoliittymät soveltuvat liittymiin, joissa eri tulosuuntien liikennemäärät ovat melko tasaisia. Jos päätien liikennemäärä on merkittävästi sivutien liikennemäärää suurempi, on sivusuunnasta vaikea liittyä varsinkin ruuhka-aikaan. Muun muassa yllä mainituista syistä Varistontien ja Avaintien liittymiin ei ole suunniteltu kiertoliittymää.

Asemakaavan yhteydessä on tehty meluselvitys ja tarvittaessa nykyiset rakennukset ja pihat suojataan meluaidoin. Meluste ei ole tarpeen alle 55 dB melutason saavuttamiseksi.

Suomessa lentokonemelua kuvataan EU:n meludirektiivin mukaisesti päivä-ilta-yömelutasoksi kutsutulla tunnuksella Lden, joka kuvaa vuositasolla meluenergian vuorokauden ajalla painotettua keskiarvoa. Ilta-ajan (klo 19-22) lentomelutapahtumiin on lisätty + 5 db ja yöajan (klo 22-07) tapahtumiin + 10 dB. Painotusta käytetään, jotta melun häiritseväksi kokevien erot eri vuorokauden aikoina voidaan ottaa huomioon. Tieliikennemelun kuvaus ei sisällä painotusta.

Vantaalle kaavoitettaessa tulee melutilanne arvioida Vantaan rakennusjärjestyksen taulukon "Rakennuksen ulkovaipan ääneneristävyysvaatimukset" vaatimusten perusteella. Ko. taulukossa on vaatimukset määritelty maa- ja lentomelun osalta ainoastaan erikseen, ei näiden summamelulle. Määritykset on tehty eri melusuureilla: Lentomelun osalta käytetään päivä- ja yöajan keskiäänitasoja (LAeq), maaliikenteen osalta koko vuorokautta kuvaavaa melusuuretta Lden. Näitä suureita ei voi laskea yhteen summameluksi. Rakennusjärjestyksen taulukko perustuu Ympäristöministeriön 2003 julkaisemaan ohjeeseen "Rakennuksen julkisivun ääneneristävyden mitoittaminen", jossa ei myöskään ole määritetty eristävyysvaatimuksia tie- ja lentoliikennemelun summamelulle, vaan kaikki eristävyysmitoitukset on asetettu näille erikseen. Syynä on se, että ko. melut poikkeavat selvästi toisistaan: Tieliikennemelun on pääosin jatkuvaa, kun taas lentoliikennemelua esiintyy yleensä vain ajoittain ja keskimääräistä selvästi korkeampina tasoina. Näiden toisistaan poikkeavien melutyyppeiden, kuten tie-/raideliikennemelun ja tie-/lentoliikennemelun, tulee EU:n ja Ympäristöministeriön kannan mukaan yleensäkin käsitellä erikseen, eikä niitä tule yhdistää summameluksi. Tämä ilmenee mm. EU:n ympäristömeludirektiivin (2002/49/EY) ja tämän toimeenpanemiseksi tehdyn ympäristönsuojelulain muutoksen (459/2004) nojalla laadittavien meluselvitysten soveltamisohjeissa.¹

Uuden kadun liikenteestä voi välittyä maaperään tärinää. Tärinän vaikutusalue on arvioitu tärinälähteestä liikenteen nopeuden ollessa 40 km/h. VTT:n suosittama tärinän heilahdusnopeuden raja-arvon $v=0,3$ mm/s (suositus uusien väylien suunnittelussa) arvioidaan alittuvan alle 10 m etäisyydellä tärinälähteestä, sekä raja-arvon $v=0,15$ mm/s (suhteellisen hyvät olosuh-

¹ Ramboll Oy 1.12.2008 Keimolanmäen asemakaavan nro 220200 valitukseen Helsingin hallinto-oikeudelle. Ympäristölautakunnan rakennuslupajaoksen 30.10.2007 hyväksymä taulukko sisältyy Vantaan rakennusjärjestykseen, Kv 15.11.2010.

teet, ihmiset voivat havaita värähtelyt, mutta ne eivät ole häiritseviä) noin 10-20 m etäisyydellä tärinälähteestä (Raportti WSP Finland Oy, 18.6.2018).

Tärinälaskennan perusteella ei ensisijaisesti esitetä käytettäväksi hidastinkoroketta, vaikka näin voimistettaisiin ylinopeuksien rajoittamista. Tärinän vaimennusratkaisuja ei ole tutkittu.

Pilarointi muuttaa saven kitkamaan mukaiseksi eikä vaikuta pohjaveteen. Vain putkikaivannot voivat mennä pohjaveden alle, joka sekun voidaan hoitaa niin, että pohjavesi ei alene. Pellaksenojan siirron yhteydessä varmistetaan pohjaveden korkeuden säilyminen nykyisellään.

Kaavaratkaisussa esitetystä Pellaksenojan siirrosta laaditaan yleissuunnitelma, jossa huomioidaan tarvittavat tulvimistilat, eroosiosuojaukset ja mahdolliset uoman stabiliteettiongelmät. Lisäksi suunnitelmassa huomioidaan puron luontoarvot siirrettävällä matkalla (mm. vankkasara). Siirrettävä uoma toteutetaan luonnonmukaisena mutkitteluva uomana.

Pellaksenojan siirto aiheuttaa muutoksia osalle Pellaksentien ja Pellaksenojan kiinteistöistä. Nykytilanteessa suurin osa tonteista johtaa kuivatusvedet Pellaksentien tai Pellaksenpolun hulevesiviemäriin, jotka purkavat Pellaksenojaan. Osa kiinteistöistä johtaa kuivatusvetensä ilman viemärintiä suoraan Pellaksenojaan. Vaihtoehdossa C Pellaksenojan uusi linjaus sijaitsee noin 50 – 70 metriä nykyistä etelämpänä, joten tonttien kuivatusvesien johtaminen uuden Luhtitien ali uuteen Pellaksenojaan huomioidaan suunnittelussa. Tonttien eteläpuolelle siirrettävän uoman tilalle (Avain- ja Pellaksentien välille) on suunniteltu hulevesiviemäri, joka kokoaa tonttien kuivatusvedet ja johtaa ne Pellaksentien hulevesiviemäriin, jota jatketaan uuteen Pellaksenojaan. Raappavuortenoja säilyy nykyisellä paikallaan.

Alueen virkitysarvot on tunnistettu ja niitä kehitetään jatkossakin. Koirapuistoa ei olla siirtämässä. Kaava-alueelle sijoittuva palstaviljelyalue supistuu, mutta sen viereen siirretään Uomatien matonpesupaikka, joka mahdollistaa paremmat palvelut matonpesijöille kuin viljelijöillekin. Palstaviljelyalue ja uusi matonpesupaikka kuten muutkin viheralueella tapahtuvat muutokset tutkimaan jatkosuunnittelun yhteydessä. EU-säännöksistä ei ole löytynyt asiakirjaa, joka rajoittaisi viljelyä tien läheisyydessä Suomessa. Luhtitien varteen rakennetaan kevyen liikenteen raitit ja tien yli rakennetaan ulkoilureitin yhteyteen idemmäksi kevyen liikenteen silta, joka osoitetaan kaavamuutoksessa nro 002049 ja 002156. Virkistys- ja latuyhteydet säilyvät alueella.

Luontoarvot, kuten liito-oravat nousivat esille erityisesti, kun kaava-alue jatkuu Raappavuortien varteen. Liito-oravista on tehty erillinen selvitys. Neuvottelussa Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa 26.10.2011 todettiin, että kaavoitusta voidaan jatkaa Vantaan ympäristökeskuksen tekemän liito-orava-alueen aluerajauksen mukaisesti.

Kelokuusenmäen kaavoissa nrot 002156 ja 002418, sekä 002329 liito-oravien elinolojen säilymisestä on neuvoteltu ELYn kanssa 17.9.2018, missä todettiin säilytettävät kolopuut sekä korttelialueiden rajaukset. Yleiskaavatyön yhteydessä on tutkittu myös vihersiltavaihtoehto, mutta mm. luonnonarvojen takia siltavaihtoehtoa päädyttiin pitämään parempana. Selvityksen perusteella vihersiltaa ei merkitty yleiskaavaan (Yleiskaavatoimikunta 1.2.2006). Vankkasaraa ei ole rauhoitettu luonnonsuojeluasetuksessa. Luhtitien sijoittuminen tasaiselle alueelle, joka ei mahdollista mahdollista pieneläinten alikulkua.

Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu joka kotiin Vantaan Sanomissa ja vuosittain ilmestyvässä kaavoituskatsauksessa ja kaavatyötä on voinut seurata kaavatyön internetsivuilta.