

SISÄLLYSLUETTELO

Stadsfullmäktige pöytäkirja 25.01.2021

Protokollens försättsblad	1
1 § Sammanträdets laglighet och beslutsföret	4
2 § Justering av protokollet	5
3 § Tillsättandet av tjänsten som stadsrevisor	6
- Hakijaluettelo, suppea (kaupunginreviisori)	11
4 § Beviljande av avsked åt Piia Malmberg från uppdraget som ersättare i Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikts fullmäktige och förrättande av kompletteringsval	12
5 § Förtroendevaldas och tjänsteinnehavarnas redogörelser för bindningar	14
- Kooste sidonnaisuusilmoituksista, 16.12.2020 tarkastuslautakunta	16
6 § Uppdatering av stadgan för Vanda stads skadefond	155
- Vahinkorahaston säännön päivittäminen, sääntö 2020	156
- Uppdatering av stadgan för Vanda stads skadefond	161
7 § Bemyndigande för kortfristig upplåning samt kommuncertifikatprogram och höjning av limiter	166
8 § Beviljande av propieborgern till VTK Kiinteistö Oy	169
9 § Godkännande av de ägarpolitiska riktlinjerna för sammanslutningen Vanda Energi Ab	173
- Vantaan Energia Oy yhteisökohtaiset omistajapolitiittiset linjaukset	176
10 § Förnyelse av taxan för byggnadstillsynens inspektions- och tillsynsuppgifter samt för andra myndighetsuppgifter i Vanda stad	178
- Maksujen vertailu	184
- Esitys uudeksi rakennusvalvontataksaksi	191
- Taksa 2015	199
- Förslag till ny byggnadstillsynstaxa	215
11 § Vanda stads upphandling av revisionstjänster 2021–2024, val av revisionssammanslutning	223
- tarjouspyyntö_Vantaan kaupungin tilintarkastuspalvelujen hankinta vuosille 2021-2024_315820.pdf	226
12 § Svar på Sirpa Kauppinen, Tiina Tuomela, Kai-Ari Lundell och Jari Jääskeläinens och 16 andra ledamöters motion om att förbättra informationen i inomhusluftsfrågor	247
- Sirpa Kauppinen, Tiina Tuomela, Kai-Ari Lundellin ja Jari Jääskeläisen sekä 16 muun aloite sisäilma-asioiden tiedonkulun parantamiseksi	252
13 § Svar på Sirpa Kauppinen, Kai-Ari Lundell och Markus Lyyras samt 37 andra ledamöters motion om användningen av Tuomela skola byggnad	253
- Sirpa Kauppinen, Kai-Ari Lundellin ja Markus Lyyran sekä 37 muun valtuutetun aloite Tuomela skoulurakennuksen käytöstä	256
14 § Godkännande av generalplanen 2020 (YK0048)	258
- YK0048 Yleiskaava 2020 kaavakartta, 25.1.2021	271
- YK0048 Yleiskaava 2020 Oikeusvaikutteinen liitekartta: arvokas kulttuuriympäristö, 25.1.2021	272
- YK0048 Yleiskaava 2020 Oikeusvaikutteinen liitekartta: luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet 25.1.2021	273
- YK0048 Yleiskaava 2020 Yleiskaavan selostus 25.1.2021	274
- YK0048 Yleiskaava 2020 vuorovaikutusraportti IV 16.11.2020	478
- YK0048 Yleiskaava 2020 Lausuntotiivistelmät vastineineen 16.11.2020	577

SISÄLLYSLUETTELO

Stadsfullmäktige pöytäkirja 25.01.2021

- YK0048 Yleiskaava 2020 ehdotusvaiheen lausunnot 16.11.2020	674
- Yleiskaava 2020 (YK0048) hyväksymisvaiheessa kirjaamoon saapunut palaute 6.11.2020	866
- Yleiskaavan natura-arvionnista saatu lausunto: Metsähallitus, henkilötiedot peitetty	871
- Yleiskaavan Natura-arvionnista saatu lausunto: Uudenmaan ELY-keskus 8.1.2021	873
- Oheismateriaali: Maantie 152:n ympäristövaikutusten arviointiselostus	882
- Maantie 152 aluevaraus suunnitelman selostus 22.12.2020	1052
15 § Detaljplaneändring 002365 samt tomtindelning och ändring av tomtindelning, 61 Dickursby/ Konvaljvägen 13	1164
- Asemakaavamuutoksen selostus 15.12.2020 / Asemakaavan muutos 002365 sekä tonttijaon muutos, 61 Tikkurila, Kielotie 13	1175
- Lausunnot ja vastineet 15.12.2020 / Asemakaavan muutos 002365, 61 Tikkurila, Kielotie 13	1232
16 § Försäljning av del av närreklamationsområde till Esbo stad / fastighet 49-413-2-395	1243
- alueen kaavoitustilanne	1246
- kiinteistörekisterin karttaote	1247
17 § Jari Jääskeläinens och 15 andra ledamöters motion om att bygga en konditionstrappa i Lövkulla	1248
- Jari Jääskeläisen ja 15 muun valtuutetun aloite kuntoportaiden saamiseksi Päiväkumpuun	1249
18 § Vänsterförbundets fullmäktigegrupps och 14 andra ledamöters motion om att fortsätta specialungdomsarbetet i högstadierna och inom yrkesutbildningen	1250
- Vasemmistoliiton valtuustoryhmän ja 14 muun valtuutetun aloite erityisnuorisotyön jatkaminen yläkouluissa ja ammatillisessa koulutuksessa	1251
19 § Vänsterförbundets fullmäktigegrupps och 8 andra ledamöters motion om att servera gratis frukost i skolorna i Vanda	1253
- Vasemmistoliiton valtuustoryhmän ja 8 muun valtuutetun aloite maksuton aamupala vantaalaisiin kouluihin	1254
20 § Faysal Abdis och 15 andra ledamöters motion om lärläsningsstöd för skolelever	1256
- Faysal Abdin ja 15 muun valtuutetun aloite läksyavustaja tueksi koululaisille	1257
21 § Joel Linnainmäkis och 25 andra ledamöters motion om att stödja sysselsättningen av personer med funktionsnedsättning	1259
- Joel Linnainmäen ja 25 muun valtuutetun aloite kehitysvammaisten työllistämisen tukeminen	1260
22 § Maija Rautavaaras och Minna Kuuselas och 18 andra ledamöters motion om att utöka stadsodlingen	1262
- Maija Rautavaaran ja Minna Kuuselan sekä 18 muun valtuutetun aloite kaupunkiviljelyn lisäämiseksi	1263
23 § Antero Eerolas och 15 andra ledamöters motion om en övergripande strategi för återhämtning efter coronakrisen i Vanda	1265
- Antero Eerolan ja 15 muun valtuutetun aloite Vantaalle kokonaisvaltainen strategia koronaviruksesta toipumiseen	1267
24 § Jarno Eskelinens och 1 annan ledamöts motion om lokaler för modellbygge/- hobbyverksamhet i Vanda	1269
- Jarno Eskelisen ja 1 muun valtuutetun aloite pienoismalli rakennus/askartelutilat Vantaalle	1271
25 § Paula Lehmuskallios och 2 andra ledamöters motion om att förhindra att plogsnö bildar drivor vid bostadstomternas tomtanslutningar	1273

SISÄLLYSLUETTELO

Stadsfullmäktige pöytäkirja 25.01.2021

- Paula Lehmuskallion ja 2 muun valtuutetun aloite aurauslumien kasaantumisen estämiseksi asuntotonttien tieliittymissä	1274
26 § Sirpa Kauppinen och 16 andra ledamöters motion om att ta med barnen och ungdomarna i beredningen av verksamhetsmodeller för förebyggande av våld i skolorna	1276
- Sirpa Kauppinen ja 16 muun valtuutetun aloite lapset ja nuoret mukaan kouluväkivallan ehkäisyyn toimintamallien valmisteluun	1277
27 § Sammanträdet avslutat	1279
Anvisningar för sökande av ändring 1. Besvärshanvisning	1280
Anvisningar för sökande av ändring 2. Upphandlingsrättelse och rättelseyrkande i upphandlingsärende	1283
Anvisningar för sökande av ändring 3. Upphandlingsrättelse och besvär till marknadsdomstolen	1284
Anvisningar för sökande av ändring 4. Besvärshämbud	1288

**Stadsfullmäktiges sammanträde**

Tid 25.1.2021 kl. 18.00–1.50

Plats Stadshuset, Dickursby eller Teams

Deltagare

Ledamöter	Närvarande	Ledamöter	Närvarande
Lindtman Antti, ordförande	x (ordf. kl.18.00–21.45, 00.30–1.50 §§ 1–14, 15–27)	Laakso Päivi	-
Orlando Carita, I vice ordförande	x (ordf. kl. 21.45–00.30, § 14)	Lehmuskallio Paula	x (på distans)
Kauppinen Sirpa, II vice ordförande	x (på distans)	Leppänen Janne	x (på distans)
Abdi Faysal	x (på distans)	Letto Pirkko	x (på distans)
Ahokas Siri	x (på distans)	Liinakoski Eija	x (på distans)
Ala-Kapee-Hakulinen Pirjo	x (på distans)	Lindblad-Palo Salla	x (på distans)
Atiye Minna	x (på distans)	Linnainmäki Joel	x (på distans)
Aura Anssi	x (på distans)	Lundell Kai-Ari	x (på distans)
Auvinen Timo	x (på distans)	Lyyra Markus	x (på distans)
Ayub Saba	-	Malmi Juha	x
Bruun Susanna	x (på distans)	Multala Sari	x (på distans)
Chen Jenni	x (på distans)	Mäkinen Tapani	-
Edelmann Jan	x (på distans)	Mölsä Jukka	x (på distans)
Eerola Antero	x (på distans)	Niikko Mika	x (på distans)
Eklund Tarja	x	Norrena Vaula	x (på distans)
Eskelinen Jarno	x (på distans)	Norres Lasse	x (på distans)
Hakulinen Pentti	x (på distans)	Orpana Anita	x (på distans)
Hirvonen Juha	x (på distans)	Pajunen Emmi	x (på distans)
Ibrahim Aadan	x (på distans)	Raja-Aho Maarit	x (på distans)
Juurikkala Timo	-	Rautavaara Maija	x (på distans)
Jääskeläinen Jari	x	Rokkanen Sakari	x (på distans)
Jääskeläinen Jouko	x (på distans)	Rämö Eve	x (på distans)
Jääskeläinen Pietari	x (på distans)	Räsänen Minna	x (på distans)
Kaira Lauri	x (på distans)	Saramo Jussi	x (på distans) § 1–14 kl.18.00–23.20
Kanerva Sami	x (på distans)	Sillanpää Minttu	x (på distans)
Karlsson Patrik	x (på distans)	Silvennoinen-Hiisku Sveta	x (på distans)
Kasonen Mika	x (på distans)	Sodhi Ranbir	x (på distans)
Kaukola Ulla	x (på distans)	Tahvanainen Säde	x
Kiljunen Kimmo	x (på distans)	Tuomela Tiina	x (på distans)
Kostilainen Anniina	x (på distans)	Tyystjärvi Kati	x (på distans)
Kuusela Minna	x (på distans)	Vahvelainen Tanja	x (på distans)
Kähärä Sirkka-Liisa	x (på distans)	Weckman Markku	x (på distans)
Kärki Niilo	x (på distans)	Vähäkangas Jussi	x (på distans)
		Åstrand Stefan	x (på distans)



Ersättare			
Heiskanen Jaana	x (på distans)	Sainio Jari	x (på distans)
Kivimäki Otso	x (på distans)	Laakso Sari	x (på distans)
Stadsstyrelsens ledamöter		Närvarande	
Pajunen Sirpa		x (på distans)	
Puoskari Pentti		x (på distans)	
Ungdomsfullmäktiges representant			
Parkkonen Santeri	x (på distans)		
Övriga deltagare		Närvarande	
Viljanen Ritva, stadsdirektör		x	
Kalske Katri, biträdande stadsdirektör		x (på distans)	
Åstrand Riikka, biträdande stadsdirektör		x (på distans)	
Penttilä Hannu, biträdande stadsdirektör		x (på distans)	
Aronkylä Timo, biträdande stadsdirektör		x (på distans)	
Ormio Hanna, förvaltningsdirektör		x (på distans)	
Ruusula Matti, ekonomi- och strategidirektör		x (på distans)	
Rainio Päivi, informationsdirektör		x (på distans)	
Pennanen Sari-Anna, stadsjurist		x	
Isotalus Birgit, förvaltningssekreterare		x	
Yli-Leppälä Henna, protokollförare		x	



Sammanträdet laglighet och beslutsförhet

Konstaterades

Underskrifter

Ordförande

Antti Lindtman

Carita Orlando

Protokollförare

Henna Yli-Leppälä

Justering av protokollet

Tid och plats

1.2.2021, Stadshuset, Stationsvägen 7, 01300 Vanda

Anniina Kostilainen

Minna Kuusela

Protokollet hålls framlagt

Tid och plats

3.2.2021, Vanda stads webbplats paatokset.vantaa.fi.



1 §

Sammanträdet laglighet och beslutsförhet

Kungörelsen om stadsfullmäktiges sammanträde har publicerats på stadens webbsidor 18.1.2021 och varje fullmäktigeledamot har tillsänts en personlig sammanträdeskallelse per e-post.

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 1

Förslag:

Stadsfullmäktige konstaterar

- a) vilka ledamöter som är närvarande och
- b) att sammanträdet är lagligt och beslutfört.

Behandling:

Ordföranden konstaterade att ledamöterna Tapani Mäkinen, Saba Ayub, Päivi Laakso och Timo Juurikkala bett om befrielse från detta sammanträde på grund av arbete, resa eller personliga skäl.

I stället för de förhindrade ledamöterna var i samma ordning Otso Kivimäki, Jaana Heiskanen, Jari Sainio och Sari Laakso närvarande vid sammanträdet.

Ordföranden konstaterade att 67 ledamöter var närvarande.

Beslut:

Ordföranden konstaterade att sammanträdet var lagligt sammankallat, lagligt och beslutsfört.

Ordföranden konstaterade följande ändringar i stadsfullmäktiges sammansättning under sammanträdet:

– under behandlingen av § 11 kl. 23.20 avlägsnade sig ledamoten Jussi Saramo av personliga skäl, varefter 66 ledamöter var närvarande.



2 §

Justering av protokollet

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 2

Förslag:

Stadsstyrelsen beslutar att

- a) välja två protokolljusterare till att förrätta justeringen av protokollet i stadshuset måndagen 1.2.2021 kl. 16.00 och
- b) lägga fram det sålunda justerade protokollet på stadens webbsidor (www.vantaa.fi/paatoksenteko) från och med onsdagen 3.2.2021.

Beslut:

Stadsfullmäktige beslutar att

- a) välja Sirkka-Liisa Kähärä och Niilo Kärki till att förrätta justeringen av protokollet i stadshuset måndagen 1.2.2021 kl. 16.00 och
- b) lägga fram det sålunda justerade protokollet på stadens webbsidor (www.vantaa.fi/paatoksenteko) från och med onsdagen 3.2.2021.



3 § Tillsättandet av tjänsten som stadsrevisor

VD/2834/01.01.01.01/2020

EP/SA/KS/HY-L/EA

Enligt 17 kap. 2 § i Vanda stads förvaltningsstadga leds stadens externa revision av stadsrevisorn.

Den externa kontrollen ordnas så att den är oberoende av stadens ledning. Den externa revisionen svarar för att ordna den externa revisionen samt utvärderingen av stadens förvaltning och ekonomi. Externa revisionen omfattar revisionsnämnden, serviceenheten för extern revision och revisorn. Serviceenheten för extern revision är underställd revisionsnämnden. Revisionsnämndens uppgifter har fastställts i kommunallagen och i förvaltningsstadgan.

Enligt 121 § i kommunallagen tillsätter fullmäktige en revisionsnämnd för organiseringen av granskningen av förvaltningen och ekonomin samt utvärderingen. Revisionsnämndens uppgift är att:

- bereda de ärenden som gäller granskningen av förvaltningen och ekonomin och som fullmäktige ska fatta beslut om;
- bedöma om de mål för verksamheten och ekonomin som fullmäktige satt upp har nåtts i kommunen och kommunkoncernen och om verksamheten är ordnad på ett ändamålsenligt sätt som ger resultat;
- bedöma hur balanseringen av ekonomin utfallit under räkenskapsperioden och om den gällande ekonomiplanen är tillräcklig, ifall kommunens balansräkning visar underskott som saknar täckning;
- svara för att granskningen av kommunen och dess dottersamfund samordnas;
- övervaka att skyldigheten att redogöra för bindningar enligt 84 § i kommunallagen iakttas och tillkännage redogörelserna för fullmäktige;
- för kommunstyrelsen bereda förslag till bestämmelser om nämndens uppgifter i förvaltningsstadgan samt till budget för utvärderingen och granskningen och
- ansvara för uppgifterna i enlighet med nya 121a § i kommunallagen.

Stadsrevisorn:

- föredrar ärenden vid revisionsnämndens sammanträden
- bereder frågor som förs till behandling i revisionsnämnden
- bistår revisionssammanslutningen i arbetet med att genomföra revisionen
- svarar för att leda och utveckla den externa revisionen samt för att använda arbetsledningsrätten
- svarar för resultaten inom den externa revisionen och för den strategiska styrningen på ett sådant vis att stadens övergripande mål uppnås
- svarar för den externa revisionens fördelning av anslag
- svarar för att organisera dataskyddet och datasäkerheten inom den externa revisionen
- svarar för den externa revisionens avtalshantering
- svarar för kommunikationen inom den externa revisionen
- beslutar om uppgörande av skadeanmälan
- beslutar om vikariearrangemang som rör chefen för den externa revisionen
- ansöker om tillstånd och samtycken som behövs inom den externa revisionen



- genomför de övriga uppgifter som hör till stadsrevisorernas verksamhetsområde och som nämnden tilldelat stadsrevisorn

Revisionsnämnden ledigförklarade tjänsten som stadsrevisor 25.3.2020. Enligt 14 kap. 2 § i förvaltningsstadgan tillsätter stadsfullmäktige tjänsten som stadsrevisor. Behörighetsvillkoret för tjänsten som stadsrevisor är lämplig högre högskoleexamen, tillräcklig kännedom om kommunalförvaltning och -ekonomi och revisionsväsendet samt goda skriftliga och muntliga kunskaper i finska och nöjaktiga skriftliga och muntliga kunskaper i svenska. Utöver detta förutsätter man av stadsrevisorn kännedom om verksamheten inom kommunorganisationen, kompetens i revision och utvärdering av den offentliga förvaltningen och ekonomin samt förtrogenhet med den offentliga förvaltningens och ekonomins revisionssystem. Som merit för tjänsten räknas erfarenhet av ledarskap som förvärvats i praktiken, goda färdigheter i information och växelverkan samt förmåga att samarbeta med stadens interna och externa intressegrupper.

Villkoren i tjänsteförhållandet bestäms enligt det allmänna kommunala tjänste- och arbetskollektivavtalet (KVTES) och Vanda stads utvärderingssystem för kravnivån på arbetet. Tjänstens provotid kan uppgå till sex månader. I det fall att den som blivit vald är anställd vid Vanda stad behöver hen inte lämna in ett godtagbart intyg från hälsovården över sitt hälsotillstånd.

Urvalsprocessen

En rekryteringsarbetsgrupp som tillsatts av revisionsnämnden har berett tillsättandet av tjänsten, processen och tidtabellerna.

En tjänst som stadsrevisor (vakansnummer 000501) har varit ledig för ansökan 6.4–27.4.2020 (www.vantaa.fi, www.mol.fi, www.oikotie.fi). Inom den utsatta tiden ansökte fyra sökande till tjänsten, varav alla fyllde behörighetsvillkoren. En sökande drog tillbaka sin ansökan. Vid revisionsnämndens sammanträde 28.5.2020 beslutade man ledigförklara tjänsten på nytt med anledning av det ringa antalet sökande på så sätt att de som tidigare sökt tjänsten beaktas vid den nya ansökan.

Tjänsten var på nytt ledig för ansökan (vakansnummer 000501) 3.8–24.8.2020 (www.vantaa.fi, www.mol.fi, www.oikotie.fi). Inom den utsatta tiden söktes tjänsten av sammanlagt 13 personer (inklusive dem som sökt tjänsten tidigare), varav 11 fyllde behörighetskraven. Senare drog två av sökandena tillbaka sina ansökningar till tjänsten. Sammandraget över sökande ingår som bilaga.

På grundval av ansökningarna kallades fyra sökande till den första intervjun. Tre sökande kallades till andra intervjun. Sökandena intervjuades av rekryteringsarbetsgruppen och HR:s representant. På basis av den andra intervjun beslutade rekryteringsgruppen sända två sökande till personbedömning. Den andra som hade sänts till personbedömning drog tillbaka sin ansökan. Personbedömningen redogjordes för revisionsnämndens rekryteringsarbetsgrupp 22.9.2020. Revisionsnämndens ledamöter har haft möjlighet att sätta sig in i resultaten från personbedömningen före sammanträdet.

Motivering till förslaget om val

För att nå framgång i uppgiften förutsätts starka kunskaper i revision och utvärdering av den offentliga förvaltningen och ekonomin, kännedom om verksamheten inom kommunorganisationen, förtrogenhet med den offentliga förvaltningens och ekonomins revisionssystem samt goda ledarskapsfärdigheter, kunskaper i att sätta upp mål och verkställa ärenden.



De färdigheter och egenskaper som krävs av en stadsrevisor, utöver utbildning och arbetslivserfarenhet, har kartlagts genom förhandsuppgifter, intervjuer och en personbedömning. På grundval av dessa har man skaffat sig en helhetsbild av personen och utifrån ett övergripande övervägande har rekryteringsgruppen beslutat föreslå för revisionsnämnden att ekonomie magister Sari Hännikäinen föreslås till tjänsten.

Den som föreslås till tjänsten har inga registrerade betalningsstörningar eller andra kredituppgiftsanteckningar.

Revisionsnämnden 11.11.2020

Förslag av revisionsnämndens ordförandes:

Nämnden beslutar att

- a) höra den av revisionsnämnden tillsatta rekryteringsarbetsgruppens förslag,
- b) föreslå för stadsfullmäktige att ekonomie magister Sari Hännikäinen väljs till tjänsten som stadsrevisor, vakans 000501, tills vidare från och med 1.3.2021,
- c) det konstateras att tjänstens uppgiftsrelaterade lön är 6176,64 euro, utöver vilken eventuellt tillägg betalas för arbetslivserfarenhet. Utöver detta har tjänsteinnehavaren telefonförmån.
- d) den som väljs till tjänsten har en provotid på sex månader.

Protokollet justerades och godkändes för denna paragrafs del omgående vid sammanträdet.

Behandling:

Det antecknades att Sari Hännikäinen som är anställd vid serviceenheten för extern revision avlägsnade sig från sammanträdet under behandlingen av och beslutsfattandet i ärendet.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Vidare antecknades att följande protokollsuttalande lämnades i ärendet:

Revisionsnämnden fäster särskild uppmärksamhet vid att stadens personalcentral inte har tagit hänsyn till nämndens åsikter i anslutning till rekryteringsprocessen. Nämnden förutsätter att stadens personalförvaltning i fortsättningen följer revisionsnämndens åsikter i rekryteringen av den externa revisionens personal.

Stadsfullmäktige 14.12.2020 § 3

Revisionsnämndens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar att

- a) välja ekonomie magister Sari Hännikäinen till tjänsten som stadsrevisor, vakans 000501, tills vidare från och med 1.3.2021,
- b) konstatera att tjänstens uppgiftsrelaterade lön är 6176,64 euro, utöver vilken eventuellt tillägg betalas för arbetslivserfarenhet. Utöver detta har tjänsteinnehavaren telefonförmån och
- c) att den som valts till tjänsten har en provotid på sex månader.

Beslut:

Stadsfullmäktige beslutade att bordlägga ärendet till följande sammanträde.



Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 3

Revisionsnämndens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar att

- a) välja ekonomie magister Sari Hännikäinen till tjänsten som stadsrevisor, vakans 000501, tills vidare från och med 1.3.2021,
- b) konstatera att tjänstens uppgiftsrelaterade lön är 6176,64 euro, utöver vilken eventuellt tillägg betalas för arbetslivserfarenhet. Utöver detta har tjänsteinnehavaren telefonförmån och
- c) att den som valts till tjänsten har en provotid på sex månader.

Behandling:

Det antecknades att fullmäktigeledamoten Pentti Hakulinen föreslog en återremittering av ärendet. Förslaget förföll i brist på understöd.

Beslut:

Stadsfullmäktige beslutar

- a) välja ekonomie magister Sari Hännikäinen till tjänsten som stadsrevisor, vakans 000501, tills vidare från och med 1.3.2021,
- b) konstatera att tjänstens uppgiftsrelaterade lön är 6176,64 euro, utöver vilken eventuellt tillägg betalas för arbetslivserfarenhet. Utöver detta har tjänsteinnehavaren telefonförmån och
- c) att den som valts till tjänsten har en provotid på sex månader.

Dessutom antecknades att fullmäktigeledamoten Pentti Hakulinen reserverade sig mot ärendet:

”Jag anser att fullmäktiges beslut inte är lagenligt. Jag vill lyfta fram följande frågor i vilka de tjänsteinnehavare som deltagit i beredningen obestriddligen agerat i strid med lag.

Förslag om justering av lönesättningen före den andra ansökningsrundan

Revisionsnämndens förslag vid sammanträdet 28.5.2020 lyder ordagrant: ”Revisionsnämnden anser att stadsrevisorers lön måste justeras för att motsvara lönenivån för motsvarande uppgift i andra städer i Vandas storleksklass”. Förslaget har gjorts i form av ett påbud. Nämnden tolkade det som något som på ett avgörande sätt kunde öka antalet sökande. I enlighet med förvaltningslagens 43–45 § ska ett tjänsteinnehavarbeslut ges skriftligen, beslutet ska motiveras och en besväransvisning ska bifogas beslutet. Enligt 17 § i lagen om kommunala tjänsteinnehavare ska beslutet ges utan dröjsmål. Personal- och koncerndirektör Lievonen tog inte upp ärendet till behandling. Genom detta förfarande handlade hon obestriddligen i strid med lag.

Den externa revisionens oberoende ställning i förhållande till tjänstemannaledningen

Urvalsprocessen för stadsrevisorstjänsten påverkades i den inledande fasen kraftigt av personal- och koncerndirektör Lievonen och i processens beslutsfas av stadsjurist Pennanen. De har formligen lett denna process som de borde hållit sig borta från. Denna rätt grundar sig på förvaltningsstadgan, vars lagstridighet de i egenskap av jurister hela tiden varit medvetna om. Den lagstridiga förvaltningsstadgan justerades till denna del vid stadsfullmäktiges sammanträde 14.12.2020.”

Bilaga:

- Sammandrag över sökandena



Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

Närmare information:

revisionsnämndens ordförande Pietari Jääskeläinen, [fornamn.efternamn\[at\]vantaa.fi](mailto:fornamn.efternamn[at]vantaa.fi)

revisionsnämndens vice ordförande, Emmi Pajunen, [fornamn.efternamn\[at\]vantaa.fi](mailto:fornamn.efternamn[at]vantaa.fi)

Kaupunginreviisorin virkaa hakeneet

Nimi	Hakijan kelpoisuus
Hietala Kimmo	on kelpoinen
Hännikäinen Sari	on kelpoinen
Inget Juhani	on kelpoinen
Kangasjärvi Mikko	ei ole kelpoinen
Maaninka Rauno	on kelpoinen
Sarnes Leena	on kelpoinen
Taavila Antti	on kelpoinen
Vieri Juha-Ville	on kelpoinen
Viikari Antti	ei ole kelpoinen
Vuorela Juha	on kelpoinen



4 §

Beviljande av avsked åt Piia Malmberg från uppdraget som ersättare i Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikts fullmäktige och förrättande av kompletteringsval

VD/4051/00.00.01.02/2017

RV/AH/ALS

Piia Malmberg (f.d. Kurki) har med ett 25.10.2020 inkommet brev meddelat att hon avsäger sig uppdraget som ersättare i Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikts fullmäktige från och med 17.11.2020 på grund av flytt från kommunen.

I enlighet med 8 § i grundavtalet för Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikt utser varje medlemskommuns kommunfullmäktige för kommunfullmäktiges mandattid två till fem (2–5) ledamöter samt personliga ersättare för dem till samkommunens fullmäktige. Antalet ledamöter i fullmäktige fastställs i proportion till andelarna av grundkapitalet. Kommuner med en grundkapitalandel om minst åtta (8) % är berättigade att välja högst tre (3) ledamöter till fullmäktige. Med en grundkapitalandel om minst 25 % är kommunen berättigad att välja högst fem (5) ledamöter till fullmäktige.

Vandas andel av grundkapitalet är 11,9 %. Vanda väljer tre ledamöter och personliga ersättare för dem till sjukvårdsdistriktets fullmäktige.

Stadsfullmäktige valde 12.6.2017 § 26 följande personer till Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikts fullmäktige för mandattiden 2019–2021:

Ledamot	Personlig ersättare
Maarit Raja-Aho	Piia Malmberg (f.d. Kurki) Kurki)
Kari Välimäki	Mari Hynninen
Minttu Rätty	Henna Pentikäinen

Stadsstyrelsen 11.01.2021 § 6

Stadsdirektörens förslag:

Stadsstyrelsen beslutar föreslå för stadsfullmäktige att

- a) Piia Malmberg beviljas befrielse från uppdraget som ersättare i Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikts fullmäktige, och
- c) förrätta kompletteringsval av ersättare i Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikts fullmäktige för återstoden av mandattiden 2019–2021.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 4

Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar att

- a) Piia Malmberg beviljas befrielse från uppdraget som ersättare i Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikts fullmäktige, och
- c) förrätta kompletteringsval av ersättare i Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikts fullmäktige för återstoden av mandattiden 2017–2021.



Beslut:

Stadsfullmäktige beslutade att

- a) Piia Malmberg beviljas befrielse från uppdraget som ersättare i Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikts fullmäktige, och
- c) Siri Ahokas utses till ersättare i Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikts fullmäktige för återstoden av mandattiden 2017–2021.

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning



5 §

Förtroendevaldas och tjänsteinnehavarnas redogörelser för bindningar

VD/8038/07.01.05.03/2016

HH/KS/HY-L/AP

Om en kommunal förtroendevalds och tjänsteinnehavares redogörelse för bindningar bestäms i 84 § i kommunallagen, vilken har följande innehåll:

En kommunal förtroendevald och tjänsteinnehavare som avses i 2 mom. i paragrafen ska lämna en redogörelse för sina bindningar när det gäller uppgifter i ledningen för eller förtroendeuppdrag i företag och andra sammanslutningar som bedriver näringsverksamhet, för betydande förmögenhet och för andra bindningar som kan vara av betydelse vid skötseln av förtroende- och tjänsteuppdrag.

Skyldigheten att redogöra för sina bindningar gäller kommunstyrelsens ledamöter, ledamöter i organ som sköter uppgifter som avses i markanvändnings- och bygglagen (132/1999), ordföranden och vice ordförandena i fullmäktige och nämnder, kommundirektören, borgmästaren och vice borgmästaren samt föredragandena i kommunstyrelsen och nämnder. Redogörelsen ska lämnas inom två månader från det att personen har blivit vald till sitt uppdrag. Personen ska också utan dröjsmål anmäla förändringar i bindningarna.

Finlands **Kommunförbund** gav 2016 och 2017 ut anvisningar om redogörelser för och register över bindningar. De senaste anvisningarna finns på internet under adressen http://shop.kuntaliitto.fi/product_details.php?p=3453.

Stadsfullmäktige förrättade 12.6.2017 val av ordförande till stadsfullmäktige samt ledamöter i stadsstyrelsen och nämnderna. Valen har kompletterats vid behov.

Revisionsnämnden 16.12.2020 § 5

Stadsrevisorers förslag:

Revisionsnämnden beslutar

- a) anteckna för kännedom redogörelser för bindningar som avses i kommunallagens 84 § enligt bilagan, och
- b) tillkänna redogörelserna för bindningar för stadsfullmäktige.

Protokollet justeras och godkänns genast vid sammanträdet för denna paragrafs del.

Behandling:

Stadsrevisorn redogjorde för att de nya redogörelserna för bindningar som inkommit efter revisionsnämndens möte läggs till i registret och listas separat i beslutet.

Följande personer uppdaterade sin redogörelse efter revisionsnämndens behandling:

Rehnström Kristian, redogörelsen har uppdaterats 21.12.2020

Varis Mirja, redogörelsen för bindningar har gjorts 18.12.2020

Josefsson Helen, redogörelsen för bindningar har gjorts 4.1.2021.

Elkama Daniel, redogörelsen för bindningar fattas på grund av tekniska skäl.

Kortesalmi Marilla, redogörelsen har uppdaterats 7.1.2021

Rokkanen Sakari, redogörelsen har uppdaterats 11.1.2021

Beslut:



Förslaget godkändes.

Protokollet justerades och godkändes genast vid sammanträdet för denna paragrafs del.

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 5

Revisionsnämndens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar anteckna för kännedom de redogörelser för bindningar som avses i kommunallagens 84 § enligt bilagan.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Bilaga:

– Redogörelserna för bindningar i alfabetisk ordning, 1. Förtroendevalda, 2. Tjänsteinnehavare.

Anvisningar för sökande av ändring: 2.1. Besvärsförbud

Närmare information:

Helena Hyvönen, stadsrevisor, tfn 040 532 2115, fornamn.efternamn[at]vantaa.fi

1. Luottamushenkilöt
2. Viranhaltijat

Perustiedot

Nimi	Abdi Faysal
Titteli	
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (jäsen), Yleisjaosto (jäsen)
Sähköposti	faysal.abdi@vantaa.fi

Kotiosoite

Suuralue
Korson suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-HOK-Elannon edustajisto varajäsen 2016– -Maakuntavaltuusto varajäsen 2017- - Kaupunginhallituksen edustaja teknisen lautakunnan kokouksissa.

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Ahokas Jari
Titteli	Järjestelmäasiantuntija
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen johtokunta (varapuheenjohtaja)
Sähköposti	jari.ahokas@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue
01420 Vantaa

Lisätiedot

-

www.jariahokas.fi

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Vantaan Tilapalvelut Vanthi Oy, hallituksen puheenjohtaja Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitos, johtokunnan varapuheenjohtaja

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

Sijoitusasuntonja kolme kpl Vantaalla.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Ahopelto Sauli
Titteli	Eläkeläinen,kunnanjohtaja
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	sauli.ahopelto@vantaa.fi
Puhelin	

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei

Muut tehtävät:

Ei

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei ole

Perustiedot

Nimi	Aidanjuuri-Niemi Tanja
Titteli	Kansanedustajan avustaja
Puolue	Perussuomalaiset
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	tanja.aidanjuurivest@vantaa.fi
Puhelin	2

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
01390 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Eduskunta, Kansanedustajan avustaja

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Naisten linjan hallituksen varajäsen

Perustiedot

Nimi	Ala-Kapee-Hakulinen Pirjo
Titteli	FM
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (puheenjohtaja)
Sähköposti	pirjo.ala-kapee@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Vantaan kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja

Muut tehtävät:

Marjatta säätiön hallituksen varajäsen, vanhusten palvelut, Havukoski Vantaa

2. Merkittävä varallisuus

Kaksio Virpikuja 6 Vantaa Omakotitalo Markuntie 5B Vantaa

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Antila Paavo
Titteli	
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	paavo.antila@vantaa.fi
Puhelin	

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Ilmailumuseoyhdistys ry, hallituksen jäsen.

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi Auvinen Timo
Titteli
Puolue Perussuomalaiset
Toimielin Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (varajäsen), Yleisjaosto
Tekninen lautakunta (jäsen) (varajäsen),
Sähköposti
Puhelin timo.auvinen@vantaa.fi

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Hus-Kiinteistöjen hallitus

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

Sijoitusasuntoja ja As.Oy.Vantaan Haapalan hallituksen puheenjohtaja. As.Oy. Tikkurilanaukio hallituksen jäsen. Pörssiosakkeita yhtiöistä, jotka ovat listautuneet Helsingin pörssiin.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Teollisuuden ja liikkeenharjoittajien seura Pamaus johtokunnan jäsen.

Perustiedot

Nimi	Bruun Susanna
Titteli	etuuspäällikkö, VTM
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tekninen lautakunta (jäsen)
Sähköposti	susanna.bruun@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
, 01670 Vantaa

Lisätiedot

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Helsingin seudun opiskelija-asuntosäätiö HOAS:n hallituksen jäsen 2017-. Säätiön toimiala on asuntojen vuokraus.

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Yhteiskunta-alan korkeakoulutetut ry:n liittovaltuuston jäsen.

Perustiedot

Nimi	Edelmann Jan
Titteli	kauppatieteiden tohtori
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin (varajäsen), Opetuslautakunta (puheenjohtaja)	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen johtokunta
Sähköposti	jan.edelmann@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Korson suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

VTK, hallituksen varapuheenjohtaja

Muut tehtävät:

Edelmann Consulting Oy, toimitusjohtaja

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Eklund Tarja
Titteli	Leipomotyöntekijä
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tarkastuslautakunta (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (varapuheenjohtaja)
Sähköposti	tarja eklund@vantaa.fi
Puhelin	fi

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
01260 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Maakuntavaltuusto varajäsen, Helsinginseudun maakuntakaava jäsen, Hok-Elannon edustajisto, Seurakuntayhtymän kirkkovaltuusto, yhteinen seurakuntaneuvosto ja Hakunilan seurakuntaneuvosto.

2. Merkittävä varallisuus

Ei

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei

Perustiedot

Nimi	Elkama Daniel
Titteli	
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen)
Sähköposti	daniel.elkama@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Eskelinen Jarno
Titteli	Toiminnanohjaaja
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tarkastuslautakunta (jäsen), Tekninen lautakunta (jäsen)
Sähköposti	jarno.eskelinen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
01300 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Ei lisättävää muista sidonnaisuuksista tai tehtävistä.

2. Merkittävä varallisuus

Ei varallisuutta, lainoja, sijoituksia, omaisuutta, kiinteistöjä ym.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Tikkurilan seurakuntaneuvosto, varajäsen. Yhteinen seurakuntatyön johtokunta, varajäsen. Tikkurilan seurakunnan varhaisnuoret ja aikuiset työryhmä, jäsen. Vantaan kuuloyhdistys, hallituksen jäsen. Vantaan Apuraide ry, Toiminnanjohtaja

Perustiedot

Nimi	Forsberg Magnus
Titteli	
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	magnus.forsberg@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Hall Anu
Titteli	
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin (varajäsen)	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunginhallitus (varajäsen), Konsernijaosto
Sähköposti	anu.hall@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Kivistön suuralue

Lisätiedot

Ei sidonnaisuuksia

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei sidonnaisuuksia

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

Ei sidonnaisuuksia

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei sidonnaisuuksia

Perustiedot

Nimi	Halonen Solveig
Titteli	
Puolue	Suomen ruotsalainen kansanpuolue
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	solveig.halonen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
01260 Vanda

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

ei ole

Muut tehtävät:

ei ole

2. Merkittävä varallisuus

ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

ei ole

Perustiedot

Nimi	Happonen Matti
Titteli	arkkitehti
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	matti.happonen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
01280 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Toimitusjohtajan tehtävät kokonaan omistamassani Arkkitehtitoimisto Matti Happonen Oy:ssä, jossa olen kokopäivätyössä.

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Heikkonen Raija
Titteli	Psykoterapeutti
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin johtokunta (puheenjohtaja)	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen
Sähköposti	raija.heikkonen@vantaa.fi
Puhelin	

Ko osoite

Suuralue
Koivukylän suuralue
01360 Vantaa

Lisä edot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Suun terveydenhuollon liikelaitoksen puheenjohtaja

Muut tehtävät:

Kaupunginvaltuusto varajäsen

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Heinänen Juha-Pekka
Titteli	
Puolue	Perussuomalaiset
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (jäsen)
Sähköposti	juha-
Puhelin	pekka.heinanen@vantaa.fi

Kotiosoite

01650 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Hiltunen Risto
Titteli	Neuvotteleva virkamies
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Vantaan työterveys liikelaitoksen johtokunta (jäsen (varapuheenjohtaja))
Sähköposti	risto.hiltunen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
01200 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luo amustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Vantaan työterveyden johtokunta

Muut tehtävät:

Ei

2. Merkittävä varallisuus

Ei

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei

Perustiedot

Nimi	Hölttä Heikki
Titteli	Peruskoulun lehtori
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunginhallitus (varajäsen), Yleisjaosto (varajäsen)
Sähköposti	heikki.holtt@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

Asunto Turussa asuntosakeyhtiö Patterinkedossa.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Isberg Jeppe
Ti eli	Yrittäjä
Puolue	Suomen Keskusta
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköpos	jeppe.isberg@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Kivistön suuralue
01760 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Trans Isberg Oy, toimitusjohtaja

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Romano Missio Ry, hallituksen jäsen

Perustiedot

Nimi	Josefsson Helen
Titteli	kansanedustajan avustaja, FM
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Opetuslautakunta (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (varajäsen)
Sähköposti	helen.josefsson@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue

Lisätiedot

MLL Korso-Koivukylä ry:n puheenjohtaja / Lastenliiton varapuheenjohtaja / Lastenliiton Vantaan yhdistyksen hallituksen jäsen / Kasper ry:n hallituksen jäsen / Demo Finland ry:n hallituksen jäsen / Itä-Vantaan kokoomuksen vpj

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

MLL Korso-Koivukylä ry:n puheenjohtaja Lastenliiton varapuheenjohtaja

Perustiedot

Nimi	Järveläinen Anu Pia
Titteli	
Puolue	Vasemmistoliitto
Toimielin	Tekninen lautakunta (jäsen)
Sähköposti	anu.jarvelainen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Puistokulmasäätio varapj

Perustiedot

Nimi	Jääskeläinen Jouko
Titteli	Valtiotieteiden tohtori
Puolue	Suomen Kristillisdemokraatit
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (jäsen)
Sähköposti	jouko.jaaskelainen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
, Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ole.

Muut tehtävät:

Ei ole.

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Suomen evankelisluterilaisen kirkon kirkolliskokouksen jäsen. Vantaankosken seurakuntaneuvoston jäsen.
Kustannusosakeyhtiö Uuden Tien hallituksen jäsen.

Perustiedot

Nimi	Jääskeläinen Pietari
Titteli	
Puolue	Perussuomalaiset
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tarkastuslautakunta (puheenjohtaja)
Sähköposti	pietari.jaaskelainen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
, Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Kaira Lauri
Titteli	Johtaja
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (jäsen), Yleisjaosto (jäsen)
Sähköposti	lauri.kaira@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue

Lisätiedot

-

www.laurikaira.fi

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Esittävien taiteilijoiden ja äänitteiden tuottajien tekijänoikeusyhdistys Gramex ry:ssä johtaja ja johtoryhmän jäsen.
Luovan työn tekijät ja yrittäjät LYHTY -edunvalvontaprojektissa edunvalvontajohtaja.

2. Merkittävä varallisuus

Omaan asuntoon liittyvä omistusosuus kahden paritalon kiinteistössä Vantaan Vapaalassa.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Suomen Elokuvasäätiön hallituksen varapuheenjohtaja. HOK-Elannon hallintoneuvoston jäsen. Tekijänoikeuden tiedotus- ja valvontakeskuksen hallituksen jäsen. Lions Club Vantaa Pähkinärinne hallituksen jäsen. Länsi-Vantaan Kokoomus hallituksen jäsen.

Perustiedot

Nimi	Kanerva Sami
Titteli	TkT
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (varajäsen), Opetuslautakunta (jäsen)
Sähköposti	sami.p.kanerva@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Aviapoliksen suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Karinen Ville
Titteli	palveluesimies, FM
Puolue	Vasemmistoliitto
Toimielin	Kaupunginhallitus (varajäsen)
Sähköposti	ville.karinen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
01300 VANTAA

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Karpin Tiia
Titteli	Lehtori, FM
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin (varapuheenjohtaja))	Opetuslautakunta (varajäsen), Opetuslautakunnan yksilöasioiden jaosto (jäsen
Sähköposti	tiia.karpin@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Kasonen Mika
Titteli	Ylikonstaapeli
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tekninen lautakunta (jäsen)
Sähköposti	mika.kasonen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue

Lisätiedot

-

www.mikakasonen.fi

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ilmoitettavia sidonnaisuuksia.

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

Ei ilmoitettavaa varallisuutta.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Lions Club Hakunila / Vantaa jäsen. Poliisi-Erämiehet ry:n metsästyksen johtaja. Seura Helsinkiläinen, metsästysalueet Espoo / Vihti.

Perustiedot

Nimi	Kaukola Ulla
Titteli	lehtori
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (jäsen), Konsernijaosto (jäsen)
Sähköposti	ulla.kaukola@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
, 01640

Lisätiedot

-

ullakaukola.fi

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Kauppinen Kaisa
Titteli	TtM
Puolue	Suomen Keskusta
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	kaisa.kauppinen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
, Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei

Muut tehtävät:

Ei

2. Merkittävä varallisuus

Ei

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei

Perustiedot

Nimi	Kauppinen Sirpa (Siru)
Titteli	
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (2. varapuheenjohtaja)
Sähköposti	sirpa.kauppinen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
01630 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Vantaan Energia Oy, (energiantuotanto ja sähköverkko), hallituksen jäsen. (Tehtävä loppuu elokuussa 2017).
Helsingin seudun liikenne kuntayhtymä, hallituksen jäsen.

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Vantaan vanhempainyhdistyksen sisäilmatoimikunnan jäsen

Perustiedot

Nimi	Kivimäki Otso
Titteli	
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen)
Sähköposti	otso.kivimaki@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

<https://www.facebook.com/otsokivimaki/>
www.otsokivimaki.fi

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Aviator Properties Ltd Oy:n Hallituksen puheenjohtaja sekä osakas. Oy Prikatti Ab:n osakas. Newsec Advice Oy:n osakas

2. Merkittävä varallisuus

Kiinteistövarallisuus Aviator Properties Ltd Oy:n kautta.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Koivisto Jari
Titteli	FM
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	jari.koivisto@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
01200 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Heureka hallitus vuoden 2017 loppuun

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi Koivuniemi Jarkko
Titteli
Puolue Kansallinen Kokoomus
Toimielin Vantaan työterveys liikelaitoksen johtokunta (jäsen (puheenjohtaja)),
Keskusvaalilautakunta (jäsen)
Sähköposti jarkko.koivuniemi@vantaa.fi
Puhelin

Koti osoite

01390 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Vantaan työterveyden johtokunta, puheenjohtaja

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Keski-Vantaan kokoomus ry, hallituksen jäsen Rapu Training Oy, hallituksen puheenjohtaja LearningHouse Oy, hallituksen puheenjohtaja HJ Secret Oy, hallituksen jäsen

Perustiedot

Nimi	Koivuniemi Petri
Titteli	
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto
Sähköposti	petri.koivuniemi@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Aviapoliksen suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

VAV hallitus VPJ

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei ole.

Perustiedot

Nimi	Kortesalmi Marilla
Titteli	Liiketalouden lehtori
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunginhallitus (varajäsen), Konsernijaosto (jäsen)
Sähköposti	marilla.kortesalmi@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Korson suuralue
01450 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Liiketalouden lehtori, Laurea-ammattikorkeakoulu

Perustiedot

Nimi	Koskelin Kia
Titteli	
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Tekninen lautakunta (jäsen)
Sähköposti	kia.koskelin@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Kostamo Miika
Titteli	Business Developer
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen johtokunta (puheenjohtaja)
Sähköposti	miika.kostamo@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurila, suuri
01300 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Yritysapina, johdon konsultoin , yksityisyrittäjä

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Kostilainen Anniina
Titteli	Metsänhoitaja
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin (varapuheenjohtaja)	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Vapaa-ajan lautakunta (jäsen), Tekninen lautakunta
Sähköposti	anniina.kostilainen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Aviapoliksen suuralue
01520 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ole

Muut tehtävät:

Suomen 4H-LIITON VALTUUSKUNTA

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei ole

Perustiedot

Nimi	Kuusela Minna
Titteli	Arkkitehti, tutkija
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (varajäsen), Yleisjaosto (varajäsen)
Sähköposti	minna.kuusela@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
01300 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ole

Muut tehtävät:

Ei ole

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole tässä merkityksellistä

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei ole

Perustiedot

Nimi	Kyröläinen Markku
Titteli	
Puolue	Vasemmistoliitto
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	markku.kyrolainen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

01450 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Kähkönen Osmo
Titteli	Eläkeläinen (ex-tj)
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginhallitus (varajäsen)
Sähköposti	osmo.kahkonen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue
01400 Vantaa 40

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

TSL-Vantaan opi, pj Salonsaaren Lomakylä ry, pj Rekolan-Koivukylän Eläkkeensaajat ry, pj Rekolan TY, varapj

2. Merkittävä varallisuus

Sijoitusasunto, Tikkurila Keltamotie 44 A2 (80 m2)

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Kähärä Sirkka-Liisa
Titteli	suunnittelija, sairaanhoitaja (AMK)
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Vapaa-ajan lautakunta (puheenjohtaja)
Sähköposti	sirkka-liisa.kahara@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue
01360 Vantaa

Lisätiedot

Olen asioihin perehtyvä, niihin perehtyvä ja sanavalmis päättäjä. Haluan saada aikaan tuloksia ja vantaalaisten arkea sujuvoittavia päätöksiä. Perheeseeni kuuluu aviomiehen lisäksi kaksi aikuista lasta. Harrastan liikuntaa, lukemista ja matkustelua.

www.sirkkaliisakahara.fi

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

HOK-Elannon hallintoneuvoston jäsen 2017 -

2. Merkittävä varallisuus

Puolet asunto-osakkeesta, n. 40 hehtaaria jakamatonta maaomaisuutta Pohjois-Savossa

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Kärki Niilo
Titteli	
Puolue	Perussuomalaiset
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen)
Sähköposti	niilo.karki@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi Laakso Sari
Titteli Varhaisiän musiikiniopettaja
Puolue Vihreä liitto
Toimielin Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen),
Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (jäsen), Tekninen lautakunta (varajäsen) =
Sähköposti sari.j.laakso@vantaa.fi
Puhelin

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
01600 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Vantaan kaupungilla Vantaan musiikkiopistossa töissä

Perustiedot

Nimi	Lehmuskallio Paula
Titteli	sairaanhoitaja
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (varapuheenjohtaja), Tekninen lautakunta (puheenjohtaja) =
Sähköposti	paula.lehmuskallio@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

, 01380 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Kaupunkisuunnittelulautakunta jTekninenlautakunta pjVantaan Energia hallitus j.HYKS ltk pj.

Muut tehtävät:

Suomen Voimistelusäätiö hallitus pjMyllykylän teollisuuskiinteistö hallitus pj

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Letto Pirkko
Titteli	koordinoiva ylihammaslääkäri
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tarkastuslautakunta (varajäsen), Sosiaali- ja terveyslautakunta (puheenjohtaja)
Sähköposti	pirkko.letto@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue

Lisätiedot

HUS:n hallituksen jäsen, HUS:n Hyvinvoinnin ja terveydenedistämisen ohjausryhmän jäsen, SOSTE valtuuston jäsen

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Liinakoski Eija
Titteli	siivousyrittäjä
Puolue	Perussuomalaiset
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Ympäristölautakunta (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	eija.liinakoski@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Kivistön suuralue
01760 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Lind Antti
Titteli	Toimitus johtaja
Puolue	Perussuomalaiset
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (varajäsen)
Sähköposti	antti.lind@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

An lon oy,Charter maria line oy

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Lindell Miia
Titteli	
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	miia.lindell@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue

Lisätiedot

-

www.miialindell.fi

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

En toimi johto- ja luottamustehtävissä elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä.

Muut tehtävät:

Ei sinonnaisuuksia muissa tehtävissä.

2. Merkittävä varallisuus

Minulla ei ole merkittävää varallisuutta, joka vaikuttaisi luottamustehtäviini.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Minulla ei ole muita sidonnaisuuksia, joilla voisi olla merkitystä luottamustehtävieni hoidossa.

Perustiedot

Nimi	Lindtman Antti
Titteli	Kansanedustaja/eduskuntaryhmän puheenjohtaja
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (puheenjohtaja) ?
Sähköposti	antti.lindtman@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
, 01300 Vantaa

Lisätiedot

-

www.anttilindtman.fi

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Pääkaupunkiseudun yhteistyöryhmä, Helsingin seudun yhteistyöryhmä

Muut tehtävät:

Suomen Pankin pankkivaltuusto, puheenjohtaja, Sitran hallintoneuvosto, puheenjohtaja Tradeka edustajisto, jäsen

2. Merkittävä varallisuus

Vuokrahuoneisto, Vantaa, Pohjoinen Rastitie
Vuokrahuoneisto, Vantaa, Valtimotie
Vuokrahuoneisto, Vantaa, Peltolantie, Vuokrahuoneisto, Vantaa, Kaskelantie (1/2 osuus)

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Kansanedustajana tehty sidonnaisuusilmoitus: <https://www.eduskunta.fi/FI/kansanedustajat/Sivut/1147.aspx>

Perustiedot

Nimi	Lopperi Kari
Ti eli	Yhteyspäällikkö
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Tekninen lautakunta (jäsen)
Sähköpos	kari.lopperi@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue
01420 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

1/2 kesämökki Kangasniemellä Omakotitalo Päiväkummussa (oma asunto) Asunto-osake Lauranpolku 8 A 2 Omistan

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Työväen Akatemian hallitus 2017- Työväen Akatemian Toveriliiton pj 2017 - SSSL hallituksen jäsen
Pörssinoteerattujen yhtiöiden osakkeita satunnaisia määriä, ei kuitenkaan rakentamiseen tai lautakunnan toimialaan suoraan liittyviä.

Perustiedot

Nimi	Lyyra Markus
Titteli	Director, Business development
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (jäsen)
Sähköposti	markus.lyyra@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
01630 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luo amustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Työnantaja Basware Oyj

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Hämeenkyön Omakotiyhdistyksen puheenjohtaja Länsi-Vantaan Kokoomus ry:n hallituksen jäsen

Perustiedot

Nimi	Markelin Hans
Titteli	vtm
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Opetuslautakunnan ruotsinkielinen jaosto (varapuheenjohtaja)
Sähköposti	hans.markelin@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite:

01300

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luo amustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Merelä Mikko
Titteli	Kirvesmies
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (varajäsen)
Sähköposti	mikko.merela@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Korson suuralue
01490 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Merjola-Repo Nina
Titteli	kiinteistöpäällikkö
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	nina.merjola-repo@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ole.

Muut tehtävät:

Ei ole.

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei ole.

Perustiedot

Nimi	Miessmer Petra
Titteli	Rouva
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	petra.miessmer@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäkealue
, 01660 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luovamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Suomen leirikouluyhdistys ry nuorisotyö, majoitus- ja ravitsemustoiminta Hostellijohtaja

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Miettinen Markku
Titteli	KTM
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	markku.miettinen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
01260 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

VAV hallituksen jäsen HUS vähemmistökielilautakunnan hallituksen pj.

Muut tehtävät:

Itä-Vantaan kokoomus sihteerin Hakunila Lions varapresidentti

2. Merkittävä varallisuus

ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

ei ole

Perustiedot

Nimi	Multala Sari
Titteli	Kansanedustaja
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (puheenjohtaja)
Sähköposti	sari.multala@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue

Lisätiedot

KTM

[Www.sarimultala.fi](http://www.sarimultala.fi)

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Suomen Olympiakomitea, hallituksen jäsen Valtion liikuntaneuvoston jäsen

Perustiedot

Nimi	Mäkinen Virpi
Titteli	Yksikön päällikkö
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	virpi.makinen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue
01400 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Vantaan tilapalvelut Vantti Oy, hallituksen jäsen

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Mölsä Jukka
Titteli	opettaja
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Ympäristölautakunta (varapuheenjohtaja)
Sähköposti	jukka.molsa@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
01390 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Oaj:n Vantaan paikallisyhdistyksen puheenjohtaja, Tikkurila-säätiön valtuuskunnan ja hallituksen jäsen.

Perustiedot

Nimi	Nguyen Chau
Titteli	
Puolue	Vasemmistolii o
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunni elulautakunta (jäsen)
Sähköposti	chau.nguyen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue
, 01360 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

1. Varavaltuutettu, kaupunkisuunnittelulautakunnan jäsen

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Nieminen Irja
Titteli	
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginhallitus (varajäsen), Yleisjaosto (varajäsen)
Sähköposti	irja.nieminen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Nieminen Miikka
Titteli	Hallituksen puheenjohtaja
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin (varapuheenjohtaja)	Sosiaali- ja terveystieteiden lautakunta (varajäsen), Sosiaali- ja terveystieteiden lautakunnan jaosto
Sähköposti	miikka.nieminen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suurlue
Myyrmäen suurlue
01600 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Kauppiaiden Kauppaoppilaitos Oy, hallituksen puheenjohtaja

Muut tehtävät:

ei ole

2. Merkittävä varallisuus

ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Suomen lakimiesliiton jäsen

Perustiedot

Nimi	Niikko Mika
Titteli	kansanedustaja
Puolue	Perussuomalaiset
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (jäsen), Konsernijaosto (jäsen)
Sähköposti	mika.niikko@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Korson suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Kansaneläkelaitos, valtuutettu, HOK-Elannon edustajiston jäsen,

2. Merkittävä varallisuus

Sijoitusasunto Vantaa 100 %

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Kansanedustaja, Uudenmaan liiton maakuntavaltuuston jäsen, Kuluttaja-asiain neuvottelukunnan jäsen, Paasikiviseura valtuuskunnan jäsen.

Perustiedot

Nimi	Norrena Vaula
Titteli	pienyrittäjä, VTM
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin (jäsen)	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (2. varapuheenjohtaja), Konsernijaosto
Sähköposti	vaula.norrena@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Korson suuralue
01480 Vantaa

Lisätiedot

Kaupunginhallituksen 2. varapuheenjohtaja 2019- , kaupunginhallituksen jäsen 2017-kaupunginvaltuutettu 2013 -
varavaltuutettu 2009-2013

vaulanorrena.com

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

- Sijoitustoimintaa varten olen hankkinut kaksi kaksiota, toinen Helsingissä Kotikonnuntie 10, toinen Vantaalla, Rubiinikehä 4.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Norres Lasse
Titteli	Yrittäjä
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Vapaa-ajan lautakunta (varapuheenjohtaja)
Sähköposti	lasse.norres@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Korson suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Kaupunginvaltuutettu Vapaa-ajan lautakunnan varapj

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Vantaan Yrittäjät ry:n hallituksen jäsen FHRA ry:n johtokunnan jäsen

Perustiedot

Nimi	Nyberg Juha
Titteli	Yrittäjä
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen johtokunta (varapuheenjohtaja)
Sähköposti	juha.nyberg@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilampi
01260 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustoimet elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Veka-Line Oy, Kuljetusala, toimitusjohtaja/yri-työntekijä

2. Merkittävä varallisuus

ei

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Orlando Carita
Titteli	Toimitusjohtaja
Puolue	Kansallinen Kokoomus ?
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (1. varapuheenjohtaja)
Sähköposti	carita.orlando@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue
, 01350 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Diakoniasäätiö Foibe ja Foibe Oy, hallituksen jäsen VAV Yhtymä Oy ja VAV Asunnot Oy, hallituksen jäsen

Muut tehtävät:

Suomen Yrittäjänaiset, toimitusjohtaja Orlando Consulting Oy (liiketoiminnan konsultointi), yrittäjäomistaja Naisjärjestöjen Keskusliiton hallituksen jäsen

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Orpana Ani a
Titteli	Lehtori
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (jäsen), Yleisjaosto (varajäsen)
Sähköposti	ani.a.orpana@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
01680 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luo amustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

ei ole

Muut tehtävät:

ei ole

2. Merkittävä varallisuus

n. 0,4 M€:n osuus omistussuosuuksia asunto- ja kiinteistöosakeyhtiöissä (sijoitus- ja asuntojen vuokraustoiminta) Vantaalla, Helsingissä ja Inarin kunnassa.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luo amus- tai virkatehtävän hoidossa

ei ole

Perustiedot

Nimi	Pajula Vesa
Titteli	
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen)
Sähköposti	vesa.pajula@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
, 01200 Vantaa

Lisätiedot

-

<http://vesapajula.fi>

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Hakunilan Keskus Oy, kiinteistöyhtiö, hallituksen jäsen

Muut tehtävät:

Vukon Oy, IT-palvelut, hallituksen puheenjohtaja Hakunilan Huolto Oy, isännöinti- ja kiinteistöhuolto, hallituksen varajäsen

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Pajunen Emmi
Titteli	
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tekninen lautakunta (jäsen), Tarkastuslautakunta (jäsen)
Sähköposti	emmi.pajunen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Aviapoliksen suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Pajunen Sirpa
Titteli	
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunginhallitus (jäsen), Yleisjaosto (varajäsen)
Sähköposti	sirpa.pajunen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Kivistön suuralue
01750 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Allergia-, iho- ja astmaliitto ry:n varatoimitusjohtaja

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Hyks-lautakunnan jäsenyys

Perustiedot

Nimi	Palmu Hannu
Titteli	Dipl.ins
Puolue	Suomen Keskusta
Toimielin	Tekninen lautakunta (jäsen)
Sähköposti	hannu.palmu@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
01710 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ole.

Muut tehtävät:

Ei ole.

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Olen edelleen Geotek Oy:n (geoalan konsulttitoimisto) palveluksessa projektiluontoisia erityistehtäviä varten, vaikka olenkin jäänyt eläkkeelle helmikuussa 2017. Geotek Oy on tehnyt ja saattaa tehdä jatkossakin konsulttitoita Vantaan kaupungin toimeksiannosta.

Perustiedot

Nimi	Peura Sirpa
Titteli	Apteekkari
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin (puheenjohtaja)	Sosiaali- ja terveyslautakunta (varajäsen), Sosiaali- ja terveyslautakunnan jaosto
Sähköposti	sirpa.peura@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue
, 01400 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Muut tehtävät:

HUS hallitus: jäsen HYKS lautakunta: varajäsen

2. Merkittävä varallisuus

Osakas Remomedi Oy. Osakas Patika Oy.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Apteekkari Malmin apteekki, Helsinki.

Perustiedot

Nimi	Pokkinen Terhi
Titteli	Bioanalyytikko
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	terhi.pokkinen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Aviapoliksen suuralue
01510 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Puoskari Pentti
Titteli	Dosentti, FT, VTT
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunginhallitus (jäsen), Yleisjaosto (varajäsen)
Sähköposti	pentti.puoskari@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Korson salu
01450 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Hallituksen puheenjohtaja kahden pientalon/kolmen huoneiston asunto-osakeyh össä As. Oy Leppäpesät Vantaa.

2. Merkittävä varallisuus

Pienehkö osakesalkku, joka koostuu pörssiyh öiden Metsä Board Oyj, Nokia Oyj, Siili Solu ons Oyj, SSAB Oyj , Tieto Oyj ja Boliden AB osakkeista. Omistan myös 1- kohdassa mainitun As. Oy:n toisen talon kaksi asuntoa siten, että toinen on omana asuntona, ja toinen pienempi 30,5 neliön asunto on vuokrattuna.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Puurtinen Taru
Titteli	Sairaanhoitaja AMK (YAMK opiskelija)
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	taru.puurtinen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Etevan hallituksen jäsen 2017-2021

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Päivinen Tiina-Maaria
Titteli	
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen), Keskusvaalilautakunta (varapuheenjohtaja)
Sähköposti	tiina-maaria.paivinen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Rahkala Ville
Titteli	Asentaja
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	ville.rahkala@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
, 01600 Vantaa

Lisätiedot

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Raja-Aho Maarit
Titteli	Hoitotyön opettaja, TtM, th/sh AMK
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tarkastuslautakunta (varajäsen), Sosiaali- ja terveyslautakunnan jaosto (varajäsen), Sosiaali- ja terveyslautakunta (varapuheenjohtaja)
Sähköposti	maarit.rajaaho.lh@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
, 01630 Vantaa/Hämeenkylä

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ole.

Muut tehtävät:

Ei ole.

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei ole.

Perustiedot

Nimi	Rautavaara Maija
Titteli	Kaupunginvaltuutettu
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Ympäristölautakunta (puheenjohtaja)
Sähköposti	maija.rautavaara@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
, 01600 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

- HSY:n hallituksen jäsen- KUVES:n johtokunnan jäsen

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa
lastentarhanopettajan toimi Vantaan kaupungilla

Perustiedot

Nimi	Rautio Mika
Titteli	Isännöitsijä
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Tekninen lautakunta (jäsen)
Sähköposti	mika.rauti o@vantaa.fi
Puhelin	

Koti 01400 Vantaa

Lisäti edot

-

Sidonnaisuudet

1.

Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei missään

Muut tehtävät:

Ei missään

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Oma harrastus- ja muu luottamustoiminta: 1) Omakotiliiton liittovaltuuston jäsen 2) Koivukylän Lions Club presidentti

Perustiedot

Nimi Rehnström Kristian
Titteli
Puolue Suomen ruotsalainen kansanpuolue
Toimielin Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Opetuslautakunta (jäsen), Opetuslautakunnan ruotsinkielinen jaosto (puheenjohtaja), Opetuslautakunnan yksilöasioiden jaosto (varajäsen)
Sähköposti kristian.rehnstrom@vantaa.fi
Puhelin

Kotiosoite

Suuralue
Kivistön suuralue

Lisätiedot

-

www.rehnstrom.fi

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Helsingforsregionens trafik HRT, styrelsemedlem / Helsinginseudun liikenne HSL, hallituksen jäsen

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Finlands Sjöräddningssällskap rf, styrelsemedlem 2021-2023 / Suomen Meripelastusseura ry, hallituksen jäsen 2021-2023

Perustiedot

Nimi	Rokkanen Sakari
Titteli	Ekonomisti
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (jäsen), Konsernijaosto (varajäsen)
Sähköposti	sakari.rokkanen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue

Lisätiedot

<http://www.sakarirokkanen.fi/>

<http://www.sakarirokkanen.fi/>

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

Sijoitusasunto (Omistus 60% / Rautkalliontie 7, Vantaa)

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

HSL:n hallitus (jäsen)

Perustiedot

Nimi	Romppainen Leena
Titteli	IT specialist
Puolue	Vasemmistoliitto
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	leena.romppainen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
01600 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei

Muut tehtävät:

Ei

2. Merkittävä varallisuus

Ei

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei

Perustiedot

Nimi	Ropponen Johanna
Titteli	
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	anna.ropponen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
01670 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Räsänen Minna
Titteli	edottaja
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen)
Sähköposti	minna.rasanen.lh@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
Ruskeasanta, Vantaa

Lisätiedot

Asuinalue: Ruskeasanta

www.rasanenminna.fi

www.facebook.com/rasanenm

www.rasanenminna.fi

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei sidonnaisuuksia.

Perustiedot

Nimi	Sainio Jari
Titteli	tonttiasiamies
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Opetuslautakunta (jäsen), Opetuslautakunnan yksilöasioiden jaosto (jäsen (puheenjohtaja))
Sähköposti	jari.sainio@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
01350 VANTAA

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

HYKS-sairaanhoitoalueen lautakunta

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Yrjö - ja Hanna säätiön hallitus

Perustiedot

Nimi	Salmi Tapani
Titteli	Valtiotieteen maisteri
Puolue	Suomen Keskusta
Toimielin	Keskusvaalilautakunta (puheenjohtaja)
Sähköposti	tapani.salmi@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
01620 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ole.

Muut tehtävät:

Ei ole.

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei ole.

Perustiedot

Nimi	Sieviläinen Marianne
Titteli	yo.merkonomi
Puolue	Suomen ruotsalainen kansanpuolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunginhallitus (varajäsen), Yleisjaosto (varajäsen)
Sähköposti	marianne.sievilainen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Aviapoliksen suuralue
01690 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

ei ole

Muut tehtävät:

ei ole

2. Merkittävä varallisuus

ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

ei ole

Perustiedot

Nimi	Silvennoinen-Hiisku Sveta
Titteli	FM
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tarkastuslautakunta (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen)
Sähköposti	sveta.silvennoinen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
01610 Vantaa

Lisätiedot

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

ei

Muut tehtävät:

ei

2. Merkittävä varallisuus

ei

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

ei

Perustiedot

Nimi	Siniketo-Pietilä Katja
Titteli	Sales Manager
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Tekninen lautakunta (jäsen)
Sähköposti	katja.siniketo-pietila@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
01380 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Muut luottamustoimet: Tikkurilan seurakunta; seurakuntaneuvoston jäsen Kuusikon Koulun Vanhempainyhdistys ry, johtokunnan jäsen Kuusikon omakotiyhdistys ry, hallituksen jäsen

Perustiedot

Nimi	Sipilä Marianne
Titteli	Lehtori
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (puheenjohtaja)
Sähköposti	marianne.sipila@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
01280 Vantaa

Lisätiedot

@mariannesipila
marianne.sipila.kokoomus.net

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

European Federation of Nurses Associations (EFN), puheenjohtaja

Perustiedot

Nimi	Spets Jouni
Titteli	
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	jouni.spets@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
01370 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Toimitusjohtaja 1/2020 kahdelle, osittain Helsingin kaupungin omistamalle jättepalveluyhtiölle: - Jätkäsaaren jätteen putkikeräys Oy - Hernesaaren jätteen putkikeräys Oy Helsingin Kaupunki omistaa yhtiöistä osan, mutta käyttää tällä hetkellä 100% äänivaltaa yhtiöissä. Yhtiöt tuottavat alueellisia jättepalveluita Jätkäsaaren ja Hernesaaren alueilla.

Muut tehtävät:

Kasviportaati Oy, Viherseinäjärjestelmää tuottava yritys, yrittäjä ja hallituksen puheenjohtaja.

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Suomen urbaani ruokaekosysteemi Ry, kaupunkiin sijoittuvan alkutuotannon edistäminen, hallituksen jäsen

Perustiedot

Nimi	Särkelä Jussi
Titteli	Tietokirjailija
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunginhallitus (varajäsen)
Sähköposti	jussi.sarkela@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
01620 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei

Muut tehtävät:

Ei

2. Merkittävä varallisuus

Ei

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

*Myyrmäen Eläkkeensaajat ry / puheenjohtaja *Martinlaakson Sosialidemokraatit ry / hallituksen jäsen

Perustiedot

Nimi	Tahvanainen Säde
Titteli	Erityisluokanope aja
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin (jäsen)	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (1. varapuheenjohtaja), Yleisjaosto
Sähköposti	sade.tahvanainen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Aviapoliksen suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ole

Muut tehtävät:

Tikkurilan Työväenyhdistys, puheenjohtaja Kotien Puolesta Keskusliitto, puheenjohtaja

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei ole.

Perustiedot

Nimi	Tuppurainen Marko
Titteli	autonasentaja
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	marko.tuppurainen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
01200 VANTAA

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

ei ole

Muut tehtävät:

ei ole

2. Merkittävä varallisuus

ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

ei ole

Perustiedot

Nimi	Tyystjärvi Kati
Titteli	MMM, Ms. Sci.Comm.
Puolue	Vasemmistoliitto
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (jäsen)
Sähköposti	kati.tyystjarvi@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
01260 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Puistokulma ry., ravintolatoiminta, hallituksen puheenjohtaja

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Uskola Nina
Titteli	Sosiaaliohjaaja
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (varajäsen)
Sähköposti	nina.uskola@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Valtanen Hanna
Titteli	Valtiotieteiden maisteri
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (varajäsen)
Sähköposti	hanna.valtanen@vantaa.
Puhelin	fi60

Kotiosoite

Suuraluett
Aviapoliksentt-suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto-ttjattluottamustehtävätttelinkeinotoimintaattharjoittavissattyhteisöissä(Yhteisönttnimi,tttoimiala,tttehtävä)

Kunnanttnimeämänättedustajana:

VTKttKiinteistöttOytthallituksenttjäsen,ttkausittpäätytt23.8.2017

Muuttttehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Vantaan vihreät ry varapuheenjohtaja

Perustiedot

Nimi	Vanhanen Maija
Titteli	opettaja, FM
Puolue	Suomen Keskusta
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen)
Sähköposti	maija.vanhanen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue

Lisätiedot

-

<http://www.maijavanhanen.fi/>

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Viipurin Reaalikoulu Oy hallituksen jäsen As Oy Vanha Kaarelantie 7 hallituksen jäsen Vantaan keskustanaiset ry puheenjohtaja

Perustiedot

Nimi	Weckman Markku
Titteli	Kaupunginvaltuutettu
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (varajäsen), Yleisjaosto (jäsen),
Ympäristölautakunta (jäsen)	
Sähköposti	markku.weckman@vantaa.fi 4
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
01300 Vantaa

Lisätiedot

Ylikonstaapeli evp

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Uudenmaan Maakuntavaltuuston jäsen

Perustiedot

Nimi Åstrand Stefan
Titteli
Puolue Suomen ruotsalainen kansanpuolue
Toimielin Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tarkastuslautakunta (varajäsen),
Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen)
Sähköposti stefan.astrand@vantaa.fi
Puhelin

Kotiosoite

Suuralue
Kivistön suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

IF Helsingin Atlas tukiyhdistyksen puheenjohtaja

Perustiedot

Nimi	Aronkytö Timo
Titteli	apulaiskaupunginjohtaja, kaupungin johtoryhmän jäsen
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (kaupunginhallituksen esittelijä)
Sähköposti	timo.aronkyto@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

, Helsinki

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Hohti Jonna
Titteli	talous- ja hallintojohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan esittelijä)
Sähköposti	jonna.hohti@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Kivistön Putkijäte Oy:n hallituksen jäsen. Kiinteistö Oy Vantaan Maarukan hallituksen jäsen.

Muut tehtävät:

V&J Hohti Oy:n hallituksen puheenjohtaja.

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Hyvönen Helena
Titteli	kaupunginreviisori
Puolue	
Toimielin	Viranhaltijat (-)
Sähköposti	helena.hyvonen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

tarkastuslautakunnan esittelijä

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Kallistahti Veli-Matti
Titteli	liikuntajohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sivistystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	veli-matti.kallistahti@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-T:mi Soikeapallo soikis, ammatinharjoittaja sivutoimisesti, toimiala peli, liikiunta ja urheilu sekä taksiliikenteen harjoittaminen

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Kalo Ilkka
Titteli	perusopetuksen johtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sivistystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	ilkka.kalo@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

Opetuslautakunta

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Kalske Katri
Titteli	Apulaiskaupunginjohtaja, kaupungin johtoryhmän jäsen
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (kaupunginhallituksen esittelijä)
Sähköposti	katri.kalske@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

02780 Espoo

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Seure oy:n hallituksen jäsen

Muut tehtävät:

Ei ole

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei ole

Perustiedot

Nimi	Kari Antti
Titteli	kiinteistöjohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan esittelijä)
Sähköposti	antti.kari@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

, Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

VTK Kiinteistöt Oy, hallituksen asiantuntijajäsen

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Kolju Niina
Titteli	lakimies
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (keskusvaalilautakunnan esittelijä)
Sähköposti	niina.kolju@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Lahnalampi-Lahtinen Minna
Titteli	vanhus- ja vammaispalvelujohtaja vs.
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sosiaali- ja terveystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	minna.lahnalampi-lahtinen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

, Järvenpää

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

VAV Hoiva kiinteistö hallituksessa asiantuntija jäsen ja Sote ikäihmisten ja vammisten työryhmässä Vantaan edustaja

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Sairaanhoitajaliiton valtuuston jäsen

Perustiedot

Nimi	Laine Tarja
Titteli	kaupunkisuunnittelujohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan esittelijä)
Sähköposti	tarja.a.laine@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

Asuu Helsingissä

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

ei ole

Muut tehtävät:

ei ole

2. Merkittävä varallisuus

ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

ei ole

Perustiedot

Nimi	Landstedt Jyrki
Titteli	pelastusjohtaja
Puolue	
Toimielin	Viranhaltijat (Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitoksen johtokunnan esittelijä)
Sähköposti	jyrki.landstedt@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Kiinteistö Oy Vantaan Helikopteritukikohta hallituksen jäsen

Muut tehtävät:

Uudenmaan pelastusliitto ry. hallituksen puheenjohtaja

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Larkio Annukka
Titteli	kulttuurijohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sivistystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	annukka.larkio@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
01300 Vantaa

Lisätiedot

Vapaa-ajan lautakunta, esittelijä

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Lehtonen Iiris
Titteli	Asukaspalvelujohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (kaupunkikulttuurin toimialan esittelijä)
Sähköposti	iiris.lehtonen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Korson suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ole

Muut tehtävät:

Ei ole

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei ole

Perustiedot

Nimi	Lievonen Kirsi-Marja
Titteli	henkilöstö- ja konsernijohtaja, kaupungin johtoryh
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (-)
Sähköposti	kirsi-marja.lievonen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Kiinteistö Oy Kehäsuora, hallituksen pj Metropolia Ammattikorkeakoulu Oy, hallituksen jäsen

Muut tehtävät:

KT:n valtuuskunta, puheenjohtaja KEVA, hallituksen jäsen

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Mäkelä Mikko
Titteli	Varhaiskasvatusjohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (kasvatuksen ja oppimisen toimialan esittelijä)
Sähköposti	mikko.makela@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
01660 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Niinistö Jaakko
Titteli	kasvupalvelujohtaja, kaupungin johtoryhmän jäsen
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (-)
Sähköposti	jaakko.niinisto@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

A-Tulkkaus Oy, hallituksen puheenjohtaja

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Tiedekeskussäätiö, hallituksen jäsen Kuntien takauskeskus, hallituksen jäsen

Perustiedot

Nimi	Ormio Hanna
Titteli	kuntademokratian johtaja, kaupungin johtoryhmän jä
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (-)
Sähköposti	hanna.ormio@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Paavola Teemu
Titteli	talous- ja hallintojohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (Sosiaali- ja terveydenhuollon toimialan esittelijä)
Sähköposti	teemu.paavola@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Penttilä Hannu
Titteli	apulaiskaupunginjohtaja, kaupungin johtoryhmän jäs
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (kaupunginhallituksen esittelijä)
Sähköposti	hannu.penttila@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Smart&Clean säätiö, hallituksen jäsen 2016-

Muut tehtävät:

Osuuskunta Asuntomessut, hallituksen jäsen 2016-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Rainio Päivi
Titteli	viestintäjohtaja, kaupungin johtoryhmän jäsen
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (-)
Sähköposti	paivi.rainio@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

KL-Kustannus Oy:n hallituksen jäsen

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Ranki Ari
Titteli	toisen asteen koulutuksen johtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (kasvatuksen ja oppimisen toimialan esittelijä)
Sähköposti	ari.ranki@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Rautalahti Katariina
Titteli	ympäristöjohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan esittelijä)
Sähköposti	katariina.rautalahti@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

- Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki-Vantaan lentoaseman melunhallinnan yhteistyöryhmä, jäsen (2016 – 2021) - Vantaanjoen ja Helsingin seudun vesiensuojeluyhdistys, hallitus, jäsen (2016-2017) - Pääkaupunkiseudun Kierrätyskeskus Oy, hallitus, jäsen (2016-2017) - Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY), neuvottelukunta, varajäsen (2017-2019)

Muut tehtävät:

- 6Aika Tulevaisuuden kiertotalouskeskukset-hanke, ohjausryhmä, jäsen (2017-2019) - Horizon2020-hanke CIRCuIT (Circular Construction in Regenerative Cities), Vantaan osalta hakemusvastaava (2019-2022)

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Rusama Hannu
Titteli	nuorisopalvelujohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (-)
Sähköposti	hannu.rusama@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Melkonkatu 21 a C60, 00210 Helsinki

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Ei sidonnaisuuksia

2. Merkittävä varallisuus

Ei sidonnaisuuksia

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei sidonnaisuuksia

Perustiedot

Nimi	Ruusula Matti
Titteli	talous- ja strategiajohtaja, kaupungin johtoryhmän
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (-)
Sähköposti	matti.ruusula@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Kaunialan Sairaala Oy, hallituksen jäsen
Kiinteistö Oy Kehäsuora, hallituksen jäsen

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Salusjärvi-Juopperi Helena
Titteli	suun terveydenhuollon tj.
Puolue	
Toimielin	Viranhaltijat (sosiaali- ja terveystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	helena.salusjarvi-juopperi@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

02480 Kirkkonummi

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

ei ole

Muut tehtävät:

ei ole

2. Merkittävä varallisuus

ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

ei ole

Perustiedot

Nimi	Tanninen Eila
Titteli	talous- ja hallintojohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sivistystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	eila.tanninen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

ei ole elinkeinotoimintaa harjoittavassa yhteisössä

Muut tehtävät:

ei ole

2. Merkittävä varallisuus

ei ole merkittävää varallisuutta

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

ei ole

Perustiedot

Nimi	Wallenius Pekka
Titteli	tilakeskusjohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan esittelijä)
Sähköposti	pekka.wallenius@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Varis Mirja
Titteli	va. perhepalvelujen johtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sosiaali- ja terveydenhuollon toimialan esittelijä)
Sähköposti	mirja.varis@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Westlin Henry
Titteli	kaupungininsinööri
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan esittelijä)
Sähköposti	henry.westlin@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

, 00670 Helsinki

Lisätiedot

Teknisen lautakunnan esittelijä

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Kiinteistö Oy Tikkurilan Linja-autoasema, hallituksen puheenjohtaja Ratakujan Pysäköinti Oy, hallituksen puheenjohtaja Tikkuparkki Oy, hallituksen puheenjohtaja

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

SKTY, Suomen kuntatekniikan yhdistys ry, jäsen Suomen Luonnosuojeluliitto, jäsen Kaupunginpuutarhurien seura ry, jäsen

Perustiedot

Nimi	Vikström Anders
Titteli	ruotsinkielisten palveluiden johtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (kasvatuksen ja oppimisen toimialan esittelijä)
Sähköposti	anders.vikstrom@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ole johto- eikä luottamustehtäviä elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole merkittävä varallisuus

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei muita sidonnaisuuksia

Perustiedot

Nimi	Viljanen Ritva
Titteli	kaupunginjohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (kaupunginhallituksen esittelijä)
Sähköposti	ritva.viljanen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Smart & Clean säätiön hallintoneuvoston jäsen

Muut tehtävät:

Turun Yliopiston hallituksen puheenjohtaja Kirkkopalvelut ry.:n hallituksen varapuheenjohtaja Airport Regions Councilin (ARC) hallituksen jäsen Helsingin seudun kauppakamarin valtuuskunnan jäsen 2020 Valtakunnanoikeuden jäsen 1.1.2020 - 31.12.2023 Digitaalisen turvallisuuden strateginen johtoryhmän jäsen 1.1.2020 - 31.12.2024 (VM) Kansanterveyden neuvottelukunnan jäsen 1.8.2020 - 31.7.2023 (STM)

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Vuorela Piia
Titteli	Terveyspalvelujen johtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sosiaali- ja terveystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	piia.vuorela@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Yksityislääkärin vastaanotto (0-6h/vk, virka-ajan ulkopuolella, Terveystalo)

Perustiedot

Nimi	Åstrand Riikka
Titteli	apulaiskaupunginjohtaja, kaupungin johtoryhmän jäsen
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (kaupunginhallituksen esittelijä)
Sähköposti	riikka.astrand@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
, Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei tällä hetkellä.

Muut tehtävät:

Ei tehtäviä.

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei muita sidonnaisuuksia.



6 §

Uppdatering av stadgan för Vanda stads skadefond

VD/10156/00.01.03.00/2020

RV/PvN/HY-L/KW

Det har framkommit att stadgan för Vanda stads skadefond, som godkändes av **stadsfullmäktige 23.1.2013** och trädde i kraft 1.3.2013, behöver uppdateras så att den motsvarar stadens nya organisation. Interna revisionen har också i sin promemoria 4.10.2019 tagit ställning till motstridigheten mellan den gällande stadgan och praxis. Stadgan har nu formulerats så att den motsvarar både organisationen enligt Det nya Vanda och nuvarande praxis.

Justeringar har gjorts, bl. a. i punkt 2 Utökning av fonden, i den uppdaterade stadgan. Punkt 3.6 har preciserats när det gäller ersättningen av glasögon, så att glasögon med motsvarande kvalitet och till motsvarande pris ersätts ur fonden. I punkt 3.9 Begränsningar i rätten till ersättningar har den praxis som det överenskommits om år 2015 lagts till, enligt vilken apparater som pekplattor, vilka överlåtits till tredje part inte ersätts ur fonden. Punkt 5 har ändrats till att motsvara den kommentar i interna revisionens promemoria som gäller årsavgifterna för försäkringar som ersätts ur fonden.

Till övriga delar har stadgan uppdaterats till att motsvara Det nya Vandas organisation. När det gäller affärsverket Mellersta Nylands räddningsverk har man beaktat den eventuella vårdreformen och dess inverkan på Vanda stads organisationsstruktur.

Stadsstyrelsen 14.12.2020 § 8

Stadsdirektörens förslag:

Stadsstyrelsen beslutar föreslå för stadsfullmäktige att stadgan för Vanda stads skadefond godkänns fr.o.m. 1.3.2021 enligt bilagan.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 6

Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar godkänna stadgan för Vanda stads skadefond fr.o.m. 1.3.2021 enligt bilagan.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Bilaga:

– Stadgan för skadefonden 2020

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärshanvisning

Närmare information:

Pirjo van Nues, finansieringsdirektör (fornamn.efternamn[at]vantaa.fi)

VANTAAN KAUPUNGIN VAHINKORAHASTON SÄÄNTÖ

Kaupunginvaltuuston x. päivänä x kuuta 2020¹ hyväksymä.
Voimassa xx.xx.2021 alkaen.

1.

RAHASTON TARKOITUS

Rahaston tarkoituksena on kattaa kaupungin omistamaa tai kaupungin vastuulla olevaa kokonaan tai osittain vakuuttamatonta omaisuutta kohdanneet vahingot sekä muut vahingot, joista kaupunki on voimassa olevan lainsäädännön, kaupunginhallituksen tai valtuuston päätöksen tai sopimuksen perusteella vastuussa. Rahastosta katetaan lisäksi kaupungin omistamaa tai kaupungin vastuulla olevaa vakuutettua omaisuutta kohdanneet vahingot siltä osin kuin vahingon määrä alittaa vakuutuksen vahinkokohtaisen omavastuun. Rahastosta korvataan vakuutuksen korvaamien vahinkojen omavastuuosuudet lukuun ottamatta kohdassa 3.4 mainittujen kaskovakuutettujen moottoriajoneuvojen omavastuuosuuksia.

2.

RAHASTON KARTUTTAMINEN

Rahaston pääomaa kartutetaan tai alennetaan kaupunginvaltuuston erikseen päättämällä varoilla. Rahaston varoja kartutetaan myös kaupungin toimialoilta perittävillä laskennallisilla vakuutusmaksuilla. ~~joiden määrän vuosittain vahvistaa kaupunginhallituksen yleisjaosto.~~

Lisäksi rahastoon tilitetään vahingonaiheuttajilta perityksi saadut korvaukset sekä muut mahdolliset rahastolle kuuluvat korvaukset. Niin kauan kuin Keski-Uudenmaan Pelastuslaitos on osa Vantaan kaupungin organisaatiota, se maksaa rahastolle vuosittain kiinteän kertasumman, jolla katetaan ko. liikelaitoksen omaisuudelle tai vastuulle kuuluvia vahinkoja.

3.

RAHASTOSTA KORVATTAVAT VAHINGOT

3.1.

Yleistä

Kaupungin toimialojen tai vahinkoa kärsineen tulee hankkia vahinkotapahtumaan liittyvät lausunnot ja muut esimerkiksi vahingon määrään vaikuttavat asiakirjat. Lausunnot ja muut asiakirjat sekä mahdollisesti tehty rikosilmoitus liitetään korvaushakemukseen, joka lähetetään kaupungin kirjaamoon. Kirjaamo välittää korvaushakemuksen rahaston asiamiehelle.

Rahastossa kaupungin omistamaa tai hallinnassa olevaa omaisuutta koskeva vahinkoasia ratkaistaan noudattaen soveltuvin osin sen vakuutusyhtiön, jossa kaupungin omaisuus on kulloinkin vakuutettuna, vakuutustoiminnassaan yleisesti käyttämiä korvauseriaatteita sekä tämän säännön määräyksiä.

Rahasto voi tarvittaessa pyytää korvausasian arvioimiseksi lausunnon ulkopuoliselta asiantuntijalta.

Omaisuuksivahingoissa rahasto käyttää korvausta määritellessään sen vakuutusyhtiön, jossa kaupungin omaisuus kulloinkin on vakuutettuna, ikävähennystaulukoiden mukaisia korvausperusteita, ellei tämän säännön määräyksistä muuta johdu.

3.2.

Rakennukset

Kaupungin kiinteistökanta on vakuutettu. Vahinkorahasto korvaa rakennuksille aiheutuneiden vahinkojen perusteella maksetut omavastuuosuudet. Ulkopuolisille vuokratuista tiloista korvataan edellä esitetyn omavastuuosuuden lisäksi vain kaupungin omaisuudelle aiheutuneet vahingot, ellei lain tai sopimuksen perusteella muuta johdu.

3.3.

Muu omaisuus

Rahastosta korvataan kaupungin omistamalle tai kaupungin hallinnassa olevalle muulle omaisuudelle aiheutuneet vahingot, joista suoritettaisiin korvaus voimassa olevan omaisuusvakuutuksen ehtojen perusteella. Lisäksi rahastosta korvataan näihin vahinkoihin liittyvät omavastuuosuudet.

3.4.

Moottoriajoneuvot, moottorikäyttöiset laitteet ja perävaunut

Kaupungin rahoituksen ja riskienhallinnan palveluyksikkökonsernihallinnon ja rahoituksen tulosalue kilpailuttaa lakisääteiset liikenne- ja kaskovakuutukset ja kaupungin varikko ottaa kilpailutuksen perusteella keskitetysti lakisääteiset liikennevakuutukset kaikille sekä kaskovakuutukset määrittelemilleen kaupungin omistamille tai kaupungin hallinnassa oleville moottoriajoneuvoille. Varikko laskuttaa kaupungin toimialoilta niiden käyttämien moottoriajoneuvojen liikenne- ja kaskovakuutukset sekä vahinkojen perusteella korvaamansa omavastuuosuudet.

Rahastosta korvataan vahingot, jotka ovat aiheutuneet muille kuin edellisessä kappaleessa mainituille kaupungin omistamille tai hallinnassa oleville tai vuokraamille traktoreille, moottorityökoneille, maastoajoneuvoille, perävaunuille ja hinattaville laitteille sekä muille työkoneille ja lisälaitteille. Rahastosta korvataan vahingot, joista suoritettaisiin korvaus sen vakuutusyhtiön autokasko- ja osakaskovakuutusten ehtojen mukaan, jossa kaupungin omistamat tai hallinnassa olevat moottoriajoneuvot ovat kulloinkin vakuutettuina. Lisäksi korvataan omavastuuosuudet.

Niin kauan kuin Keski-Uudenmaan Pelastuslaitoksen on osa Vantaan kaupungin organisaatiota, moottoriajoneuvot ovat pääsääntöisesti kaskovakuutettuja. Siltä osin kuin Pelastuslaitoksen moottoriajoneuvoja ei ole vakuutettu, korvataan vahingot rahastosta sen vakuutusyhtiön autokasko- ja osakaskovakuutusten ehtojen mukaan, jossa Pelastuslaitoksen omistamat tai hallinnassa olevat moottoriajoneuvot ovat kulloinkin vakuutettuina. Lisäksi korvataan omavastuuosuudet.

3.5.

Vuokratut koneet ja laitteet

Rahastosta korvataan kaupungin käyttöön vuokratut tai leasing-sopimuksin kaupungin hallinnassa olevat koneet ja laitteet, joihin kohdistuneesta vahingosta kaupunki on vuokrasopimuksen ehtojen mukaan vastuussa, niin kuin ne olisivat vakuutettuja.

Rahastosta korvataan vahingot, joista kaupunki sopimuksen perusteella on vastuussa tai joiden varalta kaupunki olisi ollut velvollinen ottamaan vakuutuksen. Korvausvastuun laajuus määritellään sopimusehtojen tai sopimusehdoissa yksilöityjen vakuutuslajien yleisten vakuutusehtojen mukaisesti.

3.6

Työntekijälle aiheutuneet vahingot

Kaupunginhallituksen päätöksen 29.4.1996 § 14 mukaisesti rahastosta korvataan silmälasit, jotka ovat työsuorituksen aikana rikkoutuneet sellaisissa työolosuhteissa, joihin työntekijä tai viranhaltija ei ole voinut itse vaikuttaa. [Rahastosta korvataan vastaavanlaatuiset ja -hintaiset silmälasit.](#)

Pääsääntöisesti rahastosta ei korvata kaupungin työntekijöiden, viranhaltijoiden tai luottamushenkilöiden omaisuudelle työ- tai luottamustehtävien hoidon yhteydessä aiheutuneita vahinkoja, joista voi hakea korvausta muun vakuutuksen perusteella. Mikäli muu vakuutus ei vastaa vahingosta ja vahinko on syntynyt työolosuhteissa, joihin työntekijä, viranhaltija tai luottamushenkilö ei ole voinut itse vaikuttaa, korvataan vahinko rahastosta tapauskohtaisen harkinnan mukaan. Korvauksen hakijan tulee kyetä osoittamaan vahingon ja työ- tai luottamustehtävien välinen yhteys.

3.7.

Vastuuvahingot

Rahastosta korvataan julkisyhteisön vastuuvakuutuksen ehtojen mukaisesti vastuuvahingot, jotka alittavat vastuuvakuutussopimuksen mukaisen omavastuun. Rahastosta korvataan myös sellaiset kaupungin vastuuvahingot, joita vakuutusyhtiö ei vakuutussopimuksen mukaisesti ole velvollinen korvaamaan mutta jotka lainsäädännön, kaupungin sääntöjen ja ohjeiden, sopimuksen tai muulla perusteella kuuluvat kaupungin korvattaviksi.

Lisäksi rahastosta korvataan vahinko, josta kaupunki on työnantajana lakiin taikka työ- tai virkaehtosopimukseen perustuvassa vastuussa.

3.8.

Koulu- ym. tapaturmakustannukset

Perusopetuslain (628/1998) 34 §:ssä kunnat velvoitetaan korvaamaan kouluaikana ja koulumatkalla sattuneiden tapaturmien kustannukset.

Kaupunki on ottanut ryhmätapaturmavakuutuksen, jonka mukaan kaikki peruskoulua käyvät lapset ovat vakuutettuja tapaturman varalta. Vakuutus kattaa myös kaupungin omistamissa lukioissa ja ammattioppilaitoksissa opiskelevat nuoret sekä kaupungin järjestämässä päivähoito-, kerho-, ym. toiminnassa mukana olevat kuntalaiset. Vakuutus kattaa korvattavan tapaturman aiheuttamat julkisen terveydenhoidon kustannukset.

Rahastosta korvataan ryhmätapaturmavakuutuksen mahdolliset omavastuuosuudet sekä vahingot, jotka jäävät alle mahdollisen omavastuuosuuden.

[Lisäksi k](#)Kaupunki on ottanut matkavakuutuksen oppilaille ja opiskelijoille opetussuunnitelman mukaisia ulkomaanmatkoja varten. Rahastosta korvataan matkavakuutuksen mahdolliset omavastuuosuudet sekä vahingot, jotka jäävät alle mahdollisen omavastuuosuuden.

3.9.

Korvausoikeuden rajoitukset

Rahastosta suoritettavaa korvausta myönnettäessä otetaan huomioon kaupungin ja muun korvauksen saajan saamat lakisääteiset tai muut korvaukset ja avustukset.

Rahastosta ei korvata kolmansille osapuolille luovutettuja laitteita kuten tabletit.

4.

KAUPUNGIN OMAISUUDEN VAKUUTTAMINEN

Kaupungin omaisuuden ja vastuiden vakuuttamisesta tai vakuuttamatta jättämisestä päättää ~~kaupunginhallituksen yleisjaosto.~~ konsernijaosto

5.

RAHASTON VAROJEN KÄYTTÖ

Rahaston varoista korvataan sen korvauspiiriin kuuluvat omaisuusvahingot noudattaen soveltuvin osin vakuutusyhtiön, jossa kaupungin omaisuus on kulloinkin vakuutettuna, vakuutustoiminnassaan yleisesti käyttämiä korvausperiaatteita.

Pääsääntöisesti rahastosta korvataan kaupungin omistamalle omaisuudelle aiheutuneet vahingot kohdassa 3.1 mainittujen ikävähennystaulukoiden mukaisesti. Kaupungin hallinnassa sopimuksen perusteella olevalle omaisuudelle aiheutuneet vahingot korvataan rahastosta sopimuksen mukaisesti. Muut rahaston korvauspiiriin kuuluvat vahingot korvataan rahastosta täysimääräisesti, ellei tästä Vantaan kaupungin vahinkorahaston säännöstä muuta johdu. Vahinkorahastosta korvataan edellä esitettyjen vahinkojen omavastuusuudet lukuun ottamatta 3.4 kohdan ensimmäisessä kappaleessa mainittuja poikkeuksia.

Rahastosta suoritetaan keskitetysti kaupungin ottamien vakuutusten vuosimaksut lukuun ottamatta lakisääteistä tapaturmavakuutusta, pakollista liikennevakuutusta sekä, kaskovakuutusta ~~sekä kiinteistö- ja irtaimistovakuutusta.~~

Korvauksen suorittaminen rahaston varoista ei poista toimialojen velvollisuutta ryhtyä toimenpiteisiin korvauksen perimiseksi vahingon aiheuttajalta tai muulta korvausvelvolliselta taloussäännön sekä laskutus- ja perintäohjeiden mukaisesti, mukaisesti, ellei kaupunginhallitus tai muu toimitus kaupungin sääntöjen nojalla toisin päättä. Mikäli korvaus tai muut kulut saadaan perityksi osaksi tai kokonaan, on se tilitettävä rahastoon siihen määrään, joka rahastosta on suoritettu, mukaan lukien viivästyskorko rahastosta maksetun korvauksen pääomalle.

6.

RAHASTON HALLINTO

Rahaston hallintoa hoitaa kaupunginhallitus. Rahaston asiamiehenä toimii konsernihallinnon ja rahoituksen tulosalueen rahoituksen ja riskienhallinnan palveluyksikön rahoitusjohtaja tai hänen määräämänsä viranhaltija. Rahaston asiamiehellä on oikeus päättää korvauksen suorittamisesta silloin, kun korvaus perustuu selvään ja riidattomaan korvausperusteeseen, eikä vaadittu korvaus (alv 0 %) ylitä kaupunginhallituksen vahvistamaa enimmäismäärää.

Muista rahastosta maksettavista korvauksista päättää kaupunginhallitus.

7.

RAHASTON TILIEN HOITAMINEN

Rahaston tilejä hoitaa ~~konsernihallinnon ja~~ rahoituksen ja riskienhallinnan palveluyksikkö, tulosalue. Rahaston tilivuosi on kalenterivuosi. Rahaston tilinpäätös yhdistetään vuosittain kaupungin tilinpäätökseen.

8.

SÄÄNNÖN VOIMAANTULO

Tämä sääntö tulee voimaan ~~1.3.2013.~~ 1.3.2021. Tällä säännöllä kumotaan kaupunginvaltuuston ~~28.01.2013~~ 15.12.2003 ~~hyväksymä ja kaupunginvaltuuston 21.6.2004~~ kohtien 1. ja 3-6. osalta muuttama hyväksymä Vantaan kaupungin vahinkorahaston sääntö.

STADGA FÖR VANDA STADS SKADEFOND

Godkänd av stadsfullmäktige den XX XX 2021.

Stadgan träder i kraft xx.xx.2021.

1.

FONDENS ÄNDAMÅL

Ändamålet med fonden är att täcka skador på oförsäkrad eller delvis oförsäkrad egendom som ägs av staden eller som staden ansvarar för samt andra skador som staden enligt gällande lagstiftning, stadsstyrelsens eller -fullmäktiges beslut eller avtal ansvarar för. Ur fonden täcks dessutom skador på försäkrad egendom som ägs av staden eller som staden ansvarar för till den del som skadan underskrider försäkringens självriskandel för en enskild skada. Ur fonden ersätts självriskandelarna för skador som ersätts ur försäkringar, med undantag av självriskandelarna för kaskoförsäkrade motorfordon som nämns i punkt 3.4.

2.

UTÖKNING AV FONDEN

Fondens kapital utökas eller minskas med medel som stadsfullmäktige separat beslutar om. Fondens medel utökas också med kalkylmässiga försäkringspremier som uppbärs av stadens verksamhetsområden.

Därtill bokförs i fonden ersättningar som man kunnat uppbära av dem som orsakat skador samt övriga eventuella ersättningar som hör till fonden. Så länge som Mellersta Nylands räddningsverk är en del av Vanda stads organisation betalar affärsverket i fråga varje år en fast engångsavgift till fonden, med vilken skador som gäller affärsverkets egendom eller ansvar täcks.

3.

SKADOR SOM ERSÄTTTS UR FONDEN

3.1

Allmänt

Stadens verksamhetsområden eller den skadelidande ska skaffa utlåtanden om den händelse som lett till skadan och övriga handlingar, som t.ex. inverkar på skadans storlek. Utlåtandena och de övriga handlingarna samt en eventuell polisanmälan bifogas till ansökan om ersättning, vilken skickas till stadens registratur. Registraturen förmedlar ansökan om ersättning till fondens ombudsman.

Ärenden som gäller skada på egendom som staden äger eller förfogar över avgörs i fonden så att man i tillämpliga delar följer de ersättningsprinciper som det försäkringsbolag där stadens egendom vid varje enskilt tillfälle är försäkrad i allmänhet använder i sin försäkringsverksamhet, samt bestämmelserna i denna stadga.

Fonden kan vid behov be en utomstående sakkunnig om ett utlåtande för att utvärdera ett ersättningsärende.

När det gäller egendomsskador använder fonden vid fastställandet av ersättning ersättningsgrunder enligt åldersavdragstabellerna hos det försäkringsbolag där stadens

egendom vid varje enskilt tillfälle är försäkrad, om inte något annat följer av bestämmelserna i denna stadga.

3.2

Byggnader

Stadens fastighetsbestånd är försäkrat. Skadefonden ersätter de självriskandelar som betalats ut på basis av skador på byggnader. I fråga om lokaler som hyrts ut till utomstående ersätts utöver ovanstående självriskandel endast skador på stadens egendom, om inte något annat följer av lagar eller avtal.

3.3

Övrig egendom

Ur fonden ersätts skador på övrig egendom som staden äger eller förfogar över, för vilka ersättning skulle betalas enligt villkoren i en giltig egendomsförsäkring. Ur fonden ersätts dessutom självriskandelarna i anslutning till skadorna.

3.4

Motorfordon, motordrivna anordningar och släpvagnar

Stadens serviceenhet för finansiering och riskhantering konkurrensutsätter de lagstadgade trafik- och kaskoförsäkringarna och på basis av konkurrensutsättningen tecknar stadens depå centraliserat lagstadgade trafikförsäkringar för samtliga motorfordon samt kaskoförsäkringar för bestämda motorfordon som staden äger eller förfogar över. Depån fakturerar stadens verksamhetsområden på trafik- och kaskoförsäkringarna för de fordon som används vid verksamhetsområdena samt de självriskandelar som depån ersatt på basis av skador.

Ur fonden ersätts skador som orsakats andra fordon som staden äger, förfogar över eller hyr och som inte nämns i kapitlet ovan, som traktorer, motordrivna arbetsmaskiner, terrängfordon, släpvagnar och bogserade anordningar samt andra arbetsmaskiner och extra anordningar. Ur fonden ersätts skador för vilka ersättning skulle betalas enligt villkoren i bilkasko- och delkaskoförsäkringarna hos det försäkringsbolag där de motorfordon som staden äger eller förfogar över är försäkrade vid varje enskilt tillfälle. Utöver detta ersätts självriskandelarna.

Så länge som Mellersta Nylands räddningsverk är en del av Vanda stads organisation och till den del som räddningsverkets motorfordon inte är försäkrade, ersätts skador ur fonden enligt villkoren i bilkasko- och delkaskoförsäkringarna hos det försäkringsbolag där de motorfordon som räddningsverket äger eller förfogar över är försäkrade vid varje enskilt tillfälle. Utöver detta ersätts självriskandelarna.

3.5

Hyrda maskiner och anordningar

Ur fonden ersätts maskiner och anordningar som staden hyrt för sitt bruk eller som staden har i sitt bruk enligt leasingavtal och för vilkas skador staden enligt villkoren i hyresavtalet är ansvarig som om de vore försäkrade.

Ur fonden ersätts skador för vilka staden på basis av avtal är ansvarig eller för vilka staden skulle ha varit skyldig att ta en försäkring. Omfattningen av ersättningsansvaret bestäms

enligt avtalsvillkoren eller enligt de allmänna försäkringsvillkoren för de i avtalsvillkoren specificerade försäkringskategorierna.

3.6

Skador som tillfogats arbetstagare

Enligt stadsstyrelsens beslut 29.4.1996 § 14 ersätter man ur fonden glasögon som under en arbetsprestation gått sönder under sådana arbetsförhållanden som arbetstagaren eller tjänsteinnehavaren själv inte kunnat påverka. Ur fonden ersätts glasögon av motsvarande kvalitet och till motsvarande pris.

I regel ersätter man inte ur fonden skador på arbetstagares, tjänsteinnehavares eller förtroendevaldas egendom som uppstått under skötseln av arbetsuppgifter eller förtroendeuppdrag, för vilka ersättning kan sökas utifrån någon annan försäkring. Om inte någon annan försäkring täcker skadan och om skadan uppstått under arbetsförhållanden som arbetstagaren, tjänsteinnehavaren eller den förtroendevalda själv inte kunnat påverka, ersätts skadan ur fonden efter övervägande från fall till fall. Den som ansöker om ersättning ska kunna påvisa ett samband mellan skadan och arbets- eller förtroendeuppdragen.

3.7

Ansvarsskador

Ur fonden ersätts enligt villkoren för ett offentligt samfunds ansvarsförsäkring ansvarsskador som underskrider den i ansvarsförsäkringsavtalet nämnda självrisk. Ur fonden ersätts också sådana stadens ansvarsskador vilka försäkringsbolaget enligt försäkringsavtalet inte är skyldigt att ersätta, men som enligt lagstiftningen, stadens stadgor och anvisningar, avtal eller på andra grunder hör till det som staden ska ersätta.

Dessutom ersätts ur fonden skador som staden ansvarar för som arbetsgivare då ansvaret grundar sig på lagar eller arbets- eller tjänstekollektivavtal.

3.8

Skol- och andra olycksfallskostnader

Enligt 34 § i lagen om grundläggande utbildning (628/1998) åläggs kommunerna att ersätta kostnaderna för olycksfall som inträffar under skoltiden och på skolvägen.

Staden har tecknat en gruppolycksfallsförsäkring enligt vilken alla barn som går i grundskolan är försäkrade mot olycksfall. Försäkringen omfattar också ungdomar som studerar vid gymnasier och yrkesläroanstalter som ägs av staden samt kommuninvånare som deltar i dagvårds-, klubb- o.a. verksamhet som anordnas av staden. Försäkringen täcker kostnader för offentlig hälso- och sjukvård som föranleds av det olycksfall som ersätts.

Ur fonden ersätts eventuella självriskandelar för gruppolycksfallsförsäkringar samt skador som hamnar under den eventuella självriskandelen.

Staden har tecknat reseförsäkring åt elever och studerande för resor utomlands i enlighet med läroplanen. Ur fonden ersätts eventuella självriskandelar i reseförsäkringen samt skador som hamnar under den eventuella självriskandelen.

3.9

Begränsningar i rätten till ersättningar

Vid beviljandet av ersättning ur fonden beaktas lagstadgade eller övriga ersättningar och understöd som staden eller andra som lyfter ersättning får.

Ur fonden ersätts inte apparater som pekplattor, vilka överlåtits till tredje part.

4

FÖRSÄKRING AV STADENS EGENDOM

Koncernsektionen beslutar att försäkra eller att låta bli att försäkra stadens egendom och ansvar.

5.

ANVÄNDNINGEN AV FONDENS MEDEL

Ur fondens medel ersätts egendomsskador som hör till dess ersättningskrets så att man i tillämpliga delar följer de ersättningsprinciper som det försäkringsbolag där stadens egendom vid varje enskilt tillfälle är försäkrad allmänt använder i sin försäkringsverksamhet.

Ur fonden ersätts i regel skador på stadens egendom enligt de åldersavdragstabeller som nämns i punkt 3.1. Skador på egendom som staden förfogar över på basis av ett avtal ersätts ur fonden enligt avtalet. Övriga skador som hör till fondens ansvarskrets ersätts ur fonden till sitt fulla belopp, om inte något annat följer av bestämmelserna i denna stadga för Vanda stads skadefond. Ur skadefonden ersätts självriskandelarna för ovanstående skador med undantag av de undantag som nämns i första stycket i punkt 3.4.

Ur fonden betalas årsavgifter centraliserat för de försäkringar staden tecknat med undantag för lagstadgad olycksfallsförsäkring, obligatorisk trafikförsäkring och kaskoförsäkring. Utbetalning av ersättning ur fondens medel befriar inte verksamhetsområdena från skyldigheten att vidta åtgärder för att inkassera ersättning av den som vållat skadan eller den som är ersättningsskyldig, enligt bestämmelserna i förvaltningsstadgan och fakturerings- och inkasseringsanvisningarna, ifall inte stadsstyrelsen eller något annat organ beslutar något annat utgående från stadens regler. Om ersättningar eller övriga kostnader kan inkasseras helt eller delvis, ska de betalas in till fonden upp till det belopp som betalats ut från fonden, den dröjsmålsränta för ersättningskapitalet som betalats ur fonden medräknad.

6.

FONDENS FÖRVALTNING

Stadsstyrelsen sköter förvaltningen av fonden. Finansieringsdirektören vid serviceenheten för finansiering och riskhantering eller den som direktören förordnar är ombudsman för fonden. Fondens ombudsman har rätt att besluta om utbetalning av ersättning när ersättningen baserar sig på en klar och obestriddlig motivering och ersättningskravet (moms 0 %) inte överskrider det maximibelopp som stadsstyrelsen fastslagit.

Om övriga ersättningar ur fonden beslutar stadsstyrelsen.

7.

SKÖTSELN AV FONDENS RÄKENSKAPER

Fondens räkenskaper sköts av serviceenheten för finansiering och riskhantering. Fondens räkenskapsår är ett kalenderår. Fondens bokslut sammanförs årligen med stadens bokslut.

8.

IKRAFTTRÄDANDE

Denna stadga träder i kraft 1.3.2021. Genom denna stadga upphävs den stadga för Vanda stads skadefond som godkändes av stadsfullmäktige 28.01.2013.



7 § Bemyndigande för kortfristig upplåning samt kommuncertifikatprogram och höjning av limiter

VD/10136/02.03.04.00/2020

RV/MR/PvN/HY-L/AP

Vanda stadskoncern förfogar över ett koncernkonto som förvaltas av Vanda stads enhet för finansiering och riskhantering. De företag som hör till koncernkontosystemet har möjlighet att med koncernsektionens beslut få tillgång till en kreditlimit för att täcka kortfristiga finansieringsbehov. Enheten för finansiering och riskhantering sörjer då för att det finns tillräckliga medel på kontot också för att täcka bolagens kortfristiga lånebehov. Staden själv har inte någon fastställd kreditlimit för koncernkontot eller stadens andra konton på grund av limitens höga kostnader jämfört med stadens andra eventuella finansieringskällor. I stället för att använda en kreditlimit sköter staden sin egen förvaltning av kassamedlen genom att emittera så kallade kommuncertifikat när staden har behov av kortfristig upplåning (1–364 dagar). Genom att emittera kommuncertifikat kan staden, jämfört med en kreditlimit, kostnadseffektivt hantera inbördes variationer och behovet av likviditet som förekommer inom loppet av en månad på stadens konton.

Stadsfullmäktige beslutade 15.6.2009 § 6 höja den övre gränsen för tillfällig kredit (kortfristigt lån) till 80 miljoner euro samt höja det totala antalet kommuncertifikatprogram från 92 miljoner euro till 150 miljoner euro. I beslutet konstaterades dessutom att beslut om storleken på varje enskilt kommuncertifikatprogram som görs med en förmedlande bank fattas, dock med beaktande av det totala antalet kommuncertifikatprogram och i enlighet med § 20 i instruktionen för den dåvarande centralförvaltningens instruktion, av centralförvaltningens biträdande stadsdirektör.

Europeiska centralbanken sänkte sin depositionsränta till en negativ nivå i juni 2014, vilket har inverkat direkt på räntorna som betalas in på bankkontona. Bankerna har redan i flera års tid debiterat en s.k. depositionsavgift för överlopslikviditet, med andra ord måste institutionella aktörer såsom Vanda stad betala banken för att man på stadens konto förvarar en summa pengar som överstiger den med banken överenskomna andelen av depositionssaldot för vilken ingen negativ ränta debiteras (0-patja på finska). När Europeiska centralbanken har fortsatt att sänka depositionsräntan, har den depositionsavgift som tas ut av bankerna och är bunden till en månads euriborränta, i motsvarande mån följt trenden och är för närvarande redan över -0,5 %.

Finansieringsdirektören konstaterar att storleken på den tillfälliga krediten och kommuncertifikatprogrammet har justerats senast år 2009, varefter finansmarknaderna och de finansiella förhållandena har förändrats i betydande omfattning och under en lång tid. Staden ska dessutom i förvaltningen av kassamedlen alltid vara beredd på exceptionella marknadsförhållanden såsom en finanskris eller coronapandemin. Även storleken på stadens budget och därmed också kortfristiga finansieringsbehov har ökat under de senaste 10 åren.

Staden har under de senaste åren genom att emittera kommuncertifikat fått kortfristig likviditet i genomsnitt med nollränta och under mycket korta perioder tidvis något under 0-räntan. Den genomsnittliga räntan för stadens långfristiga låneportfölj har sjunkit under 0,2 %. Ränteskillnaden mellan att fortlöpande inneha en tillräcklig kassa och en kortfristig kredit (kommuncertifikat), har blivit rekordstor (över 0,5 %). Därför är det med tanke på räntekostnaden inte motiverat att inneha mer likviditet på kontona än det är nödvändigt, utan de inbördes variationer som förekommer inom loppet av en månad ska stabiliseras med ett tillräckligt stort kommuncertifikatprogram.



För att förvaltningen av kassamedlen dvs. likviditeten ska kunna utföras på ett så optimalt och kostnadseffektivt sätt som möjligt är det nödvändigt att uppdatera den övre gränsen för tillfällig kredit och det totala antalet kommuncertifikatprogram så att de motsvarar stadens och stadskoncernens behov som gäller i nuläget. För att åstadkomma en effektiv konkurrens och uppnå det förmånligaste priset och överlag säkerställa en tillräcklig likviditet i alla marknadsförhållanden ska storleken på kommuncertifikatprogrammen vara betydligt större än bemyndigandet för kredittagning. Av samma anledningar ska det finnas avtal med flera förmedlande banker, eftersom man till exempel i det mest akuta skedet av coronapandemin kunde emittera kommuncertifikat endast via ett finansinstitut.

Det totala antalet emitterade kommuncertifikat administreras i systemet för administration av finansieringsavtal, Apollo, i vilket storleken för motpartslimiterna och kapitalet för alla öppna kommuncertifikat vid respektive tillfälle har fastställts. Eftersom också historikuppgifter sparas i systemet är det lätt att bestyrka de avtalade limiter som följts både i realtid och i efterhand om det behövs.

Ekonomi- och strategidirektören föreslår med beaktande av ovan nämnda motiveringar, att beloppet på den tillfälliga krediten höjs från 80 milj. euro till 120 milj. euro och att det totala antalet kommuncertifikatprogram som ingås med olika finansinstitut höjs från 150 milj. euro till högst 250 milj. euro, med beaktande av att det sammanräknade antalet kommuncertifikat som emitterats samtidigt aldrig ska överstiga det belopp på tillfällig kredit som stadsfullmäktige beslutat om. Vidare är det ändamålsenligt att finansieringsdirektören befullmäktigas att besluta om storleken på varje enskilt kommuncertifikatprogram som görs med en förmedlande bank.

Stadsstyrelsen 14.12.2020 § 11

Stadsdirektörens förslag:

Stadsstyrelsen beslutar föreslå för stadsfullmäktige att

- a) den övre gränsen för tillfällig kredit höjs från 80 milj. euro till högst 120 milj. euro,
- b) det totala antalet kommuncertifikatprogram höjs från 150 milj. euro till högst 250 milj. euro, och
- c) att finansieringsdirektören befullmäktigas att besluta om storleken på varje enskilt kommuncertifikatprogram som görs med en förmedlande bank, med beaktande av det totala antalet kommuncertifikatprogram.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 7

Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar att

- a) höja den övre gränsen för tillfällig kredit från 80 milj. euro till högst 120 milj. euro,
- b) höja det totala antalet kommuncertifikatprogram från 150 milj. euro till högst 250 milj. euro, och
- c) att finansieringsdirektören befullmäktigas att besluta om storleken på varje enskilt kommuncertifikatprogram som görs med en förmedlande bank, med beaktande av det totala antalet kommuncertifikatprogram.

Beslut:



Förslaget godkändes.

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

Närmare information:

Pirjo van Nues, finansieringsdirektör (fornamn.efternamn[at]vantaa.fi)



VD/10240/02.03.07/2020

RV/PvN/SV/HY-L/AP

Vanda stad har beviljat proprieborgen till Korson Keskustakiinteistö Oy (nuvarande VTK Kiinteistöt Oy 130 milj. mk dvs. 21,9 milj. euro 11.12.2000 § 6 samt till VTK Kiinteistöt Oy 20 milj. euro 29.3.2004 § 10, 60 milj. euro 31.5.2004 § 7 och 30 milj. euro 24.5.2010 § 7. Stadsfullmäktige har genom besluten i fråga beviljat bolaget borgen på sammanlagt 131,9 milj. euro. Borgensförbindelserna har fungerat som säkerhet för den långsiktiga finansieringen av bland annat Lumon lukios skolhelhet, utbyggnaden av lokalerna vid Varias verksamhetsställe på Tennisvägen, upphandlingen av Solifers industrifastighet, tillbyggnadsinvesteringarna för Ilolan koulu och ombyggnaden på Konvaljvägen 14.

Finansieringsdirektören konstaterar att de långfristiga lån som ovan nämnda borgensförbindelser varit säkerhet för, har amorterats i betydande grad under flera års tid. Amorteringstidtabellen för lånen följer, om det är möjligt med tanke på de förhållanden som råder på finansieringsmarknaden, projektens livscykel som vanligtvis är 25–35 år. Långfristiga lån som lyfts tidigare måste således tidvis refinansieras. Europeiska unionens bestämmelser om statligt stöd har ändrats så att den ursprungliga proprieborgen på 100 % inte längre kan användas för refinansiering av VTK Kiinteistöt Oy:s lån, utan bolaget ska beviljas ny proprieborgen som täcker högst 80 % av ett lån eller annat finansieringsförbindelsebelopp. Eftersom bolagets refinansieringsbelopp är 10 milj. euro, är borgensbeloppet 8 milj. euro.

Statligt stöd

Borgen beviljas med iakttagande av Europeiska unionens ramvillkor och regler om statligt stöd så att borgen inte ger fördelar för VTK Kiinteistöt Oy.

De yttre villkoren och ramarna för statligt stöd definieras i artiklarna 107–109 i avtalet om Europeiska unionens verksamhet (fram till 30.11.2009 i artiklarna 87–89 i EG-fördraget). Kommissionen har gett ett tillkännagivande om tillämpningen av artikel 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd genom borgen (2008/C 155/02, nedan *tillkännagivande*). Kommissionen anser att uppfyllandet av samtliga av de villkor (a–d) som anges i tillkännagivandet och som nedan separat presenteras räcker för att påvisa att borgen inte innehåller statligt stöd eller att åtgärden inte omfattas av skyldighet att lämna en förhandsanmälan.

a) Låntagaren är inte i ekonomiska svårigheter,

VTK Kiinteistöt Oy har etablerad verksamhet och är inte i ekonomiska svårigheter. Bolagets kassaflöde är stabilt och uthyrningsgraden i de fastigheter som bolaget äger har redan i flera års tid legat närmare 100 %. Arealen som bolaget hyr ut uppgick i slutet av 2019 till ca 226 000 m². År 2019 var bolagets resultat 3,9 milj. euro på plus och kassamedlen 8,4 milj. euro. Omfattningen på bolagets materiella tillgångar uppgick till 117,9 milj. euro i balansräkningen och omsättningen till 28,5 milj. euro.

VTK Kiinteistöt Oy är inte ett företag i svårigheter i den mening som avses i kommissionens meddelande om riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter (2014/C 249/01).

b) Storleken på borgen kan mätas på ett ändamålsenligt sätt vid tidpunkten för beviljandet



Borgen gäller refinansieringen av VTK Kiinteistöt Oy:s investeringar (10 milj. euro). För finansieringsarrangemangen sätts en övre gräns på 10 milj. euro, varav Vanda stad beviljar enskild borgen upp till högst 8 milj. euro. Borgen begränsas till att gälla i 20 år.

c) Borgen täcker inte mer än 80 % av lånefordran eller övriga finansieringsförbindelser

Vanda stad beviljar borgen på så sätt att för varje enskild låneförbindelse är andelen av den borgen som Vanda stad beviljar högst 80 %. Tjugo procent av finansieringsarrangemangen skaffas genom bolagets egna säkerheter. När storleken på lånet minskar i och med återbetalningen, minskar summan hos stadens borgen i samma mån så att borgen inte i något skede omfattar mer än 80 % av varje enskilt låns restkapital.

På de sätt som anges i tillkännagivandet fördelas eventuella kreditförluster i samma mån och på samma sätt så att staden genom sitt borgensansvar bär en förlustrisk på högst 80 % av det försummade beloppet.

d) Priset som betalas för borgen är marknadsbaserat

För borgensrisken ska enligt tillkännagivandet i allmänhet uppbäras en ändamålsenlig borgensavgift som baseras på det belopp borgen gäller. Staden uppbär varje år en borgensprovision av bolaget, vars storlek bestäms som differensen mellan marginalerna för de finansieringserbudanden som konkurrensutsatts med två olika garantimodeller. Som garantialternativ vid finansieringserbudandena används följande alternativ: En borgensprovision som täcker 80 % av lånekapitalet, varvid 20 % täcks med bolagets egna säkerheter eller alternativt till 100 % med bolagets egna säkerheter. Borgensprovisionens nivå kan senare justeras för att motsvara marknadsläget vid respektive tillfällen.

Kommunallagen 129 §

Enligt 129 § i kommunallagen får lån, borgen eller annan säkerhet som beviljats av kommunen inte äventyra kommunens förmåga att svara för sina lagstadgade uppgifter och kommunen får inte bevilja lån, borgen eller annan säkerhet om de är förenade med en betydande ekonomisk risk. Föresättningsvis ska kommunens intressen tillgodoses med tillräckliga motsäkerheter.

Som motsäkerhet för den proprieborgen som beviljas VTK Kiinteistöt Oy kräver staden de pantbrev, vilka getts för inteckningarna som fastställts för hyresrätten på fastighet 092-074-0418-0003 och de byggnader som ägs av arrendatorn och vilka har högsta företräde efter den inteckning som gäller som säkerhet för markarrendeavtalet (150 000 euro). På fastigheten ligger social- och hälsovårdens familjecenter och kontorslokaler, Björkby social- och hälsostation och en parkeringshall. Beskattningsvärdet för fastighetsbeskattningens arrenderätt är 9,9 milj. euro i år.

Av bolaget förutsätts ett avtal om pantsättningsförbud (negative pledge.)

Med beaktande av kraven i 129 § i kommunallagen, på grundval av stadens nyckeltal för ekonomin kan det konstateras att den borgen som föreslås bli beviljad inte äventyrar stadens förmåga att svara för de uppgifter som stadgas åt den i lag.

Borgen omfattar inte heller några sådana betydande ekonomiska risker som avses i kommunallagen med beaktande av att bolaget i sin helhet ägs av Vanda stad och hör till stadskoncernen.



De motsäkerheter som krävs för borgen täcker en tillräckligt stor del ur perspektivet för stadens riskhantering.

Befogenheter

I enlighet med 14 § 2 mom. 9 punkten i kommunallagen beslutar fullmäktige om ingående av borgensförbindelse eller ställande av annan säkerhet för annans skuld.

Stadsstyrelsen 14.12.2020 § 12

Stadsdirektörens förslag:

Stadsstyrelsen beslutar föreslå följande för stadsfullmäktige:

- a) Stadsfullmäktige beslutar bevilja VTK Kiinteistö Oy Vanda stads proprieborgen till ett belopp på högst 8 milj. euro som en del av finansieringsarrangemangen på högst 10 milj. euro. Den resterande finansieringen ordnas genom VTK Kiinteistöt Oy:s egna säkerheter. Borgen beviljas VTK Kiinteistöt Oy för omstrukturering av lånen som specificerats närmare i redogörelsedelen. Borgen begränsas till att gälla i 20 år.
- b) Borgensarrangemangen ska genomföras så att den borgen som staden beviljat alltid omfattar högst 80 % av restkapitalet för lån.
- c) Som motsäkerhet för proprieborgen som beviljas VTK Kiinteistöt Oy krävs de pantbrev, vilka getts för inteckningarna som fastställts för hyresrätten på fastighet 092-074-0418-0003 och de byggnader som ägs av arrendatorn och vilka har högsta företräde efter den inteckning som gäller som säkerhet för markarrendeavtalet (150 000 euro).
- d) För proprieborgen som beviljas VTK Kiinteistöt Oy uppbärs varje år en borgensprovision, som beräknas utifrån det resterande kapitalet hos lånet som omfattas av borgensansvaret. Storleken på borgensprovisionen bestäms som differensen mellan marginalerna för de finansieringserbjudanden som konkurrensutsatts med två olika garantimodeller, enligt det sätt som beskrivs närmare i redogörelsedelen. Borgensprovisionens nivå ska senare kunna justeras för att motsvara marknadsläget vid respektive tillfällen.
- e) Av Kiinteistö Oy Kehäsuora förutsätts ett avtal om pantsättningsförbud (negative pledge),
- f) Vanda Energi Ab ska försäkra och ha giltiga helvärdeförsäkringar med avbrottsförsäkring för den pantsatta egendomen under hela borgensansvarstiden.
- g) Stadsstyrelsen befullmäktigas till att vid behov justera borgensprovisionens storlek enligt kommissionens tillkännagivande (2008/C 155/02).
- h) Stadsdirektören befullmäktigas att utarbeta och underteckna de handlingar som är nödvändiga för borgensarrangemangen enligt beslutspunkterna a–f.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 8

Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar att

- a) bevilja VTK Kiinteistöt Oy Vanda stads proprieborgen till ett belopp på högst 8 milj. euro som en del av finansieringsarrangemangen på högst 10 milj. euro. Den resterande finansieringen ordnas genom VTK Kiinteistöt Oy:s egna säkerheter. Borgen beviljas VTK



Kiinteistöt Oy för omstrukturering av lånen som specificerats närmare i redogörelsedelen. Borgen begränsas till att gälla i 20 år.

- b) genomföra borgensarrangemangen så att den borgen som staden beviljat alltid omfattar högst 80 % av restkapitalet för lån.
- c) kräva som motsäkerhet för proprieborgen som beviljas VTK Kiinteistöt Oy de pantbrev, vilka getts för in-teckningarna som fastställts för hyresrätten på fastighet 092-074-0418-0003 och de byggnader som ägs av arrendatorn och vilka har högsta företräde efter den in-teckning som gäller som säkerhet för markarrendeavtalet (150 000 euro).
- d) uppbära för proprieborgen som beviljas VTK Kiinteistöt Oy varje år en borgensprovision, som beräknas utifrån det resterande kapitalet hos lånet som omfattas av borgensansvaret. Storleken på borgensprovisionen bestäms som differensen mellan marginalerna för de finansieringserbjudanden som konkurrensutsatts med två olika garantimodeller, enligt det sätt som beskrivs närmare i redogörelsedelen. Borgensprovisionens nivå ska senare kunna justeras för att motsvara marknadsläget vid respektive tillfällen.
- e) förutsätta ett avtal om pantsättningsförbud (negative pledge) av VTK Kiinteistöt Oy,
- f) förutsätta att VTK Kiinteistöt Oy försäkrar och har giltiga helvärdeförsäkringar med avbrottsförsäkring för den pantsatta egendomen under hela borgensansvarstiden.
- g) berättiga stadsstyrelsen till att senare justera borgensprovisionens storlek enligt kommissionens tillkännagivande (2008/C 155/02).
- h) befullmäktiga stadsdirektören att utarbeta och underteckna de handlingar som är nödvändiga för borgensarrangemangen enligt beslutspunkterna a–f.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

Närmare information:

Pirjo van Nues, finansieringsdirektör (fornamn.efternamn[at]vantaa.fi)



9 §

Godkännande av de ägarpolitiska riktlinjerna för sammanslutningen Vanda Energi Ab

VD/7745/00.01.01.01/2020

RV/K-ML/RK-K/TK/HY-L/ALS

I den allmänna delen av **de ägarpolitiska riktlinjerna för koncernsammanslutningar** dras riktlinjer upp för den ägarpolitik som gäller stadens sammanslutningar och i den särskilda delen fastställs för varje enskild sammanslutning sammanslutningens syfte i koncernen och ställning inom stadens service-produktion. **Stadsfullmäktige** har vid sitt sammanträde 21.9.2020 (§ 7) godkänt de ägarpolitiska riktlinjerna för koncernsammanslutningar.

Efter godkännandet av den allmänna delen av de ägarpolitiska riktlinjerna för koncernsammanslutningar fastställs för alla stadens dottersammanslutningar och intressesammanslutningar ägarpolitiska riktlinjer för varje enskild sammanslutning, i vilka bland annat syftet med sammanslutningens verksamhet, grunderna för stadens ägarskap och de långsiktiga mål som ställs upp för sammanslutningen beskrivs. Den särskilda delen, d.v.s. riktlinjerna för varje enskild sammanslutning, bereds för beslutsfattande enligt sammanslutning eller i lämpliga grupper av sammanslutningar. De ägarpolitiska riktlinjerna för varje enskild sammanslutning kan granskas varje fullmäktigeperiod.

Vanda stad äger 60 procent av aktierna i Vanda Energi Ab. Resterande 40 % av aktierna ägs av Helsingfors stad. De ägarpolitiska riktlinjerna för Vanda Energi Ab och dotterbolaget Vanda Energi Elnät Ab, som i sin helhet ägs av Vanda Energi Ab, har beretts i samarbete med moderbolagets verkställande direktör och styrelsens ordförande och dessutom har Helsingfors stad hörts i beredningsskedet.

Vanda Energis marknadsandel av den värme som levereras för uppvärmning av fastigheter inom Vanda uppgår till omkring 80 %. Alla Vandabor är eldistributionskunder hos Vanda Energi Elnät Ab. Koncernen Vanda Energi är en av Vanda stads viktigaste dottersammanslutningar både ekonomiskt, operativt, och med avseende på ansvarsfullhet. Vanda Energi Ab har under innevarande år betalt sammanlagt 20 miljoner euro i dividender till sina ägare.

I de ägarpolitiska riktlinjernas allmänna del konstateras att Vanda Energi Ab är ett marknadsbaserat bolag. För ett bolag som verkar enligt marknadens villkor där det råder konkurrens får det offentliga ägarförhållandet inte inverka på bolagets marknadsställning. För Vanda Energi Ab:s del är skyldigheten att begära ägarens förhandssamtycke som beskrivs i koncerndirektivet snävare än för de övriga koncernsammanslutningarna. Dotterbolaget Vanda Energi Elnät Ab har å sin sida lokal monopolställning på eldistributionsmarknaden.

De mål som ställs på koncernen Vanda Energi syftar även till att stödja stadens strategiska prioriteringsområden särskilt med avseende på klimatneutralitetsmålen. Som ägare förväntar sig staden av Vanda Energi-koncernen åtgärder som strävar till fossilfria sätt att producera energi samt underhåll och utveckling av den övriga energiinfrastrukturen.

Dessutom ställs på Vanda Energi Ab mål som anknyter till det ekonomiska resultatet för att uppfylla stadens inkomstförväntningar. Vid styrningen av Vanda Energi Elnät Ab bör de negativa effekterna av bolagets dominerande marknadsställning förebyggas för att elöverföringspriserna ska kunna hållas på en skälig nivå. Vid beredningen av de mål som gäller ansvarsfullhet har experter på miljö och ansvarsfullhet vid miljöcentralen och stadens upphandling hörts.



Riktlinjerna för sammansättningen av Vanda Energi Ab:s styrelse samt kompetenskraven säkerställer att styrelsen innehar en mångsidig kompetens samt förmåga till självständigt beslutsfattande och att den utgör ett stöd för verkställande direktörens arbete. För sammansättningen av Vanda Energi Elnät Ab:s styrelse ska de krav som ställs i elmarknadslagstiftningen beaktas.

Enligt förvaltningsstadgans 9 kap. 1 § 5 mom. beslutar stadsstyrelsen om stadens ägarpolitiska riktlinjer för varje enskild sammanslutning. Stadsstyrelsen har 16.11.2020 § 11 beslutat att för stadsfullmäktige föreslå en ändring i förvaltningsstadgan enligt vilken stadsfullmäktige fattar beslut om de ägarpolitiska riktlinjerna för betydande koncernbolag från och med 1.1.2021. Vanda Energi Ab har i koncerndirektivet fastställts utgöra ett betydande koncernbolag.

Koncernsektionen 7.12.2020 § 3

Stadsdirektörens förslag:

Koncernsektionen beslutar föreslå för stadsstyrelsen och vidare för stadsfullmäktige att godkänna de ägarpolitiska riktlinjerna för samfundet Vanda Energi Ab som ingår som bilaga samt konstatera att riktlinjerna gäller omgående efter fullmäktiges beslut.

Protokollet justeras och godkänns för denna paragrafs del omedelbart vid sammanträdet.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Protokollet justerades och godkändes för denna paragrafs del omedelbart vid sammanträdet.

Stadsstyrelsen 14.12.2020 § 16

Stadsdirektörens förslag:

Stadsstyrelsen beslutar föreslå att stadsfullmäktige godkänner de ägarpolitiska riktlinjerna för samfundet Vanda Energi Ab som ingår som bilaga samt konstaterar att riktlinjerna gäller omgående efter fullmäktiges beslut.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 9

Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar godkänna de ägarpolitiska riktlinjerna för samfundet Vanda Energi Ab som ingår som bilaga samt konstateras att riktlinjerna gäller omgående efter fullmäktiges beslut.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Bilaga:

– De ägarpolitiska riktlinjerna som gäller för samfundet Vanda Energi Ab

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besväransvisning



Närmare information:

Riikka Kiljander-Kiiskinen, chef för koncernstyrningen, [fornamn.efternamn\[at\]vantaa.fi](mailto:fornamn.efternamn[at]vantaa.fi)



YHTEISÖKOHTAISET OMISTAJAPOLIITTISET LINJAUKSET

VANTAAN ENERGIA -KONSERNI

Kaupungin omistus	60 %
Emoyhtiön toimiala	Sähkö-, lämpö- ja maakaasuliiketoiminta sekä muu energianhuolto ja niihin liittyvä tuotteiden valmistus ja kauppa, energiapalvelut sekä alan muu liiketoiminta.

www.vantaanenergia.fi

Taustaa yhtiötä koskeviin linjauksiin

Vantaan kaupunki omistaa 60 % ja Helsingin kaupunki 40 % Vantaan Energia Oy:stä. Vantaan Energia -konserniin kuuluu emoyhtiö Vantaan Energia Oy ja sen tytäryhtiö Vantaan Energia Sähköverkot Oy. Vantaan Energia Oy:n osakkuusyhteisöjä ovat Svartisen Holding A/S (49,6 %), Oomi Palvelut Oy (28,3%) ja Kolsin Voima Oy (22,5%).

Vantaan Energian toimittaman lämmön markkinaosuus Vantaan alueen kiinteistöjen lämmityksestä on noin 80 % ja jokainen vantaalainen on Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n sähkön jakeluasiakas. Oomi Oy toimii sähkön vähittäismyyjänä.

Kaupungin omistajapolitiittisten linjausten mukaan Vantaan Energia Oy on markkinaehtoinen yhtiö.

Miksi omistetaan ja mitä omistukselta odotetaan tulevaisuudessa

Vantaan Energia -konsernilla on keskeinen rooli sähkön ja lämmön tuottajana, myyjänä ja jakelijana. Lisäksi konserni ylläpitää ja kehittää energiainfrastruktuuria Vantaalla. Omistuksensa kautta kaupunki varmistaa vaikutusmahdollisuutensa paikallisen energiainfrastruktuurin ylläpitämisessä ja kehittämisessä.

Lisäksi kaupungilla on omistajana Vantaan Energia -konsernissa sijoittajan intressi.

Tavoitteet vuosille 2021–2024

Omistajana kaupunki odottaa saavansa Vantaan Energia Oy:ltä tuottoa sijoittamalleen pääomalle ennakoitavan ja tasaisen osinkotuoton muodossa. Kaupungin tavoitteena on, että kaupungin osinkotuotto yhtiöstä kasvaa tavoitekaudella tehtävien merkittävien investointien jälkeen. Yhtiön tavoitteena on nostaa konsernin liikevoitto 68,2 miljoonaan euroon sekä parantaa sijoitetun pääoman tuottoa 7,5 prosenttiin vaiheittain vuoteen 2024 mennessä.

Vantaan Energia konserni tukee toiminnassaan Vantaan kaupungin hiilineutraalisuustavoitetta, joka tarkoittaa kivihiilettömiin ja fossiilittomiin tuotantotapoihin tähtääviä toimia. Tavoitteena on, että energiatuotannon sisältämät hiilidioksidin ominaispäästöt laskevat tasolle 100 g/kWh vuoteen 2024 mennessä.

Vantaan Energia Oy:n investointiohjelman tarkoituksena on, että yhtiö luopuu fossiilisten polttoaineiden käytöstä vuoteen 2026 mennessä. Turpeen käyttö päättyy vuonna 2021, kivihiilen käyttö vuonna 2022 ja maakaasun vuonna 2024. Tähän tavoitteeseen liittyvät Martinlaakson geotermisen maalämpölaitoksen, jätevoimalan laajennuksen ja lämmön kausivaraston investoinnit. Lisäksi yhtiö



laajentaa jätteiden energiahyötykäytön käsiteltyyn puutavaraan ja korkeamman lämpökäsittelyn vaativiin jätteisiin vuonna 2024.

Vastuullisuus

Ilmastonmuutoksen torjunta muuttaa koko energia-alan toimintaperiaatteita. Vantaan Energia -konsernille vastuullisuus on liiketoiminnan kehittämisen väline, joka kasvattaa myös kaupungin omistuksen arvoa. Konsernin toiminnan tulee olla kokonaisuudessaan tuloksellista ja taloudellisesti vastuullista.

Vantaan Energia -konserni edesauttaa toiminnassaan energiatehokkuuden kohentamista ja edistää vahvasti kiertotaloutta.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n tavoitteena on varmistaa, että sähkön toimitusvarmuus on hyvä ja siirron hinnoittelu säilyy kohtuullisena.

Erityisvaatimukset hallituksen osaamiseen liittyen ja hallituksen koko

Hallituksen osaamisvaateet:

- Energia-alan tuntemus ja liiketoimintaosaaminen
- Isojen projektien johtamiskokemus
- Yritystalouden osaaminen
- Yritysjuridiikan osaaminen
- Yhteiskunnallisen vaikuttamisen osaaminen

Hallitusten koot:

- Vantaan Energia Oy: Vantaan Energia Oy: Hallituksen koko 7 (Vantaan kaupunki nimeää 3 jäsentä, Helsingin kaupunki 2 jäsentä ja lisäksi omistajat nimeävät yhdessä hallitukseen 2 riippumatonta asiantuntijajäsentä)
- Vantaan Energia Sähköverkot Oy: Hallituksen koko 3. Jäseninä emoyhteisön avainhenkilöt.



10 §

Förnyelse av taxan för byggnadstillsynens inspektions- och tillsynsuppgifter samt för andra myndighetsuppgifter i Vanda stad

VD/8315/02.03.00.00/2020

HP/TLA/IR/RL/TH/LS/EA

Förslag till förnyelse av taxan för byggnadstillsynens inspektions- och tillsynsuppgifter till grunderna samt höjning av taxan.

Enligt 145 § i markanvändnings- och bygglagen är den som ansöker om tillstånd eller vidtar en åtgärd skyldig att för inspektions- och tillsynsuppgifter samt för andra uppgifter som ankommer på myndigheterna betala en avgift till kommunen enligt grunder som bestäms i en av kommunen godkänd taxa. Principen är att avgiften bestäms enligt självkostnadsprincipen, dvs. att kommunens kostnader täcks till sitt fulla belopp med byggnadstillsynsavgifterna.

Målet med förnyelsen av taxan är bland annat att göra taxan enklare och lättare att tillämpa. Punkterna i taxan har förkortats så att direkta hänvisningar till markanvändnings- och bygglagen har strukits.

Flera av taxans punkter har också strukits ur taxan. I den gällande taxan finns punkter som överhuvudtaget inte tillämpas eller endast tillämpas vid enstaka tillfällen. Det är inte motiverat att inkludera sådana punkter i taxan.

Å andra sidan har också sådana punkter strukits som i praktiken tillämpas på varje bygglov. Sådana taxepunkter är bl.a. avgifter för hörande av grannar, avgifter för fastställande av arbetsledare samt godkännande av ändringar under byggtiden. Den föreslagna ändringen har inga negativa konsekvenser för de inkomster som inflyter från taxan, eftersom avgifterna annars höjts. Innan arbetet med att förnya taxan inleddes utredde man hur mycket var och en av taxans punkter avkastar, så därför har man kunnat göra en exakt bedömning av behovet att höja taxan.

Förnyelsen är i detta avseende motiverad både ur byggnadstillsynens och dess kunders perspektiv. Faktureringen av bygglovsavgifter underlättas avsevärt när de tillämpade punkterna i taxan minskar. Kunden kan å sin sida på ett bättre sätt än tidigare i förväg beräkna kostnaderna för handläggningen av sin ansökan.

Man har också förnyat taxan genom att ändra ordningen på taxans punkter och omformulera taxans punkter så att de blivit tydligare genom att ändra på deras sakinnehåll.

I samband med att taxan förnyas höjs taxan. Storleken på den föreslagna höjningen är ca 4,3 procent till sin kostnadseffekt. I höjningen har man beaktat kostnadsutvecklingen från år 2015, då taxan senast höjdes.

Utkastet till taxa innehåller viktiga förändringar i de av stadsfullmäktige tidigare godkända allmänna taxegrunderna. Alltså ska stadsfullmäktige godkänna den nya taxan.

Ändringar i den gällande taxan:

2 § Bygglovsavgifter



Den byggnadsspecifika grundavgiften har höjts till 820,00 euro i fråga om nybyggen och renoverings- och ändringsarbeten. Den del av avgiften som beräknas utifrån byggnadens totala yta har höjts med 0,50 euro per m².

I den nya taxan tas inte längre avgift ut enligt ytan hos takkonstruktioner.

I fråga om övriga åtgärder på vilka bestämmelser som gäller bygglov tillämpas har den taxeenliga avgiften höjts till 12.000,00 euro.

I den ifrågavarande punkten i taxan har bestämmelserna om bygglov med flera faser och uppmuntran till energieffektivitet strukits. Dessa punkter i taxan tillämpas inte i praktiken.

3 § Avgifter för åtgärdstillstånd

I fråga om fasadändringar i en byggnad har avgiften höjts till 820,00 euro.

Dessutom har man ansett det vara motiverat att separat bestämma avgiftens storlek då åtgärden gällt antingen en övertryckshall eller ett lager- eller parkeringsområde. Avgifterna för övriga åtgärdstillstånd i enlighet med markanvändnings- och bygglagen fastställs enligt samma punkt och har därmed storleken 320,00–7.000,00 euro.

I taxepunkten har borring av energibrunnar befriats från avgift.

4 § Avgifter för förlängning av bygglovs och åtgärdstillståndets giltighet

Taxepunkten föreslås bli ändrad så att förlängningsavgiften alltid är lika stor, 320,00 euro, oberoende av om förlängningen gäller inledandet eller slutförandet av arbetet eller endast inledandet.

5 § Avgifter för rivningstillstånd

Den högsta avgiften som tas ut för rivningstillstånd föreslås bli höjd till 7.000,00 euro. Dessutom föreslås att det inte längre tas ut någon separat avgift för rivningstillstånd om tillståndet beviljas i samband med ett bygglov.

Avgiften i anslutning till handläggningen av rivningstillstånd slopas i sin helhet eftersom intäkterna från handläggningen av rivningstillstånd är små.

6 § Tillståndsavgifter för mindre undantag och prövning av särskilda förutsättningar

I den nya taxan har både avgifterna för undantagsbeslut och avgörande om planeringsbehov lagts till i denna punkt.

Vid undantagsbeslut där undantaget inte är betydande höjs avgiften till 900,00 euro. Vid undantagsbeslut där undantaget inte är ringa eller där beredningen är krävande föreslås en avgift på 2750,00 euro. Vid undantagsbeslut där undantaget är betydande eller där beredningen är mycket krävande föreslås en avgift på 5.500,00 euro–10.000,00 euro. I den tidigare taxan har avgiftens storlek påverkats av den beviljade överskridningen av byggrätten, men i den nya taxan påverkas avgiftens storlek av hur betydande undantaget är och hur krävande beredningen är. Avgiften för avslagsbeslut höjs till 450,00 euro.



Avgiften som tas ut för avgörande av planeringsbehov föreslås bli höjd till 900,00 euro för bifallande beslut och 450,00 euro för avslagsbeslut.

Ingen höjning föreslås i avgifterna för hörande av grannar i samband med behandlingen av avgörande om undantag och planeringsbehov.

Den högsta avgiften som tas ut för beviljandet av mindre undantag höjs till 7.000,00 euro.

7 § Avgifter för tillstånd för miljöåtgärder

Den punkt i taxan som gäller tillstånd för miljöåtgärder föreslås bli ändrad så att alla avgifter som gäller tillstånd för miljöåtgärder fastställs enligt samma punkt oberoende av vilka åtgärder tillståndet gäller. Enligt förslaget fastställs avgiften enligt den arbetsinsats som krävts och den uppgår till 320,00–7.000,00 euro.

En avgift som tas ut då man under behandlingen konstaterar att den sökande inte behöver tillstånd för en åtgärd föreslås bli struken i den nya taxan. Ifrågavarande taxepunkt tillämpas inte i praktiken.

8 § Avgifter för underrättande och hörande angående bygglovsansökan

Denna punkt i taxan föreslås bli struken. Förlorade inkomster kompenseras genom en höjning av avgifterna.

9 § Avgifter för beviljande av rätt att inleda byggnadsarbete

Det föreslås att avgiften som gäller beviljande av rätt att inleda byggnadsarbete tas ut endast då ärendet avgörs som ett separat ärende. Avgiften föreslås bli sänkt till 320,00 euro.

10 § Avgifter för ansvariga arbetsledare

Denna punkt i taxan föreslås bli struken. Förlorade inkomster kompenseras genom en höjning av avgifterna.

11 § Avgifter för byggherreövervakning och sakkunniggranskning

I den nya taxan finns bestämmelser om avgifterna för byggherreövervakning. Avgiften för godkännande av övervakningsplanen sänks. Utöver detta sänks den del av tillståndsavgiften som kompenseras med 20 %.

Avgiften för sakkunniggranskning tillämpas mycket sällan, så den föreslås bli struken som onödig.

12 § Avgifter för beslut om servitut och samreglering

Enligt förslaget fastställs avgiften för alla åtgärder enligt denna punkt på lika grunder så att avgiften är minst 820,00 euro och högst 7.000,00 euro.

Handläggningen av samreglerings- och servitutärenden skiljer sig inte åt med tanke på arbetsmängden, så för deras del är det inte motiverat att avgifterna fastställs på olika grunder. Ärenden som gäller placeringen av en ledning som betjänar samhället eller en fastighet kan till sin arbetsmängd och den



använda arbetstiden vara betydande, så för deras del är det motiverat med en betydande höjning av avgiften.

13 § Avgifter för samlingslokaler och samlingsområden

I den nya taxan föreslås att avgifterna som gäller samlingsområden stryks som onödiga. Taxan ändras till denna del så att den avgift som tas ut för ett beslut är 320,00 euro oberoende av byggnadens yta. Avgiften gäller endast ett separat beslut som ges då det största antalet personer som vistas i en lokal överskrider 60 personer.

14 § Återtagande, förkastande eller avvisning av ansökan

Bestämmelserna i denna punkt har förts över justerade till 14 § i den nya taxan, Närmare bestämmelser om fastställandet av avgifter, där bestämmelser som rör tillämpningen av taxan under flera olika punkter i den tidigare taxan sammanställts.

15 § Avgifter för utlåtanden

Punkten som gäller avgifter för utlåtanden föreslås bli struken. Utlåtanden ges mycket sällan. Huvudsakligen sker rådgivningen av kunder i lupapiste-tjänsten och det finns i praktiken inget behov av att ge utlåtanden.

16 § Avgifter för tillsyn under byggnadsarbetet

Den punkt i taxan som gäller tillsyn under byggnadsarbetet föreslås bli struken med undantag av avgiften för den syn som förrättas efter det att tillståndet upphört att gälla, vilken i den nya taxan flyttats till 17 §.

Förlorade inkomster kompenseras genom en höjning av avgifterna.

17 § Avgifter för kontinuerlig tillsyn

Avgiften som tas ut för en uppmaning och föreskrift höjs till 320,00 euro. Dessutom höjs tillsynsavgiften så att den kan uppgå till högst 7.000,00 euro.

18 § Avgifter som tas ut för myndighetsuppgifter enligt Aravalagen och -förordningen samt landsbygdsnäringslagen

Taxepunkten tillämpas inte varför den föreslås bli struken.

19 § Avgifter som tas ut i andra fall än de fall som specificerats ovan för de uppgifter som byggnadstillsynen och miljönämndens bygglovssektion utför

Den ifrågavarande punkten i taxan gäller besök som bygglovssektionens och byggnadstillsynens tjänsteinnehavare gör på en byggnadsplats. I den nya taxan föreslås att punkten stryks eftersom den sällan tillämpas och besök på byggnadsplatser ingår i det dagliga tjänstearbetet för vilket avgifter inte bör påföras.

20 § Avgifter som tas ut för arkiv- och kopieringstjänster samt för förrättningshandlingar



I och med e-tjänsterna har beställningarna av byggnadstillsynens handlingar flyttat till tjänsten lupapiste.fi där handlingar kan köpas elektroniskt. Därmed är det motiverat att i taxan stryka avgifterna för kopiering och skickande av elektroniska handlingar.

Avgiften som tas ut för utredningsarbete föreslås bli höjd till 150,00 euro per timme.

21 § Sänkning av avgift, 22 § Höjning av avgift, 23 § Betalning av avgift
24 § Beviljande av befrielse från eller uppskov med betalning av avgift och
25 § Återbetalning av avgift

Till sitt innehåll kommer dessa taxepunkter att till stor del vara oförändrade. Texten har bearbetats för att förbättra läsbarheten.

I anslutning till återbetalningen av en avgift har en bestämmelse inkluderats i den nya taxan om att återbetalning ska ansökas inom ett år efter det att tillståndet förfallit eller att det återkallats.

26 § Byggnadsspecifik grundavgift

I den nya taxan har den separata punkten strukits, men bestämmelsen om grundavgiften ingår i 14 § i den nya taxan.

27 § Anmärkningar och rättelseyrkande beträffande fastställd avgift

Taxepunkten förblir oförändrad till sitt sakinnehåll. Texten har bearbetats för att förbättra läsbarheten.

Stadsplaneringsnämnden 15.12.2020 § 9

Stadsplaneringsdirektörens förslag:

Nämnden beslutar föreslå för stadsstyrelsen och vidare för stadsfullmäktige att fullmäktige

- a) godkänner de allmänna grunderna för taxan för byggnadstillsynens inspektions- och tillsynsuppgifter samt för andra myndighetsuppgifter i Vanda stad,
- b) upphäver den tidigare taxan för byggnadstillsynens inspektions- och tillsynsuppgifter samt för andra myndighetsuppgifter i Vanda stad fr.o.m. 1.2.2021 och
- c) sätter i kraft taxan 1.2.2021 oavsett om det eventuellt ansöks om ändring i den.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Stadsstyrelsen 11.1.2021 § 11

Förslag av biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde:

Stadsstyrelsen beslutar föreslå för stadsfullmäktige att

- a) de allmänna grunderna för taxan för byggnadstillsynens inspektions- och tillsynsuppgifter samt för andra myndighetsuppgifter i Vanda stad godkänns,
- b) den tidigare taxan för byggnadstillsynens inspektions- och tillsynsuppgifter samt för andra myndighetsuppgifter i Vanda stad upphävs fr.o.m. 1.2.2021, och
- c) taxan sätts i kraft 1.2.2021 oavsett om det eventuellt ansöks om ändring i den.



Beslut:

Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 10

Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar att

- a) godkänna de allmänna grunderna för taxan för byggnadstillsynens inspektions- och tillsynsuppgifter samt för andra myndighetsuppgifter i Vanda stad,
- b) upphäva den tidigare taxan för byggnadstillsynens inspektions- och tillsynsuppgifter samt för andra myndighetsuppgifter i Vanda stad fr.o.m. 1.2.2021, och
- c) sätta i kraft taxan 1.2.2021 oavsett om det eventuellt ansöks om ändring i den.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Bilagor:

- förslag till ny byggnadstillsynstaxa
- gällande byggnadstillsynstaxa
- jämförelse mellan avgifterna i den gällande taxan och den förslagsenliga taxan

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärshanvisning

Närmare information:

Tommi Hietanen, byggnadsjurist, tfn 043 8267329, foramn.efternamn@vantaa.fi

voimassa oleva taksa	esitys
2 § Rakennuslupamaksut Uudisrakennuksen rakennuslupamaksut a) kultakin rakennukselta 540,00 € ja lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan 6,50 €/m² sekä rakennukseen liittyvien vähäistä suurempien katosten pinta-alan osalta 3,00 €/m². b) 250,00 € rakennukselta ja rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan 6,50 €/m² sekä rakennukseen liittyvien vähäistä suurempien katosten pinta-alan osalta 3,00 €/m². Korjausrakentamisen ja muutostyön rakennuslupamaksut c) rakennuslupamaksu on korjausasteen osuus (%) 6,50€/m²:sta sekä rakennukseen liittyvien vähäistä suurempien katosten pinta-alan osalta 3,00€/ m² d) rakennuslupamaksu on 250,00 – 10 000,00 € Monivaiheinen rakennuslupa e) rakennuslupamaksua korotetaan 10 – 20 % Energiatehokkuuteen kannustaminen f) rakennuslupamaksua alennetaan 10 %	Uudisrakennuksen rakennuslupamaksut Rakennuslupamaksu kultakin rakennukselta on 820,00 € ja lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan 7,00 €/m² Korjausrakentaminen Rakennuslupamaksu kultakin rakennukselta on 820,00 € ja lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 7,00 €/m²:sta tai muutosalan osalta 7,00 €/m². Rakennusaikainen korjaus- ja muutostyö sekä käyttötarkoituksen muutos Rakennuslupamaksu on 250,00 € rakennukselta ja lisäksi rakennuksen tai sen osan muutettavan kokonaisalan mukaan 4,00 €/m². Muut toimenpiteet Rakennuslupamaksu muiden toimenpiteiden, joihin sovelletaan rakennuksen rakentamista koskevia säännöksiä, on 320,00–12.000,00 euroa käytetyn työmäärän mukaan.
3 § Toimenpidelupamaksut a) julkisivun muuttaminen,	Toimenpidelupamaksu julkisivun muuttamisen,

kattomuodon, katteen tai sen väriyksen muuttaminen, ulkoverhouksen rakennusaineen tai väriyksen muuttaminen taikka ikkunajaon muuttaminen 540,00 €. b) Enintään kaksi asuinhuoneistoa käsittävän asuinrakennuksen tai sen talousrakennuksen kohdassa a) mainittu muutos 250,00 €. c) Rakennettuun ympäristöön liittyvän erottavan kiinteän aidan tai kadun reunusmuurin rakentaminen 250,00 €. d) Muusta alueesta erotetun suurehkon varastointi- tai pysäköintialueen taikka tällaiseen alueeseen verrattavan alueen järjestäminen 250,00 € ja lisäksi 1,00 €/m². e) Kiinteistökohtaisen jätevesijärjestelmän rakentaminen tai muuttaminen 120,00–610,00 € f) Mainosten yleissuunnitelma ja mallihyväksyntä 410,00-1550,00 € g) Muun mainostoimenpiteen lupamaksu on ensimmäiseltä mainoslaitteelta 250,00 € ja kultakin seuraavalta mainoslaitteelta 130,00 €. h) maalämpökaivon poraaminen 250,00 € ensimmäiseltä reiältä ja 130,00 € kultakin seuraavalta reiältä. i) Muut maankäyttö- ja rakennuslain 126 a §:n tarkoittamat toimenpiteet 250,00-5250,00 €	kattomuodon, katteen tai sen väriyksen muuttamisen, ulkoverhouksen rakennusaineen tai väriyksen muuttamisen taikka ikkunajaon muuttamisen osalta on 820,00 € rakennusta kohden. Muiden toimenpidelupaa edellyttävien toimenpiteiden osalta lupamaksu on 320,00 € - 7.000,00 € käytetyn työmäärän mukaan. Toimenpidelupamaksu muusta alueesta erotetun suurehkon varastointi- tai pysäköintialueen taikka tällaiseen alueeseen verrattavan alueen järjestäminen sisältäen vähäiset toimisto- ja tekniset tilat, on 320,00 € ja lisäksi 1,00 €/m². Kevytrakenteisen ylipainehallin lupamaksu on 820,00 euroa. Energiakaivojen poraaminen on vapautettu toimenpidelupamaksusta.
4 § Rakennus- ja toimenpideluvan voimassaolon pidentämismaksut a) voimassaolon pidentäminen töiden	Voimassaolon pidentämisen maksu 320,00 €

aloittamiseksi ja loppuunsaattamiseksi 350,00 € jokaiselta rakennukselta ja lisäksi 30 % kokonaisalan tai toimenpiteen mukaan määräytyvästä maksusta. b) voimassaoloajan pidentäminen töiden loppuunsaattamiseksi 540,00 €. c) määräajan tai muun lupaehdon muuttaminen 540,00 €	
5 § Purkamislupamaksut a) erillisessä purkamislupamenettelyssä lupamaksu on 350,00 – 4000,00 € b) purkaminen sisältyy rakennuslupahakemukseen lupamaksu on 250,00 – 1000,00 € c) jos rakennuksella saattaa olla suojeluarvoa ja suojeluarvo joudutaan selvittämään luvan myöntämisedellytysten harkitsemiseksi, lisälupamaksu 250,00 – 2500,00 d) rakennuksen purkamisilmoitus 110,00 €	Lupamaksu erillisessä menettelyssä myönnetystä purkamisluvasta on 320,00 € – 7.000,00 €
6 § Vähäisen poikkeaman- ja erityisten edellytysten harkinnan lupamaksut Rakennuslupaviranomaisen lupapäätöksen yhteydessä myöntämän vähäisen poikkeamisen maksu on 250,00 – 5700,00 €. Poikkeamispäätös, jossa ei lisätä	Maksu vähäisen poikkeamisen myöntämisestä on 320,00–7.000,00 . Maksu poikkeamisen myöntämisestä

rakennusoikeutta 600,00 €. Poikkeamispäätös, jossa myönnetään vähemmän merkittävä rakennusoikeuden ylitys 2500,00 €. Poikkeamispäätös, jossa myönnetään merkittävä rakennusoikeuden ylitys, maksu on 5000,00 €. Kielteinen päätös 300,00 €. Naapurien kuulemisen maksu muodostuu perusmaksusta 75 euroa ja 75 euroa kuultavaa naapuria kohden. Suunnittelutarveratkaisuista perittävä maksut ovat 600,00 € ja 300,00 € kielteisestä päätöksestä Naapurien kuulemisen maksu muodostuu perusmaksusta 75 euroa ja 75 euroa kuultavaa naapuria kohden.	- Maksuluokka 1 (poikkeama ei ole merkittävä) 900,00 € - Maksuluokka 2 (poikkeama on vähäistä merkittävämpi tai valmistelu on vaativaa) 2750,00 € - Maksuluokka 3 (poikkeama on merkittävä tai valmistelu on erittäin vaativaa) 5.500,00–10.000,00 € - Maksu kielteisestä poikkeamispäätöksestä on 450,00 € - naapurien kuulemisen maksu muodostuu perusmaksusta 75 euroa ja 75 euroa kuultavaa naapuria kohde Suunnittelutarveratkaisun myöntäminen - Maksu suunnittelutarveratkaisun myöntämisestä on 900,00 €. - Maksu kielteisestä suunnittelutarveratkaisusta on 450,00 €. - Naapurien kuulemisen maksu muodostuu perusmaksusta 75 euroa ja 75 euroa kuultavaa naapuria kohden.
7 § Maisematyölupamaksut a) 540,00 € - 3600,00 b) 540,00 € - 1050,00 € (päätös koskee vain puunkaatoa) c) 250,00 € - 1300,00 € (käsittelymaksu, kun lupaa ei tarvita)	Maisematyölupamaksu on 540,00 € - 7.000,00 €
8 § Maksut rakennuslupahakemuksesta ilmoittamisesta ja kuulemisesta	maksu poistettu taksaluonnoksesta
9 § Rakennustyön aloittamisoikeuden myöntämismaksut a) lupahakemuksen tai	Kun aloittamisoikeushakemus käsitellään

oikaisunhaun yhteydessä 250,00 € b) erillinen asia 540,00 €	lupapäätöksen tekemisen jälkeen erillisenä asiana, on maksu 320,00 €.
10 § Vastaavien työnjohtajien maksut	maksu poistettu taksaluonnoksesta
11 § Rakennuttajavalvonta- ja asiantuntijatarkastusmaksut a) Valvontasuunnitelman käsittelymaksu on 540,00 €. Hyvitys tai palautus tämän taksan mukaisesta lupamaksusta voi olla enintään 25 % b) asiantuntijatarkastuksen käsittelymaksu on 540,00 €. c) laadunvarmistusselvityksen käsittelymaksu 540,00 €.	Rakennusvalvontaviranomainen myöntäessä oikeuden valvoa rakennustyötä kokonaan tai osittain itse valvontasuunnitelman mukaisesti, maksu valvontasuunnitelman hyväksymisestä on 320,00 euroa. Taksan mukaisesta lupamaksusta hyvitetään enintään 20 %. Muut maksut poistettu.
12 § Rasitepäättös- ja yhteisjärjestelypäättös maksut a) 350,00 € (päättös sisältää yhden rasitteen) b) 540,00 – 10 000,00 € (päättös sisältää useita rasitteita) c) 540,00 € (johdon sijoittaminen) d) 800,00 – 10 000,00 € (yhteisjärjestelypäättös)	Lupamaksu käytetyn työmäärän mukaan 820,00– 7.000,00 €.
13 § Kokoontumistilojen ja kokoontumisalueiden maksut a) Maksu on kokoontumistilaa kohti 250,00 € ja lisäksi kokoontumistilan kokonaisalan mukaan 1,50 €/m ² . b) Kun kyse on yksinkertaisesta, hallimaisesta kokoontumistilasta ja jos tilan kokonaisala ylittää 1000 m ² , niin ylittävältä osalta maksun suuruus on 50 %. c) Jos kokoontumistila tarkastetaan ja hyväksytään muussa kuin lupamenettelyssä, niin käsittelymaksua korotetaan 20 prosentilla. d) Suunnitelman tarkastus vähintään 250,00 € ja enintään 2500,00 €, riippuen käsittelyyn kuluneesta työmäärästä. e) Maksu	Kun erillisellä päätöksellä vahvistetaan tilassa samanaikaisesti sallittujen henkilöiden enimmäismäärä, maksu on kokoontumistilaa kohti 320,00 €.

paikalla käynnistä on 250,00 €.	
15 § Lausuntomaksut	maksu poistettu taksaluonnoksesta
16 § Rakennustyönaikaisen valvonnan maksut	Kohdan maksut poistettu taksaluonnoksesta lukuun ottamatta luvan voimassaolon jälkeen pidettävän katselmuksen maksu katselmuskäyntiä kohti on 300,00 - 1500,00 €, joka on uudessa taksassa kohdassa 17 §
17 § Jatkuvan valvonnan maksut Kirjallinen kehoitus ja määräys 170,00 € Rakennuslupajaoston päätös, jolla työ keskeytetty tai velvoite asetettu 250,00 – 4.000,00 € Lupamaksun korotus väh. 320,00 enintään kaksinkertainen normaaliin lupamaksuun. Luvan voimassaolon jälkeen pidetty katselmus 300,00 – 1,500,00 €	Kirjallinen kehoitus ja määräys 320,00 € Rakennuslupajaoston päätös, jolla työ keskeytetty tai velvoite asetettu 320,00 – 7.000,00 € Lupamaksun korotu väh. 320,00 enintään kaksinkertainen normaaliin lupamaksuun. Luvan voimassaolon jälkeen pidetty katselmus 300,00 – 1,500,00 €
18 § Aravalain ja arava-asetuksen sekä maaseutuelinkeinolain mukaisista viranomaistehtävistä perittävät maksut rakennusvalvonnan ja ympäristölautakunnan	maksu poistettu taksaluonnoksesta
19 § Muissa kuin edellä yksilöidyissä tapauksissa rakennuslupajaoston suorittamista tehtävistä perittävät maksut	maksu poistettu taksaluonnoksesta
20 § Arkisto ja kopiointipalveluista sekä toimitusasiakirjoista perittävät maksut A 4 kopiot: 1 sivu 2,55 €/kpl seuraavat sivut 0,45 €/kpl A 3 kopiot: 1 sivu 3,60 €/kpl seuraavat sivut 0,60 €/kpl Sähköisessä muodossa olevan aineiston toimittaminen asiakkaalle: 1-20 6,00 €/kpl, 21-50 5,00 €/kpl, 51-100 4,50 €/kpl ja 100- 4,00 €/kpl	Arkisto- ja kopiointipalveluista sekä muista rakennusvalvonnan tietopalveluun liittyvistä selvitystyöistä, mikäli ne edellyttävät tavanmukaista enemmän työtä, kuten asiakirjojen seulontaa, lajittelua tai muuta vastaavaa, peritään maksu käyttäen tuntiveloitusta 150,00 € /h, kuitenkin vähintään 150,00 €. Ostettaessa arkistossa olevia piirustuksia Lupapiste Kauppa – palvelusta kautta hinta on 6,00€/kpl (pdf, tiff).

Selvitystöistä, mikäli ne edellyttävät tavanmukaista enemmän työtä, kuten asiakirjojen seulontaa, lajittelua tai muuta vastaavaa, peritään maksu käyttäen tuntiveloitusta 120,00 € /h, kuitenkin vähintään 120,00 €. Ostettaessa arkistossa olevia piirustuksia ARSKA-palvelun kautta hinta on 3,00€/kpl (pdf, tiff).	
---	--

LUONNOS

Vantaan kaupungin rakennusvalvonnan tarkastus- ja valvontatehtävistä sekä muista viranomaistehtävistä suoritettavat maksut Vantaan kaupungissa 1.2.2021 alkaen

1 § Yleistä

2 § Rakennuslupamaksut

3 § Toimenpidelupamaksut

4 § Purkamislupamaksut

5 § Maisematyölupamaksut

6 § Rakennus- ja toimenpideluvan voimassaolon pidentämismaksut

7 § Rakennustyön aloittamisoikeuden myöntämismaksut

8 § Maksu vähäisen poikkeamisen, poikkeamisen ja suunnittelutarveratkaisun myöntämisestä

9 § Rasite- ja yhteisjärjestelypäättösmaksut sekä yhdyskuntaa tai kiinteistöä palvelevan johdon sijoittamisen maksut

10 § Jatkuvan valvonnan maksut ja maksut katselmuksesta luvan raukeamisen jälkeen

11 § Kokoonmistilojen maksut

12 § Rakennuttajavalvontamaksut

13 § Arkisto ja kopiointipalveluista sekä toimitusasiakirjoista perittävät maksut

14 § Tarkemmat säännökset maksujen määräytymisestä

15 § Maksun palauttaminen

16 § Vapautuksen tai lykkäyksen myöntäminen maksun suorittamisesta

17 § Muutoksenhaku määrätystä maksusta

18 § Taksan voimaantulo

1 § Yleistä

Maankäyttö- ja rakennuslain 145 §:n mukaan luvan hakija tai toimenpiteen suorittaja on velvollinen suorittamaan tarkastus- ja valvontatehtävistä sekä muista viranomaistehtävistä kunnalle maksun, jonka perusteet määrätään kunnan hyväksymässä taksassa.

Kaupunginvaltuusto on 17.12.2001 kuntalain 13 §:n 2 momentin 4 kohdan nojalla päättänyt rakennusvalvontataksan yleisistä perusteista.

Kaupunkisuunnittelulautakunnalla on oikeus päättää yleisistä alennuksista.

Tämän taksan perusteella määrätyt maksut eivät ole arvonlisäverollisia.

2 § Rakennuslupamaksut

Uudisrakennukset

Rakennuslupamaksu kultakin rakennukselta on 820,00 € ja lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan 7,00 €/m²

Korjausrakentaminen

Rakennuslupamaksu kultakin rakennukselta on 820,00 € ja lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 7,00 €/m²:sta tai muutosalan osalta 7,00 €/m².

Rakennusaikainen korjaus- ja muutostyö sekä käyttötarkoituksen muutos

Rakennuslupamaksu on 250,00 € rakennukselta ja lisäksi rakennuksen tai sen osan muutettavan kokonaisalan mukaan 4,00 €/m².

Muut toimenpiteet

Rakennuslupamaksu muiden toimenpiteiden, joihin sovelletaan rakennuksen rakentamista koskevia säännöksiä, on 320,00–12.000,00 euroa käytetyn työmäärän mukaan.

3 § Toimenpidelupamaksut

Toimenpidelupamaksu julkisivun muuttamisen, kattomuodon, katteen tai sen väriytyksen muuttamisen, ulkoverhouksen rakennusaineen tai väriytyksen muuttamisen taikka ikkunajaon muuttamisen osalta on 820,00 € rakennusta kohden.

Muiden toimenpidelupaa edellyttävien toimenpiteiden osalta lupamaksu on 320,00 € - 7.000,00 € käytetyn työmäärän mukaan.

Toimenpidelupamaksu muusta alueesta erotetun suurehkon varastointi- tai pysäköintialueen taikka tällaiseen alueeseen verrattavan alueen järjestäminen sisältäen vähäiset toimisto- ja tekniset tilat, on 320,00 € ja lisäksi 1,00 €/m².

Kevytrakenteisen ylipainehallinlupamaksu on 820,00 euroa.

Energiakaivojen poraaminen on vapautettu toimenpidelupamaksusta.

4 § Purkamislupamaksut

Lupamaksu erillisessä menettelyssä myönnetystä purkamisluvasta on 320,00 € – 7.000,00 € rakennukselta käytetyn työmäärän mukaan.

5 § Maisematyölupamaksut

Maisematyölupamaksu on vähintään 540,00 € ja enintään 7.000,00 € riippuen käsittelyyn kuluneesta työmäärästä.

6 § Rakennus- ja toimenpideluvan voimassaolon pidentämismaksut

Lupamaksu rakennusluvan tai toimenpideluvan voimassaolon pidentäminen töiden aloittamiseksi ja/tai loppuunsaattamiseksi on 320,00 €.

7 § Rakennustyön aloittamisoikeuden myöntämismaksut

Kun aloittamisoikeushakemus käsitellään lupapäätöksen tekemisen jälkeen erillisenä asiana, on maksu 320,00 €.

8 § Maksu vähäisen poikkeamisen, poikkeamisen ja suunnittelutarveratkaisun myöntämisestä

Vähäinen poikkeaminen

Rakennuslupaviranomaisen lupapäätöksen yhteydessä myöntämän vähäisen poikkeamisen maksu on 320,00–7.000,00 € riippuen poikkeaman merkittävydestä ja käytetystä työmäärästä.

Poikkeaminen

Maksu MRL:n 171 §:n ja 172 §:n mukaisesta poikkeamisesta määräytyy seuraavasti:

- Maksuluokka 1 (poikkeama ei ole merkittävä) 900,00 €
- Maksuluokka 2 (poikkeama on vähäistä merkittävämpi tai valmistelu on vaativaa) 2750,00 €
- Maksuluokka 3 (poikkeama on merkittävä tai valmistelu on erittäin vaativaa) 5.500,00–10.000,00 €
- Maksu kielteisestä poikkeamispäätöksestä on 450,00 €

Poikkeamisen käsittelyn yhteydessä suoritetusta naapureiden kuulemisesta perittävä maksu muodostuu perusmaksusta 75,00 € sekä 75,00 €/naapuri.

Suunnittelutarveratkaisu

Maksu suunnittelutarveratkaisun myöntämisestä on 900,00 €.

Maksu kielteisestä suunnittelutarveratkaisusta on 450,00 €.

Suunnittelutarveratkaisun käsittelyn yhteydessä suoritetusta naapureiden kuulemisesta perittävä maksu muodostuu perusmaksusta 75,00 € sekä 75,00 €/naapuri.

9 § Rasite- ja yhteisjärjestelypäättösmaksut sekä yhdyskuntaa tai kiinteistöä palvelevan johdon sijoittamisen maksut

Lupamaksu on käytetyn työmäärän mukaan 820,00–7.000,00 €.

10 § Jatkuvan valvonnan maksut ja maksut katselmuksesta luvan raukeamisen jälkeen

Rakennusvalvonnan antamasta kirjallisesta kehotuksesta ja määräyksestä voidaan määrätä 320,00 € käsittelymaksu.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaoston päätöksen, jolla on asetettu velvoite tai/ja tuomittu jo asetetun velvoitteen uhka täytäntöön pantavaksi sekä päätöksen, jolla työt on määrätty keskeytettäväksi osalta valvontamaksu on 320,00–7.000,00 € päätökseltä riippuen käytetystä työmäärästä.

Mikäli asia saatetaan tarkastus- tai valvontatoimenpiteiden jälkeen lupa-asiana rakennusvalvonnan käsiteltäväksi, rakennuslupamaksua voidaan korottaa niin, että se kattaa suoritetuista toimista rakennusvalvonnalle aiheutuneet kulut.

Lisämaksu on vähintään 320,00 € ja enintään kaksinkertainen normaaliin lupamaksuun verrattuna riippuen käytetystä työmäärästä.

Maksu rakentajan pyynnöstä pidettävästä luvan voimassaolon päättymisen jälkeen pidettävästä katselmuksen katselmuskäyntiä kohti on 300,00–1.500,00 €.

11 § Kokoontumistilojen maksut

Kun erillisellä päätöksellä vahvistetaan tilassa samanaikaisesti sallittujen henkilöiden enimmäismäärä, maksu on kokoontumistilaa kohti 320,00 €.

Kokoontumistilojen enimmäismäärä vahvistetaan erillisellä päätöksellä, kun tiloissa sallittujen henkilöiden enimmäismäärä ylittää 60 henkilöä.

12 § Rakennuttajavalvontamaksut

Rakennusvalvontaviranomainen myöntäessä oikeuden valvoa rakennustyötä kokonaan tai osittain itse valvontasuunnitelman mukaisesti, maksu valvontasuunnitelman hyväksymisestä on 320,00 euroa.

Taksan mukaisesta lupamaksusta hyvitetään enintään 20 %.

13 § Arkisto ja kopiointipalveluista sekä toimitusasiakirjoista perittävät maksut

Arkisto- ja kopiointipalveluista sekä muista rakennusvalvonnan tietopalveluun liittyvistä selvitystöistä, mikäli ne edellyttävät tavanmukaista enemmän työtä, kuten asiakirjojen seulontaa, lajittelua tai muuta vastaavaa, peritään maksu käyttäen tuntiveloitusta 150,00 € /h, kuitenkin vähintään 150,00 €.

Ostettaessa arkistossa olevia piirustuksia Lupapiste Kauppa – palvelusta kautta hinta on 6,00€/kpl (pdf, tiff).

14 § Tarkemmat säännökset maksujen määräytymisestä

Jos tämän taksan mukaan määräytyvä maksu on yksittäistapauksessa olennaisesti pienempi, kuin mitä ovat asian käsittelystä kaupungille aiheutuvat kulut, maksua voidaan korottaa ottaen huomioon asian käsittelyyn kulunut työaika, työmäärä ja muut asiaan vaikuttavat seikat. Korotus voi olla enintään 30 %.

Jos tämän taksan mukaan määräytyvä maksu on yksittäistapauksessa olennaisesti suurempi, kuin mitä ovat asian käsittelystä kaupungille aiheutuvat kulut, maksua voidaan alentaa ottaen huomioon asian käsittelyyn kulunut työaika, työmäärä ja muut asiaan vaikuttavat seikat. Alennus voi olla enintään 30 %.

Jos hakija peruuttaa hakemuksensa ennen päätöksen tekemistä, ja hakemuksen käsittely on jo aloitettu, maksu on enintään 50 % taksan mukaisesta maksusta käytetyn työmäärän mukaan.

Jos hakemus hylätään, maksu on 50 % muutoin määräytyvästä maksusta.

Jos rakennuksessa suoritetaan samanaikaisesti useita tämän taksan eri kohtien mukaisia toimenpiteitä, rakennuskohtainen perusmaksu veloitetaan vain kertaalleen.

15 § Maksun palauttaminen

Rakennusvalvontamaksuja palautetaan hakemuksesta seuraavasti:

- 50 % suoritetusta maksusta, kun voimassa olevasta luvasta luovutaan ennen rakennustöiden aloittamista
- 50 % vanhasta lupamaksusta hyvitetään uuden luvan maksua määrättäessä, kun luvan voimassa ollessa haetaan uutta lupaa
- rakennuslupamaksun rauetessa palautetaan suoritetuista oimenpiteistä riippuen enintään 40 %.
- jos rakennuslupa koskee useita rakennuksia ja lupa on toteutettu jonkin rakennuksen osalta, niin palautettavan maksun suuruus määrätään siitä maksun osasta, joka vastaa luvan rauenneesta osasta suoritettua maksua.

Milloin rakennuslupa, joka ei koske uuden rakennuksen rakentamista, tai muu lupa kuin rakennuslupa, on rauennut tai siitä on luovuttu, noudatetaan maksua palautettaessa soveltuvin osin tämän pykälän määräyksiä.

Maksun palauttamista on haettava vuoden kuluessa, siitä kun lupa on rauennut tai kun luvasta luovutaan.

16 § Vapautuksen tai lykkäyksen myöntäminen maksun suorittamisesta

Rakennusvalvontajohtaja tai hänen määräämänsä voi hakemuksesta myöntää vapautuksen tämän taksan mukaisen maksun suorittamisesta osittain tai kokonaan, milloin maksun periminen on ilmeisen kohtuutonta tai aiheetonta.

Rakennusvalvontajohtaja tai hänen määräämänsä voi hakemuksesta erityisestä syystä myöntää lykkäyksen tämän taksan mukaisen maksun suorittamiseen.

17 § Muutoksenhaku määrätystä maksusta

Tämän taksan perusteella määrättyä maksua koskevat muistutukset on tehtävä laskusta ilmenevässä ajassa rakennusvalvontajohtajalle.

Jos muistutus on tehty määräajassa, laskua ei tarvitse maksaa, ennen kuin muistutus on käsitelty.

Muistutuksesta annettuun kielteiseen päätökseen voi hakea oikaisua kaupunkisuunnittelulautakunnalta.

18 § Taksan voimaantulo

Tämä taksa tulee voimaan 1.2.2021

Maksu määräytyy sen rakennusvalvontataksan mukaan, joka on voimassalupapäätöksen tekemispäivänä tai viranomaistehtävän suorittamishetkellä.

Tällä taksapäätöksellä kumotaan ympäristölautakunnan 25.2.2015 § 6 hyväksymä rakennusvalvontataksa

Vantaan kaupungin rakennusvalvonnan tarkastus- ja valvontatehtävistä sekä muista viranomaistehtävistä suoritettavat maksut Vantaan kaupungissa 2.3.2015 alkaen

1 § Yleistä	2
2 § Rakennuslupamaksut	2
3 § Toimenpidelupamaksut	4
4 § Rakennus- ja toimenpideluvan voimassaolon pidentämismaksut	5
5 § Purkamislupamaksut	5
6 § Vähäisen poikkeaman- ja erityisten edellytysten harkinnan lupamaksut	6
7 § Maisematyölupamaksut	6
8 § Maksut rakennuslupahakemuksesta ilmoittamisesta ja kuulemisesta	6
9 § Rakennustyön aloittamisoikeuden myöntämismaksut	7
10 § Vastaavien työnjohtajien maksut	7
11 § Rakennuttajavalvonta- ja asiantuntijatarkastusmaksut	8
12 § Rasitepääätös- ja yhteisjärjestelypääätösmaksut	9
13 § Kokoonmistilojen ja kokoontumisalueiden maksut	9
14 § Hakemuksen peruuttaminen, hylkääminen tai jättäminen tutkimatta	10
15 § Lausuntomaksut	10
16 § Rakennustyönaikaisen valvonnan maksut	11
17 § Jatkuvan valvonnan maksut	12
18 § Aravalain ja arava-asetuksen sekä maaseutuelinkeinolain mukaisista viranomaistehtävistä perittävät maksut	12
19 § Muissa kuin edellä yksilöidyissä tapauksissa rakennusvalvonnan ja ympäristölautakunnan rakennuslupajaoston suorittamista tehtävistä perittävät maksut	13
20 § Arkisto ja kopiointipalveluista sekä toimitusasiakirjoista perittävät maksut	13
21 § Maksun alentaminen	13
22 § Maksun korottaminen	14
23 § Maksun suorittaminen	14
24 § Vapautuksen tai lykkäyksen myöntäminen maksun suorittamisesta	14
25 § Maksun palauttaminen	15
26 § Rakennuskohtainen perusmaksu	15
27 § Muistutukset ja oikaisunhaku määrätystä maksusta	15
28 § Taksan voimaantulo	16

1 § Yleistä

Maankäyttö- ja rakennuslain 145 §:n mukaan luvan hakija tai toimenpiteen suorittaja on velvollinen suorittamaan tarkastus- ja valvontatehtävistä sekä muista viranomaistehtävistä kunnalle maksun, jonka perusteet määrätään kunnan hyväksymässä taksassa.

Kaupunginvaltuusto on 17.12.2001 kuntalain 13 §:n 2 momentin 4 kohdan nojalla päättänyt rakennusvalvontataksan yleisistä perusteista.

Tämän taksan perusteella määrättyt maksut eivät ole arvonlisäverollisia.

2 § Rakennuslupamaksut

Maankäyttö- ja rakennuslain 125 §:n mukaan rakennuslupa tarvitaan rakennuksen rakentamiseen tai sellaiseen rakennuksen korjaus- ja muutostyöhön, joka on verrattavissa rakennuksen rakentamiseen, sekä rakennuksen laajentamiseen tai sen kerrosalaan laskettavan tilan lisäämiseen. Jäljempänä uudisrakentamiseksi katsotaan rakennuslupahakemus silloin, kun rakennustyöhön ei ole käytettävissä olemassa olevan rakennuksen osia tai ne ovat rakennuslupahakemuksen toteuttamisen osalta toisarvoisia. Jos olemassa oleva rakennus, johon uudisrakennus liittyy, sijaitsee eri kiinteistöllä, pidetään rakennuslupahakemusta uudisrakennuksen rakennuslupahakemuksena.

Rakennuksen kokonaisalaan lasketaan kerrosten, kellarikerroksen ja käyttöullakon pinta-ala ulkoseinän ulkopinnan mukaan. Kokonaisalaan ei kuitenkaan lasketa alle 1,6 metriä matalampia tiloja. Myöskään rakennuksen parvekkeita ja vähäisiä katoksia ei lasketa kokonaisalaan.

Rakennuksen tai rakennuksen osan korjaus- ja muutosalueiden pinta-ala lasketaan soveltuvin osin kokonaisalan laskemista koskevien periaatteiden mukaan.

Uudisrakennuksen rakennuslupamaksut

a) Rakennuslupamaksu kultakin rakennukselta on 540,00 € ja lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan 6,50 €/m² sekä rakennukseen liittyvien vähäistä suurempien katosten pinta-alan osalta 3,00 €/m².

b) Kun kyse on omakotitalon tai paritalon erillisestä talousrakennuksesta tai rakenteiltaan yksinkertaisesta ja korkeintaan 200 neliömetrin suurisesta rakennuksesta, tai niiden laajennuksesta, niin rakennuslupamaksu on 250,00 € rakennukselta ja rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan 6,50 €/m² sekä rakennukseen liittyvien vähäistä suurempien katosten pinta-alan osalta 3,00 €/m².

Korjausrakentamisen ja muutostyön rakennuslupamaksut

Maankäyttö- ja rakennuslain 125 §:n mukaan rakennuslupa tarvitaan rakennuksen käyttäjien turvallisuuteen ja terveellisyyteen vaikuttavalle korjaus- tai muutostyölle ja rakennuksen tai sen osan käyttötarkoituksen muuttamiseen.

c) Rakennuslupamaksu kultakin rakennukselta on 540,00 € ja lisäksi

1. rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%)
6,50€/m²:sta sekä rakennukseen liittyvien vähäistä suurempien katojen pinta-alan osalta 3,00€/m²:sta tai
2. muutosalan osalta 6,50 €/m².

Korjausrakentamisen ja muutostyön kohtaa ei sovelleta pientalojen korjauksiin, pientalojen talousrakennuksiin eikä muihin vähäisiin kohteisiin, jos niissä ei ole tarvetta kustannuslaskelman laatimiseen. Kyseisten kohteiden korjausrakentamisen ja muutostyön rakennuslupamaksut määräytyvät tämän pykälän e-kohdan mukaan.

d) Muut toimenpiteet, joihin sovelletaan rakennuksen rakentamista koskevia säännöksiä, kuten pientalojen ja niiden talousrakennusten korjaukset ja muutostyöt, katettujen ja lasitettujen terassien rakentaminen, aukon tekeminen huoneistojen väliseen kantavaan tai osastoivaan rakenteeseen, edellä mainitun aukon sulkeminen, savuhormin rakentaminen tai muu luvanvarainen korjaus- tai muutostyö. Rakennuslupamaksu on 250,00 – 10 000,00 € toimenpiteeltä.

e) Voimassa olevan rakennusluvan aikainen rakennuksen korjaus- tai muutostyön tai käyttötarkoituksen muutoksen rakennuslupamaksu on 250,00 € rakennukselta ja lisäksi rakennuksen tai sen osan muutettavan kokonaisalan mukaan 3,00 €/m².

Monivaiheinen rakennuslupa

f) Jos rakennuslupa myönnetään maankäyttö- ja rakennuslain 134.2 §:n tarkoittamana monivaiheisena lupana, niin rakennuslupamaksua korotetaan 10 – 20 prosentilla, ottaen huomioon monivaiheisuudesta aiheutuva lisätyöaika, työmäärä ja muut asiaan vaikuttavat seikat.

Energiatehokkuuteen kannustaminen

g) Asuinrakennuksen 2 §:n a)-kohdan mukaista lupamaksua alennetaan 10 %, jos rakennetaan asuntokohtainen energian seuranta-, käyttö- ja helppokäyttöinen säätöjärjestelmä sekä huoneistokohtainen kylmän- ja lämpimän käyttöveden mittaus- ja seurantajärjestelmä.

3 § Toimenpidelupamaksut

Maankäyttö- ja rakennuslain 126 a §:ssä on määritelty, milloin toimenpiteen suorittamiseen tarvitaan toimenpidelupa. Korjausrakentamisessa ei ole erillistä toimenpidelupataksaa. Toimenpiteet on tässä taksassa luokiteltu seuraavasti.

- a) Rakennuksen julkisivun muuttaminen, kattomuodon, katteen tai sen väriytyksen muuttaminen, ulkoverhouksen rakennusaineen tai väriytyksen muuttaminen taikka ikkunajaon muuttaminen

Lupamaksu on rakennusta kohti 540,00 €.

- b) Enintään kaksi asuinhuoneistoa käsittävän asuinrakennuksen tai sen talousrakennuksen kohdassa a) mainittu muutos

Lupamaksu on 250,00 €.

- c) Rakennettuun ympäristöön liittyvän erottavan kiinteän aidan tai kadun reunusmuurin rakentaminen

Lupamaksu on 250,00_€.

- d) Muusta alueesta erotetun suurehkon varastointi- tai pysäköintialueen taikka tällaiseen alueeseen verrattavan alueen järjestäminen

Lupamaksu on 250,00 € ja lisäksi 1,00 €/m².

- e) Kiinteistökohtaisen jätevesijärjestelmän rakentaminen tai muuttaminen

Lupamaksu on 120,00–610,00 € riippuen käsittelyyn kulu-
neesta työmäärästä.

- f) Mainosten yleissuunnitelma ja mallihyväksyntä

Lupamaksu on 410,00-1550,00 € riippuen käsittelyyn kulu-
neesta työmäärästä

- g) Muu mainostoimenpide

Lupamaksu on ensimmäiseltä mainoslaitteelta 250,00 € ja
kultakin seuraavalta mainoslaitteelta 130,00 €.

- h) Toimenpidelupa maalämpökaivon poraamiseen

Lupamaksu on 250,00 € ensimmäiseltä reiältä ja 130,00 €
kultakin seuraavalta reiältä.

- i) Muut maankäyttö- ja rakennuslain 126 a §:n tarkoittamat toimenpiteet

Lupamaksu on 250,00-5250,00 € rakennelmaa tai muuta toimenpidettä kohti riippuen käsittelyyn kuluneesta työmäärästä.

4 § Rakennus- ja toimenpideluvan voimassaolon pidentämismaksut

Maankäyttö- ja rakennuslain 143 §:n mukaan, jollei rakennustyötä ole aloitettu kolmessa vuodessa tai saatettu loppuun viiden vuoden kuluessa, lupa on rauennut. Muuta toimenpidettä koskeva lupa on rauennut, jollei toimenpidettä ole suoritettu kolmen vuoden kuluessa. Lupaviranomainen voi eräin edellytyksin pidentää luvan voimassaoloa.

- a) Rakennusluvan tai toimenpideluvan voimassaolon pidentäminen töiden aloittamiseksi ja loppuunsaattamiseksi

Lupamaksu on 350,00 € jokaiselta rakennukselta ja lisäksi 30 % tämän taksan 2 tai 3 §:n mukaisesta kokonaisalan tai toimenpiteen mukaan määräytyvästä maksusta.

- b) Rakennusluvan tai toimenpideluvan voimassaoloajan pidentäminen töiden loppuunsaattamiseksi

Lupamaksu on 540,00 €.

Maankäyttö- ja rakennuslain 141 §:n mukaan lupapäätökseen voidaan ottaa tarpeelliset määräykset.

- c) Lupapäätöksessä asetetun muun määräajan tai muun lupaehdon muuttaminen

Lupamaksu on 540,00 €.

5 § Purkamislupamaksut

Maankäyttö- ja rakennuslain 127 §:n mukaan rakennusta tai sen osaa ei saa purkaa ilman lupaa eräin poikkeuksin mm. asemakaava-alueella.

- a) Rakennuksen purkaminen erillisessä purkamislupamenettelyssä

Lupamaksu on 350,00 – 4000,00 € riippuen hakemuksen käsittelyyn kuluneesta rakennusvalvontaviranomaisen työmäärästä (rakennukselta).

- b) Rakennuksen purkaminen niin, että se sisältyy rakennuslupahakemukseen

Lupamaksu on 250,00 – 1000,00 € riippuen hakemuksen käsittelyyn kuluneesta rakennusvalvontaviranomaisen työmäärästä (rakennukselta).

- c) Jos rakennuksella saattaa olla suojeluarvoa ja suojeluarvo joudutaan selvittämään luvan myöntämisedellytysten harkitsemiseksi

Lisälupamaksu on 250,00 – 2500,00 € rakennukselta riippuen käsittelyyn kuluneesta työmäärästä.

Maankäyttö- ja rakennuslain 127 §:n mukaan rakennuksen tai sen osan purkamisesta on, jollei purkamiseen tarvita lupaa, ilmoitettava kirjallisesti.

- d) Rakennuksen purkamisilmoitus

Käsittelymaksu on 110,00 € purkamisilmoitukselta.

6 § Vähäisen poikkeaman- ja erityisten edellytysten harkinnan lupamaksut

Maankäyttö- ja rakennuslain 175 §:n mukaan rakennuslupaviranomainen voi eräin edellytyksin myöntää rakennusluvan, milloin kysymys on vähäisestä poikkeamisesta rakentamista koskevista säännöksistä, määräyksistä, kielloista tai muista rajoituksista (vähäinen poikkeaminen).

- a) Rakennuslupaviranomaisen lupapäätöksen yhteydessä myöntämän vähäisen poikkeamisen maksu on 250,00 – 5700,00 € riippuen poikkeaman merkittävydestä ja käsittelyyn kuluneesta työmäärästä muutoin määräytyvän lupamaksun lisäksi.

7 § Maisematyölupamaksut

Maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:n mukaan maisemaa muuttavaa maanrakennustyötä, puiden kaatamista tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä ei eräin poikkeuksin saa suorittaa ilman lupaa mm. asemakaava-alueella.

- a) Maisematyölupamaksu on vähintään 540,00 € ja enintään 3600,00 €, riippuen käsittelyyn kuluneesta työmäärästä.
- b) Jos maisematyölupa koskee vain puiden kaatamista, lupamaksu on vähintään 540,00 € ja enintään 1050,00 €, riippuen käsittelyyn kuluneesta työmäärästä.

Jos lupahakemusta käsiteltäessä todetaan, että hanke voidaan toteuttaa ilman maisematyölupaa.

- c) Käsittelymaksu on vähintään 250,00 € ja enintään 1300,00 €, riippuen käsittelyyn kuluneesta työmäärästä.

8 § Maksut rakennuslupahakemuksesta ilmoittamisesta ja kuulemisesta

Maankäyttö- ja rakennuslain 133 §:n mukaan rakennuslupahakemuksen vireille tulosta on ilmoitettava naapurille eräin poikkeuksin. Jos luvan hakija ei hoida ilmoittamista, niin lupaviranomainen hoitaa ilmoittamisen. Maankäyttö- ja rakennuslain 130 §:n mukaan em. säännöstä sovelletaan myös toimenpidelupa-, purkamislupa- ja maisematyölupamenettelyssä. Jos naapuria ei ole ennen katselmusta kuultu erillisessä menettelyssä, niin katselmuskutsu rinnastetaan ilmoittamis-/kuulemiskirjeeseen.

- a) Perusmaksu naapureille ilmoittamisesta on 70,00 € ja lisäksi 60,00 € jokaiselta naapurilta, jolle ilmoitetaan rakennuslupahakemuksen vireille tulosta.

Maankäyttö- ja rakennuslain 173 §:n mukaan ennen poikkeamista koskevan asian ratkaisemista on naapureille ja muille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin hanke saattaa huomattavasti vaikuttaa, varattava tilaisuus kirjallisen muistutuksen tekemiseen. Jos poikkeamispäätöksen hakija ei kuule naapureita, niin lupaviranomainen hoitaa naapureiden kuulemisen.

- b) Perusmaksu naapureiden kuulemisesta on 70,00 € ja lisäksi 75,00 € jokaiselta naapurilta, jota kuullaan poikkeamispäätöksestä.

Jos hakemuksen vireille tulosta joudutaan ilmoittamaan lehdissä, luvanhakija on velvollinen maksamaan ilmoittamiskustannukset

9 § Rakennustyön aloittamisoikeuden myöntämismaksut

Maankäyttö- ja rakennuslain 144 §:n mukaan lupaviranomainen voi antaa luvan rakennustyön tai muun toimenpiteen suorittamiseen osaksi tai kokonaan ennen kuin rakennus-, toimenpide- tai maisematyölupaa koskeva päätös on saanut lainvoiman.

Kun aloittamisoikeushakemus käsitellään lupahakemuksen tai oikaisunhaun yhteydessä.

- a) Maksu on 250,00 €.

Kun aloittamisoikeushakemus käsitellään lupapäätöksen tekemisen jälkeen erillisenä asiana.

- b) Maksu on 540,00 €.

10 § Vastaavien työnjohtajien maksut

Maankäyttö- ja rakennuslain 122 §:n mukaan lupaa tai muuta viranomaishyväksyntää edellyttävässä rakennustyössä tulee olla työn suorituksesta ja sen laadusta vastaava, joka johtaa rakennustyötä sekä huolehtii rakentamista koskevien säännösten ja määräysten sekä myönnetyn luvan ja hyvän rakennustavan mukaisesta työn suorittamisesta

(vastaava työnjohtaja). Tarpeen mukaan rakennustyössä tulee olla erityisalan työnjohtajia sen mukaan kuin asetuksella säädetään. Vastaavan työnjohtajan ja erityisalan työnjohtajan hyväksyy kunnan rakennusvalvontaviranomainen. Rakennustyötä ei saa aloittaa tai jatkaa, ellei työssä ole hyväksyttyä vastaavaa työnjohtajaa.

Työnjohtajan hyväksyttämisen tarve ratkaistaan lupapäätöksen lupaehtoisissa. Työnjohtajamaksu on lupakohtainen kertamaksu. Maksu on sama riippumatta rakennusten lukumäärästä tai työnjohtajien määrästä. Työnjohtajamaksu veloitetaan samalla laskulla kuin rakennusvalvontamaksu.

- a) Rakennuksen rakentamisen ja merkittävän laajennuksen työnjohtajamaksu on 300,00 €.
- b) Omakotitalon tai paritalon rakentamisen ja niiden merkittävän laajennuksen työnjohtajamaksu on 200,00 €.
- c) Vähäisen rakennuksen, vähäisen korjaus- ja muutostyön, vähäisen laajennuksen ja kerrosalaan laskettavan tilan lisäyksen työnjohtajamaksu on 100,00 €.
- d) Korjaus- ja muutostyön sekä käyttötarkoituksen muutoksen työnjohtajamaksu on 200,00 €.
- e) Märkätilalupien ja vastaavien vähäisten muutostöiden työnjohtajamaksu on 100,00 €.
- f) Toimenpideluvan, purkamisluvan ja maisematyöluvan työnjohtajamaksu on 100,00 €.

Rakentamisen merkittävyys ja vähäisyys arvioidaan rakentamisen kokonaispinta-alan perusteella ja sen perusteella, mikä on uudisrakentamisen suhteellinen osuus olemassa olevasta rakennuksesta.

11 § Rakennuttajavalvonta- ja asiantuntijatarkastusmaksut

Maankäyttö- ja rakennuslain 151 §:n mukaan kunnan rakennusvalvontaviranomainen voi hakemuksesta sallia, että muu kuin asuinrakennuksen rakentaminen saadaan hyväksytyn valvontasuunnitelman mukaisesti uskoa rakennuttajan valvottavaksi. Hyväksyessään valvontasuunnitelman rakennusvalvontaviranomainen päättää, miltä osin viranomaisvalvontaa ei tarvita.

Kun rakennusvalvontaviranomainen hyväksyy valvontasuunnitelman.

- a) Käsittelymaksu on 540,00 €. Hyvitys tai palautus tämän taksan mukaisesta lupamaksusta voi olla enintään 25 %.

Jos rakennuttajavalvonta- tai asiantuntijatarkastusoikeus joudutaan peruuttamaan, rakennuslupamaksu on suoritettava kokonaisuudessaan, ellei erityisistä syistä toisin päätetä.

Maankäyttö- ja rakennuslain 150 b §:n mukaan rakennusvalvontaviranomainen voi hakemuksesta sallia, että rakennushankkeeseen ryhtyvä tai hänen palveluksessaan oleva asiantuntija tarkastaa rakennustyön suunnitelmanmukaisuuden.

Kun rakennusvalvontaviranomainen hyväksyy asiantuntijatarkastuksen.

b) Käsittelymaksu on 540,00 €.

Maankäyttö- ja rakennuslain 121a §:n mukaan rakennushankkeeseen ryhtyvältä voidaan edellyttää selvitys toimenpiteistä rakentamisen laadun varmistamiseksi.

Kun rakennusvalvontaviranomainen hyväksyy laadunvarmistusselvityksen.

c) Käsittelymaksu on 540,00 €.

12 § Rasitepäätös- ja yhteisjärjestelypäätösmaksut

Maankäyttö- ja rakennuslain 158 §:n mukaan tonttia tai rakennuspaikana olevaa kiinteistöä varten voidaan perustaa toista kiinteistöä rasittava pysyvä oikeus rakennuksen tai rakennelman käyttämiseen tai niihin verrattavaan toimenpiteeseen.

Rakennusrasitteen perustaminen, muuttaminen ja poistaminen

a) Päätöskohtainen maksu, mikä sisältää yhden rasitteen, on 350,00 €.

b) Jos päätös sisältää useita rasitteita, on maksu työmäärän mukaan 540,00 – 10 000,00 €.

c) Maankäyttö- ja rakennuslain 161 §:n mukaan kiinteistön omistaja on velvollinen sallimaan yhdyskuntaa tai kiinteistöä palvelevan johdon sijoittamisen omistamalleen tai hallitsemalleen alueelle eräin edellytyksin. Päätöskohtainen maksu on 540,00 €.

d) Maankäyttö- ja rakennuslain 164 §:n mukaan, jos asemakaavan toteuttaminen vaatii usean kiinteistön yhteisiä järjestelyjä, kunnan rakennusvalvontaviranomainen voi yhden kiinteistön omistajan aloitteesta ja muita kiinteistön omistajia tai haltijoita kuultuaan rakentamisen yhteydessä tai muutoin määrätä korttelialueen tai sen osan taikka kiinteistöön liittyvän tilan yhteisestä käytöstä. Yhteisjärjestelypäätöksen maksu on työmäärän mukaan 800,00 – 10 000,00 €.

13 § Kokoontumistilojen ja kokoontumisalueiden maksut

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 54 §:n mukaan kokoontumistilaa koskevassa rakennusluvassa tai toimenpideluvassa vahvistetaan kyseisessä tilassa samanaikaisesti sallittujen henkilöiden enimmäismäärä. Tarvittaessa tästä voidaan päättää muutoinkin.

Kokoontumistilojen tarkastus ja hyväksyminen

- a) Maksu on kokoontumistilaa kohti 250,00 € ja lisäksi kokoontumistilan kokonaisalan mukaan 1,50 €/m².
- b) Kun kyse on yksinkertaisesta, hallimaisesta kokoontumistilasta ja jos tilan kokonaisala ylittää 1000 m², niin ylittävältä osalta maksun suuruus on 50 %.
- c) Jos kokoontumistila tarkastetaan ja hyväksytään muussa kuin lupamenettelyssä, niin käsittelymaksua korotetaan 20 prosentilla.

Lausunnon antaminen kokoontumisalueiden rakennelmien henkilöturvallisuudesta

- d) Suunnitelman tarkastus vähintään 250,00 € ja enintään 2500,00 €, riippuen käsittelyyn kuluneesta työmäärästä.
- e) Maksu paikalla käynnistä on 250,00 €.

14 § Hakemuksen peruuttaminen, hylkääminen tai jättäminen tutkimatta

Jos hakija peruuttaa hakemuksensa ennen päätöksen tekemistä, ja hakemuksen käsittely on jo aloitettu

- a) Käsittelymaksu on enintään 50 % taksan mukaisesta maksusta, riippuen käsittelyyn kuluneesta työmäärästä.

Jos hakemus hylätään

- b) Maksu on 50 % muutoin määräytyvästä maksusta.
- c) Jos hakemus jätetään tutkimatta prosessin edellytyksen puuttumisen johdosta. Maksu on vähintään 150,00 € ja enintään 300,00 €.

Vastaavan työnjohtajan maksua ei edellä mainituissa tapauksissa määrätä.

Jos ympäristölautakunnan rakennuslupajaosto oikaisunhaun johdosta muuttaa viranhaltijan tekemää päätöstä, niin myös määrättyä maksua oikaistaan rakennuslupajaoston tekemän päätöksen mukaiseksi.

15 § Lausuntomaksut

Maankäyttö- ja rakennuslain 125 §:n mukaan rakennuksen korjaus- ja muutostyötä varten tarvitaan rakennuslupa, jos työllä voi ilmeisesti olla

vaikutusta rakennuksen käyttäjien turvallisuuteen tai terveydellisiin oloihin.

Rakennushankkeeseen ryhtyvä voi pyytää korjaus- ja muutostyöhön liittyvistä suunnitelmista rakennusvalvonnan lausunnon. Jos rakennushankkeesta laaditut erityispiirustukset ovat asianmukaiset, niin rakennusvalvonta merkitsee piirustuksiin, että rakennushanke voidaan toteuttaa ilman lupaa piirustuksiin mahdollisesti merkityin muutoksin ja ehdoin.

- a) Lausuntomaksu rakennussuunnitelmista on vähintään 250,00 € ja enintään 2000,00 € riippuen käsittelyyn kuluneesta työmäärästä.
- b) Lausuntomaksu hankkeesta, johon liittyy ainoastaan erityissuunnitelmia, on 250,00 € ja lisäksi korjattavan ja muutettavan rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan
 - 1. rakennepiirustukset 1,20 €/m²
 - 2. ilmanvaihtopiirustukset 1,00 €/ m² ja
 - 3. kvv-piirustukset 1,00 €/ m².
- c) Lausuntomaksu mainoslaitteen toteuttamisesta ja luvanvaraisuudesta on 110,00 - 500,00 € riippuen käsittelyyn kuluneesta työmäärästä.
- d) Rakennushankkeeseen ryhtyvä, joka ei ole maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetyn luvan tarpeessa, voi pyytää rakennusvalvonnalta neuvontaa ja ohjausta. Rakennusvalvonnan antaessa hankkeesta lausunnon, lausuntomaksu on 120,00 € ja enintään 1500,00 €.

16 § Rakennustyönaikaisen valvonnan maksut

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 79 §:n mukaan rakennustarkastaja voi rakennustyön aikana antaa suostumuksen poiketa lupapäätöksessä hyväksytystä suunnitelmasta eräin edellytyksin. Suostumus merkitään rakentajan laatimiin muutospiirustuksiin.

- a) Käsittelymaksu on vähintään 350,00 € ja enintään 2500,00 € riippuen käsittelyyn kuluneesta työmäärästä.

Luvassa määrätyt katselmukset on pidettävä luvan voimassaoloaikana. Eräissä tapauksissa katselmus voidaan rakentajan pyynnöstä pitää luvan voimassaolon jälkeen.

- b) Luvan voimassaolon jälkeen pidettävän katselmuksen maksu katselmuskäyntiä kohti on 300,00 - 1500,00 €.

- c) Uuden rakennuksen tai uudestaan rakentamiseen verrattavan rakentamisen rakennusluvasta luvan voimassaolon jälkeen pidettävän katselmuksen maksu katselmuskäyntiä kohti on 300,00 - 1000,00 €.

Lain eräiden rakennustuotteiden hyväksynnästä säättämien rakennuspaikkakohtaisten tuotteiden hyväksynnästä peritään hankekohtainen maksu 500,00 -10 000,00 € per tuote työmäärän mukaisesti.

17 § Jatkuvan valvonnan maksut

Maankäyttö- ja rakennuslain 182 §:n mukaan jos joku ryhtyy toimiin tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten vastaisesti taikka lyö laimin näihin perustuvan velvollisuutensa, kunnan rakennusvalvontaviranomainen voi päätöksellään velvoittaa niskoittelijan määrääjässä oikaisemaan sen, mitä on tehty tai lyöty laimin.

- a) Rakennusvalvonnan antamasta kirjallisesta kehotuksesta ja määräyksestä voidaan määrätä 170,00 € käsittelymaksu.

Ympäristölautakunnan rakennuslupajaoston päätös, jolla on asetettu velvoite tai/ja tuomittu jo asetetun velvoitteen uhka täytäntöön pantavaksi sekä päätös, jolla työt on määrätty keskeytettäväksi.

- b) Valvontamaksu on 540,00 - 4000,00 € päätökseltä riippuen käsitteilyyn kuluneesta työmäärästä.

Jos luvattoman tai luvanvastaisen rakentamisen tai laiminlyönnin johdosta on suoritettu tarkastus- tai valvontatoimenpiteitä, ja asia saateetaan tämän jälkeen lupa-asiana rakennusvalvonnan käsiteltäväksi, tämän taksan mukaan määräytyvää maksua voidaan korottaa niin, että se kattaa suoritetuista toimista rakennusvalvonnalle aiheutuneet kulut.

- c) Lisämaksu on vähintään 250,00 € ja enintään kaksinkertainen normaaliin lupamaksuun verrattuna riippuen käsittelyyn kuluneesta työmäärästä.

Jos käsittelystä joudutaan kuuluttamaan virallisessa lehdessä, veloitettu määrätään maksamaan kuuluttamiskustannukset täysimääräisinä.

18 § Aravalain ja arava-asetuksen sekä maaseutuelinkeinolain mukaisista viranomaistehävistä perittävät maksut

Valtion tukeman rakentamisen valvontaan liittyvistä tehtävistä

- a) Lopputarkastusmuistiosta ja kaikista rakennusvaihetodistuksista

Maksu on 110,00 € muistiolta tai todistukselta.

- b) Tarkastukset, jotka eivät sisälly rakennusvalvontatehtäviin

Maksu on 110,00 € tarkastukselta.

Arviointitehtävät rakennusta kohti

- c) Asuinrakennukset 110,00 €.
- d) Tuotantorakennukset 110,00 €.
- e) Varasto- ja muut rakennukset 110,00 €.

19 § Muissa kuin edellä yksilöidyissä tapauksissa rakennusvalvonnan ja ympäristölautakunnan rakennuslupajaoston suorittamista tehtävistä perittävät maksut

Jaoston suorittama paikalla käynti 1100,00 €.
 Jaoston nimeämien katselmusmiesten paikalla käynti 400,00 €.
 Jaoston nimeämien katselmusmiesten suorittama katselmus 400,00 €/alkava tunti.

Tarkastusinsinöörin, lvi-insinöörin, lupa-arkkitehdin, tarkastusrakennusmestarin, kvv-tarkastajan, valvontatarkastajan tai rakennuslakimiehen paikallakäynti
 120,00 € / tunti ja lausunnot 120,00 € /tunti.

20 § Arkisto ja kopiointipalveluista sekä toimitusasiakirjoista perittävät maksut

Asiakkaan pyynnöstä tai tilauksesta piirustuksista tai muista asiakirjoista valmistetut valokopiot, sähköiset tiedostot (ei piirustukset) sekä asiakirjat viranomais-tehtäviin liittyen

A 4 kopiot:	1 sivu	2,55 €/kpl
	seuraavat sivut	0,45 €/kpl

A 3 kopiot:	1 sivu	3,60 €/kpl
	seuraavat sivut	0,60 €/kpl

Sähköisessä muodossa olevan aineiston toimittaminen asiakkaalle:

1-20	6,00 €/kpl
21-50	5,00 €/kpl
51-100	4,50 €/kpl
100-	4,00 €/kpl

Arkisto- ja kopiointipalveluista sekä muista rakennusvalvonnan tietopalveluun liittyvistä selvitystöistä, mikäli ne edellyttävät tavanmukaista enemmän työtä, kuten asiakirjojen seulontaa, lajittelua tai muuta vastaavaa, peritään maksu käyttäen tuntiveloitusta 120,00 € /h, kuitenkin vähintään 120,00 €.

Käytettäessä tuntiveloitusperustetta maksuun sisältyvät asiakirjoista perittävät A3/A4-kopiomaksut.

Ostettaessa arkistossa olevia piirustuksia ARSKA-palvelun kautta hinta on 3,00€/kpl (pdf, tiff).

21 § Maksun alentaminen

Rakennusvalvontataksan tarkoituksena on kattaa asian käsittelystä kaupungille aiheutuvat kulut.

Jos toimenpide ei ole edellyttänyt rakennusvalvonnalta erityisiä toimenpiteitä eikä aiheuttanut kustannuksia, maksu voidaan jättää osittain tai kokonaan perimättä.

Ympäristölautakunnalla on oikeus ohjata pientalojen lupahakemusten vireillepanoa 1.9. - 31.12. välisenä aikana tapahtuvaksi alentamalla lupamaksua harkintansa mukaan enintään 25 %.

22 § Maksun korottaminen

Rakennusvalvontataksan tarkoituksena on kattaa asian käsittelystä kaupungille aiheutuvat kulut.

Jos tämän taksan mukaan määräytyvä maksu on yksittäistapauksessa olennaisesti pienempi, kuin mitä ovat asian käsittelystä kaupungille aiheutuvat kulut, maksua voidaan korottaa ottaen huomioon asian käsittelyyn kulunut työaika, työmäärä ja muut asiaan vaikuttavat seikat. Korotus voi olla enintään 30 %.

23 § Maksun suorittaminen

Kun lupapäätös on tehty tai muu viranomaistehtävä on suoritettu, niin tämän taksan mukainen maksu on maksettava laskussa määrätyssä ajassa.

Jos maksua ei makseta laskussa määrätyssä ajassa, erääntyneelle maksulle on maksettava viivästyskorkoa siten, kuin korkolaissa on määrätty. Korkolain mukainen viivästyskorkoprosentti merkitään kuhunkin laskuun. Asiakirjojen lunastusmaksu sisältyy maksuun.

Jos tämän taksan mukaisia laskuja ei makseta määräajassa, laskun periminen voidaan antaa perintätoimiston hoidettavaksi.

24 § Vapautuksen tai lykkäyksen myöntäminen maksun suorittamisesta

Rakennusvalvontajohtaja tai hänen määräämänsä voi hakemuksesta myöntää vapautuksen tämän taksan mukaisen maksun suorittamisesta osittain tai kokonaan, milloin maksun periminen on ilmeisen kohtuutonta tai aiheetonta.

Rakennusvalvontajohtaja tai hänen määräämänsä voi hakemuksesta erityisestä syystä myöntää lykkäyksen tämän taksan mukaisen maksun suorittamiseen.

25 § Maksun palauttaminen

Maankäyttö- ja rakennuslain 145 §:n mukaan jos toimenpide jää kokonaan tai osittain suorittamatta, maksu on hakemuksesta perusteettomilta osin palautettava.

Luopuminen voimassa olevasta rakennusluvasta

- a) Kun luvanhaltija ilmoittaa luopuvansa voimassa olevasta luvasta, ennen kuin mihinkään luvan tarkoittamiin toimenpiteisiin on ryhdytty, luvanhaltijalle palautetaan hakemuksesta 50 % suoritetusta maksusta.
- b) Jos luvan voimassa ollessa haetaan lupaa rakennustyön tai toimenpiteen suorittamiseen uusien suunnitelmien mukaisesti, vanhasta lupamaksusta hyvitetään hakemuksesta 50 % uuden luvan maksua määrättäessä.

Rakennusluvan raukeaminen

- c) Jos rakennuksen rakentamista varten myönnetyn rakennusluvan voimassaolo raukeaa, luvanhaltijalle palautetaan hakemuksesta osa suoritetusta lupamaksusta riippuen viranomaisen siihen mennessä suorittamista tarkastustoimenpiteistä, kuitenkin enintään 40 %.
- d) Jos rakennuslupa koskee useita rakennuksia ja lupa on toteutettu jonkin rakennuksen osalta, niin palautettavan maksun suuruus määrätään siitä maksun osasta, joka vastaa luvan rauenneesta osasta suoritettua maksua.
- e) Jos lupapäätöksestä tehdyn valituksen johdosta Helsingin hallinto-oikeus tai korkein hallinto-oikeus toteaa, että hakija ei ole hakemansa luvan tarpeessa, luvasta peritty maksu palautetaan hakemuksesta kokonaisuudessaan.

Milloin rakennuslupa, joka ei koske uuden rakennuksen rakentamista, tai muu lupa kuin rakennuslupa, on rauennut tai siitä on luovuttu, noudatetaan maksua palautettaessa soveltuvin osin tämän pykälän määräyksiä.

26 § Rakennuskohtainen perusmaksu

Jos rakennuksessa suoritetaan samanaikaisesti useita tämän taksan eri kohtien mukaisia toimenpiteitä, rakennuskohtainen perusmaksu veloitetaan vain kertaalleen.

27 § Muistutukset ja oikaisunhaku määrätystä maksusta

Tämän taksan perusteella määrättyä maksua koskevat muistutukset on tehtävä laskusta ilmenevässä ajassa rakennusvalvonnalle.

Jos muistutus on tehty määräajassa, laskua ei tarvitse maksaa, ennen kuin muistutus on käsitelty. Aiheellisen muistutuksen johdosta virheellinen lasku korvataan korjatulla laskulla.

Jos muistutus on tehty määräajassa, mutta maksua ei ole rakennusvalvonnassa muutettu, niin muistutuksen tekijä voi hakea maksuun oikaisua ympäristölautakunnalta.

Jos hakija tai maksaja laskun saatuaan pyytää lähettämään laskun alkuperäisestä hakemuksesta poiketen uudelle maksajalle tai uuteen osoitteeseen, niin uuden laskun lähettämisestä peritään 60,00 euron suuruinen käsittelymaksu, joka lisätään lähetettävään uuteen laskuun.

28 § Taksan voimaantulo

Tämä taksa tulee voimaan 02.03.2015.

Maksu määräytyy sen rakennusvalvontataksan mukaan, joka on voimassa lupapäätöksen tekemispäivänä tai viranomaistehtävän suorittamishetkellä.

Tällä taksapäätöksellä kumotaan ympäristölautakunnan 11.12.2013 § 6 hyväksymä rakennusvalvontataksa.

UTKAST

Avgifter för byggnadstillsynens inspektions- och tillsynsuppgifter samt andra myndighetsuppgifter i Vanda stad från och med 1.2.2021

1 § Allmänt

2 § Bygglovsavgifter

3 § Avgifter för åtgärdstillstånd

4 § Avgifter för rivningstillstånd

5 § Avgifter för tillstånd för miljöåtgärder

6 § Avgifter för förlängning av bygglovs och åtgärdstillståndets giltighet

7 § Avgifter för beviljande av rätt att inleda byggnadsarbete

8 § Avgift för beviljande av mindre undantag, undantag och avgörande som gäller planeringsbehov

9 § Avgifter för servitut- och samregleringsbeslut samt avgifter för placeringen av en ledning som betjänar samhället eller en fastighet

10 § Avgifter för kontinuerlig tillsyn och avgifter för syn som förrättas efter det att tillståndet upphört att gälla

11 § Avgifter för samlingslokaler

12 § Avgifter för byggherreövervakning

13 § Avgifter som tas ut för arkiv- och kopieringstjänster samt för förrättningshandlingar

14 § Närmare bestämmelser om fastställandet av avgifter

15 § Återbetalning av avgift

16 § Beviljande av befrielse från eller uppskov med betalning av avgift

17 § Ansökan om ändring av fastställd avgift

18 § Taxans ikraftträdande

1 § Allmänt

Enligt 145 § i markanvändnings- och bygglagen är den som ansöker om tillstånd eller vidtar en åtgärd skyldig att för inspektions- och tillsynsuppgifter samt för andra uppgifter som ankommer på myndigheterna betala en avgift till kommunen enligt grunder som bestäms i en av kommunen godkänd taxa.

Stadsfullmäktige har 17.12.2001 med stöd av 13 § 2 mom. 4 punkten i kommunallagen beslutat om de allmänna grunderna för byggnadstillsynstaxan.

Stadsplaneringsnämnden har rätt att besluta om allmänna avgiftssänkningar.

Avgifter som bestäms utgående från denna taxa omfattas inte av mervärdesskatt.

2 § Bygglovsavgifter

Nybyggen

Bygglovsavgiften för varje byggnad är 820,00 € och dessutom 7,00 €/m² enligt byggnadens eller en del av byggnadens totala yta.

Reparationsbyggande

Bygglovsavgiften är 820,00 € för varje byggnad och dessutom den andel (%) av 7,00 €/m² som reparationsgraden för den totala ytan hos en byggnad eller en byggnadsdel beräknats uppgå till enligt etablerade kalkyleringsmetoder eller 7,00 €/m² för en ändringsyta.

Reparations- och ändringsarbete under byggtiden samt ändring av användningsändamålet

Bygglovsavgiften är 250,00 € per byggnad och dessutom 4,00 €/m² enligt byggnadens eller den del av byggnadens totala yta som omfattas av ändringen.

Övriga åtgärder

Bygglovsavgiften för övriga åtgärder på vilka bestämmelser som gäller byggandet av en byggnad tillämpas är 320,00–12.000,00 euro enligt den arbetsinsats som krävs.

3 § Avgifter för åtgärdstillstånd

Avgiften för åtgärdstillstånd för ändring av en fasad, ändring av takformen, taktäckningsmaterial eller dess färgsättning, ändring av väggbeklädnadens material eller färgsättning eller ändring av fönsterindelningen är 820,00 € per byggnad.

För övriga åtgärder som förutsätter åtgärdstillstånd är tillståndsavgiften 320,00 €–7.000,00 € enligt den arbetsinsats som krävs.

Avgiften för åtgärdstillstånd för ordnande av ett större lager- eller parkeringsområde eller med detta jämförbart område som avskilts från det övriga området inklusive små kontors- och tekniska utrymmen är 320,00 € och utöver detta också 1,00 €/m².

Tillståndsavgiften för en övertryckshall med lätt konstruktion är 820,00 euro.

Borrning av energibrunnar har befriats från avgift för åtgärdstillstånd.

4 § Avgifter för rivningstillstånd

Tillståndsavgiften för ett rivningstillstånd som beviljats vid ett särskilt förfarande är 320,00 €–7.000,00 € per byggnad enligt den arbetsinsats som krävs.

5 § Avgifter för tillstånd för miljöåtgärder

Avgiften för tillstånd för miljöåtgärder är minst 540,00 € och högst 7.000,00 € beroende på den arbetsinsats som handläggningen krävt.

6 § Avgifter för förlängning av bygglovs och åtgärdstillståndets giltighet

Förlängning av bygglovs eller åtgärdstillståndets giltighet för inledandet och/eller slutförandet av arbetet är 320,00 €.

7 § Avgifter för beviljande av rätt att inleda byggnadsarbete

Då en ansökan om rätt att inleda arbetet behandlas som ett separat ärende efter tillståndsbeslutet är avgiften 320,00 €.

8 § Avgift för beviljande av mindre undantag, undantag och avgörande som gäller planeringsbehov

Mindre undantag

Avgiften för ett mindre undantag som beviljats av bygglovsmyndigheten i anslutning till ett tillståndsbeslut är 320,00–7.000,00 € beroende på hur stor avvikelserna är och den arbetsinsats som krävs.

Undantag

Avgiften för undantag enligt 171 § och 172 § i MBL fastställs enligt följande:

- Avgiftsklass 1 (undantaget är inte betydande) 900,00 €
- Avgiftsklass 2 (undantaget är inte ringa eller där beredningen är krävande) 2750,00 €
- Avgiftsklass 3 (undantaget är betydande eller där beredningen är mycket krävande) 5.500,00–10.000,00 €
- Avgiften för ett negativt undantagsbeslut är 450,00 €

Avgiften för hörande av grannar i samband med behandlingen av undantag består av grundavgiften 75,00 € samt 75,00 €/granne.

Avgörande som gäller planeringsbehov

Avgiften för beviljande av ett avgörande som gäller planeringsbehov är 900,00 €.

Avgiften för ett negativt avgörande om planeringsbehov är 450,00 €.

Avgiften för hörande av grannar i samband med behandlingen av ett avgörande som gäller planeringsbehov består av grundavgiften 75,00 € samt 75,00 €/granne.

9 § Avgifter för servitut- och samregleringsbeslut samt avgifter för placeringen av en ledning som betjänar samhället eller en fastighet

Tillståndsavgiften är 820,00–7.000,00 € enligt den arbetsinsats som krävs.

10 § Avgifter för kontinuerlig tillsyn och avgifter för syn som förrättas efter det att tillståndet upphört att gälla

För byggnadstillsynens skriftliga uppmaning och föreskrift kan en handläggningsavgift på 320,00 € påföras.

Tillsynsavgiften för ett beslut av stadsplaneringsnämndens bygglovssektion som ålägger en skyldighet eller/och verkställer hotet beträffande en skyldighet som redan fastställts och ett beslut enligt vilket arbetet ska avbrytas är 320,00–7.000,00 € per beslut beroende på den arbetsinsats som krävts.

Om ett ärende efter inspektions- eller tillsynsåtgärder tas till byggnadstillsynen för behandling som ett tillståndsärende, kan bygglovsavgiften höjas så att den täcker byggnadstillsynens kostnader för de vidtagna åtgärderna.

Tilläggsavgiften är minst 320,00 € och högst det dubbla i förhållande till en normal tillståndsavgift, beroende på den arbetsinsats som handläggningen krävt.

Avgiften för en syn som på begäran av den som bygger förrättas efter det att tillståndets giltighet löpt ut är 300,00–1.500,00 € per synförrättningsbesök.

11 § Avgifter för samlingslokaler

När det största antalet personer som samtidigt vistas i en lokal fastställs med ett separat beslut är avgiften 320,00 € per samlingslokal.

Det största antalet personer i samlingslokaler fastställs med ett separat beslut när det största antalet personer som tillåts i lokalerna överskrider 60 personer.

12 § Avgifter för byggherreövervakning

När byggnadstillsynsmyndigheten beviljar rätt att själv övervaka byggnadsarbetet helt eller delvis i enlighet med övervakningsplanen är avgiften för godkännande av övervakningsplanen 320,00 euro.

Av en taxeenlig tillståndsavgift kompenseras högst 20 %.

13 § Avgifter som tas ut för arkiv- och kopieringstjänster samt för förrättningshandlingar

För arkiv- eller kopieringstjänster samt för andra utredningsarbeten i anknytning till byggnadstillsynens

informationstjänst, ifall de förutsätter mer arbete än normalt, som genomgång och sortering av handlingar eller motsvarande, uppbärs avgift enligt timdebitering 150,00 € /h, dock minst 150,00 €.

När ritningar köps från arkivet via Kauppa-tjänsten i Lupapiste är priset 6,00€/st. (pdf, tiff).

14 § Närmare bestämmelser om fastställandet av avgifter

Om den avgift som bestäms enligt denna taxa i enskilda fall är väsentligt mindre än stadens kostnader för handläggningen av ärendet, kan avgiften höjas med beaktande av den arbetstid och arbetsinsats som behandlingen krävt och andra faktorer som inverkar. Höjningen kan vara högst 30 %.

Om den avgift som bestäms enligt denna taxa i enskilda fall är väsentligt större än stadens kostnader för handläggningen av ärendet, kan avgiften sänkas med beaktande av den arbetstid och arbetsinsats som handläggningen krävt och andra faktorer som inverkar. Sänkningen kan vara högst 30 %.

Om sökanden drar tillbaka sin ansökan innan beslutet fattats och handläggningen av ansökan redan inletts är avgiften högst 50 % av avgiften i enlighet med taxan enligt den arbetsinsats som krävts.

Om ansökan förkastas är avgiften 50 % av den summa som avgiften annars fastställs till.

Om flera åtgärder enligt olika punkter i denna taxa genomförs samtidigt i en byggnad, debiteras den byggnadsspecifika grundavgiften endast en gång.

15 § Återbetalning av avgift

Byggnadstillsynsavgifter återbetalas på ansökan enligt följande:

- 50 % av den betalda avgiften när man avstår från ett giltigt tillstånd innan byggnadsarbeten har påbörjats
- 50 % av den gamla tillståndsavgiften kompenseras vid fastställandet av avgiften för ett nytt tillstånd då det nya tillståndet ansöks under tillståndets giltighet
- när bygglovsavgiften förfaller returneras högst 40 % beroende på de åtgärder som vidtagits
- om ett bygglov gäller flera byggnader och har använts för någon av dessa byggnader, bestäms storleken på den avgift som återbetalas enligt den del av avgiften som motsvarar den avgift som betalats för den del av tillståndet som förfallit.

När ett bygglov, som inte gäller uppförande av en ny byggnad, eller ett annat tillstånd än ett bygglov har förfallit eller när man har avstått från det, iaktas bestämmelserna i denna paragraf i tillämpliga delar när avgiften återbetalas.

Återbetalning av avgiften ska ansökas inom ett år efter det att tillståndet förfallit eller man avstår från tillståndet.

16 § Beviljande av befrielse från eller uppskov med betalning av avgift

Byggnadstillsynsdirektören eller den som direktören förordnar kan på ansökan helt eller delvis bevilja befrielse från betalning av en avgift som bestämts enligt denna taxa, om det är uppenbart oskäligt eller obefogat att ta ut avgiften.

Byggnadstillsynsdirektören eller den som direktören förordnar kan på ansökan av särskilda skäl bevilja uppskov med betalningen av en avgift enligt denna taxa.

17 § Ansökan om ändring av fastställd avgift

Anmärkningar beträffande en avgift som bestämts utifrån denna taxa ska göras till byggnadstillsynsdirektören inom den tidsfrist som anges på fakturan.

Om anmärkningen har gjorts inom utsatt tid behöver fakturan inte betalas förrän anmärkningen har behandlats.

Omprövning av ett avslagsbeslut som fattats om en anmärkning kan begäras hos stadsplaneringsnämnden.

18 § Taxans ikraftträdande

Denna taxa träder i kraft 1.2.2021.

En avgift bestäms enligt den byggnadstillsynstaxa som gäller den dag tillståndsbeslutet fattas eller myndighetsuppgiften utförs.

Genom detta taxebeslut upphävs den byggnadstillsynstaxa som godkänts av miljönämnden 25.2.2015 § 6.



11 § **Vanda stads upphandling av revisionstjänster 2021–2024, val av revisionssammanslutning**

VD/7829/02.08.00.00/2020

HH/KS/HY-L/KW

Upphandling av revisionstjänster

Verksamhetsperioden för leverantören av revisionstjänster avslutas efter att revisionen för år 2020 har utförts. Enligt kommunallagen (410/2015) 122 § väljer fullmäktige en revisionssammanslutning för granskning av förvaltningen och ekonomin. Sammanslutningen ska förordna en OFR-revisor till ansvarig revisor. Revisorn utför sitt uppdrag under tjänsteansvar. Enligt Vanda stads förvaltningsstadga tillsätter stadsfullmäktige för revisionen och utvärderingen av stadens förvaltning och ekonomi den revisionsnämnd som nämns i § 121 i kommunallagen samt väljer på förslag av revisionsnämnden för granskning av förvaltningen och ekonomin för högst sex räkenskapsperioder en revisionssammanslutning att fungera som revisor enligt vad som avses i 122 § i kommunallagen. Revisionsnämnden i Vanda har 28.10.2020 § 5 godkänt en anbudsförfrågan som gäller upphandlingen. Vanda stad har begärt anbud om revision av moderstadens och stadens dottersammanslutningars förvaltning och ekonomi för revisionsåren 2021–2024 (2025 och 2026 option möjlig för ett eller två år) på det sätt som förutsätts i kommunallagen 410/2015 kapitel 14. Enligt 122 § i kommunallagen ska till revisor i kommunens dottersammanslutningar väljas kommunens revisionssammanslutning, om det inte i anslutning till ordnandet av granskningen finns grundad anledning att avvika från detta. I anbudsförfrågan har man också bett om prissättning av specialsakkunnigtjänster.

Avtalsperiod

Avtalet gäller fyra (4) år (2021–2024) från och med att avtalet undertecknas. Beställaren kan, om beställaren vill, förlänga avtalet med optionen 1+1 år. Upphandlingsförfarande: Upphandlingen gällde en upphandling som överskrider EU-tröskelvärdet. Upphandlingsförfarandet som användes var öppet förfarande, i vilket delanbud inte var möjliga. Om upphandlingen publicerades en EU-upphandlingsannons 9.11.2020 på adressen: <http://www.hankintailmoitukset.fi>.

Konkurrensutsättningen genomfördes av Vanda stads upphandlingscentral och konkurrensutsättningssystemet Cloudia användes.

Frågor och svar

Frågor om anbudsförfrågan skulle ställas senast 26.11.2020 före kl. 16.00.

Frågor och svar publicerades i portalen Tarjouspalvelu.fi, där också anbuderna lämnades in elektroniskt.

Anbud

Ett anbud inlämnades före tidsfristen 14.12.2020 kl. 16.00. Anbudet lämnades in av KPMG Oy Ab.

Anbudsgivarnas lämplighet

Anbudsgivaren uppfyllde de lämplighetskrav som ställdes i anbudsförfrågan.

Hur väl anbuderna följer anbudsförfrågan

Anbudet följde anbudsförfrågan.

Grunderna för valet var att anbuderna



Grunden för valet var att anbuderna ska vara de totalekonomiskt mest fördelaktiga på så sätt att man för det sammanräknade förmånligaste totalpris som angetts för revisionstjänsterna kunde få max. 50 poäng och för kvaliteten max. 50 poäng.

Jämförelse mellan anbuderna

Ingen anbudsjämförelse gjordes, eftersom det lämnades in ett anbud inom tidsfristen.

Upphandlingens beräknade värde

Upphandlingens värde under avtalsperioden (2021–2024) är i detta upphandlingsbeslut 512 945 euro (moms 0 %) för moderstaden i fråga. De handlingar som gäller upphandlingen finns i sin helhet till påseende under sammanträdet och omfattar anbudsförfrågan, frågorna och svaren, anbuderna, protokollet från öppningen av anbuderna, uppfyllandet av lämplighetskraven och villkoren i anbudsförfrågan samt jämförelsen av anbuderna.

Revisionsnämnden 14.1.2021 § 4

Stadsrevisorernas förslag:

Revisionsnämnden beslutar att enligt de grunder som nämns ovan

föreslå för stadsfullmäktige att välja KPMG Oy Ab till leverantör av revisionstjänster enligt 122 § i kommunallagen för räkenskapsåren 2021–2024 (2025 och 2026 option möjlig för ett eller två år) på basis av det lämnade anbudet.

Ett bindande avtal ingås inte då upphandlingsbeslutet delges för kännedom, utan först senare genom separata skriftliga avtal. Vid upphandlingar som överskrider EU:s tröskelvärden kan upphandlingsavtalet ingås och verkställas tidigast 14 dagar efter det att de anbudssökande eller anbudsgivarna har fått eller anses ha fått del av beslutet och anvisningen för sökande av ändring.

Vanda stad delger Vandas koncernsammanslutningar stadsfullmäktiges beslut för kännedom efter att avtalet gjorts upp och bifogar anbudet som gäller koncernsammanslutningen i fråga. Valbeslutet blir gällande först efter bolagsstämmans beslut och det avtal som görs upp efter detta.

Protokollet justeras och godkänns genast vid sammanträdet för denna paragrafs del.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Protokollet justerades och godkändes genast vid sammanträdet för denna paragrafs del.

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 11

Revisionsnämndens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar att enligt de grunder som nämns ovan

- a) välja KPMG Oy Ab till leverantör av revisionstjänster enligt 122 § i kommunallagen för räkenskapsåren 2021–2024 (2025 och 2026 option möjlig för ett eller två år) på basis av det lämnade anbudet.



- b) konstatera att ett bindande avtal inte ingås då upphandlingsbeslutet delges för kännedom, utan först senare genom separata skriftliga avtal. Vid upphandlingar som överskrider EU:s tröskelvärden kan upphandlingsavtalet ingås och verkställas tidigast 14 dagar efter det att de anbudssökande eller anbudsgivarna har fått eller anses ha fått del av beslutet och anvisningen för sökande av ändring.
- c) konstatera att Vanda stad för kännedom delger Vandas koncernsammanslutningar stadsfullmäktiges beslut efter att avtalet gjorts upp och bifogar anbudet som gäller koncernsammanslutningen i fråga. Valbeslutet blir gällande först efter bolagsstämmans beslut och det avtal som görs upp efter detta.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Vidare antecknades att följande uttalande till protokollet lämnades in av De grönas fullmäktigegrupp, vilket understöddes av Samlingspartiets fullmäktigegrupp, Sannfinländarnas fullmäktigegrupp, Svenska folkpartiets fullmäktigegrupp, Centerns fullmäktigegrupp, Kristdemokraternas fullmäktigegrupp, Vänsterförbundets fullmäktigegrupp samt fullmäktigeledamöterna Timo Auvinen och Pietari Jääskeläinen:

”Stadsfullmäktige ber stadskoncernen fästa vikt vid att göra upp tillräckliga riskanalyser och efterfölja dessa vid planeringen av sin verksamhet, då riskanalyserna har till uppgift att minimera att koncernen åsamkas extrakostnader och överraskande utgifter.”

Bilaga:

- Anbudsförfrågan om upphandling av Vanda stads revisionstjänster för räkenskapsåren 2021–2024 (option 1+1)

Närmare information:

Helena Hyvönen, stadsrevisor, tfn 040 532 2115, fornamn.efternamn[at]vantaa.fi

EU-hankintailmoitus TARJOUSPYyntö VD/7829/02.08.00.00/2020

Vantaan kaupungin tilintarkastuspalvelujen hankinta vuosille 2021-2024

I Kohta: Hankintaviranomainen

I.1) Nimi ja osoitteet

Virallinen nimi	Vantaan kaupunki
Kansallinen yritys- ja yhteisötunnus	0124610-9
Postiosoite	PL 1100
Postitoimipaikka	Vantaan kaupunki
Postinumero	01030
Maa	Suomi
Yhteyshenkilö	Lotta Degerholm
Puhelin	+358 438255459
Sähköpostiosoite	lotta.degerholm@vantaa.fi
NUTS-koodi	Helsinki-Uusimaa FI1B
Pääasiallinen osoite (URL)	http://www.vantaa.fi

I.3) Viestintä

Hankinta-asiakirjat ovat suoraan saatavilla täydellisinä, rajoituksetta ja maksutta osoitteesta

<https://tarjouspalvelu.fi/vantaa?id=315820&tpk=3d8d28c6-f424-4ed5-a269-0c1835a64621>

Lisätietoja saa

Edellä mainittu osoite (Kohta I.1)

Tarjoukset tai osallistumishakemukset on tehtävä/jätettävä

Sähköisesti osoitteessa

<https://tarjouspalvelu.fi/vantaa?id=315820&tpk=3d8d28c6-f424-4ed5-a269-0c1835a64621>

I.4) Hankintaviranomaisen tyyppi

Alue- tai paikallistason viranomainen

I.5) Pääasiallinen toimiala

Yleinen julkishallinto

II Kohta: Hankinnan kohde

Hankinnan kohde

II.1 Hankinnan laajuus

II.1.1) Nimi

Vantaan kaupungin tilintarkastuspalvelujen hankinta vuosille 2021-2024

Viitenumero

VD/7829/02.08.00.00/2020

II.1.2) Pääasiallinen CPV-koodi

Päänimikkeistö

Tilintarkastuspalvelut (79212100-4)

II.1.3) Sopimuksen tyyppi

Palvelut

II.1.4) Lyhyt kuvaus

Vantaan kaupunki pyytää tarjoustanne emokaupungin ja kaupungin tytäryhteisöjen hallinnon ja talouden lakisääteisen tilintarkastuksen suorittamisesta tilintarkastusvuosina 2021 – 2024 kuntalain 410/2015 14 luvun edellyttämällä tavalla.

Kuntalain 122 §:n mukaan valtuusto valitsee hallinnon ja talouden tarkastamista varten tilintarkastusyhteisön. Yhteisön on määrättävä vastuunalaiseksi tilintarkastajaksi JHT -tilintarkastaja. Emon tilintarkastajat toimivat tehtävissään virkavastuulla. Osatarjouksia ei hyväksytä.

Tarjouspyyntöön sisältyy myös optio, jonka mukaan kaupunginvaltuusto voi päättää option käyttämisestä vuosien 2025 ja 2026 tilintarkastuksen osalta. Tarjous pyydetään myös näitten vuosien osalta. Option sisältämien päivien lukumäärästä kaupunginvaltuusto päättää option käyttämisen yhteydessä. Hintatiedot pyydetään tässä tarjouspyynnössä. Konserniyhteisöjen ja –säätiöiden optiovuosien hintatarjous pyydetään tekemään samoin periaattein kuin vuosien 2021-2024 hintatarjouskin.

Tarkastuksessa on noudatettava laissa julkishallinnon ja –talouden tilintarkastuksesta (1142/2015) §:ssä 6 mainittua hyvää tilintarkastustapaa sekä tilintarkastuslain (1141/2015) 3 luvun määräyksiä tilintarkastus-standardien ja 4 luvun määräyksiä hyvän tilintarkastustavan noudattamisesta.

Kilpailutuksen käytännön toteutuksesta vastaa Vantaan kaupungin hankinta.

II.1.6) Osia koskevat tiedot

Tätä sopimusta ei ole jaettu osiin

II.2.2) CPV-lisäkoodi(t)

Päänimikkeistö

Tilintarkastuspalvelut (79212100-4)

II.2.3) Suorituspaikka

NUTS-koodi

Helsinki-Uusimaa FI1B1

II.2.4) Kuvaus hankinnasta

Tarkempi kuvaus hankinnasta löytyy tarjouspyynnön liitteestä 2.

II.2.5) Hankintasopimuksen tekoperusteet

Hinta ei ole ainoa myöntämisperuste, ja kaikki perusteet on mainittu pelkästään hankinta-asiakirjoissa

II.2.7) Sopimuksen, puitejärjestelyn tai dynaamisen hankintajärjestelmän kesto

48 kuukautta

Tätä sopimusta voidaan jatkaa

Kyllä

Sopimusten jatkamisen kuvaus

Tarjouspyyntöön sisältyy myös optio, jonka mukaan kaupunginvaltuusto voi päättää option käyttämisestä vuosien 2025 ja 2026 tilintarkastuksen osalta. Tarjous pyydetään myös näiden vuosien osalta. Option sisältämien päivien lukumäärästä kaupunginvaltuusto päättää option käyttämisen yhteydessä.

II.2.10) Tietoa eri vaihtoehtoista

Eri vaihtoehdot hyväksytään

Ei

II.2.11) Tietoa lisähankintamahdollisuuksista

Lisähankintamahdollisuudet

Ei

II.2.12) Tietoa sähköisistä luetteloista

Tarjoukset on esitettävä sähköisinä luetteloina tai niihin on sisällyttävä sähköinen luettelo

Ei

II.2.13) Tietoa Euroopan unionin rahastoista

Hankinta liittyy Euroopan unionin varoin rahoitettavaan hankkeeseen ja/tai ohjelmaan

Ei

IV Kohta: Menettely

IV.1) Kuvaus

IV.1.1) Menettelyn luonne

Avoin menettely

IV.1.8) Tietoa WTO:n julkisia hankintoja koskevasta sopimuksesta (GPA)

Hankintaan sovelletaan julkisia hankintoja koskevaa sopimusta

Kyllä

IV.2) Hallinnolliset tiedot

IV.2.2) Tarjousten tai osallistumishakemusten vastaanottamisen määräaika

14.12.2020 16:00 (UTC+03:00)

IV.2.4) Kielet, joilla tarjoukset tai osallistumishakemukset voidaan toimittaa

suomi

IV.2.6) Vähimmäisaika, joka tarjoajan on pidettävä tarjouksensa voimassa

Tarjouksen on oltava voimassa seuraavaan päivämäärään saakka

31.12.2021

IV.2.7) Tarjousten avaamista koskevat ehdot

Päivämäärä

15.12.2020 08:00

VI Kohta: Täydentävät tiedot

VI.1) Toistuvia hankintoja koskevat tiedot

Kyse on toistuvasta hankinnasta

Ei

VI.4) Muutoksenhakumenettelyt

VI.4.1) Muutoksenhakuelin

Virallinen nimi	Markkinaoikeus
Postiosoite	Radanrakentajantie 5
Postitoimipaikka	Helsinki
Postinumero	00520
Maa	Suomi
Puhelin	+358 295643300
Sähköpostiosoite	markkinaoikeus@oikeus.fi
Pääasiallinen osoite (URL)	http://www.oikeus.fi/markkinaoikeus

Tarjouspalvelun tiedot

Hankinnan tunnistetiedot

VD/7829/02.08.00.00/2020

Vertailuperusteiden määrittely järjestelmässä

Kokonaistaloudellinen edullisuus, pisteytys

Kuinka toimittajan tulee Tarjouspalvelussa ilmoittaa hankinnan kohteen tiedot

Syöttölomakkeella

Lisätietokysymykset

Lisätietokysymykset on lähetettävä 26.11.2020 16:00 mennessä

Lisätiedot

Kysymykset tulee lähettää Tarjouspalvelu-toimittajaportalista. Samasta paikasta löytyvät myös kysymyksiin annetut vastaukset. Tilaa ei vastaa puhelimitse tai sähköpostitse esitettyihin kysymyksiin.

Liikesalaisuustiedot

Toimittajat voivat ehdottaa tietoja liikesalaisuuksiksi Tarjouspalvelussa Kelpoisuusvaatimus- ja Hankinnan kohteet -lomakkeilla (hankintayksikkö voi molemmissa tapauksissa edelleen hallita liikesalaisuustietoja vertailutaulukkovaiheessa)

Kyllä

Muut ehdot

Oheisella ESPD-lomakkeella on esitetty tarjoajien soveltuvuutta koskevat vähimmäisvaatimukset. Tarjoaja vakuuttaa vaatimusten täyttymisen valitsemalla alla olevasta taulukosta vaihtoehdon "kyllä" ja sitoutuu hankintayksikön pyynnöstä toimittamaan viivytyksettä vaatimuksen todentavat selvitykset hankintayksikölle. Selvitykset pyydetään lähtökohtaisesti vain tarjousvertailussa valituksi tulevilta tarjoajilta, pois lukien ne vaatimukset, joissa on erikseen mainittu, että selvitys on ladattava tarjoukseen.

Vaaditut selvitykset (esim. todistukset, lausunnot, rekisteriotteet) eivät saa olla kolmea (3) kuukautta vanhempia laskettuna niiden saapumisesta hankintayksikölle (pl. rikosrekisteriote). Tilaa tarkistaa itse vaadittujen tietojen täyttymisen maksuttomista tietokannoista (esim. YTT) tai tilaajavastuu.fi-sähköisestä palvelusta siltä osin, kun tarjoajan tiedot ovat sieltä saatavissa. Soveltuvuusvaatimusten tulee täytyä myös tarjoajan mahdollisten voimavara-alihankkijoiden osalta. Mikäli tarjoaja on vastannut alla olevan taulukon kohtiin "kyllä" ja ESPD-lomakkeen kohtaan "kyllä", eikä kaikkien vaatimusten täyttymistä pystytä myöhemmin todentamaan, tarjoaja hylätään. Selvitykset tullessaan pyytämään ja tiedot tarkistamaan viimeistään ennen hankintasopimuksen tekemistä ja myös määräajoin sopimuskauden kestäessä.

Ulkomaisten tarjoajan on toimitettava esitettyihin vaatimuksiin vastaavat selvitykset oman maansa lainsäädännössä edellytetyllä tavalla. Vieraskieliset todistukset ja selvitykset tulee toimittaa sekä alkuperäiskielisinä että suomen kielelle käännettyinä. Myöhemmin tarjousvaiheessa tulee käännösten olla virallisen kielenkääntäjän laatimia ja ulkomaisten viranomaisten antamien todistusten asianmukaisesti

legalisoituja. Ulkomaisen tarjoajan, jolla on sivuliike Suomessa, tulee toimittaa kaupparekisteriote ja kaikki lainsäädännön mukaisten verojen ja lakisääteisten sosiaaliturva- ja eläkemaksujen maksamista koskevat todistukset sekä tarjoajan kotimaasta, että Suomesta.

Hankintayksiköllä on velvollisuus selvittää pakollisten poissulkuperusteiden olemassaolo ennen hankintasopimuksen allekirjoittamista. Asian selvittämiseksi hankintayksikkö tulee pyytämään tarjousvertailun voittajalta nähtäväksi yrityksen tai muun yhteisön sekä niiden hallinto-, johto- tai valvontaelimen jäsenen tai edustus-, päätös- tai valvontavaltaa käyttävän henkilön rikosrekisteriotteet. Rikosrekisteriote ei saa olla kahtatoista (12) kuukautta vanhempi. RIKOSREKISTERIOTTEITA EI TULE LIITTÄÄ TARJOUKSEN LIITTEEKSI.

Tarjouspyynnön muut ehdot	Minimi-vaatimus	Maksimi-vaatimus
SOPIMUKSEN YHTEYSHENKILÖ/T JA ALLEKIRJOITTAJA/T		
Ilmoita tähän tarjoajan kanssa mahdollisesti solmittavan hankintasopimuksen allekirjoittajan/allekirjoittajien nimi ja titteli. Lisäksi, jos tarjoaja haluaa sopimukselle kirjattavan myös muita yhteyshenkilöitä ja yhteyshenkilön ollessa eri kuin sopimuksen allekirjoittaja(t) tulee myös heidät ilmoittaa lomakkeelle. Jos sopimuksella on useita yhteyshenkilöitä tai allekirjoittajia tarjoaja voi lisätä tietokenttiä napauttamalla lomakkeella kohdasta "Lisää tietokenttä". <i>Tarjoajan kanssa mahdollisesti solmittavalle sopimukselle osoitettu allekirjoittaja(t) sekä muiden mahdollisten yhteyshenkilöiden kohdalta (jos ei sama kuin allekirjoittaja) on selvittävä ainakin: allekirjoittajan/allekirjoittajien ja yhteyshenkilön / yhteyshenkilöiden nimi, titteli, puhelinnumero, osoite johon sopimus lähetetään allekirjoitettavaksi sekä sähköpostiosoite.</i>	Syötettävä	
Vantaan kaupungilla on käytössään Vastuugroup.fi-Valvoja palvelu, josta tilaaja voi halutessaan tarkastaa soveltuvuusvaatimusten täyttymisen työnantajavelvoitteiden ja tilaajavastuutietojen osalta, kilpailutuksen yhteydessä sekä sopimuskauden aikana. Valitse valikosta tarjoajaa koskeva vastausvaihtoehto.	Valittava	Valikkorivit: Tarjoaja on rekisteröitynyt Vastuugroup.fi- palveluun Tarjoaja ei ole rekisteröitynyt Vastuugroup.fi-palveluun

Mikäli rekisteröityminen Vastuugroup.fi-palveluun ei ole mahdollista, tarjoaja sitoutuu toimittamaan kolmen (3) kuukauden välein koko sopimuskauden ajan seuraavat selvitykset: (i) todistus verojen maksamisesta tai verovelkatodistus tai selvitys siitä, että verovelkaa koskeva veronsaajan hyväksymä maksusuunnitelma on tehty ja (ii) todistus eläkevakuutuksen ottamisesta ja eläkevakuutusmaksujen maksamisesta tai selvitys siitä, että erääntyneitä eläkevakuutusmaksuja koskeva maksunsaajan hyväksymä maksusuunnitelma on tehty. Vaatimus koskee myös sopimuksessa mahdollisesti käyttöön otettavia optiovuosia.

Kyllä

Tarjoajan (ja hänen alihankkijansa) on noudatettava työehtosopimusta tai muita keskeisiä työehtoja, tarjoajalla on voimassa oleva tapaturmavakuutus sekä työntekijöille järjestetty työterveyshuolto.

Kyllä

Asia on tarkistettavissa joko Vastuugroup.fi - palvelusta TAI tarjoaja sitoutuu toimittamaan tilaajalle pyynnöstä itsestään ja ilmoittamistaan alihankkijoista selvityksen käytettävästä työehtosopimuksesta ja keskeisistä työehdoista, tapaturmavakuutuksesta sekä työterveyshuollon järjestämisestä työntekijöilleen. Selvitystä ei tarvitse liittää tarjoukseen.

RAHOITUKSELLINEN JA TALOUDELLINEN TILANNE

Tarjoajalla on hankinnan laatuun ja laajuuteen nähden riittävät taloudelliset edellytykset hankinnan suorittamiseen.

Tätä ominaisuutta arvioidaan tarjoajan vakavaraisuudesta, maksukykyisyydestä, kannattavuudesta ja luottokelpoisuudesta saatujen tietojen perusteella. Tarjoajan taloudellisen tilanteen on oltava sellainen, että se Suomen Asiakastieto Oy:n ratingluokituksessa on vähintään tyydyttävä A tai riskiluokka on 1-3 tai sen katsotaan tilinpäätöstietojen tai muun vastaavan selvityksen mukaan olevan vastaava.

Tarjoaja sitoutuu pyydettäessä toimittamaan tilaajalle Suomen Asiakastieto Oy:n Rating Alfa tai vastaava –raportti, joka sisältää ehdokkaan riskiluokituksen TAI Tarjoajien, joiden luokitusta ei ole saatavilla Suomen Asiakastieto Oy:stä, tulee toimittaa kahden viimeisimmän tilikauden tuloslaskelmat, taseet ja toimintakertomukset, mikäli tarjoajalla on takanaan kaksi tilikautta.

Kyllä

Tarjoajalla on toiminnan laajuuteen nähden riittävä toiminnan vastuuvakuutus.

Tarjoajalla tulee olla voimassaoleva vastuuvakuutus koko sopimusajan. Tarjoajan on lisäksi vaadittaessa toimitettava selvitys yrityksen vakuutusturvasta ja sen kattavuudesta vakuutuslajikohtaisesti, esim. vakuutusyhtiön todistus/vakuutusote yrityksen vakuutusturvasta.

YMPÄRISTÖNÄKÖKOHTIEN HUOMIOIMINEN

Tarjoaja sitoutuu siihen että tarjoajan on annettava selvitys ympäristönäkökohtien huomioimisesta omassa palvelutoiminnassaan tämän hankinnan osalta. Selvitys ympäristönäkökohtien huomioimisesta on annettava siinä laajuudessa, johon tarjoaja on sitoutunut omassa palvelutoiminnassaan tähän hankintaan liittyen.

Tarjoajan tulee tämän hankinnan kohteen mukaisessa palvelutoiminnassaan huomioida ympäristönäkökohdat. Valikosta voidaan valita yksi tai useampi vaihtoehto. Valitkaa valikosta ne vaihtoehdot, jotka täyttyvät tarjoajan osalta.

Lataa tähän kaikki ne selvitykset ympäristönäkökohtien huomioon ottamisesta tarjoajan toiminnassa, siinä laajuudessa mihin tarjoaja edellisissä kohdissa on ilmoittanut sitoutuvansa.

TASA-ARVO- JA YHDENVERTAISUUSNÄKÖKOHTIEN HUOMIOIMINEN

Jos tarjoajan palvelussuhteessa olevan henkilöstön määrä on säännöllisesti vähintään 30 työntekijää, tarjoajan on laadittava vähintään joka toinen vuosi erityisesti palkkausta ja muita palvelussuhteen ehtoja koskeva tasa-arvosuunnitelma, jonka mukaisesti toteutetaan tasa-arvoa edistävät toimet (Laki naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta 8.8.1986/609).

Tarjoajalla, jonka palveluksessa on säännöllisesti vähintään 30 henkilöä, on oltava suunnitelma tarvittavista toimenpiteistä yhdenvertaisuuden edistämiseksi (Yhdenvertaisuuslaki 1325/2014).

Tarjoajan palvelussuhteessa olevan henkilöstön määrä on säännöllisesti vähintään 30 työntekijää

Jos kyllä

Valikkorivit:

a) Jos tarjoajalla on sertifioitu ympäristöjärjestelmä, selvityksestä tulee ilmetä ainakin 1) mikä sertifioitu ympäristöjärjestelmä on kyseessä, 2) mikä on sen numero, 3) mihin asti sertifiointi on voimassa sekä 4) auditoija.
b) Jos tarjottavalla palvelulla (tai toiminnalla) on ympäristömerkki, selvityksestä tulee ilmetä ainakin 1) mikä ympäristömerkki on kyseessä, 2) mikä on sen numero ja 3) mihin asti merkintä on voimassa.
c) Jos tarjoajalla on jokin muu esim. oma ei sertifioitu ympäristöohjelma, selvityksestä tulee ilmetä ainakin, 1) tarjoajan nimeämä ympäristövastaava 2) tavoitteita jätteen määrän vähentämiseksi 3) tavoitteita energiatehokkuuden parantamiseksi 4) tavoitteita materiaaltehokkuuden parantamiseksi 5) tavoitteita ilmastovaikutusten vähentämiseksi 6) tavoitteita henkilöstön osaamisen parantamiseksi 7) tavoitteita sidosryhmäyhteistyön edistämiseksi

Valikkorivit:

Tarjoajalla on sertifioitu ympäristöjärjestelmä (esim. ISO 14001 tai vastaava)
Tarjoajan palvelulla (tai toiminnalla, jos hankitaan tuotetta) on ympäristömerkki
Tarjoajalla on jokin muu, esim. yrityksen oma kirjattu ympäristöjärjestelmä (ei sertifioitu). Oma järjestelmä voi olla esim. yrityksen itse luoma ympäristöohjelma

Mikäli tarjoaja vastasi edelliseen kysymykseen "Kyllä", tarjoaja sitoutuu pyydettäessä toimittamaan edellä mainitut suunnitelmat tilaajalle.

Kyllä

ALIHANKINTA

RYHMITTYMÄT JA VOIMAVARA-ALIHANKKIJAT

Joiden voimavaroihin tarjoaja vetoaa täyttäessään tilaajan soveltuvuusvaatimukset

Vastatkaa tähän kohtaan "KYLLÄ", jos tarjoatte ryhmittymänä ja/tai käyttäte muiden yksiköiden voimavaroja soveltuvuusvaatimusten täyttämiseen.

Valittava

Valikkorivit:
KYLLÄ
EI

KYLLÄ, käytämme muiden yksiköiden voimavaroja (voimavara-alihankkija) tämän hankinnan osalta. EI, emme käytä muiden yksiköiden voimavaroja (voimavara-alihankkija) tämän hankinnan soveltuvuusvaatimusten täyttämiseen.

Mikäli tarjoaja vastasi edelliseen kysymykseen "KYLLÄ", tarjoajan on annettava selvitys tähän hankintaan osallistuvien ryhmittymän jäsenten ja/tai voimavara-alihankkijoiden rooleista ja vastuista suhteessa hankinnan kohteeseen.

Ladatkaa korkeintaan kahden sivun mittainen selvitys ryhmittymän jäsenten ja/tai voimavara-alihankkijoiden vastuista suhteessa hankinnan kohteeseen. Jokaisen ryhmittymän jäsenen ja/tai voimavara-alihankkijan tulee osallistua hankinnan kohteen toteuttamiseen.

MUUT ALIHANKKIJAT

Joiden voimavaroihin tarjoaja ei vetoa täyttäessään tilaajan soveltuvuusvaatimukset

Vastatkaa tähän kohtaan "KYLLÄ", mikäli tarjoaja käyttää muita alihankkijoita tämän hankinnan toteuttamiseen.

Valittava

Valikkorivit:
KYLLÄ
EI

KYLLÄ, käytämme muita alihankkijoita tämän hankinnan toteuttamiseen. EI, emme käytä muita alihankkijoita tämän hankinnan toteuttamiseen.

Mikäli tarjoaja vastasi edelliseen kysymykseen "KYLLÄ", tarjoajan on annettava selvitys tähän hankintaan osallistuvista muista alihankkijoista.

Ladatkaa tähän liite 6 toimittajan alihankkijat ohjeiden mukaisesti täytettynä.

Tarjoajan tulee sitoutua, että alihankkija on merkitty ammatti- ja elinkeinorekisteriin, on maksanut verot ja sosiaaliturvamaksut ja alihankkijaa ei koske hankintalain 80 §:n mukainen pakollinen ja 81 §:n mukainen hankinnanvarainen poissulkuperuste.

Kyllä

REFERENSSIT

Tarjoajalla on oltava hankinnan kohde, laajuus ja laatu huomioon ottaen riittävästi kokemusta vastaavan tyyppisistä ja kokoisista hankinnoista viimeksi kuluneelta kolmelta (3) vuodelta. Referenssikohteita on oltava yksi ja sen tulee sisältää kohdat a) ja b).	Kyllä
<i>Referenssiksi hyväksytään esimerkiksi aiempi kokemus vastaavanlaisten tuotteiden tai palveluiden toimittamisesta tämän tarjouspyynnön mukaisessa laajuudessa. Referenssiselvityksessä tulee esittää ainoastaan ne referenssit, jotka ovat vastaavia hankittavan tuotteen / palvelun kannalta.</i> Jos kyllä	
Referenssin tulee sisältää kohdat a ja b: a) Tilintarkastusyhteisöltä edellytetään kokemusta vähintään 40 000 asukkaan kunnista. b) Tilintarkastusyhteisöllä on oltava myös kokemusta vähintään 5 tytäryhteisöä käsittävistä kunnista, joiden tilintarkastajana yhteisön edustaja on toiminut.	Kyllä
Referenssikohteesta on selvittävä: Referenssin yhteyshenkilön yhteystiedot, sopimuskausi, tarjoajan osuus hankinnassa, palvelun pääpiirteinen sisältö sekä hankinnan arvo alv 0 %. Antakaa liitteellä 5 selvitys tarjoajan tätä hankintaa vastaavasta referenssistä. Hankintayksiköllä on oikeus tarkastaa referenssi.	Ladattava
MUUT TARJOAJAA JA HANKINTAA KOSKEVAT VAATIMUKSET	
Tarjoaja on tutustunut ja hyväksyy tämän tarjouspyynnön Liitteessä 1 a Sopimusluonnos emokaupunki ja Liitteessä 1 b Sopimusluonnos konserniyhteisö, olevat keskeiset sopimusehdot.	Kyllä
Tarjoaja vakuuttaa, että tarjouksen hintatasoon on päädytty ilman kilpailua rajoittavaa tarkoitusta tai ilman mitään kommunikointia, konsultointia tai sopimusta muiden tarjoajien kanssa, tarjoaja ei ole ilmaissut tarjoushintaansa muille mahdollisille tarjoajille tai kilpailijoille eikä tarjoaja ole pyrkinyt estämään kilpailijoita antamasta tarjoustaan.	Kyllä
<i>Kyllä = tarjoaja vakuuttaa, ettei ole harjoittanut ko. toimintaa.</i>	
Kaikki yhteydenpito tilaajan ja toimittajan välillä on voitava suoritaa suomen kielellä.	Kyllä

Kuntalaki 410/2015 pykälä 122 edellyttää, että valtuusto valitsee hallinnon ja talouden tarkastamista varten tilintarkastusyhteisön. Yhteisön on määrättävä vastuunalaiseksi tilintarkastajaksi JHT-tilintarkastaja. Tilintarkastajat toimivat tehtävissään virkavastuulla. Samoin kuntalain 410/2015 pykälä 122 momentti 2 edellyttää, että kunnan tytäryhteisön tilintarkastajaksi on valittava kunnan tilintarkastusyhteisö, jollei tästä poikkeamiseen ole perusteltua tarkastuksen järjestämiseen liittyvää syytä. Tästä syystä tilintarkastusyhteisön on pystyttävä osoittamaan myös tilintarkastuslain edellyttämä tilintarkastaja konserniyhteisöön tai säätiöön.

Kyllä

Tarjouspyyntöön sisältyy myös optio, jonka mukaan kaupunginvaltuusto voi päättää option käyttämisestä vuosien 2025 ja 2026 tilintarkastuksen osalta. Tarjous pyydetään myös näitten vuosien osalta. Option sisältämien päivien lukumäärästä kaupunginvaltuusto päättää option käyttämisen yhteydessä. Hintatiedot mahdolliselle optiolle pyydetään tässä tarjouspyynnössä. Konserniyhteisöjen ja –säätiöiden optiovuosien hintatarjous pyydetään tekemään samoin periaattein kuin vuosien 2021-2024 hintatarjous.

Kyllä

Tarkastuksessa on noudatettava laissa julkishallinnon ja –talouden tilintarkastuksesta (1142/2015) §:ssä 6 mainittua hyvää tilintarkastustapaa sekä tilintarkastuslain (1141/2015) 3 luvun määräyksiä tilintarkastusstandardien ja 4 luvun määräyksiä hyvän tilintarkastustavan noudattamisesta.

Kyllä

Vantaan kaupunkikonserniin kuuluu noin 50 tytäryhteisöä (liite 12). Vantaan kaupungin konserniohje (liite 10) mukaan Vantaan kaupunkikonserniin kuuluvat kaupunki ja sen liikelaitokset sekä ne osakeyhtiöt, säätiöt, yhdistykset ja muut yhteisöt, joissa kaupungilla yksin tai tytäryhteisöjen kanssa on määräamisvalta sekä kuntayhtymät ja muut yhteisöt, joissa kaupunki on osakkaana tai jäsenenä. Tytäryhteisöjen tilintarkastus tulee järjestää kutakin yhteisöä koskevan lainsäädännön mukaan.	Kyllä
Vantaan kaupungin tytäryhteisöistä Vantaan Energia Oy:llä, VAV Asunnot Oy:llä, VTK Kiinteistöt Oy:llä ja Kiinteistöt Oy Länsi-Vantaan Liikuntalaitoksilla on omia tytäryhteisöjä. Tarjoajan on nimettävä ja hinnoiteltava myös näiden alakonsernien tytäryhteisöjen tilintarkastuspalvelut.	Kyllä
Mikäli vuosina 2021-2024 ja optiovuosina 2025-2026 kaupunkikonsernin piiriin tulee uusia tytäryhteisöjä tai kaupungille tulee oikeus nimetä tilintarkastaja yhteisöön muun sopimuksen perusteella, kaupunki noudattaa hinnoittelun ja muiden ehtojen osalta konsernin tilintarkastuksesta sovittuja periaatteita. Mikäli samana aikana jokin yhteisö poistuu kaupunkikonsernista (esim. purkamisen, fuusion, konkurssin tai myynnin seurauksena), kaupungilla on oikeus päättää sopimus kesken sopimuskauden. Kaupungin yhteisössä tilintarkastajana toimivat tilintarkastuslain 1141/2015 mukaiset tilintarkastajat.	Kyllä

Kaupunginhallituksen on laadittava tilikaudelta, joka on kalenterivuosi, kaupungin konsernitilinpäätös tilikautta seuraavan vuoden maaliskuun loppuun mennessä ja annettava se kaupungin tilintarkastajan tarkastettavaksi. Konsernitilinpäätös on saatettava valtuuston käsiteltäväksi kesäkuun loppuun mennessä, joten kaupungin tilintarkastajan on tarkastettava kaupungin konsernitilinpäätös toukokuun loppuun mennessä. Kaupungin tytäryhteisöjen on toimitettava tilintarkastajansa varmentamat tilinpäätöstietonsa kaupungin talouspalvelukeskukselle konsernitilinpäätöksen laatimista varten tilikautta seuraavan vuoden helmikuun puoliväliin mennessä.	Kyllä
Emokaupungin tilintarkastaja on velvollinen raportoimaan tarkastuslautakunnalle tarkastussuunnitelmasta ja sen toteutumisesta, tarkastustyön kulusta ja tarkastustyössä tehdyistä havainnoista tarkastuslautakunnan päättäminä aikoina. Kokouksia on keskimäärin neljä vuodessa. Tilintarkastajan tulee olla pyydettyessä läsnä niissä tarkastuslautakunnan kokouksissa, joissa tilintarkastajan raportteja ja ilmoituksia käsitellään tai milloin lautakunta pitää sitä muutoin tarpeellisenä.	Kyllä
Konserniyhteisön tilintarkastaja antaa tytäryhteisölle vuosittaisen tarkastuskertomuksen. Tilintarkastajan tehtävistä säädetään tilintarkastuslaissa. Tarvittaessa tilintarkastaja antaa hallitukselle tilintarkastuspöytäkirjan sekä yhtiölle että kaupungille muistion. Nämä asiakirjat toimitetaan yhtiön toimesta kaupungin konserninpalvelujen tulosalueen nimeämälle henkilölle. Myös tavanomaista neuvontatyötä edellytetään.	Kyllä
Tilintarkastusyhteisön tulee ilmoittaa Vantaan tarkastuslautakunnalle, jos se vastaanottaa muita toimeksiantoja Vantaan kaupungilta.	Kyllä

Tilintarkastuksen sisältö määräytyy tilintarkastuslain 3 luvun 1 §:n mukaisesti: Tilintarkastus käsittää yhteisön tai säätiön tilikauden kirjanpidon, tilinpäätöksen, toimintakertomuksen sekä hallinnon tarkastuksen sekä tarkemmin 3 luvun 5 §:n mukaiset tarkastuskertomuksessa lausuttavat asiat	Kyllä
Lisäksi edellytetään riskienhallintasuunnitelman valvonnan, hyvän hallintotavan ja konsernistrategian noudattamisen valvonnan tarkastamista sekä ovatko yhteisöt sopimusosapuolia valitessaan varmistaneet tilaajavastuulaissa ja muussa lainsäädännössä olevien määräysten täyttämisen sekä noudattavatko yhteisöt hankintalain mukaista hankintamenettelyä sekä että yhteisöjen sopimusosapuolille asettamat tavoitteet toteutuvat.	Kyllä
Vantaan kaupungin konsernitilinpäätöstä varten annettavat tiedot tulee varmentaa ja oltava tarvittaessa yhteistyössä konsernitilinpäätökseen liittyen kaupungin tilintarkastajan, talouspalvelukeskuksen, konsernihallinnon ja ulkoisen ja sisäisen tarkastuksen kanssa.	Kyllä
Tarjoajan on nimettävä tarjouksessa päävastuullinen tilintarkastaja ja ilmoitettava hänen yhteystietonsa.	Kyllä
Tarjoaja sitoutuu siihen, että tarjouksessa esitettyjä asiantuntijoita käytetään palvelun tuottamisessa ja, että tarjottu henkilöstö tulee suorittamaan tarjouspyynnön mukaiset tehtävät. Henkilöstön tulee hallita suomen kieli ja tehtävä tulee suorittaa suomen kielellä. Dokumentit tulee tuottaa suomen kielellä.	Kyllä
Emokaupungin osalta tarkastuslautakunta varaa mahdollisuuden sopia lisätoimeksiannoista ja mahdollisista EU-projektien lausuntojen yhteydessä tehtävästä tarkastuksesta tarjoajan kanssa sopimuskauden aikana. Erityistoimeksiannolla tarkoitetaan lakisääteisen tilintarkastuksen ulkopuolelle luettavaa tarjoajan toimialaan kuuluvaa tarkastus- ja asiantuntijapalvelua. Tällaisesta toimeksiannosta sovitaan erikseen.	Kyllä

Konseriyhteisöissä, joilla on tarvetta käyttää lakisääteisten tilintarkastuspalvelujen lisäksi muita tilintarkastajan suorittamia lisätöitä, on mahdollisuus sopia siitä erikseen. Lisätöillä tarkoitetaan esimerkiksi tilintarkastajalta erikseen pyydettyjä lausuntoja/todistuksia. Yhteisöt tilaavat lisätyöt pääsääntöisesti itse tarpeensa mukaan. Kuitenkin myös kaupungilla on tarvittaessa mahdollisuus tilata yhteisölle lisätöitä.	Kyllä
Konserniyhteisössä on joitakin yhteisöjä, joilla on tarvetta käyttää asiantuntijaa mm. verotukseen ja yritysjärjestelyihin liittyvissä kysymyksissä. Yhteisöt tilaavat asiantuntijapalvelut pääsääntöisesti itse tarpeensa mukaan. Kuitenkin myös kaupungilla on tarvittaessa mahdollisuus tilata yhteisöille asiantuntijapalveluja.	Kyllä
Tarjoajan on ladattava tarjouksensa liitteeksi kuvaus, tilintarkastuksen organisoimisesta ja ajankäyttösuunnitelmasta, esitys sitovasta aikataulutuksesta tilintarkastuksen toteuttamiseksi Vantaan kaupungin konsernitilinpäätöksen aikataulun mukaisesti, kuvaus Vantaan kaupungin konsernitilinpäätöstä varten annettavien tietojen varmentamisprosessista, kuvaus tilintarkastuksen yhteydessä Vantaan kaupungin konsernistrategian noudattamisen valvonnan tarkastamisesta ja raportoinnista tytäryhteisöille ja Vantaan kaupungille koskien havaittuja puutteita.	Kyllä
Lataa tähän selvitys, yllä mainittujen ehtojen täyttymisestä.	Ladattava

Tarjoajan on ladattava tarjouksensa liitteeksi kuvaus miten yhtiön riskienhallintasuunnitelman valvonnan tarkastaminen toteutetaan, kuvaus siitä, miten tilintarkastusyhteisö tarkastaa sen, että yhteisöt ovat sopimusosapuolia valitessaan varmistaneet tilaajavastuulaissa ja muussa lainsäädännössä olevien määräysten täyttymisen sekä noudattaneet hankintalain mukaista hankintamenettelyä, kuvaus siitä, miten tilintarkastusyhteisö tarkastaa sen, että yhteisöjen sopimusosapuolille asettamat tavoitteet toteutuvat sekä kuvaus tilintarkastuksen kehittämisestä.	Kyllä
Jos kyllä	
Lataa tähän kuvaus, yllä mainittujen ehtojen täyttymisestä.	Ladattava
Tarjoajalta edellytetään hyväksyttävää dokumentoitua laadunvarmistusjärjestelmää.	Kyllä
Jos kyllä	
Lataa tähän selvitys tarjoajan laadunvarmistusjärjestelmästä.	Ladattava

Hankinnan kohteen kriteerit

VANTAAN KAUPUNKIKONSERNIN LAKISÄÄTEISTEN TILINTARKASTUSTEN HINNAT VUOSILLE 2021-2026

Kokonaishinta yhteensä emo ja konserniyhtiöt vuosille 2021-2026

Kohteen hintaa ei kysytä

	Minimi- vaatimus	Maksimi- vaatimus	Maksimi- pisteet	Pisteiden laskentatapa
Tarjoaja syöttää tähän vertailuhinnan tarjouspyynnön liitteeltä 13, välilehdeltä "Vertailuhinta" sarakkeesta B 23. Vertailuhinta on koko emokaupungin ja konserniyhtiöiden lakisääteisten tilintarkastusten yhteenlaskettu vertailuhinta vuosille 2021-2026.	Syötettävä		50.00	pienin annettu arvo ----- * maksimipisteet tarjottu arvo
Tarjoaja lataa tähän täytetyn tarjouspyynnössä olevan hintaliitteen (liite 13). (HUOM! tarjoajan tulee täyttää molemmat hintaliitteessä olevat välilehdet)	Ladattava			

Tarjoajan tulee täyttää myös erityistoimeksiantojen hinnat tarjouspyynnössä olevaan liitteeseen "Erityistoimeksiannot" (liite 14). HUOM! Erityistoimeksiantojen hintoja ei vertailla.	Ladattava			
Ryhmän yleiset kriteerit	Minimi-vaatimus	Maksimi-vaatimus	Maksimi-pisteet	
LAATUKRITEERIT				
EMOKAUPUNKI				
Tilintarkastuslain ja lain julkishallinnon ja -talouden tilintarkastuksesta edellyttämä päävastuullinen JHT-tilintarkastaja.				
Päävastuullisella tilintarkastajalla tulee olla kokemusta kaupungin tilintarkastuksesta. Riittävästä vastuullisen osalta pidetään kokemusta vastuullisena tilintarkastajana yli 45 000 asukkaan suuruisen kaupungin tilintarkastuksesta, jolla on vähintään 5 tytäryhteisöä.	Kyllä			
Emokaupungin osalta JHT-tarkastuksen määräksi on määritetty 120 päivää.	Kyllä			
Anna tähän vastuunalaisen JHT-tilintarkastajan työn osuus emokaupungin JHT-tarkastukseen määritellystä 120 päivästä. Osuus määritellään päivinä.	Syötettävä	120	12.50	tarjottu arvo ----- * maksimipisteet suurin annettu arvo
(Koko työn laajuudeksi on määritetty 170 tilintarkastuspäivää/tilintarkastusvuosi.) Osuus määritellään päivinä.				
KONSERNIYHTEISÖ				
Tilintarkastuslain edellyttämä tilintarkastaja konserniyhteisössä tai säätiössä				
Kunnan konserniyhteisön vastuullisella tilintarkastajalla (tytäryhteisön tai säätiön tilintarkastajalla) tulee olla kokemusta vähintään 20 kunnan tytäryhteisössä.	Kyllä			
Työn laajuudeksi kaupungin tytäryhteisöjen osalta tarjoaja arvioi Hintaliitteellä (Liite 13) välilehdellä "Vantaan kaupungin tytäryhteisöt" annettujen tietojen perusteella montako päivää kukin yhtiö vaatii tarkastusta.	Kyllä			
<i>Lisätietoa tarjouspyynnön Liitteestä 8 Vantaan kaupungin tilinpäätös 2019</i>				

Tarjoaja on merkinnyt vastuullisen tilintarkastajan työn osuuden konserniyhteisön tilintarkastuksesta päivinä, tarjouspyynnön hintaliitteelle, liite 13, välilehdelle "Vantaan kaupungin tytäryhteisöt".	Kyllä			
Syötä tähän VASTUUNALAISEN tilintarkastajan työn osuus konserniyhteisön tarkastuksista liitteeltä 13, välilehdeltä "Vantaan kaupungin tytäryhteisöt", oranssilla merkitystä sarakkeesta G 184. Osuus määritellään päivinä.	Syötettävä	12.50	tarjottu arvo ----- * maksimipisteet suurin annettu arvo	
TYÖKOKEMUS				
EMOKAUPUNKI				
Tässä vertailuryhmässä vertaillaan ajan 1.1.2016 – 30.11.2020 aikana hankittua kokemusta. Vertailu tehdään tarjoajan vertailujärjestykseen asettamien enintään kolmen ryhmän jäsenen yhteenlaskettujen pisteiden perusteella (1.vertailtava, 2.vertailtava, 3.vertailtava). Kokemus ilmoitetaan kohteittain eli kaikki ne kohteet, joissa vertailtava on ollut joko vastuunalaisena tai tiimin jäsenenä kunnissa tai kuntayhtymissä.				
Vertailtavien henkilöiden on täytettävä tarjouspyynnössä yksilöidyt vähimmäisvaatimukset.	Kyllä			
Tarjoaja täyttää liitteen 3 (Vertailtavien henkilöiden tiedot, Emokaupunki) ja syöttää "Koonti"-nimiseltä välilehdeltä sarakkeen B 13 vertailtavien henkilöiden yhteenlasketut työkokemuspäivien luvun tähän KENTTÄÄN.	päivää Syötettävä	12.50	tarjottu arvo ----- * maksimipisteet suurin annettu arvo	
<i>Liitteen 3 "Vertailtavat henkilöt, Emokaupunki" täyttöohje löytyy liittestä "OHJE" välilehdeltä.</i>				
Tarjoaja lataa tähän tarjouspyynnössä olevan liitteen 3 "vertailtavat henkilöt, Emokaupunki" täytettynä.	Ladattava			
KONSERNIYHTEISÖ				

Tässä vertailuryhmässä
vertaillaan tarjoajan enintään
kolmen vertailtavaksi
asettamien (vertailtava 1.
vertailtava 2. ja vertailtava 3.)
ja tilintarkastuspalveluja
Vantaan kaupungille
suorittamaan
tilintarkastusyhteisöstä
valittujen henkilöiden
yhteenlaskettua
tilintarkastuskokemuksen
määrää (päivinä) kuntien ja
kuntayhtymien
tytäryhteisöissä 1.1.2016-
30.11.2020 välisenä aikana.

Vertailtavien henkilöiden on
täytettävä tarjouspyynnössä
yksilöidyt
vähimmäisvaatimukset.

Kyllä

Tarjoaja täyttää liitteen 4
(Vertailtavien henkilöiden
tiedot, Konserniyhteisö) ja
syöttää "Koonti"-nimiseltä
välilehdeltä sarakkeen B 13
vertailtavien henkilöiden
yhteenlasketut
työkokemuspäivien luvun
tähän KENTTÄÄN.

Syötettävä

12.50

tarjottu arvo
----- * maksimipisteet
suurin annettu arvo

Liitteen 4 "Vertailtavat henkilöt, Konserniyhteisö" täyttöohje löytyy liitteistä "OHJE" välilehdeltä.

Tarjoaja lataa tähän
tarjouspyynnössä olevan
liitteen 4 "vertailtavat henkilöt,
Konserniyhteisö"
täytettynä.

Ladattava

Muut tiedot

Hankintayksikön esittely

Vantaan kaupunki on kansainvälisen metropolin ytimessä vetovoimainen työn ja yritysten kasvupaikka, joka tuottaa turvallista arkea yhteisvastuullisesti, asukkaitaan kuunnellen, monikulttuurisuudesta ammentaen ja ympäristövastuuta kantaen. Vantaan kaupunki edistää asukkaidensa hyvinvointia, uusien työpaikkojen syntymistä ja kaupungin kestävä kehitystä tarjoamalla hyvän toimintaympäristön ja järkevästi tuotetut palvelut.

Tarjouksen lähettäminen

Tarjoukset on lähetettävä sähköisesti Tarjouspalvelu.fi -toimittajaportaalista osoitteessa <https://tarjouspalvelu.fi/vantaa>.

Järjestelmän käyttöä koskevissa tiedusteluissa tulee ottaa yhteyttä Cloudia HelpDeskiin, sähköpostilla: tuki@cloudia.fi tai puhelimitse: +358 20 766 1075.

Varmistatthan ennen yhteydenottoa, että olette lukeneet palvelun ohjeet ja järjestelmänne täyttää palvelun käyttämisen vaatimukset, niin käyttöjärjestelmän, selaimen, kuin muidenkin vaatimusten osalta. Ohjeet löytyvät osoitteesta: www.tarjouspalvelu.fi/vantaa

Hylkäämisperusteet

Tarjottujen tuotteiden ja palveluiden tulee olla tarjouspyynnön mukaisia. Tarjouksen tulee vastata tarjouspyyntöä ja sen liitteitä sekä niissä mainittuja vaatimuksia. Sisällöltään tarjouspyyntöä vastaamaton tarjous tai tarjoaja, joka ei täytä soveltuvuusvaatimuksia voidaan hylätä tai sulkea pois tarjoukilpailusta.

Päätöksenteon perusteet

Hankintapäätöksen tekee Vantaan kaupunginvaltuusto tarkastuslautakunnan esityksestä.

Tarjousvertailu suoritetaan tilintarkastuspalveluista annetun yhteenlasketun kokonaishinnan ja laatupisteityksen mukaisesti.

Tarjousten vertailuperusteena on kokonaistaloudellinen edullisuus siten että, tilintarkastuspalveluista annetusta yhteenlasketusta halvimasta kokonaishinnasta voi saada maksimissaan 50 pistettä ja laatupisteistä maksimissaan 50 pistettä.

Hintapisteet ja laatupisteet lasketaan yhteen (max. 100 pistettä) ja eniten pisteitä yhteensä saanut tarjoaja on tarjouskilpailun voittaja.

Muiden tarjoajien pisteet suhteutetaan hintapisteiden (yhteensä max 50 pistettä) osalta voittajan tarjoukseen laskukaavalla: Pienin annettu arvo / tarjottu arvo) x maksimipisteet

Laatupisteet (yhteensä max 50 pistettä) suhteutetaan laatupisteiden osalta voittajan tarjoukseen seuraavilla kaavoilla:

Vastuunalaisen JHT-tilintarkastajan työn osuus emokaupungin vuosittaisista lakisääteisistä JHT tilintarkastuksista (max. 12,5 pistettä): (Tarjottu arvo / Suurin annettu arvo) x maksimipisteet

Vastuunalaisen tilintarkastajan työn osuus konserniyhteisön vuosittaisista lakisääteisistä tilintarkastuksista (max. 12,5 pistettä): (Tarjottu arvo / Suurin annettu arvo) x maksimipisteet

Emokaupunki: Tilintarkastuskokemuksen määrä (3 vertailtavaa henkilöä) kunnissa- ja kuntayhtymissä vuosien 1.1.2016 – 30.11.2020 välisenä aikana (max. 12,5 pistettä): (Tarjottu arvo / Suurin annettu arvo) x maksimipisteet

Konserniyhteisö: Tilintarkastuskokemuksen määrä (3 vertailtavaa henkilöä) kuntien- ja kuntayhtymien tytäryhteisöissä vuosien 1.1.2016 – 30.11.2020 välisenä aikana (max. 12,5 pistettä): (Tarjottu arvo / Suurin annettu arvo) x maksimipisteet

Hankintapäätöksestä ilmoitetaan kaikille tarjoajille kirjallisesti. Hankintayksikkö voi perustellusta syystä olla hyväksymättä mitään tarjousta tai jättää hankinnan toteuttamatta.

Hankintapäätös lähetetään hankintalain (1397/2016) 127 §:n mukaisesti tarjoajille tiedoksi käyttäen tarjoajan ilmoittamaa sähköpostiosoitetta. Käytettäessä sähköistä yhteystietoa katsotaan tarjoajan saaneen hankintapäätöksestä oheisasiakirjoineen tiedon sinä päivänä, jolloin mainitut asiakirjat sisältävä sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Tällaisena ajankohtana pidetään viestin lähettämispäivää.

Selvyyden vuoksi todetaan, että Vantaan kaupunki julkaisee hankintapäätöksen liitteineen internetissä, kun hankintapäätös on tehty.

Hankintasopimus ei synny hankintapäätöksen tiedoksiannolla, vaan vasta kirjallisen hankintasopimuksen allekirjoittamisella

Liitteet ja linkit

Liitetiedostot

Liite 1.a Sopimusluonnos_emokaupunki.pdf
Liite 1.b Sopimusluonnos_konserniyhtiöt.pdf
Liite 2 Palvelukuvaus.pdf
Liite 3 Vertailtavat henkilöt,Emokaupunki.xlsx
Liite 4 Vertailtavat henkilöt, Konserniyhteisö.xlsx
Liite 5 Referenssit.docx
Liite 6 Alihankkijaluettelo.doc
Liite 7 Vantaan kaupungin hallintosääntö, voimassa 1.7.2020.pdf
Liite 8 Vantaan kaupungin tilinpäätös vuodelta 2019.pdf
Liite 9 Vantaan kaupungin taloussuunnitelma vuosille 2020 - 2023 ja talousarvio vuodelle 2020.pdf
Liite 10 Konserniohje.pdf
Liite 11 Konserniyhteisöjen omistajapolitiittiset linjaukset yleinen osa.pdf
Liite 11.1 Hyvä hallinto- ja johtamistapa Vantaan kaupungin tytäryhteisöissä.pdf
Liite 12 Vantaan kaupunkikonsernin tytäryhtiöt päivitetty.pdf
Liite 13 hintaliite.xlsx
Liite 14 hintaliite erityistoimeksianto.xlsx

Linkit

<https://vm.fi/documents/10623/2291459/JYSE+palvelut+huhtikuu+2017.pdf/109174f0-f238-40aa-be5d-0b5bb9ddc440>

Allekirjoittajat

Nimi

Titteli

Helena Hyvönen

Kaupunginreviisori



12 §

Svar på Sirpa Kauppinens, Tiina Tuomelas, Kai-Ari Lundells och Jari Jääskeläinens och 16 andra ledamöters motion om att förbättra informationen i inomhusluftsfrågor

VD/5553/00.02.00.03/2020

RV/HP/KK/ET/JH/PW/KHi/LS/JÅ/LS/ALS

Sirpa Kauppinen, Tiina Tuomela, Kai-Ari Lundell och Jari Jääskeläinen och 16 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”En stor utmaning när man försökt lösa problem med inomhusluften har varit bristen på information, bland annat om utförda reparationer. Därför föreslår vi att informationen och dokumentationen ska förbättras. Vi behöver klara anvisningar på stadens sidor om hur man gör symptom- och felanmälningar. På stadens sidor bör finnas rapporter om skick, resultat från symptomenkäter och -uppföljningar, meddelanden som gäller inomhusluften, inspektionsprotokoll samt reparationsuppmärksamhet och dokumentation av reparationer. Öppenhet förbättrar kommuninvånarnas förtroende.

Vi föreslår att informationen och dokumentationen förbättras.”

Stadsfullmäktige 15.6.2020 § 22

Beslut:

Stadsfullmäktige beslutade ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Stadsmiljöns verksamhetsområde och verksamhetsområdet för fostran och lärande konstaterar i sitt svar följande:

Stadens kommunikation i frågor som gäller inomhusluften utvecklas fortlöpande mot en mer omfattande information verksamhetsområdena emellan. Stadens webbsidor är en mycket viktig informationskanal, men offentliga handlingar kan läggas ut på webben endast om de följer bestämmelserna om dataskydd och tillgänglighet. Staden lämnar på begäran ut alla offentliga handlingar. Fullmäktigeledamöterna har därtill en utökad rätt att få tillgång till information.

För dem som använder stadens verksamhetslokaler ger informationen ut informationsbrev om inledningen av inomhusluftsundersökningar samt om resultat och inomhusluftsreparationer. Sedan år 2018 har 294 informationsbrev för totalt 120 olika objekt publicerats (läget 5.10.2020). På webbsidan vanta.fi/sisailma har alla meddelanden om inomhusluften som sänds till skolor och daghem publicerats från och med 1.8.2018. Den chef som ansvarar för verksamhetslokalerna delar ut meddelandena till lokalernas användare. Skolorna publicerar meddelandena på Wilma-sidorna och daghemmen per e-post samt genom anslag vid dörren.

På nätet har det publicerats klarare anvisningar för lokalernas användare om hur man anmäler problem med inomhusluften i stadens lokaler samt hur man uppsöker vård utgående från symptomen enligt de önskemål som delegationen för inomhusluftsärenden framförde i februari 2020. Anvisningarna har ytterligare förtydligats i juli 2020. Länken till anvisningarna hittas på tre olika sidor som gäller inomhusluften. Stadens personal har haft tillgång till anvisningarna på intranätet åtminstone sedan år 2018. Staden informerar också om hur man uppsöker vård utifrån ens symptom vid sådana enskilda objekt där det eventuellt finns ett behov. I informationsbrevet ombeds man även meddela chefen för



verksamhetslokalen eller den egna chefen om sina symptom. Eftersom det är fråga om ens egna personliga hälsouppgifter bör var och en själv ta ställning till anmälan.

Tekniska fel som användarna upptäckt i byggnaderna samt observationer som rör inomhusluften anmäls till förmannen för objektet, som för vidare felanmälningarna till servicebolaget via Granlund Manager-programmet.

Av rapporterna om inomhusluftsundersökningar har man på webbsidorna publicerat de viktigaste rapporterna som gällt skolor och daghem. Rapporterna färdigställdes i början av år 2020 och har behandlats i enlighet med dataskyddsbestämmelserna. Att behandla de omkring 100 undersökningsrapporter som färdigställts under åren 2018–2019 med beaktande av dataskyddsbestämmelserna skulle kräva uppskattningsvis tre månaders arbetsinsats om det utfördes i fastighetscentralens regi, eller som konsultarbete till en kostnad på cirka 35 000 euro. Att redigera de nya rapporterna i enlighet med dataskyddsbestämmelserna skulle likaså medföra betydande kostnader. För tillfället utreder vi hur rapporterna kan behandlas så att de uppfyller bestämmelserna om tillgänglighet som trädde i kraft 23.9.2020 och vilka kostnader det eventuellt kan innebära. I hela Vanda ber ungefär två personer årligen om att få de äldre rapporterna. Omkring fem personer ber årligen om att få nyare rapporter som är under behandling. I det rådande ekonomiska läget är det skäl att på nytt överväga vilka rapporter det är nödvändigt att publicera. Det är mer ändamålsenligt att lämna över rapporterna till den som begär dem i enlighet med nuvarande praxis.

I detta nu utvecklas en verksamhetsmodell för enkäter vid de enskilda objekten. Rapporterna från den omfattande enkäten om inomhusluftsymptom som riktade sig till skolor och daghem publicerades år 2019 på webbsidorna. Rapporter som rör skolornas och daghemmens enkäter publiceras på nätet om de med beaktande av antalet svars personer och bestämmelserna som gäller hälsouppgifters dataskydd får publiceras.

Vi informerar användarna om inomhusluftreparationernas omfattning genom ovan nämnda informationsbrev. För dokumentation av reparationerna planeras en enhetlig rapporteringsmodell för både byggentreprenören och inspektörerna. Rapporteringsmodellen kan också publiceras på nätet. Till modellen kan man koppla samman ärenden som nuförtiden registreras i reparationsplaner, byggplatsdokumentation och elektroniska datasystem.

Miljöcentralens inspektionsrapporter riktar sig till verksamhetsutövare samt fastighetsägarna och är inte avsedda för offentlig publicering. Vid behov informeras separat om angelägenheter som gäller en fastighet med informationsbrev för varje enskilt objekt. För utlämnande av mer detaljerade uppgifter svarar de anställda vid miljöcentralen som sammanställt rapporterna i fråga.

Förnyandet av Vanda stads webbsidor som pågår för tillfället kommer att försenas på grund av att besvär inlämnats över konkurrensutsättningen. I samband med att webbsidorna förnyas görs även sidorna om inomhusluften mer användarvänliga, både till innehållet och med avseende på sökningar.

Stadsstyrelsen 16.11.2020 § 16

Stadsdirektörens förslag:

Stadsstyrelsen beslutar att

- a) ge ledamöterna Sirpa Kauppinen, Tiina Tuomela, Kai-Ari Lundell och Jari Jääskeläinen samt de 16 andra ledamöterna som undertecknat motionen stadsstyrelsens svar i enlighet med förslaget, och att



- b) föreslå för stadsfullmäktige att anteckna stadsstyrelsens svar för kännedom.

Beslut:

Stadsstyrelsen beslutade enhälligt att bordlägga ärendet till följande sammanträde.

Stadsstyrelsen 30.11.2020 § 15

Stadsdirektörens förslag:

Stadsstyrelsen beslutar att

- a) ge ledamöterna Sirpa Kauppinen, Tiina Tuomela, Kai-Ari Lundell och Jari Jääskeläinen samt de 16 andra ledamöterna som undertecknat motionen stadsstyrelsens svar i enlighet med förslaget, och att
- b) föreslå för stadsfullmäktige att anteckna stadsstyrelsens svar för kännedom.

Beslut:

Stadsstyrelsen beslutade enhälligt att bordlägga ärendet till följande sammanträde.

Stadsstyrelsen 14.12.2020 § 18

Stadsdirektörens förslag:

Stadsstyrelsen beslutar

- a) ge ledamöterna Sirpa Kauppinen, Tiina Tuomela, Kai-Ari Lundell och Jari Jääskeläinen samt de 16 andra ledamöterna som undertecknat motionen stadsstyrelsens svar i enlighet med förslaget, och att
- b) föreslå för stadsfullmäktige att anteckna stadsstyrelsens svar för kännedom.

Behandling:

Stadsstyrelseledamoten Vaula Norrena gav följande ändringsförslag:

Till motionssvarets fjärde stycke fogas följande mening: "Framledes ska alla forskningsresultat och mätningar som inte står i strid med dataskyddslagen publiceras på stadens webbsidor". Ur samma stycke stryks meningen: "Att redigera de nya rapporterna i enlighet med dataskyddsbestämmelserna skulle likaså medföra betydande kostnader". Till motionssvarets femte stycke fogas meningen "Representanter för föräldrarna tas med i de enskilda skolornas inomhusluftarbetsgrupper".

Stadsstyrelseledamoten Sirpa Pajunen understödde förslaget.

Stadsstyrelseledamoten Sade Tahvanainen gjorde följande ändringsförslag:

Till motionssvarets fjärde stycke fogas följande mening: "Aktuella utredningar som gäller inomhusluften publiceras på stadens webbsidor i översikts- och rapportform med beaktande av dataskyddslagen". Till motionssvarets femte stycke fogas meningen "Föräldrarnas omedelbara rätt att få tillgång till information tryggas till exempel genom att ordna föräldramöten i frågan eller genom representanter i arbetsgrupper som behandlar inomhusluften".

Stadsstyrelseledamoten Ulla Kaukola understödde förslaget.

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder stadsstyrelseledamot Sade Tahvanainens förslag röstar ja, medan de som understöder stadsstyrelseledamot Vaula Norrenas förslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.



Vid omröstningen gavs 9 ja-röster (Multala, Tahvanainen, Abdi, Jääskeläinen, Weckman, Kaukola, Niikko, Orpana, Puoskari, Rokkanen, Tyystjärvi) och 2 nej-röster (Norrena, Pajunen), varvid ordföranden konstaterade att Tahvanainens förslag godkäfts.

Beslut:

Stadsstyrelsen godkände förslaget med de kompletteringar Sade Tahvanainen föreslagit.

Det antecknades att de grönas stadsstyrelsegrupp lämnade in följande uttalande till protokollet: "Framledes ska alla forskningsresultat och mätningar som inte står i strid med dataskyddslagen publiceras på stadens webbsidor. Representanter för föräldrarna ska tas med i de enskilda skolornas inomhusluftarbetsgrupper".

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 12

Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar anteckna stadsstyrelsens svar för kännedom.

Behandling:

Under behandlingen av ärendet föreslog fullmäktigeledamoten Sirpa Kauppinen, understödd av ledamöterna Tiina Tuomela och Jari Jääskeläinen, att ärendet återremitteras för ytterligare beredning.

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder en fortsatt behandling av ärendet röstar ja, medan de som understöder återremittering för ytterligare beredning röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

I omröstningen gavs 41 ja-röster och 25 nej-röster medan en ledamot röstade blankt, varvid ordföranden konstaterade att behandlingen av ärendet fortsätter.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Vidare antecknades följande uttalande till protokollet inlämnat av De grönas fullmäktigegrupp, vilket understöddes av fullmäktigeledamoten Jari Jääskeläinen:

"Med hänvisning till dataskyddet har det i Vandas rapporter och undersökningar om inomhusluften på felaktiga grunder dolts alla uppgifter om symptom som uppstått under vistelse i byggnaderna. Dataskyddet rör endast personuppgifter som kan kopplas till en viss person och därmed inte uppgifter om symptom som hänger samman med en byggnad, men som inte kan sammankopplas med en enskild person. För att förbättra informationen och skapa förtroende bör det på stadens sidor finnas resultat från undersökningar om inomhusluften och från symptomenkäter och -uppföljningar, inspektionsprotokoll samt reparationsuppmaningar och dokumentation av reparationer. Man bör se till att föräldrarna är representerade i de enskilda skolornas inomhusluftarbetsgrupper."

Bilaga:

- Sirpa Kauppinens, Tiina Tuomelas, Kai-Ari Lundells och Jari Jääskeläinens samt 16 andra ledamöters undertecknade motion om att förbättra informationen i inomhusluftsfrågor
- Omröstningsprotokoll 25.1.2021 § 12



Anvisningar för sökande av ändring: 2.1 Besvärsförbud

Närmare information:

Jonna Hohti, ekonomi- och förvaltningsdirektör, tfn 043 826 8687, [fornamn.efternamn\[at\]vantaa.fi](mailto:fornamn.efternamn[at]vantaa.fi)

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
Valtuustoaloite sisäilma-asioiden tiedonkulun parantamiseksi Sisäilmaongelmien ratkaisemisessa iso haaste on ollut tiedon puuttuminen mm. tehdyistä korjauksista. Tämän vuoksi ehdotamme tiedonkulun ja dokumentoinnin parantamista. Tarvitsemme kaupungin sivuille selkeät ohjeet oire- ja vikailmoitusten tekoon. Kaupungin sivuilla on hyvä olla kuntoraportit, oirekyselyjen ja -seurannan tulokset, sisäilmatiedotteet, tarkastuspöytäkirjat ja korjauskehotukset sekä korjausten dokumentointi. Avoimuus parantaa kuntalaisten luottamusta. Esitämme, että tiedonkulkua ja dokumentointia parannetaan. 15.6.2020	<u>Aloitteen tekijät:</u> Sirpa Kauppinen Tiina Tuomela Kai-Ari Lundell Jari Jääskeläinen <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> 1. Vaula Norrena 2. Jouko Jääskeläinen 3. Emmi Pajunen 4. Anniina Kostilainen 5. Minna Kuusela 6. Eve Rämö 7. Minna Atiye 8. Jussi Saramo 9. Maija Rautavaara 10. Sveta Silvennoinen-Hiisku 11. Niilo Kärki 12. Juha Hirvonen 13. Jussi Vähäkangas 14. Siri Ahokas 15. Kirsikka Mäkilaine 16. Pirkko Kotila



13 §

Svar på Sirpa Kauppinens, Kai-Ari Lundells och Markus Lyyras samt 37 andra ledamöters motion om användningen av Tuomelan koulus byggnad

VD/5556/00.02.00.03/2020

HP/KK/IK/HY-L/ALS

Sirpa Kauppinen, Kai-Ari Lundell och Markus Lyyra samt 37 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Undervisningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde 12.9.2016 att Tuomelan koulus fastighet används som tillfällig lokal för Hämeenkyllän koulu till dess att Hämeenkyllän koulus nya byggnad blir klar och efter detta enligt behovet av tillfälliga lokaler fram till 2021. Samtidigt konstaterades att bildningsväsendet hösten 2021 kommer att göra en utredning över skolnätet i sydvästra Vanda och utgående från utredningen bereder man beslutsförslag om skolnätet i sydvästra Vanda i slutet av år 2021. Enligt beslutet utvärderas behovet av att använda Tuomelan koulus byggnad hösten 2021 i samband med att man fattar beslut om skolnätet i sydvästra Vanda.

Enligt uppgifter som förekommit i offentligheten förbereder Vanda stads fastighetscentral för närvarande ett hyresavtal som rör skollokaler tillsammans med Camelot Property Management, ett holländskt bolag specialiserat på uthyrning i andra hand. Uthyrningsbeslutet har inte behandlats i förtroendeorganen och fullmäktigeledamöterna har inte heller informerats om saken.

Enligt undervisningsnämndens beslut från år 2016 ska den fortsatta användningen av Tuomelan koulu undersökas utgående från behovet av tillfälliga lokaler. Även om Hämeenkyllän koulus nya byggnad står klar har inte behovet av tillfälliga lokaler upphört i västra Vanda. I Sanomala planeras till exempel en utbyggnad av de tillfälliga lokalerna. Beslutet om att hyra ut skollokaler till en extern aktör står i strid med nämndens beslut från år 2016.

Vi ledamöter som undertecknat motionen förutsätter att undervisningsnämndens beslut från år 2016 efterföljs. Vi föreslår att möjligheten att använda Tuomelan koulu som tillfälliga skollokaler eller som en del av ett tillfälligt arrangemang utreds i brådskande ordning. Om man till exempel hänvisar förskoleelever och elever på de lägre klasserna bosatta i närområdet till Tuomelan koulu frigörs i de andra skolorna då lämpliga tillfälliga lokaler. I utredningen måste hänsyn tas till de olika alternativens ekonomiska verkan samt de lokala invånarnas önskemål.”

Stadsfullmäktige 15.6.2020 § 23

Beslut:

Stadsfullmäktige beslutade ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Stadsmiljöns verksamhetsområde och verksamhetsområdet för fostran och lärande konstaterar gemensamt i sitt svar följande:

Undervisningsnämnden konstaterade 12.9.2016 § 11 i sitt svar på invånarinitiativet om att ta tillbaka beslutet att lägga ned Tuomelan koulu: ”Enligt nuvarande planer förekommer ett behov av tillfälliga



lokaler i västra Vanda fram till 2021. Tuomelan koulus fastighet används som tillfällig lokal för Hämeenkyön koulu till dess att Hämeenkyön koulus nya byggnad blir klar och efter detta enligt behovet av tillfälliga lokaler fram till 2021.”

Tuomelas och Varistos skolbyggnader samt Sanomala användes som tillfälliga utrymmen för eleverna i Hämeenkyön yhtenäiskoulu medan byggarbetena på det nya skolhuset pågick. Den nya finska skolan i Tavastby togs i bruk i augusti 2020.

Tuomelas skolfastighet lämpar sig för de lägre årskurserna. I detta nu finns det inget behov av tillfälliga lokaler för de lägre klasserna. Kilterin koulu, en högstadieskola för årskurserna 7–9, kommer att flytta till tillfälliga utrymmen. Skolans elever flyttar till tillfälliga utrymmen i Sanomala och dess paviljong. Det är ändamålsenligt att använda Sanomalas lokaler som tillfälliga utrymmen eftersom lokalerna planerats och förverkligats med tanke på utrymmenas lämplighet för ämnesundervisningens läroplan i årskurs 7–9. Efter att ombyggnaden av Kilterin koulu står klar kommer Sanomalas fastighet att användas som skollokaler för det ökande antalet elever i årskurserna 7–9 i Mårtensdal och Gruvsta samt som tillfälliga utrymmen åren 2023–2024 för eleverna i de närbelägna skolorna Kivimäen koulu samt eventuellt också Mårtensdals skola. Senare kommer man att fatta beslut om den nya grundskolan som ska byggas på Varias tomt i Bäckhagen, men till dess går eleverna från Sanomala i skola vid Kilterin koulus filialskola.

Våren 2021 görs en utredning över skolnätet i sydvästra Vanda och utgående från utredningen tar man fram beslutsförslag om skolnätet i sydvästra Vanda.

Tekniska nämnden godkände 4.11.2020 § 11 intentionsavtalet mellan fastighetscentralen och projektet Kulttuurituomela om att hyra Tuomelan koulus lokaler. Kulttuurituomela är ett projekt där ett kooperativ, som administreras av hyresgästerna, tar hand om uthyrningen av utrymmena. Kooperativet Tilajakamo hyr hela fastigheten av staden och hyr i sin tur ut lokalerna i mindre delar till mindre aktörer, såsom konstnärer, föreningar och småföretag. Den egentliga hyresperioden beräknas börja från början av år 2021. Staden strävar efter att med hyresintäkterna för objektet täcka de underhållskostnader som uppstår.

Stadsstyrelsen 14.12.2020 § 21

Förslag framlagt av biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde:

Stadsstyrelsen beslutar

- a) ge Sirpa Kauppinen, Kai-Ari Lundell och Markus Lyyra samt 37 andra ledamöter stadsstyrelsens svar i enlighet med förslaget, och
- b) föreslå för stadsfullmäktige att stadsstyrelsens svar antecknas för kännedom.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 13

Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar anteckna stadsstyrelsens svar för kännedom.

Beslut:

Förslaget godkändes.



Bilaga:

- Sirpa Kauppinen, Kai-Ari Lundells och Markus Lyyras samt 37 andra ledamöters undertecknade motion om användningen av Tuomelan koulus byggnad

Anvisningar för sökande av ändring: 2.1 Besvärsförbud

Närmare information:

Pasi Salo, lokalchef, [foramn.efternamn\[at\]vantaa.fi](mailto:foramn.efternamn[at]vantaa.fi)

Ilkka Kalo, direktör för den grundläggande utbildningen, [foramn.efternamn\[at\]vantaa.fi](mailto:foramn.efternamn[at]vantaa.fi)

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
Valtuustoaloite Tuomelan koulurakennuksen käytöstä Opetuslautakunta on päättänyt 12.9.2016 kokouksessaan, että Tuomelan koulukiinteistöä käytetään Hämeenkylässä koulun väistötilana koulun uudisrakennuksen valmistumiseen saakka ja tämän jälkeen väistötilatarpeen mukaan vuoteen 2021 saakka. Samassa yhteydessä todettiin, että sivistystoimi tulee tekemään syksyllä 2021 Lounais-Vantaan kouluverkkoselvityksen ja sen pohjalta valmistellaan päätösesitykset Lounais-Vantaan kouluverkosta vuoden 2021 lopulla. Päätöksen mukaan Tuomelan koulurakennuksen käyttötarvetta arvioidaan syksyllä 2021 Lounais-Vantaan kouluverkosta päätettäessä. Julkisuudessa olleiden tietojen perusteella Vantaan tilakeskus valmistelee koulurakennuksesta parhaillaan vuokrasopimusta tilojen jälleenvuokraukseen erikoistuneen hollantilaisen Camelot Property Managementin kanssa. Vuokrauspäätöstä ei ole käsitelty luottamuselimissä, eikä siitä ole tiedotettu valtuutettuja. Opetuslautakunnan vuoden 2016 päätöksen mukaan Tuomelan koulun jatkokäyttöä on tarkasteltava väistötilatarpeen mukaan. Vaikka Hämeenkylässä uusi koulu on valmistunut, ei väistötilatarve ole poistunut Länsi-Vantaan alueelta. Esimerkiksi Sanomalaan suunnitellaan väistötilojen laajennusta. Päätös vuokrata koulutila ulkopuoliselle toimijalla on ristiriidassa lautakunnan vuoden 2016 päätöksen kanssa.	<u>Aloitteen tekijän nimi:</u> Sirpa Kauppinen Kai-Ari Lundell Markus Lyyra <u>Aloitteen allekirjoittajat</u> 1. Lauri Kaira 2. Sakari Rokkanen 3. Sami Kanerva 4. Maarit Raja-Aho 5. Tiina Tuomela 6. Maija Rautavaara 7. Mika Kasonen 8. Stefan Åstrand 9. Anssi Aura 10. Siri Ahokas 11. Markku Weckman 12. Minna Kuusela 13. Patrik Karlsson 14. Eve Rämö 15. Jan Edelmänn 16. Kirsi Mäkilaine 17. Emmi Pajunen 18. Anniina Kostilainen 19. Jari Jääskeläinen

Me aloitteen allekirjoittaneet valtuutetut edellytämme opetuslautakunnan vuoden 2016 päätöksen noudattamista. Esitämme, että on kiireellisesti selvitettävä mahdollisuutta, jossa Tuomelan koulua käytettäisiin väistökouluna tai osana väistöjärjestelyä. Jos esimerkiksi Tuomelan kouluun ohjataan lähialueelta esikoululaisia ja alakoululaisia, vapautuu muista kouluista väistöön soveltuvia tiloja. Selvityksessä on huomioitava vaihtoehtojen taloudellisuus sekä alueen asukkaiden toiveet. 15.6.2020	20. Jussi Saramo 21. Minna Atiye 22. Janne Leppänen 23. Anitta Orpana 24. Sveta Silvennoinen-Hiisku 25. Vaula Norrena 26. Paula Lehmuskallio 27. Pietari Jääskeläinen 28. Jenni Chen-Ye 29. Niilo Kärki 30. Carita Orlando 31. Sari Multala 32. Lasse Norres 33. Juha Hirvonen 34. Jussi Vähäkangas 35. Pirkko Kotila 36. Mika Niikko 37. Pentti Hakulinen



VD/4419/10.02.02.00/2017

RV/HP/TLA/MSI/KN/HY-L/EA/ALS

Stadsstyrelsen beslutade 16.11.2020 § 6 att generalplanen 2020 (YK0048) förs till stadsfullmäktige för godkännande. Behandlingen fortsatte 30.11.2020 § 21 då Västersundomområdet beläget öster och söder om Ring III och Borgåleden lämnades utanför den generalplan som ska godkännas. Den ändrade avgränsningen hängde samman med den gemensamma generalplanen för Östersundom och dess konsekvenser för Naturaområdet. I och med områdets ändrade avgränsning måste motsvarande justeringar göras i planbestämmelserna. Dessutom föreslås generalplaneärendet kompletteras med de utlåtanden NTM-centralen i Nyland och Forststyrelsen gett avseende Natura-bedömningen av Östersundoms gemensamma generalplan och områdesreserveringsplanen för landsväg 152 som utarbetats i samarbete med NTM-centralen och Tusby kommun.

Generalplanen 2020 är en ny generalplan för hela staden. Det är en långsiktsplan med vilken staden styr markanvändningens utveckling i önskad riktning. Målsättningsåret är 2050. Viktiga underliggande tidsfenomen som påverkar planen är bland annat urbaniseringen och den fortsatt kraftiga tillväxten, hållbarhetens samtliga perspektiv där klimatförändringen och risken för segregation betonas.

Generalplanen 2020 fortsätter i linje med den gällande generalplanen. Planen gör det möjligt för staden att växa så att tillväxten riktas till den nuvarande stadsstrukturen genom att förenhetliga och förnya den. Tyngdpunkten i tillväxten ligger särskilt på centrumen, varav i synnerhet huvudcentrumen Dickursby, Aviapolis och Myrbacka förstärks och utvidgas betydligt. Den starkaste tillväxtkorridoren är området längs Vandaspåran, men kollektivtrafikstaden kompletteras också med andra förbindelser och knutpunkter. Lösningen gör det möjligt att trygga kulturmiljön, naturvärdena och grönstrukturen – också regionalt.

De viktigaste riktlinjerna för planeringen är utveckling av de befintliga och nya stationsområdena som en del av den regionala kollektivtrafikstaden. Spårvägen leder till en avsevärd förbättring av de tvärgående förbindelserna mellan östra Vanda, Dickursby och Flygplatsen. Spårvägen skapar en starkare koppling mellan områden som riskerar att utveckla segregation och stadsstrukturen genom att göra bland annat arbetsplatser och tjänster tillgängligare. Som nya stationsområden ingår utvidgningen av Kivistö centrum till Lappböle station, Fallbäckens stationsområde vid stambanan samt Västersundoms metrostation i Östersundom. Kollektivtrafikstadens utveckling stöds också av de riktlinjer för en närmiljö av hög kvalitet för motionärer och trafikanter som styr den fortsatta planeringen av generalplanen. I generalplanen har ett regionalt omfattande nätverk av friluftsleder och cykelbanor fastställts. Den allt tätare kollektivtrafikstaden avspeglas på generalplanens ekologiska nätverk och ett betydande antal kompletteringar i det nuvarande naturskyddsnätverket.

För att trygga stadens livskraft och därigenom regionens tillväxt har ett tillräckligt antal möjligheter till arbetsplatsbyggande fastställts i generalplanen. Arbetsplatser förläggs både till centrumen och arbetsplatsområden. Placeringen av handel styrs särskilt i fråga om större enheter och s.k. områden för handel: de viktigaste riktlinjerna är att stödja centrumens utveckling och tillgänglighet genom hållbar rörlighet. Man har skaffat beredskap inför en växande flygplats och flygtrafik, vilket syns bland annat som delvis utvidgade flygbullerområden. En ansenlig del av flygbullerområdena har reserverats för arbetsplatsbyggande eftersom boende inte kan placeras där. Detaljplanen definierar i framtiden användningsändamålen från boende till arbetsplatser noggrannare än generalplanen. De utvidgade



bullerområdena sträcker sig till de befintliga bostadsområdena där man genom generalplanebestämmelser velat trygga möjligheterna att bevara den nuvarande bosättningen trots störningarna.

Också boendereserven räcker till för den framtida tillväxten. Det är nödvändigt att överdimensionera den i generalplanen eftersom en del av den inte kommer att utnyttjas när lösningarna preciseras i den fortsatta planeringen. Fokus i bostadsbyggandet ligger på centrumen och tätare områden. Man har gjort en mycket moderat bedömning av kompletteringen av befintliga småhusområden. Av de områdesreserveringar som anvisats för byggande har ca 65 % uppskattats som kvartersmark. Den resterande andelen består av till exempel gator eller parker. När det gäller placeringen av tjänster styr generalplanen endast de mest utrymmeskrävande tjänsterna som idrottsparker. För övriga delar har målet om tillräckliga tjänster tagits upp i generalplanebestämmelserna. Tillräckligt med närparker och rekreationsområden ska reserveras och byggandet ska vara gröneffektivt både i bostads- och arbetsplatsområden.

Generalplanen stakar ut riktlinjer för den framtida utvecklingen av markanvändningen på flera nivåer eftersom samma plan både möjliggör stadens tillväxt och bevarar värden. Den nya generalplanen har i likhet med sin föregångare gjorts upp som en områdesreserveringsplan för en fortsatt smidig övergång från generalplanen till förverkligandet. Jämfört med den gällande generalplanen har många saker tillförts den nya. Generalplanen styr detaljplaneringen och annan planering på en noggrannare nivå, som till exempel trafikprojekt och byggande av tekniska nätverk. Generalplanen förverkligas under de kommande årtiondena genom fortsättningsplaner och beslut. Den nya generalplanen upphäver inte de gällande detaljplanerna utan styr utformandet av nya planer.

Utformandet av generalplanen

Generalplanen har utformats stegvis och i växelverkan under närmare fyra år. Arbetet inleddes enligt stadsstyrelsens beslut 22.5.2017 § 59. För styrningen av generalplanarbetet tillsatte stadsstyrelsen 14.8.2017 § 8 en generalplanekommitté för stadsstyrelsens mandattid 2017–2019. Som första arbetsmoment utformades mål för generalplanarbetet, vilka godkändes av stadsstyrelsen 22.1.2018 § 8.

Målen fastställdes i tre olika helheter i fråga om skala och teman: en lokal livsmiljö och stads som syns, en regional kollektivtrafikstad och en stad med en internationell flygplats. Ramen för målen bildades av ramen för en hållbar utveckling. En hållbar tillväxt av staden är det enda alternativet och därför kunde detta inte tas upp som ett mål, utan fastställdes som ram.

Målen styrde utarbetandet av generalplaneutkastet, vilket som arbetsmoment upptog nästan hela året 2018. På våren ordnades en öppen kartbaserad enkät om generalplanens innehåll och man cirkulerade i respektive områden för att tala med invånarna (s.k. road show). I utkastfasen fördes en bred sakkunnigdialog om planen både internt och med samarbetspartner. Man gick igenom generalplaneutkastets lösningar tema- och områdesvis i generalplanekommittén som godkände utkastet 21.1.2019. Stadsstyrelsen lade 11.2.2019 § 14 fram utkastet till generalplan i 30 dagar i enlighet med MBF 30 §.

Generalplaneutkastet fungerade som diskussionsunderlag, därför ordnade man flera möten för invånarna under våren 2019 och försökte aktivt få in respons om de lösningar som gjorts, bland annat med hjälp av ett kartresponssystem. Över 700 åsikter lämnades in om utkastet och utifrån dem gjordes flera ändringar i både plankartan och generalplanebestämmelserna. Lösningar justerades också utifrån utkastfasens utlåtanden och de konsekvensbedömningar som gjorts om utkastet. Hösten 2019 gick man tillsammans med generalplanekommittén igenom ändringsförslagen, vilka man utnyttjade i arbetet med



att sammanställa förslaget till generalplan. Generalplanekommittén godkände förslaget vid sitt sammanträde 27.2.2020. Stadsstyrelsen lade 6.4.2020 § 14 fram förslaget till generalplan 22.04–18.06.2020 och berättigade stadsplaneringen till att begära utlåtanden. Med anledning av undantagsförhållandena och mötesbegränsningarna förverkligades växelverkan under förslagsfasen så att elektroniska verktyg utnyttjades i så bred utsträckning som möjligt. Framläggningstiden förlängdes från ordinarie 30 dagar till 58 dagar.

Om förslaget till generalplan fick man in 332 anmärkningar vilka med sina svar sammanfattats områdesvis och temavis i rapport IV om växelverkan. Trettio utlåtanden lämnades in. Om preliminära svar diskuterades med dem som lämnat in utlåtanden under förslagsfasens myndighetsförhandlingar 3.9.2020, efter vilket svaren ännu uppdaterades. Sammandragen av utlåtandena och de svar som utformats till utlåtandena har sammanställts till en egen rapport. Efter stadsstyrelsens beslut om godkännande skickas svarsrapporterna både till dem som lämnat in anmärkningar och dem som gett utlåtanden. Den respons som lämnats in till registraturen under generalplanens godkännandefas har sammanställts till ett kompletterande material till beslutsförslaget.

Efter de ändringar som gjordes i förslaget var det nödvändigt att uppdatera konsekvensbedömningarna. I bedömningarna har man dessutom beaktat responsen i de utlåtanden som lämnats in om förslaget. En del av uppdateringarna har gjorts som tilläggsbilagor till den ursprungliga bedömningen och en del så att hela bedömningen har uppdaterats. Av bedömningarna är en helt ny: Naturabedömningen i enlighet med 65 § i naturvårdslagen, om vilken markägare och NTM-centralen i Nyland ombetts lämna in utlåtanden före 6.11. Man har inte fått utlåtanden om bedömningen av privata markägare, utan de har allmänt riktats till lösningarna och ingår i det kompletterande materialet. Man har ännu inte fått ett utlåtande från Skogsstyrelsen eller NTM, så generalplanens material kompletteras med dem till nästa behandling. Av bedömningarna har sammandrag sammanställts till generalplanens beskrivning.

Den generalplan som ska godkännas

Den generalplan som ska godkännas består av tre kartor med rättsverkningar: en plankarta och två kartbilagor. Utöver detta omfattar generalplanen en beskrivning som belyser planens lösningar. Allt detta ingår i beslutsförslaget som bilagor som ska godkännas. Beskrivningen har ännu inte ombrutits; den ombrutna versionen blir färdig till stadsfullmäktige. Som stöd för generalplanarbetet har flera konsekvensbedömningar och utredningar gjorts före processen och under arbetet. Utredningarna och bedömningarna finns på generalplanens webbsidor <https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>

Efter förslagsfasen har några preciseringar gjorts i generalplanen på grundval av växelverkan och konsekvensbedömningarna. Istället för att ändra plankartan beslutade man göra justeringar särskilt i de bestämmelser som övergripande styr den fortsatta planeringen inom samtliga motsvarande områden.

I de inlämnade anmärkningarna uttrycktes en stark oro över de befintliga småhusområdena, därför har både bestämmelserna som gäller småhusområden (AP) och bostadsområden (A) ytterligare justerats för att på ett bättre sätt skydda småhusområdena. I bestämmelsen om bostadsområden har man på basis av respons strukit meningen ”i området får alla typer av hus byggas”. Meningen uppfattades så att flervåningshus får byggas var som helst i ett bostadsområde. Efter flera vändor har också den del i bestämmelsen som gäller småhusområden på generalplanekommitténs beslut 22.10 ändrats till formen: ”Vid ny- och kompletteringsbyggnad av ett befintligt småhusområde ska man värna om värdefulla specifika drag i omgivningen och byggnadssätten. I första hand får olika typer av småhus och närtjänster byggas i dessa områden. Den högsta tillåtna byggnadshöjden är tre våningar. Detaljplaner som ändrar småhusområdets struktur ska utarbetas som tillräckligt övergripande helheter i växelverkan med områdets invånare.” Bakgrunden till tillägget var de reaktioner generalplanekommittén fått bland annat



från småhusområdena vid Spannmålsvägen, Myntavägen, Kabelvägen, Loftvägen samt Sandkulla och Fagersta. Det är fråga om exempel på områden vilkas särdrag man vill skydda genom denna bestämmelse.

Också bestämmelsen om småhusområden (AP) har justerats till att överensstämma med den del av A-bestämmelsen som gäller småhusområden: "Området reserveras för småhusboende. I första hand får olika typer av småhus och närtjänster byggas i området. Vid ny- och kompletteringsbyggande av ett befintligt småhusområde ska man värna om värdefulla specifika drag i omgivningen och byggnadssätten. I dessa områden är den högsta tillåtna byggnadshöjden tre våningar. Detaljplaner som ändrar småhusområdets struktur ska utarbetas som tillräckligt övergripande helheter. I området ska tillräckligt med rekreationsområden bevaras."

I generalplanebestämmelserna har man utifrån stadsmuseets (museimyndighetens) utlåtande lagt till "både fasta fornlämningar och övriga kulturarvsobjekt enligt det fornlämningsregister som upprätthålls av museiverket", eftersom övriga kulturarvsobjekt inte är skyddade enligt lagen om fornminnen. I de strategiska anteckningarna har man på grundval av bedömningen av NaturakONSEKVENSerna i beteckningen om zonen för utveckling av åsträndernas rekreationsbruk lagt till "Utvecklingen av rekreationsbruket får inte äventyra de naturvärden vars skydd medfört att Vanda å har anslutits till Natura 2000-nätverket".

Bestämmelsen om området för centrumfunktioner har preciserats utifrån NTM:s och Nylands förbunds utlåtanden så att Lappböle har fogats till de områden där "man kan placera stora detaljhandelsenheter av lokal betydelse". Bestämmelserna om områden för handel har kompletterats i fråga om den maximala dimensionering som fastställts i landskapsplanen och som tagits upp i NTM:s och Nylands förbunds utlåtanden. Dessutom har bestämmelsen om handel kompletterats med meningen: "Vid en mer detaljerad planering av stora detaljhandelsenheter ska särskild vikt fästas vid att man genom placeringen av de stora enheterna inte försvagar verksamhetsförutsättningarna för affärer som förläggs till centrum."

Också bestämmelserna som gäller trafik har preciserats. Förklaringen till beteckningen om tunneln till Tallinn och flygbanan "behov av tunnelförbindelse för tung spårtrafik" har på basis av Helsingfors utlåtande ändrats till "riktgivande dragning av tunnel för tung spårtrafik", vilket gör det möjligt att godkänna planen för banan. Utifrån ett flertal utlåtanden har man till bestämmelsen om trafikförbindelse lagt till ordet regional, vilket också motsvarar landskapsplanens lösning på bland annat Vichtisvägen. Utifrån NTM:s utlåtande har bestämmelsen om plats för utveckling av grönförbindelse preciserats till formen "vid markeringen ska man göra en bedömning av möjligheterna att bygga en grönbro eller en underfart för att stödja framkomligheten för människor och djur". Bestämmelsen om banan har omformats utifrån en anmärkning som lämnats in av en privatperson så att beteckningens förklaring avser en bana för cykeltrafik och att man i bestämmelsen talar om en "snabb stamförbindelse för cykeltrafik".

På generalplanekommitténs beslut 22.10.2020 har bestämmelsen om naturskyddsområde kompletterats med en allmän bestämmelse från utkastfasen: "Om markägaren inte kan utnyttja sitt område på ett sätt som bringar skälig vinst, är kommunen eller staten skyldig att lösa in området eller betala ersättning för förlusten". På basis av NTM:s utlåtande har två meningar som styr den fortsatta planeringen lagts till i bestämmelsen om grundvattenområde: "Den fortsatta planeringen ska basera sig på tillräckliga jordmåns- och grundvattenutredningar. Tryggandet av skyddszoner för vattentäkt ska beaktas i den fortsatta planeringen."



I plankartan har en ändring gjorts i avgränsningen av flygtrafikområdet vid Turbinvägen, om vilket markägare hörts separat (MBF 32§). Ur plankartan har spårvägens linjealternativ via Vitbäcksvägen strukits enligt stadsstyrelsens beslut. I Aviapolis har kollektivtrafikens stamförbindelse flyttats från kvartersstrukturen till Dickursbyvägen i och med de preciserade planerna.

Stadsstyrelsen 16.11.2020 § 7

Stadsdirektörens förslag:

Stadsstyrelsen beslutar att

- a) ge svar på anmärkningarna i enlighet bilaga 5 och svar på utlåtandena i enlighet med bilaga 6; och
- b) föra den 16.11.2020 daterade generalplanen 2020 (YK0048) till stadsfullmäktige för godkännande enligt bilagorna 1–4.

Behandling:

Det antecknades att stadsstyrelsens ledamot Lauri Kaira avlägsnade sig från sammanträdet på grund av samfundsjäv och att förvaltningssakkunnig Lotta Silfverberg avlägsnade sig från sammanträdet på grund av partsjäv för den tid som detta ärende behandlades och beslut fattades.

Det antecknades att stadsdirektören, under rubriken Den generalplan som ska godkännas, kompletterade föredragningstexten med följande mening i mitten av tredje stycket:

”Bakgrunden till tillägget var de reaktioner generalplanekommittén fått bland annat från småhusområdena vid Spannmålsvägen, Myntavägen, Kabelvägen, Loftvägen samt Sandkulla och Fagersta. Det är fråga om exempel på områden vilkas särdrag man vill skydda genom denna bestämmelse.”

Stadsstyrelseledamoten Sakari Rokkanen gav följande ändringsförslag:

”I fråga om Portparken ska man stryka den planbestämmelse som förhindrar att stora dagligvaruenheter placeras där.”

Stadsstyrelsens ordförande Sari Multala understödde förslaget.

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och gav följande omröstningsförslag: de som understöder stadsdirektörens förslag röstar ja, medan de som understöder stadsstyrelseledamot Sakari Rokkanens förslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 7 ja-röster (Tahvanainen, Kaukola, Puoskari, Pajunen, Abdi, Norrena, Tyystjärvi) och 5 nej-röster (Multala, Rokkanen, Orpana, Niikko, Jääskeläinen), så ordföranden konstaterade att ändringsförslaget blivit förkastat.

Stadsstyrelseledamoten Vaula Norrena gav följande ändringsförslag:

”Beteckningen om motorbaneområdet i Lavango (EM) ändras tillbaka till beteckningen TT i generalplanens utkastfas.”

Stadsstyrelseledamoten Sirpa Pajunen understödde förslaget.



Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och gav följande omröstningsförslag: de som understöder stadsdirektörens förslag röstar ja, medan de som understöder stadsstyrelseledamot Vaula Norrenas förslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 9 ja-röster (Multala, Tahvanainen, Kaukola, Puoskari, Abdi, Tyystjärvi, Rokkanen, Orpana, Niikko) och 3 nej-röster (Norrena, Pajunen, Jääskeläinen), så ordföranden konstaterade att ändringsförslaget blivit förkastat.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Vidare antecknades följande uttalanden till protokollet:

Stadsstyrelsens gemensamma uttalande till protokollet:

"Staden ska driva förhandlingarna framåt med Tusby kommun om en dragning av landsväg 152 på norra sidan av Sommarbo. En nordlig dragning kan ekonomiskt sett vara en gynnsammare lösning och på ett bättre sätt bevara naturvärdena och leda till färre skadeverkningar för bosättningen."

Protokollsuttalande av De Grönas stadsstyrelsegrupp:

"Området för motorbanan i Lavango ska inte reserveras enbart för motorbanans verksamhet i flera decennier, utan det ska vara möjligt att vidareutveckla området också för annat, till exempel arbetsplatsverksamhet genom en TY- eller TT-beteckning. Det är krävande att bekämpa bullret från motorbanan och det finns inga garantier för att någon företagare skulle ha möjlighet till det. Också därför är sannolikheten stor att det skulle vara meningsfullare att planera en alternativ användning av området."

Stadsstyrelsen beslutade 16.11.2020 § 6 att generalplanen 2020 (YK0048) förs till stadsfullmäktige för godkännande. Planmaterialet kompletteras ytterligare med de utlåtanden som begärts för stadsfullmäktige om generalplanens Naturabedömning (NVL 65 §) i samband med förhandlingar med NTM-centralen i Nyland som bereder utlåtandet. I diskussionerna har den gemensamma generalplanen för Öster-sundom och dess konsekvenser för Naturaområdet, som är under behandling i Högsta förvaltningsdomstolen, varit en kritisk fråga.

På basis av den ovan skildrade situationen är det ändamålsenligt att genom stadsstyrelsens nya beslut avgränsa och utesluta Västersundomområdet öster och söder om Ring III och Borgåleden från den generalplan som ska godkännas. Utelämnandet innebär att området i fråga fortsättningsvis omfattas av gällande generalplan från år 2007. Högsta förvaltningsdomstolens avgörande i frågan om den gemensamma generalplanen för Östersundom väntas kring årsskiftet och förhoppningsvis har man kännedom om avgörandet i det skede då generalplanen ska godkännas. Om HFD i sitt avgörande beslutar att den gemensamma generalplanen träder i kraft ens till vissa delar kan den gemensamma generalplanen som godkändes 11.12.2018 träda i kraft. Till innehållet motsvarar avgörandet förslaget till generalplan.

Generalplanen 2020 färdigställs med den föreslagna nya avgränsningen för att i januari godkännas av stadsfullmäktige. Samtidigt kompletteras utredningsmaterialet för generalplanen med områdesreserveringsplanen för en förlängning av landsväg 152 som ännu inte var klar i november.



Generalplanekartornas nya avgränsning presenteras i bilagor 10–12. De slutliga plankartorna, i vilka planbestämmelserna ingår, uppdateras till stadsfullmäktiges sammanträde. Likaså uppdateras det övriga generalplanematerialet före stadsfullmäktiges sammanträde till att motsvara den nya avgränsningen.

I stadsstyrelsens svar 16.11.2020 i anknytning till växelverkan informeras de personer och instanser som inlämnat en anmärkning eller gett ett utlåtande om den nya avgränsningen av området och den ändrade tidtabellen.

Stadsstyrelsen 30.11.2020 § 21

Stadsdirektörens förslag:

Stadsstyrelsen beslutar att

- a) generalplanen 2020 (YK0048) förs till stadsfullmäktige för godkännande i enlighet med stadsstyrelsens beslut 16.11.2020 § 6, dock med en justering enligt vilken Västersundomområdet öster och söder om Ring III och Borgåleden utelämnas i enlighet med bilagor 10–12,
- b) till behandlingen i stadsfullmäktige kompletteras generalplanematerialet med de utlåtanden som begärts om generalplanens Naturabedömning och områdesreserveringsplanen för en förlängning av landsväg 152 samtidigt som det övriga materialet uppdateras för att motsvara den nya avgränsningen i planen.

Behandling:

Det antecknades att stadsstyrelsens ledamot Lauri Kaira avlägsnade sig från sammanträdet på grund av samfundsjev och att förvaltningssakkunnig Lotta Silfverberg avlägsnade sig från sammanträdet på grund av partsjev för den tid som detta ärende behandlades och beslut fattades.

Det antecknades att stadsdirektören ändrade sitt förslag så att punkt b) ströks från beslutsförslaget.

Beslut:

Stadsstyrelsen beslutar att generalplanen 2020 (YK0048) förs till stadsfullmäktige för godkännande i enlighet med stadsstyrelsens beslut 16.11.2020 § 6, dock med en justering enligt vilken Västersundomområdet öster och söder om Ring III och Borgåleden utelämnas i enlighet med bilagor 10–12.

Protokollet justerades och godkändes för denna paragrafs del omgående vid sammanträdet.

Efter stadsstyrelsens beslut 30.11.2020 har det framkommit att det är nödvändigt att justera planbestämmelser som anknyter till generalplanen så att de motsvarar den nya områdesavgränsningen. Till övriga delar har inga ändringar gjorts i planbestämmelserna. Det föreslås också att till det planmaterial som förs till stadsfullmäktige för godkännande fogas de utlåtanden Forststyrelsen och NTM-centralen i Nyland gett avseende generalplanens Naturabedömning och områdesreserveringsplanen för landsväg 152 som färdigställdes i slutet av december 2020.

Justeringar som gjorts i samband med avgränsningen av området

På grund av den ändrade avgränsningen har den del som gäller Västersundom strukits från bestämmelserna. Från tidsbestämmelserna har strukits den del som gäller byggnation av Västersundom och den ur Naturasynpunkt kritiska ekologiska förbindelsen:



- "För att Västersundoms centrum och bostadsområdena ska kunna byggas förutsätts ett bindande beslut om att bygga en metroförbindelse. I den mer ingående planeringen och byggandet av Västersundoms bostadsområde ska man med tanke på skogsarternas rörlighet se till att en fungerande ekologisk förbindelse bevaras mellan Sibbo storskog och området "Svarta backens lundområde och Östersundoms fågelvatten", som hör till nätverket Natura 2000. Förbindelsen får inte försämrats innan den nya ekologiska förbindelsen väster om Västersundomområdet kan användas."

Då en del av den ekologiska förbindelsen i fråga bibehålls på plankartan har en komplettering infogats till bestämmelsen som gäller den ekologiska förbindelsen: "I den fortsatta planeringen ska man med tanke på skogsarternas rörlighet se till att en fungerande ekologisk förbindelse bevaras mellan Sibbo storskog och området "Svarta backens lund och Östersundoms fågelvatten", som hör till nätverket Natura 2000." På samma grund har även bestämmelsen om metron kompletterats: "Byggandet av metron får inte äventyra de naturvärden vars skydd medfört att "Svarta backens lund och Östersundoms fågelvatten" har anslutits till Natura 2000-nätverket." Beteckningen och bestämmelsen avseende metrostationen har strukits eftersom den enda punkten i bestämmelsen ligger inom det utelämnade området.

Från centrumområdets (C) bestämmelse har Västersundom strukits liksom följande mening i sin helhet: "I Västersundom ska byggandet av stora detaljhandelsenheter anpassas till tidtabellen för bostadsbyggandet."

Alla kartor och hela innehållet i generalplanens beskrivning har justerats till att motsvara den ändrade avgränsningen. Samtidigt har en notering i fråga om gällande landskapsplan uppdaterats i och med att Nylands landskapsstyrelse 7.12.2020 bestämde att Nylandsplanen i sin helhet träder i kraft. Tekniska justeringar har också gjorts i beskrivningen och källförteckningen har kompletterats med tillägg om bland annat ett anseeligt antal naturutredningar som använts i arbetet med generalplanen.

Kompletteringar till planmaterialet

Planmaterialet har kompletterats med de utlåtanden om Naturabedömningen som NTM-centralen i Nyland och Forststyrelsen gett (NVL 65 §). I bägge utlåtandena konstateras att bedömningen gjorts på ett behörigt sätt i enlighet med 65 § i naturvårdslagen.

I fråga om Vanda ås Naturaområde anser NTM-centralen att man med tillräcklig säkerhet kan utesluta att det förorsakas betydande skadeverkningar på de naturvärden skyddet baserar sig på. Med avseende på de sammantagna konsekvenserna gäller samma slutsats. Enligt NTM-centralens uppfattning försämrar generalplanen inte enskilt i sig eller sammantaget med avseende på konsekvenserna av andra projekt och planer nämnvärt de naturvärden som skyddet av Naturaområdet för kärren, lundarna och de gamla skogarna i Västra baserar sig på, förutsatt att man i den fortsatta planeringen lägger vikt vid vägledning av rekreationsbruket och utöver det särskilt fäster vikt vid att bevara flygekorrnarnas förbindelserutter. Angående Sibbo storskogs Naturaområde anser NTM-centralen att generalplanen inte i sig på ett märkbart sätt försämrar de naturvärden som skyddet baserar sig på. De sammantagna konsekvenserna kommer att bedömas närmare i samband med den fortsatta planeringen av Östersundom-området. Med beaktande av stadsstyrelsens beslut 30.11.2020 att utesluta Västersundomområdet ur generalplanen konstaterar NTM-centralen att markanvändningen i Vandas generalplan inte i sig på ett märkbart sätt försämrar de naturvärden som skyddet av Naturaområdet bestående av Svarta backens lundområde och Östersundoms fågelvatten baserar sig på. De sammantagna konsekvenserna, däribland huruvida en linjedragning av metron över Westerkulla gårds



åkerområde går att förverkliga, kommer att bedömas närmare i samband med den fortsatta planeringen av Östersundomområdet.

Enligt Forststyrelsens uppfattning försämrar inte Vandas generalplan enskilt i sig eller sammantaget med avseende på konsekvenserna av andra projekt och planer nämnvärt de naturvärden som skyddet baserar sig på i områdena Sibbo storskog (FI0100066 SAC), kärren, lundarna och de gamla skogarna i Västra (FI0100064) och Svarta backens landområde och Östersundoms fågelvatten (FI0100065 SAC/SPA), då de föreslagna lindringsåtgärderna och de synpunkter som ges i utlåtande beaktas i planen.

Generalplanematerialet har kompletterats med områdesreserveringsplanen för en förlängning av landsväg 152, som färdigställts 22.12.2020. Planbeskrivningen ingår som bilaga till ärendelistan och plankartorna samt bilagorna hittas på generalplanens webbsidor vantaa.fi/yleiskaava2020. Områdesreserveringsplanen har utarbetats i samarbete med NTM-centralen och Tusby kommun jämsides med generalplanarbetet. Som en del av planen gjordes en miljökonsekvensbedömning av projektet. Bedömningen ingår i generalplanens kompletterande material. Underlaget till områdesreserveringsplanen utgjordes av "Preliminär plan för en förlängning av landsväg 152 till Tavastehusleden" som Vanda stad tidigare utarbetat (tekniska nämnden 10.11.2015 § 20).

Områdesreserveringsplanen motsvarar generalplanens lösning. Man har dock inte i områdesreserveringsplanen eller generalplanen i tillräcklig mån löst landsvägens placering eller dess konsekvenser, utan de måste lösas genom en utredningsplan eller annan närmare områdesplanering i enlighet med lagen om trafiksystem och landsvägar 18 §. Det är nödvändigt att utarbeta en utredningsplan redan av den anledningen att projektet i MBT-planen schemalagts tidigast till 2030-talet och därmed inte ingår i gällande MBT-avtal. Stadsstyrelsen lämnade ett uttalande till protokollet 16.11.2020 § 7 "Staden ska driva förhandlingarna framåt med Tusby kommun om en dragning av landsväg 152 på norra sidan av Sommarbo. En nordlig dragning kan ekonomiskt sett vara en gynnsammare lösning och på ett bättre sätt bevara naturvärdena och leda till färre skadeverkningar för bosättningen."

Stadsstyrelsen 11.01.2021 § 17

Stadsdirektörens förslag:

Stadsstyrelsen beslutar att

- a) godkänna de i föredragningstexten beskrivna preciseringarna i generalplanebestämmelserna till följd av områdets nya avgränsning i enlighet med stadsstyrelsens beslut 30.11.2020 § 21,
- b) komplettera förslaget för stadsfullmäktige till ny generalplan för Vanda (YK0048) med de utlåtanden NTM-centralen i Nyland och Forststyrelsen gett avseende Naturabedömningen,
- c) till förslaget som framläggs stadsfullmäktige bifogas Områdesreserveringsplanen för landväg 152 som kompletterande material till generalplanen enligt bilaga.

Behandling:

Det antecknades att stadsstyrelseledamoten Lauri Kaira som samfundsjävig avlägsnade sig från sammanträdet under behandlingen av och beslutsfattandet i ärendet.

Beslut:

Förslaget godkändes.



Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar godkänna den 25.1.2020 daterade generalplanen 2020 (YK0048) i enlighet med bilagorna.

Behandling:

Fullmäktigeledamoten Sakari Rokkanen lämnade in följande ändringsförslag för Samlingspartiets fullmäktigegrupp:

"I fråga om Portparken ska man stryka den planbestämmelse som förhindrar att stora dagligvaruenheter placeras där."

Fullmäktigeledamoten Sari Multala understödde förslaget.

Ordföranden konstaterade att det i fråga om generalplanen är en så omfattande ändring att det anses kräva en återremittering av ärendet. Ordföranden konstaterade att man måste hålla omröstning om saken och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder fortsatt behandling av ärendet röstar ja, medan de som understöder att ärendet återremitteras för beredning röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

I omröstningen gavs 38 ja-röster och 27 nej-röster medan en ledamot röstade blankt, varvid ordföranden konstaterade att förslaget om återremittering förkastats.

Fullmäktigeledamoten Vaula Norrena lämnade in följande ändringsförslag för De grönas fullmäktigegrupp:

"Beteckningen om motorbaneområdet i Lavango (EM) ändras tillbaka till beteckningen TT i generalplanens utkastfas."

Fullmäktigeledamoten Minna Kuusela understödde förslaget.

Ordföranden konstaterade att det i fråga om generalplanen är en så omfattande ändring att det anses kräva en återremittering av ärendet. Ordföranden konstaterade att man måste hålla omröstning om saken och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder fortsatt behandling av ärendet röstar ja, medan de som understöder att ärendet återremitteras för beredning röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 50 ja-röster och 16 nej-röster, varvid ordföranden konstaterade att förslaget om återremittering förkastats.

Fullmäktigeledamoten Niilo Kärki lämnade in följande ändringsförslag för Sannfinländarnas fullmäktigegrupp:

"Området som markeras småhusdominerat bostadsområde (AP) i Sandkulla föreslås i enlighet med bilden ovan (Ändringsförslag) utvidgas till Stenhallonsgränden."

Fullmäktigeledamoten Kai-Ari Lundell understödde förslaget.

Ordföranden konstaterade att det i fråga om generalplanen är en så omfattande ändring att det anses kräva en återremittering av ärendet. Ordföranden konstaterade att man måste hålla omröstning om saken och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder fortsatt behandling av ärendet röstar ja, medan de som understöder att ärendet återremitteras för beredning röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.



I omröstningen gavs 51 ja-röster och 14 nej-röster medan en ledamot röstade blankt, varvid ordföranden konstaterade att förslaget om återremittering förkastats.

Fullmäktigeledamoten Niilo Kärki lämnade in följande ändringsförslag för Sannfinländarnas fullmäktigegrupp:

”Från markanvändningsbeteckningen för bostadsområde för småhusboende AP i generalplanebestämmelserna stryks den motstridiga inexacta definitionen ”i första hand”. Småhusdominerat bostadsområde Området reserveras för småhusboende. ~~I första hand~~ får olika typer av småhus och närtjänster byggas i området.”

Fullmäktigeledamoten Kai-Ari Lundell understödde förslaget.

Ordföranden konstaterade att det i fråga om generalplanen är en så omfattande ändring att det anses kräva en återremittering av ärendet. Ordföranden konstaterade att man måste hålla omröstning om saken och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder fortsatt behandling av ärendet röstar ja, medan de som understöder att ärendet återremitteras för beredning röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

I omröstningen gavs 53 ja-röster och 12 nej-röster medan en ledamot var frånvarande vid omröstningen, varvid ordföranden konstaterade att förslaget om återremittering förkastats.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Vidare antecknades följande uttalanden till protokollet:

Fullmäktigegruppernas gemensamma uttalande till protokollet:

”Då generalplanen godkänns förutsätter stadsfullmäktige att staden utreder de byggnadshistoriska värdena och skyddsbehoven för helheten bestående av VR-typhusen i Sandkulla genom att man inventerar områdets byggnadsbestånd på ett större område jämfört med den föregående inventeringen.”

Fullmäktigegruppernas gemensamma uttalande till protokollet:

”Staden ska driva förhandlingarna framåt med Tusby kommun om en dragning av landsväg 152 på norra sidan av Sommarbo. En nordlig dragning kan ekonomiskt sett vara en gynnsammare lösning och på ett bättre sätt bevara naturvärdena och leda till färre skadeverkningar för bosättningen.”

Den Kristdemokratiska fullmäktigegruppens uttalande till protokollet som understöddes av Sannfinländarnas fullmäktigegrupp, Centerns fullmäktigegrupp och ledamöterna Paula Lehmuskallio, Timo Auvinen, Pietari Jääskeläinen och Markku Weckman:

”Vanda har redan en skuld på nästan 1 000 miljoner euro och skuldsättningen kommer också att fortsätta under de kommande åren. Vårdreformen kommer dessutom att minska våra skatteinkomster med två tredjedelar, varvid investeringsmöjligheterna märkbart försvagas. Vi har inte råd med spårvägen.

Spårvägsinvesteringens nuvarande kostnadskalkyl är 400 miljoner euro, men det slutliga priset torde stiga till 600 miljoner euro. Spårvägsinvesteringen är redan i jämförelse med nuläget förlustbringande. Elbussar är ett betydligt billigare alternativ som även är utsläppsfritt och flexibelt.



Inga ekonomiska, sociala eller trafikmässiga skäl talar för en spårvägslösning i Vanda. Det finns viktigare användningsändamål för Vandas skattepengar än Vandaspåran.

I en nära framtid måste vi på grund av befolkningstillväxten göra stora investeringar i nya skolor och även i reparationsbyggande för att kunna lösa skolornas problem med inneluften. Vi måste ha pengar för att investera i servicehus för äldre då befolkningen åldras i allt snabbare takt. Vi behöver nya daghem för barnen. Det finns också en skriande brist på idrottshallar. Vagnätet i Vanda måste också hållas i skick.

Befolkningen i Vanda kommer att öka helt utan någon spårväg. Den har redan ökat i många år. Spårvägen kunde kanske snabba upp den redan snabba befolkningstillväxten så att det inte fanns några pengar över för att bygga upp servicenätet eller invånarna skulle få vänta på service lika länge som i Kivistö.

Vi som undertecknat uttalandet kan inte i detta skede förbinda oss till spårvägsmarkeringen som använts i generalplanen eller byggandet av spårvägen utan vi önskar i stället en stomförbindelse för kollektivtrafiken som använts på annat håll i generalplanen.

Av praktiska skäl kommer vi inte att kräva omröstning vid varje omnämnande av Vandaspåran i generalplanen utan vi lämnar detta uttalande till protokollet så att vår negativa ståndpunkt till spårvägsprojektet antecknas även i detta sammanhang."

Den Gröna fullmäktigegruppens uttalande till protokollet som understöddes av Socialdemokraternas fullmäktigegrupp, Kristdemokraternas fullmäktigegrupp, Centerns fullmäktigegrupp, Vänsterförbundets fullmäktigegrupp och Sannfinländarnas fullmäktigegrupp:

"Räckhalsbackaskogen har ett stort värde som ett rekreationsområde som betjänar områdets invånare och stöder Elmo idrottspark som ett område för friluftsmotion ute i naturen. I detaljplaneringsfasen ska byggnadsvolymen och placeringen av byggnationen planeras så att Räckhalsbackaskogens natur- och rekreationsvärden inte försämras avsevärt."

Den Gröna fullmäktigegruppens uttalande till protokollet som understöddes av Kristdemokraternas fullmäktigegrupp:

"Beteckningen om motorbaneområdet i Lavango (EM) ändras tillbaka till beteckningen TT i generalplanens utkastfas."

Samlingspartiets fullmäktigegrupps uttalande till protokollet:

"I fråga om Portparken ska man stryka den planbestämmelse som förhindrar att stora dagligvaruenheter placeras där."

Vänsterförbundets fullmäktigegrupps uttalande till protokollet som understöddes av De grönas fullmäktigegrupp och ledamoten Jouko Jääskeläinen:

I Lövkulla postnummerområde bor över 80 % av invånarna på ett område med en bullernivå på över 55 decibel, vilket överskrider EU:s gränsvärde för buller. Tystnaden har en stor betydelse för stadsborna och det att man sätter sig emot byggande berättar något om närnaturens och tystnadens betydelse för invånarna. Den planerade snötippningsplatsen i områdets södra del nära Hanaböle träsk skulle minska på trädbeståndet som har en ljudisolerande funktion tack vare läget mellan Lahtisleden och bostadsområdet. Staden bör göra ytterligare utredningar om vilka verkningar trädfällningen har på bullernivån i bostadsområdet i Lövkulla. Om det fälls träd i området ska ett bullerskydd byggas i stället."



Bilagor:

- YK0048 Generalplan 2020 plankarta, 25.1.2021
- YK0048 Generalplan 2020 Kartbilaga med rättsverkningar: värdefull kulturmiljö, 25.1.2021
- YK0048 Generalplan 2020 Kartbilaga med rättsverkningar: områden som är särskilt viktiga med tanke på naturens mångfald 25.1.2021
- YK0048 Generalplan 2020 Generalplanens beskrivning 25.1.2021
- YK0048 Generalplan 2020 Rapport om växelverkan IV 16.11.2020
- YK0048 Generalplan 2020 Sammandrag av utlåtandena med svar 16.11.2020
- YK0048 Generalplan 2020 Förslagsfasens utlåtanden 16.11.2020
- YK0048 Generalplan 2020 respons som lämnats in till registraturen under godkännandefasen / 6.11.2020
- Utlåtande om generalplanens Naturabedömning: Forststyrelsen
- Utlåtande om generalplanens Naturabedömning: Nylands NTM-central
- Kompletterande material: redovisning av miljökonsekvensbedömningen beträffande landsväg 152
- Landsväg 152 på avsnittet Tusbyleden–Tavastehusleden / områdesreserveringsplanens beskrivning
- Omröstningsprotokoll, fge 25.1.2021 § 14

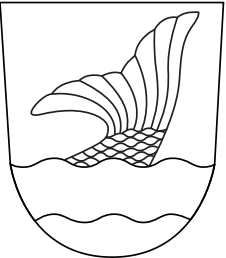
Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

Närmare information:

Mari Siivola, generalplanechef, tfn 040 3360159, fornamn.efternamn[at]vantaa.fi

YK0048 - Vantaan uusi yleiskaava 2020
YK0048 - Ny generalplan för Vanda 2020

Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Yleiskaava



Vanda stad
Stadsplaneringen
Generalplan

Työn numero
YK0048

Arbetsnummer
YK0048

Oikeusvaikutteinen liitekarta 1,
Arvokas kulttuuriympäristö

Bilagskarta med rättsverkningar 1,
Värdefull kulturmiljö

KV 25.1.2021
Mari Siivola
Yleiskaavapäällikkö / Generalplanchef

Oikeusvaikutteisen liitekartan 1 merkinnät ja
määräykset

Maisemallisesti arvokas alue tai muu arvokas
kulttuuriympäristö

Arvokas kulttuuriympäristö, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä maisemakuva on suojeltava. Rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakenteet, piiripit tai puistot sekä maisemallisesti merkittävät kujeanteet, pensasaidanteet ja yksittäispuut on säilytettävä.

Museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristöluokituksen mukaisia merkittäviä rakennusperintökohteita ei saa purkaa ilman lupaa (maankäyttö- ja rakennuslain 127.1 §), eikä niiden ukoasua muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöön kannalta merkittävä luonne tummelluu.

Alueella tapahtuva rakentaminen, ympäristörakentaminen ja ympäristöhoito tulee sopeuttaa alueen maisema- tai kaupunkikuvaan, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueelle rakennettaessa tai tehtäessä muutoksia olemassa oleviin rakennuksiin on huolehdittava siitä, että sekä rakennusten että ympäristön rakentaminen sijoituksestaan, mittasuhteiltaan, tyyliltään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä. Avoimen maisematilan reunoihin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvalisesti
erityisen arvokas kylämaisema

Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvalisesti arvokas kylämaisema, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä maisemakuva on suojeltava. Rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakenteet, piiripit tai puistot sekä maisemallisesti merkittävät kujeanteet, pensasaidanteet, yksittäispuut, pellot tai niityt on säilytettävä.

Museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristöluokituksen mukaisia merkittäviä rakennusperintökohteita ei saa purkaa ilman lupaa (maankäyttö- ja rakennuslain 127.1 §), eikä niiden ukoasua muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöön kannalta merkittävä luonne tummelluu.

Alueella tapahtuva rakentaminen, ympäristörakentaminen ja ympäristöhoito tulee sopeuttaa alueen maisema- tai kyläkuvaan, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueelle rakennettaessa tai tehtäessä muutoksia olemassa oleviin rakennuksiin on huolehdittava siitä, että sekä rakennusten että ympäristön rakentaminen sijoituksestaan, mittasuhteiltaan, tyyliltään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä. Avoimen maisematilan reunoihin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Kaupunkikuvalisesti arvokas 1960-1980-lukujen
asuinalue

Kaupunkikuvalisema, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä kaupunkikuva on suojeltava. Alueen suunnittelussa ja rakentamisessa on noudatettava sen alkuperäisiä kaupunkisuunnitteluperiaatteita ja huolehdittava siitä, että rakentaminen tyyliltään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöön. Alueella tapahtuvan ympäristörakentamisen ja -hoidon tulee perustua sen kaupunkikuvaan, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueella olevien rakennusten ukoasua ei saa muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöön kannalta merkittävä luonne tummelluu.

RKY-kohte

Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön pienet alueet. Tikkurilan rautatieasema ja Koron rautatieasema. Alueen käytössä on varmistettava, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on otettava huomioon arvokkaan kulttuuriympäristön vaaliminen.

Kulttuuriympäristöä kehitettäessä on sen arvot otettava huomioon ja sovitettava yhteen yleiskaavassa osoitetun käyttötarvikkeen mukaisen maankäytön kanssa.

Beteckningar och bestämmelser för
bilagskarta 1 med rättsverkningar

Landskapsmässigt värdefullt område eller annan
värdefull kulturmiljö

Värdefull kulturmiljö, vars byggnads- och kulturhistoriska värden och landskapsbild ska skyddas. Byggnads- och kulturhistoriskt värdefulla konstruktioner, gårdsområden eller parker samt landskapsmässigt betydande alléer, häckar och enskilda träd ska bevaras.

Viktiga byggnadsarvsobjekt enligt den kulturmiljödatas som upprätthålls av museimyndigheten får inte rivas utan tillstånd (127.1 § i markanvändnings- och bygglagen), och de får inte ändras till det yttre så att deras kulturhistoriskt värdefulla eller med tanke på miljöns betydelsefulla karaktär förstörs.

Byggnade, miljöbyggnade och miljövärd i området ska anpassas till områdets landskaps- eller stadsbildsmässiga, kulturhistoriska och arkitektoniska värden. Då man bygger i området eller gör ändringar i befintliga byggnader ska man se till att byggnaden av både byggnader och miljö till läge, dimensioner, stil och material anpassas sig till omgivningen. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid de öppna landskapsrummens kanter.

Bylandskap som är särskilt värdefullt med avseende
på kulturhistoria och landskapsbild

Kulturhistoriskt och med tanke på landskapsbildens värdefullt bylandskap, vars byggnads- och kulturhistoriska värden och landskapsbild ska skyddas. Byggnads- och kulturhistoriskt värdefulla konstruktioner, gårdsområden eller parker samt landskapsmässigt betydande alléer, häckar, enskilda träd, åkrar eller ångar ska bevaras.

Viktiga byggnadsarvsobjekt enligt den kulturmiljödatas som upprätthålls av museimyndigheten får inte rivas utan tillstånd (127.1 § i markanvändnings- och bygglagen), och de får inte ändras till det yttre så att deras kulturhistoriskt värdefulla eller med tanke på miljöns betydelsefulla karaktär förstörs.

Byggnade, miljöbyggnade och miljövärd i området ska anpassas till områdets landskaps- eller bybildsmässiga, kulturhistoriska och arkitektoniska värden. Då man bygger i området eller gör ändringar i befintliga byggnader ska man se till att byggnaden av både byggnader och miljö till läge, dimensioner, stil och material anpassas sig till omgivningen. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid de öppna landskapsrummens kanter.

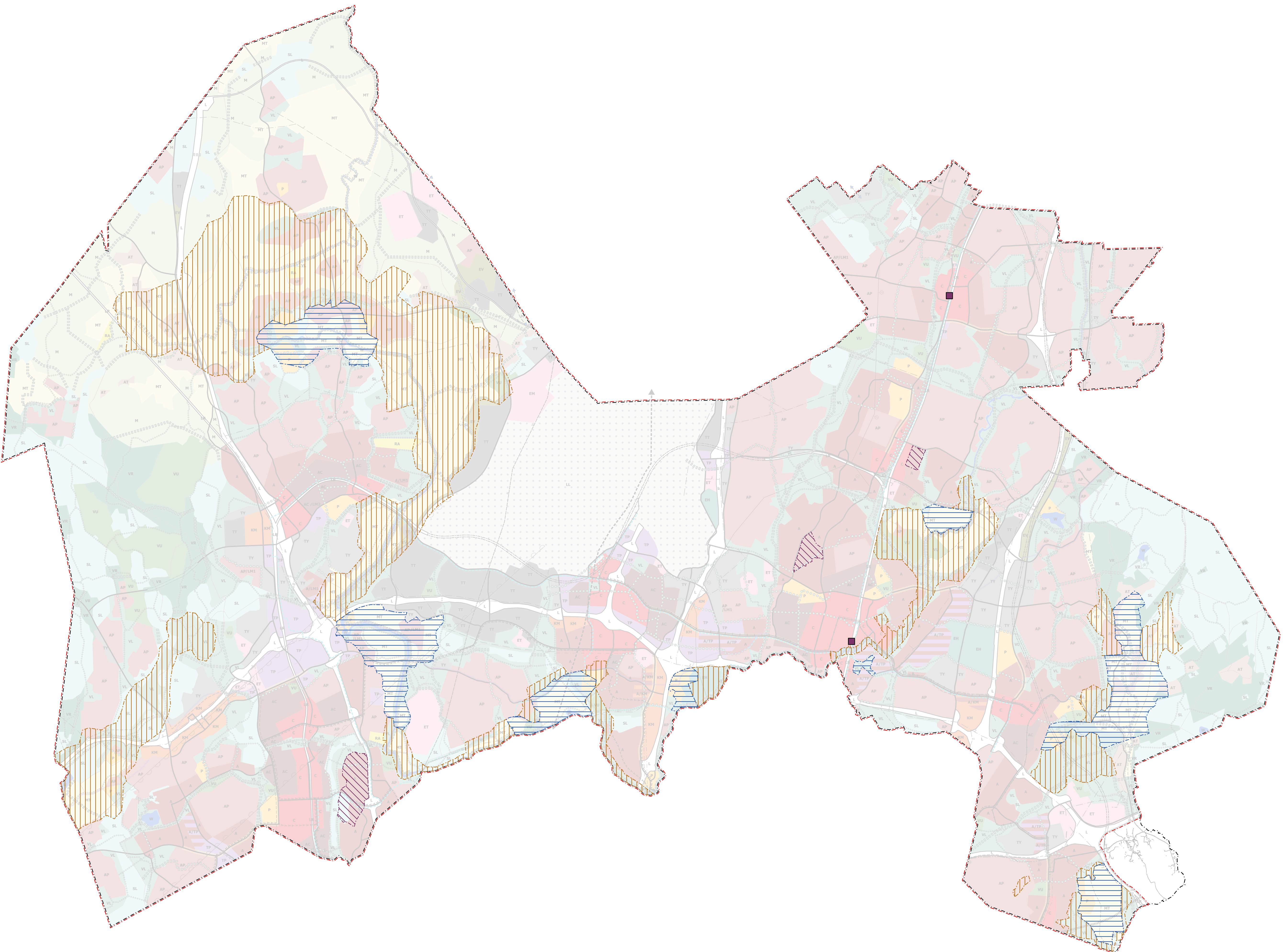
Stadsbildsmässigt värdefullt bostadsområde från
1960-1980-talen

Stadslandskap, vars byggnads- och kulturhistoriska värden och stadsbild ska skyddas. I planeringen och byggnaden av området ska man följa de ursprungliga stadsplaneringsprinciperna för området och se till att byggnaden till sin stil och sina material passar in i omgivningen. Miljöbyggnade och miljövärd i området ska baseras på dess stadsbildsmässiga, kulturhistoriska och arkitektoniska värden. Byggnaderna i området får inte ändras till det yttre så att deras kulturhistoriskt värdefulla eller med tanke på miljöns betydelsefulla karaktär förstörs.

RKY-objekt

Små områden med byggd kulturmiljö av riksomfattande betydelse. Dickursby järnvägsstation och Korso järnvägsstation. I områdesanvändningen ska man försäkra sig om att kulturmiljöns värden bevaras. Vid mer detaljerad planering, byggnade och användning ska värmandet om den värdefulla kulturmiljön tas i beaktande.

Vid utvecklingen av kulturmiljön ska dess värden tas i beaktande och anpassas efter markanvändningen enligt det användningsändamål som anges i generalplanen.



YK0048 - Vantaan uusi yleiskaava 2020
YK0048 - Ny generalplan för Vanda 2020

Vantaan kaupunki

Kaupunkisuunnittelu

Yleiskaava

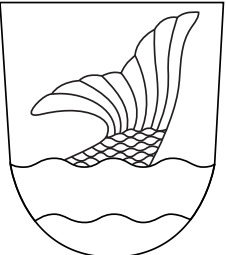
Työn numero

YK0048

Oikeusvaikutteinen liitekartta 2,

Luonnon monimuotoisuuden

kannalta erityisen tärkeät alueet



Vanda stad

Stadsplaneringen

Generalplan

Arbetsnummer

YK0048

Bilagskarta med rättsverkningar 2,

Områden som är särskilt viktiga

med tanke på naturens mångfald

KV 25.1.2021

Mari Siivola

Yleiskaavapäällikkö / Generalplanchef

Oikeusvaikutteisen liitekartan 2 merkinnät ja määräykset

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue

Alueen suunnittelussa, käytössä ja hoidossa tulee turvata alueen sisältämien erityisten luontoarvojen säilyminen.

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee kaivamis-, louhimis-, tasoitamis- ja täyttämistöitä tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä.

Beteckningar och bestämmelser för bilagskartan 2 med rättsverkningar

Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald

I områdets planering, användning och skötsel ska bevarandet av områdets karaktäristiska naturvärden tryggas.

I området gäller en åtgärdsbegränsning enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL) som berör grävnings-, brytnings-, utjämnings- och utfyllnadsarbeten eller annan med dessa jämförbar åtgärd ifall jordmassor förs till området.

N

Mittakaava, skala: 1:35 000

0

1

2

3

4

5 km

LIIITE: Stadsfullmäktige 25.01.2021 / 14 §

VANTAAN
YLEISKAAVA
2020



Selostus

YK0048
25.1.2021



Vantaan Yleiskaavan 2020 (YK0048) selostus

Vantaan kaupunki
Kaupunkiympäristön toimiala
Kaupunkirakenne ja ympäristö / Yleiskaavoitus
Kaupunginvaltuusto 25.1.2021

yleiskaava@vantaa.fi
<http://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>

Vantaan kaupungintalo, PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki,
Käyntiosoite: Asematie 7, 01300 Vantaa

TYÖRYHMÄ

yleiskaavapäällikkö **Mari Siivola**
yleiskaava-arkkitehti **Virpi Mamia**
johtava maisema-arkkitehti **Laura Muukka**
yleiskaavasuunnittelija **Jonna Kurittu**
yleiskaavasuunnittelija **Eeva-Maria Niemi**
suunnittelija **Anna-Mari Kangas**
suunnittelija **Paula Kankkunen**
suunnittelija **Antonina Myllymäki**
liikenneinsinööri **Joonas Stenroth**
kaavatekninen koodinaattori **Eeva Juusela**
kaavoituskoordinaattori **Ritva-Leena Kujala**

Sisällysluettelo

Johdanto	6	6.2 Vihreä voimavara – tiivistävän kasvun vastavoima	70
1. Tiivistelmä	7	6.2.1 Ekologinen verkosto	73
2. Yleiskaavan tehtävänä yhteensovittaa	9	6.2.2 Alueiden virkistyskäyttö	79
3. Mitoitus	12	6.2.3 Viheryhteyksien kehittämiskohdat	84
4. Yleiskaava 2020 kartat, merkinnät ja määräykset	16	6.2.4 Metsät kasvavassa kaupungissa	84
5. Yleiskaavan kaavatekninen ratkaisu	36	6.3 Kulttuuriympäristön suojelu	85
6. Maankäytön ratkaisut	40	6.4 Kaupungin kytkeytyminen	90
6.1 Rakentamisen aluejaot ja maankäytön muutosten perustelut	40	6.4.1 Liikennejärjestelmä	90
6.1.1 Sisäänpäin kasvulla parempaa joukkoliikennekaupunkia	40	6.4.2 Lentokenttä	98
6.1.2 Uudistuminen on mahdollisuus	41		
6.1.3 Keskustat	42		
6.1.4 Asemanseudut	45		
6.1.5 Kaupan sijoittamisen ohjaaminen	48		
6.1.6 Palvelut	51		
6.1.7 Toimitila-alueet ja työpaikat	54		
6.1.8 Asuminen	56		
6.1.9 Kaupunkitila joukkoliikennekaupungissa	68		

7. Yleiskaava alueittain	106	7.5 Korso ja Koivukylä	138
7.1 Myyrmäki	106	7.5.1 Keskustat ja asuminen	139
7.1.1 Keskustat ja asuminen	107	7.5.2 Palvelut	140
7.1.2 Palvelut	108	7.5.3 Suojeluarvot	141
7.1.4 Toimitila-alueet	112	7.5.4 Toimitila-alueet	143
7.1.5 Liikenne	112	7.5.5 Liikenne	143
7.1.6 Tekninen verkosto	113	7.5.6 Tekninen verkosto	144
7.2 Kivistö	114	7.6 Hakunila	145
7.2.1 Keskustat ja asuminen	115	7.6.1 Keskustat ja asuminen	146
7.2.2 Palvelut	116	7.6.2 Palvelut	147
7.2.4 Toimitila-alueet	119	7.6.3 Suojeluarvot	147
7.2.5 Liikenne	120	7.6.4 Toimitila-alueet	149
7.2.6 Tekninen verkosto	122	7.6.5 Liikenne	149
7.3 Aviapolis	123	7.6.6 Tekninen verkosto	151
7.3.1 Keskustat ja asuminen	124	8. Tiivistelmä vaikutusten arvioinneista	152
7.3.2 Palvelut	125	8.1 Luontovaikutusten arviointi	152
7.3.3 Suojeluarvot	126	8.2 Natura-vaikutusten arviointi	153
7.3.4 Toimitila-alueet	129	8.3 Ilmastovaikutusten arviointi	155
7.3.5 Liikenne	129	8.4 Vaikutukset kulttuuriympäristöön	157
7.3.6 Tekninen verkosto	130	8.5 Liikenteellisten vaikutusten arviointi	157
7.4 Tikkurila	131	8.6 Melu- ja ilmanlaatuvaikutusten arviointi	160
7.4.1 Keskustat ja asuminen	132	8.7 Ympäristöriskejä mahdollisesti aiheuttavien toimintojen vaikutukset	161
7.4.2 Palvelut	133		
7.4.3 Suojeluarvot	134		
7.4.4 Toimitila-alueet	136		
7.4.6 Tekninen verkosto	137		

8.8	Taloudellisten vaikutusten arviointi	162	Liitteet	185
8.9	Kaupan vaikutusten arviointi	164	Liite 1. Ekologinen verkosto	185
			Liite 2. Luonnonsuojelu	186
8.10	Asumisen vaikutusten arviointi	165	Liite 3. Luonnonsuojelualueet (SL)	187
8.11	Elinkeinopoliittisten vaikutusten arviointi	166	Liite 4. Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeit alueet (luo)	188
8.12	Sosiaalisten vaikutusten arviointi	168	Liite 5. Vapaa-aika-, virkistys- ja liikunta-alueiden teemakartta	190
9.	Suunnitteluprosessin vaiheet: osallistuminen ja vuorovaikutus	170	Liite 6. Lentoestekorkeudet Vantaalla	191
9.1	Viestintä ja vuorovaikutus	170	Liite 7. Yhdyskuntateknisen huollon verkosto	192
9.2	Aloitus- ja tavoitevaihe	170	Liite 8. Pilaantuneet maat ja pilaantuneeksi epäiltyt maat	193
9.3	Luonnosvaihe	170	Liite 9. Vesihuolto	194
9.4	Kaavaluonnoksesta kaavaehdotukseksi	172	Liite 10. Jätevesihuolto	195
9.5	Kaavaehdotuksesta kohti hyväksymiskäsittelyä	174	Lähdeluettelo	196
10.	Yleiskaavan toteuttaminen	184		

Johdanto

Uusi yleiskaava 2020 on pitkän tähtäimen suunnitelma, jolla kaupunki ohjaa maankäytön kehitystä haluamaansa suuntaan. Tavoitevuosi on 2050. Suunnitelma mahdollistaa kaupungin kasvun ohjaten sen nykyiseen kaupunkirakenteeseen sitä eheyttäen ja uudistaen. Kasvu painottuu erityisesti keskuksiin, joista varsinkin pääkeskukset Tikkurila, Aviapolis ja Myyrmäki vahvistuvat ja laajenevat merkittävästi. Vahvin kasvukäytävä on Vantaan ratikan varsi, mutta joukkoliikennekaupunki täydentyy myös muilla yhteyksillä ja solmukohdilla. Ratkaisu mahdollistaa kulttuuriympäristön, luontoarvojen ja viherrakenteen turvaamisen – myös seudullisesti.

Kaupungin elinvoiman ja sitä kautta seudun kasvun turvaamiseksi on yleiskaavaan määritelty riittävästi työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia. Kaupan sijoittumista ohjataan erityisesti suurimpien yksiköiden ja ns. kaupan alueiden osalta: tärkeimpinä linjauksina keskuksien kehittämisen tukeminen ja saavutettavuus kestäväällä liikkumisella. Lentokentän ja lentämisen kasvuun on varauduttu, mikä näkyy mm. osittain laajenevina lentomelualueina.

Myös asumisen varantoa on tulevaa kasvua varten riittävästi. Asuntorakentaminen painottuu keskuksiin ja tiiviimmille alueille. Olemassa olevien pientaloalueiden täydentymistä on arvioitu hyvin maltillisesti. Palvelujen sijoittumisesta yleiskaava ohjaa vain tilaa vievimpiä kuten urheilupuistoja. Muilta osin tavoite riittävästä palveluista on nostettu yleiskaavamääräyksiin. Lähipuistoja ja virkistysalueita tulee varata riittävästi ja rakentamisen tulee olla vihertehokasta niin asunto- kuin työpaikka-alueellakin.

Yleiskaavan laadintaa on ohjannut kaupunginhallituksen nimittämä yleiskaavatoimikunta, jonka kokouksissa on keskusteltu kattavasti suunnitelman linjauksista ja päätetty valituista suunnista. Yleiskaavatyöhön on valmistelijoiden lisäksi osallistunut laaja joukko kaupungin, seudun ja muiden tahojen asiantuntijoita. Vuorovaikutteista keskustelua on käyty asukkaiden ja muiden osallisten kanssa luonnoksen laadinnasta 2018, luonnoksesta 2019 ja ehdotuksesta poikkeuksellisenä koronakeväänä 2020. Vuorovaikutuksen menetelminä on käytetty niin perinteisiä kohtaamisia asukkaiden kanssa, kuin myös aivan uusia sähköisiä työkaluja, joista on saatu paljon arvokasta oppia jatkoa ajatellen.

Uusi yleiskaava on edeltäjänsä tavoin laadittu aluevarauskaavana, jotta sujuva jatkumo yleiskaavasta jatkosuunnittelun kautta toteutukseen voi edelleen toimia. Yleiskaava 2020 ei kata koko Vantaan kaupungin aluetta, vaikka sen ratkaisut ovat koko kaupungin laajuisiin tarkasteluihin perustuvia. Aluerajaus tarkistettiin hyväksymisvaiheessa siten, että Kehä III itäpuolinen ja Porvoonväylän eteläpuolinen ns. Länsisalmen alue rajattiin ulos.

1. Tiivistelmä

Tulevaisuuskuva Vantaan maankäytön kehityksestä vuoteen 2050 asti on määriteltänyt yleiskaavaan 2020. Tehtävänsä mukaisesti yleiskaava linjaa kokonaiskuvan kasvun mahdollisuuksista, kaupungin rakenteesta ja kytkeytymisestä osaksi seutua, paikallisista muutoksista sekä yhteisistä niin liikkujalle kuin luonnolle.

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästämällä resursiivisesti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävä kasvun vyöhykkeelle. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Uuden ratikan kehityskäytävä kytkee kaupunkiseudun verkostoihin myös eriytymishityksen uhkaamia alueita.

Monikeskuksisen kaupungin ytiminä ovat uudistuvat keskustat, joista etenkin kolmea pääkeskustaa Tikkurilaa, Aviapolista ja Myyrmäkeä vahvistetaan mahdollistamalla niihin voimakasta laajentumista ja tiivistymistä. Ratikan kehityskäytävän lisäksi joukkoliikennekaupunkia vahvistetaan uudistamalla ja täydentämällä sekä pääkeskustojen lisäksi olemassa olevia että uusia asemanseutuja ja keskuksia seudullisen joukkoliikennekaupungin osana. Uusina asemanseutuina yleiskaavassa esitetään Kivistön keskusta laajentavaa Lapinkylän asemaa sekä Val-

linojan asemanseutua pääradan varressa. Yleiskaava 2020 määrittelee seudulliset pyöräliikenteen baanat sekä kattavan ulkoilureittien verkoston. Lisäksi yleiskaava ottaa kantaa myös muiden jalankulku- ja pyöräilyreittien laatuun.

Kuva 1. Vantaan yleiskaavan keihäänkärjet



Peilinä tiivistyvälle joukkoliikennekaupungille on yleiskaavaan määritetty ekologinen verkosto sekä merkittävä määrä täydennyksiä nykyiseen luonnonsuojeluverkostoon. Yleiskaavassa linjataan myös lähi- puistojen ja virkistysalueiden määrästä ja rakentamisen vihertehokkuudesta niin asunto- kuin työpaikka-alueellakin.

Kansainvälisen lentokenttäkaupungin kehittämismahdollisuuksien ja sitä kautta seudun kasvun turvaamiseksi on yleiskaavassa riittävästi työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia lähivuosisikymmenille. Vaikka paine asuntorakentamiselle tiedostetaan, elinkeinoelämän toimintaedellytykset on haluttu varmistaa. Keskustoista erityisesti Aviapoliksessa on varattu tilaa tiiviille keskustatoiminnoille sekä työpaikkaintensiiviselle rakentamiselle. Yleiskaavassa on myös vahvistettu Aviapoliksen ja lentoaseman välistä yhteyttä.

Lentokenttä kasvaa ja lentämisen vaikutukset näkyvät vantaalaisessa kaupunkirakenteessa yhä voimakkaammin. Uudelleen määritellyistä lentomelualueista merkittävä osa on yleiskaavassa varattu työpaikkarakentamiseen. Laajentuneet melualueet ulottuvat joissain kohdin myös olemassa oleville asuntoalueille. Näillä alueilla yleiskaava turvaa nykyisen asutuksen säilymismahdollisuudet meluhäiriöistä huolimatta. Yleiskaava esittää kaupunkirakenteen tiivistämistä ja uudistamista koko kaupungin alueella, niin kerros- kuin pientaloalueillakin. Toteutuessaan suunnitelma tuo muutoksia paikallisiin elinympäristöihin kaikilla kaupunkialueilla. Kaupunkirakenteen uudistumisen voi nähdä mahdollisuutena, jonka myötä asukkaat ja alueiden käyttäjät voivat vaatia ja saada parannuksia niin toiminnallisen arjen sujuvuuteen kuin kaupunkiympäristön visuaaliseen laatuunkin.

Tavoite riittävistä palveluista on ratkaistu yleiskaavamääräyksiin. Yleiskaava ohjaa kaupan sijoittumista erityisesti suurimpien yksiköiden ja ns. kaupan alueiden osalta. Yleiskaava ei ohjaa tarkasti yksittäisten

palvelujen tarkkaa sijoittumista. Tärkeimpinä linjauksina kaupan sijoittumisessa on keskuksien kehittämisen tukeminen ja saavutettavuus kestäväällä liikkumisella.

Yleiskaava on laadittu aluevarauskaavana, jotta se ohjaa sujuvasti asemakaavoitusta ja muuta tarkemman tason suunnittelua, kuten esimerkiksi liikennehankkeita ja teknisen verkoston rakentamista. Kaavakartan aluevarauksia täsmentävät yleiskaavamääräykset, joissa on paljon tarkempaa suunnittelua ohjaavia linjauksia. Asemakaavoitetun alueen ulkopuolisen alueen määräykset mitoittavat rakentamisen määrää vuoden 1983 yleiskaavan ratkaisujen mukaisesti: kantatiloihin perustuva mitoitus on ohjausvaikutukseltaan tasapuolinen alueen maanomistajille.

Uuden yleiskaavan valmisteluvaiheessa on ollut voimassa kolme yleiskaavaa:

- * Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava 2007, joka on tullut voimaan kuulutuksin 25.2.2009, 3.6.2009 ja 13.1.2010.
- * Kaupunginvaltuuston 19.6.2006 hyväksymä Marja-Vantaan osayleiskaava, joka tuli voimaan 9.7.2008.
- * Pienellä osalla Hakkilaa ja Jokiniemeä on voimassa kaupunginvaltuuston 14.9.1992 hyväksymä Vantaan yleiskaava 1992, joka tuli voimaan 17.1.1996.

Tässä selostuksessa viitataan näiden edeltävien yleiskaavojen yhdistelmään käyttämällä termiä ”yleiskaava 2007”. Yleiskaava 2020 korvaa alueellaan kaikki nämä yleiskaavat. Vain Länsisalmen alueelle jää voimaan voimassa oleva yleiskaava 2007.

2. Yleiskaavan tehtävänä yhteensovittaa

Valtakunnallinen Vantaa on liikkumisen ja kasvun kaupunkia. Lentokenttä yhdistää Suomen ja seudun kansainvälisiin virtoihin. Vantaa on kasvamassa Suomen kolmanneksi suurimmaksi kaupungiksi ohitse Tampereen. Valtakunnallinen kasvu, asuminen ja työpaikat, keskittyy pääkaupunkiseudulle.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet määrittelevät reunaehdoja yleiskaavatyölle. Tavoitteet on valtioneuvosto hyväksynyt 14.12.2017. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VN 14.12.2017) on jaettu viiteen kokonaisuuteen:

- Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- Tehokas liikennejärjestelmä
- Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
- Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
- Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Kaikki nämä kokonaisuudet määrittelevät Vantaan yleiskaavan sisältöä. Liikennejärjestelmän toimintaa ja taloudellisuutta edistetään eri liikennemuodoin. Kansainväliset ja valtakunnalliset liikenneyhteydet turvataan ja niiden kehittämismahdollisuudet huomioidaan yleiskaavassa. Terveelliseen ja turvalliseen elinympäristöön liittyy mm. ilmastonmuutoksen vaikutuksiin varautuminen sekä muiden ympäristöhäiriöiden, kuten lentomelun, pölyn ja tärinän aiheuttamien ympäristöhaittojen ehkäisy. Luonnon monimuotoisuuden säilyminen on nostettu yleiskaavan raamissa keskeiseksi kaupungin kehittämisen reunaehdoksi. Myös kulttuuriympäristön säilyminen ja saavutettavat ja verkostomaiset virkistys- ja viheralueet turvataan yleiskaavassa. Kiertotalousnäkökulman toimintaedellytykset on otettu kaavassa huomioon. Kaupungin huolto- ja toimintavarmuus on huomioitu turvaamalla energiahuollon verkosto.

Vantaan rooli osana Uudenmaan maakuntaa keskittyy liikkumiseen, väyliin, lentokenttään, mutta myös kasvavaan kaupunkiseutuun, viherakenteeseen, luonnon ja kulttuuriperinnön suojeluun. Uudenmaan rajaaminen omaksi toiminnalliseksi kokonaisuudekseen on vaikeaa, koska harva asia noudattaa maakunnan rajoja ja kasvu keskittyy vahvasti Helsingin seudulle. Yleiskaavatyötä on ohjannut voimassa olevien maakuntakaavojen yhtälö ja 2016–2020 laadittu Uusimaa-kaava 2050-kokonaisuus on toiminut selvityksineen. Ohjaaminen painottuu maakunnallisesti merkittäviin asioihin, eikä yksityiskohtiin. Rinnakkaiset laadintaprosessit ovat mahdollistaneet hyvän vuorovaikutuksen kaavaratkaisuja pohdittaessa.

Uusimaa 2050 koostuu Helsingin seudun, Itä-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Kaavakokonaisuus on hyväksytty maakuntavaltuustossa 25.8.2020, mutta päätöksestä on valitettu Helsingin hallinto-oikeuteen. Uudenmaan maakuntahallitus määräsi 7.12.2020 Uusimaa-kaavan kokonaisuuden tulemaan voimaan. Uusimaa-kaavan kokonaisuus korvaa aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa,

jonka alue rajattiin ulos Uusimaa 2050 kaavasta. Uusimaa-kaavasta rajattiin ulos Östersundomin alueen maakuntakaava on 2018 kesällä hyväksytty täydennys Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaan. Hyväksymispäätöksestä oli valitettu Hallinto-oikeuteen, joka hylkäsi valitukset päätöksellään 29.11.2019. Päätöksestä on valitettu Korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Helsingin seudulla Vantaan rooli on merkittävä, koska kaupunki on fyysisesti keskellä seutua ja sen verkostoja. Vantaa on seudun kolmanneksi suurin kaupunki, joka kasvaa voimakkaasti. Lentokenttä on seudun ja Vantaan elinkeinoelämän kasvun moottori. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteinen tavoitetilä on kuvattu 2019 valmistuneeseen MAL 2019 – suunnitelmaan. Siinä määritellään seudun ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet, asuntorakentamisen painopisteet ja kasvua generoivat liikennehankkeet. Yleiskaavan ratkaisut ovat linjassa MAL 2019-suunnitelman kanssa niin maankäytön kuin liikennehankkeiden osalta. MAL-suunnittelusta on käynnistynyt 2020 uusi suunnitelmatyö, mutta siinä ei ole vielä tehty sisällöllisiä linjauksia.

Yleiskaavassa sovitetaan yhteen naapurikuntien kanssa rajaseutujen maankäytön ja erilaisten verkostojen ratkaisut. Helsingin uusi yleiskaava tuo merkittäviä muutoksia mm. Malmin lentokentän ja Jakomäen suuntaan sekä Tuusulanväylän ja Vihdintien kaupunkibulevardien kautta. Espoo laatii parhaillaan Pohjois- ja Keski-Espoon uutta yleiskaavaa, joka tuo uuden kasvusuunnan Viiskorpeen ja Kalajärvelle. Nurmijärven kanssa yhdessä on laadittu uusi joukkoliikenneselvitys Klaukkalan ja Kivistön välisistä yhteyksistä, jotka tukevat Klaukkalan kasvua uuden osayleiskaavan mukaisesti laajuuksiin. Tuusula työstää uutta yleiskaavaa aikataulimella 2040. Siinä tavoitteena on ratkaista mm. Hyrylän ja Focuksen suunnan maankäyttöä ja liikenneyhteyksiä. Keravan yleiskaava on uusi, joten keskustelua on käyty enemmän yksityiskohdista kuten reittien ja ekologisen verkoston jatkumisesta. Keravalla laaditaan parhaillaan viherkaavaa. Sipoon kanssa aktiivisin vuorovaikutus on liit-

tyntyt Östersundomin yhteisen yleiskaavan laadintaan yhdessä Helsingin kanssa. Kaavan ratkaisut on tuotu lähes sellaisenaan Vantaan yleiskaavaan. Helsingin hallinto-oikeus kumosi 29.11.2019 antamallaan päätöksellä 19/0777/5 Östersundom-toimikunnan yhteisen yleiskaavan hyväksymistä koskevan päätöksen. Helsingin hallinto-oikeuden päätöksestä valitettiin Korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Valitusprosessi on edelleen kesken.

Yleiskaavatyössä on yhteensovitettu ajankohtaisia Vantaan kaupungin strategisia linjauksia maankäytön näkökulmasta. Vantaan resurssivii-sauden tiekartta (kaupunginvaltuusto 18.06.2018) on pitkän aikavälin tavoiteohjelma kaupungin resurssitehokkuuden ja ympäristövastuullisen toiminnan edistämiseksi. Resurssivii-sauden tiekarttaa ja sen toteut-tamisohjelmaa laadittiin samaan aikaan yleiskaavan tavoitteiden ja yleiskaavaluonnoksen kanssa vuosina 2017 ja 2018. Sekä yleiskaavaan että tiekarttaan vietiin samansuuntaiset maankäyttöä koskevat tavoit-teet, joissa maankäytön tiivistäminen raideliikenteeseen tukeutuen samalla viheralueita säästäen on keskeistä. Tavoitteena on hiilineut-raali ja jätteen tulevaisuuden kaupunki, jossa luonnonvaroja käyte-tään säästeliäästi ja luodaan edellytyksiä kestäväälle hyvinvoinnille. Tie-kartassa on energiantuotantoa ja -kulutusta, yhdyskuntarakennetta, viherrakennetta ja liikkumista koskevia tavoitteita ja toimenpiteitä. Yhdyskuntarakenteen ja liikkumisen osalta tavoitteena on, että 2030 kaupunkirakenne on täydentynyt ja sekoittunut kestävästi, liikkuminen siellä on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista.

Maa- ja asuntopoliittiset linjaukset on valmisteltu samaan aikaan Vantaan strategian 2018–2021 ja uuden yleiskaavan kanssa. Maa- ja asuntopoliittisten linjausten päämäärät ja tavoitetilat löytävät monia yhtymäkohtia valtuustostrategiassa päätettyihin painopistealueisiin ja niiden tavoitteisiin, kuten hiilineutraaliin Vantaaseen 2030, kaupungin tiivistämiseen lähiluontoa vaalien, asukkaiden hyvinvoinnin edistämi-seen, palveluiden kehittämiseen, kaupungin elinvoiman ja vetovoiman lisäämiseen sekä talouden tasapainon turvaamiseen. Nämä tavoitteet ovat yhteneväisiä myös yleiskaavan tavoitteiden kanssa.

Vantaan elinvoima- ja vetovoimaohjelma toteuttaa kaupungin val-tuustokauden 2018–2021 strategiaa, maa- ja asuntopoliitiikkaa sekä yleiskaavatyössä tehtyjä linjauksia. Sen toimenpiteet on suunnattu ensisijaisesti palvelemaan elinkeinoelämän ja yritysten edustajia sekä ohjaamaan kaupunkiorganisaation omaa työtä kaupungin elinvoiman kehittämisessä. Ohjelman tavoitteena on turvata, että työllisyystilan-teen kehitys on koko pääkaupunkiseudun vahvinta, ja että Vantaa tun-netaan entistä houkuttelevampana ja juuristaan ylpeänä tapahtuma-kaupunkina.

3. Mitoitus

Yleiskaavalle ei ole määritetty yhtä ainoaa mitoitustavoitetta, vaan useamman skenaarion kautta on selvitetty kasvun määrää ja miten siihen tulisi varautua. Kaava mahdollistaa voimakkaan kasvun, mutta todellisuudessa se voi olla hitaampaa tai nopeampaa. Resurssiviisas kaupunki kasvaa viisaasti ja ennakoi tulevaa, siksi pitää osata varautua eri vaihtoehtoihin.

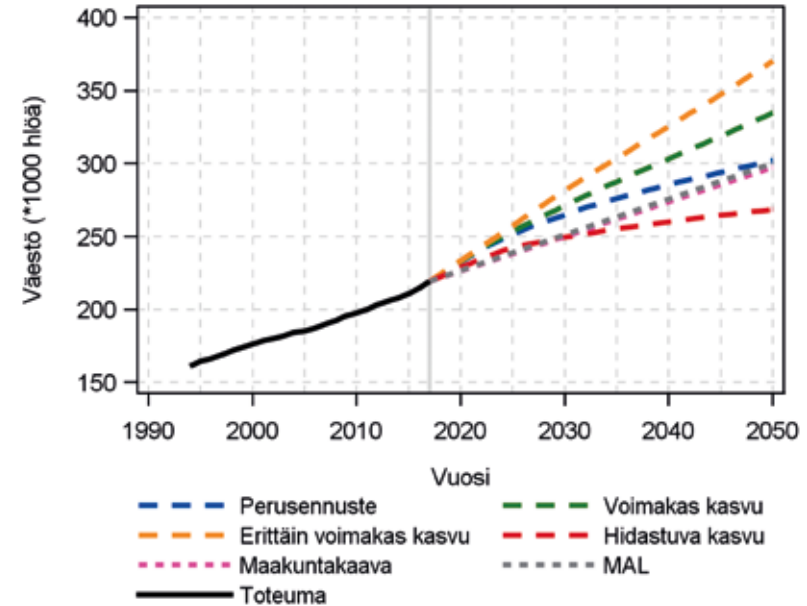
Yleiskaavan tavoitteita varten laadituissa väestö- ja työpaikkaskenaarioissa Vantaan kasvun ennustettiin jatkuvan vahvana tulevina vuosikymmeninä. Erittäin voimakkaan kasvun skenaariossa väestön määrä kasvaisi vuoteen 2050 mennessä 370 000 asukkaaseen, voimakkaan kasvun skenaariossa 335 000 asukkaaseen ja perusennusteessa 302 000 asukkaaseen. Hidastuvan kasvun skenaariossa väestön määrä kasvaisi edelleen, mutta vain 268 000 asukkaaseen.

Työpaikkaskenaarioissa työpaikkojen määrä vuonna 2050 vaihtelee skenaarioittain 128 000 ja 221 000 työpaikan välillä. Perusennusteessa työpaikkojen määrä kasvaisi nykyisestä noin 80 000 työpaikalla 185 000 työpaikkaan. Kasvua odotetaan tapahtuvan etenkin osaamisiintensiivisissä liike-elämän palvelu -työpaikoissa ja majoitus- ja ravitsemustoiminnan alalla.

Skenaariot ovat linjassa seudullisia MAL- ja maakuntakaavatöitä varten laadittujen selvitysten kanssa, joissa Helsingin seudulla arvioidaan olevan vuonna 2050 2 miljoonaa asukasta ja yli miljoona työpaikkaa.

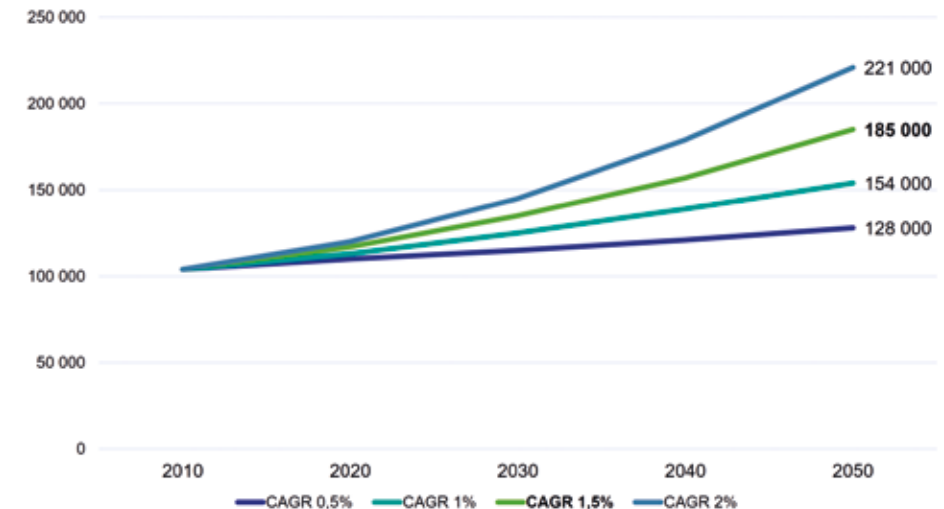
Kuva 2. Väestöskenaariot

Kuva 3. Työpaikkaskenaariot



Työllisyys Vantaalla (alueella työssäkäyvät) 2010-2050 skenaarioissa 0,5-2%/a

Eri kasvun skenaariot luovat 100 000 työpaikan haitarin vuonna 2050



Yleiskaavavaranto

Yleiskaavan linjausten mukaisesti Vantaa kasvaa tulevaisuudessa sisäänpäin olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen tukeutuen. Täydennysrakentamisen suuri osuus aiheuttaa merkittäviä epävarmuuksia toteuttamisen suhteen. Siksi rakentamismahdollisuuksia niin asumiseen kuin työpaikkarakentamiseen on syytä olla tarvetta suurempi määrä. Kasvun mitoittaminen yleiskaavan tarkkuudessa on vaikeaa, koska jatkosuunnittelussa voi olemassa olevasta rakenteesta löytyä merkittävästi ennakoitua enemmän rakentamismahdollisuuksia tai joku vielä tuntematon reunaehto taas saattaa rajoittaa niitä.

Yleiskaavan mahdollistamia rakentamismahdollisuuksia on arvioitu laskennallisen yleiskaavavarannon avulla. Kaavoituksessa varannolla tarkoitetaan sellaista kaavanmukaista rakentamisen määrää, mitä ei vielä ole toteutettu; ns. varastossa olevaa rakennusoikeutta. Yleiskaava ei anna suoraan rakennusoikeutta, mutta yleiskaavassa määritellään/arvioidaan asemakaavoissa ja muissa yleiskaavan pohjalta laadittavissa suunnitelmissa myönnettävän rakennusoikeuden mahdollinen määrä. Yleiskaava 2020 mahdollistamaa rakentamisen määrää on arvioitu laskennallisen yleiskaavavarannon avulla.

Yleiskaavavaranto on laskennallisesti mitoitettu 335 000 asukkaalle vuonna 2050. Kasvun mahdollistamiseksi on olemassa olevien realististen asemakaavavarantojen lisäksi oltava uutta varantoa vähintään 7 miljoonaa kerrosneliömetriä. Yleiskaavaratkaisujen pohjalle laadittujen karttatarkastelujen lisäksi kasvun edellyttämän rakentamisen tila-vaateita tarkasteltiin laskennallisesti. Laskennallisen tarkastelun tuloksena eri väestönkasvuskenaarioiden asuntorakentamisen tilantarve voi vaihdella paljonkin riippuen väestönkasvun vauhdista ja rakenteen tehokkuudesta. Yleiskaavavaranto on tietoisesti ylimitoitettu, koska vain osa siitä lopulta toteutuu.

Arvioidun väestönkasvun mahdollistava asuntorakentamisen varanto on mallinnettu täydennysrakentamiseen perustuvan alueprofiilikoh- taisten yhtälöiden kautta. Varannon pohjaksi on peilattu voimassa olevissa asemakaavoissa annettua rakennusoikeutta ja toteutunutta rakennusoikeutta (korttelitehokkuuksia käyttäen) sekä paikkakohtai- sesti arvioituja tulevaisuuden korttelitehokkuuksia. Suurimmat tehok- kuudet yleiskaavan varantolaskennassa on maankäytön vyöhyke- mallin mukaisesti osoitettu pääkeskustoihin sekä keskusta-alueiden ympäristöön vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Alueilla, joilla nykyinen rakenne ei selvästi mahdollista täydennysrakentamista, on laskennassa säilytetty aluetehokkuudet voimassa olevan asemakaa- van tehokkuuksien keskiarvona, mikä tuottaa vain vähän uudisrakenta- misen mahdollisuuksia. Myös olemassa olevien pientaloalueiden yleis- kaavavaranto on laskettu hyvin maltillisen täydennysrakentamisen pohjalta. Laskennassa kaikille asumisen maankäyttöalueille on arvioitu jonkin verran täydennysrakentamista; yleiskaavan kaupunkikeskustoi- hin (C) ja kaupunkikeskustojen asuinalueille (AC) eniten, asuinalueille (A) aluekohtaisesti laskentamallia soveltaen ja pientalovaltaisille asui- nalueille (AP) maltillisesti. Käytännössä varanto jakautuu epätasaisem- min kuin laskennassa.

Yleiskaavavaranto on laskettu arvioitujen rakentamistehokkuuksien, pinta-alan ja korttelimaan osuuden suhteena. Alueilla rakentamiseen käytettävä korttelimaan osuus on vähintään 65 % pinta-alasta. Asu- misen osuus vaihtelee yleiskaavamerkinnästä ja alueesta riippuen 50 %-95 % rakentamisen määrästä. Arviotehokkuus on määritetty alueen olemassa oleva rakennuskanta huomioiden. Laskennassa käy- tetty kortteleiden tehokkuudet vaihtelevat välillä $e=0,15$ – $e=2,5$.

Koko kaupungin alueelle näin on mitoitettu mahtuvaksi yhteensä noin 11 miljoonaa kerrosneliötä uutta asuntorakentamista. Suuralueille las- kennallinen yleiskaavavaranto jakautuu siten, että Myyrmäkeen koh- distuu n. 20 %, Kivistön alueille n. 15 %, Aviapolikseen n. 14 %, Tikku-

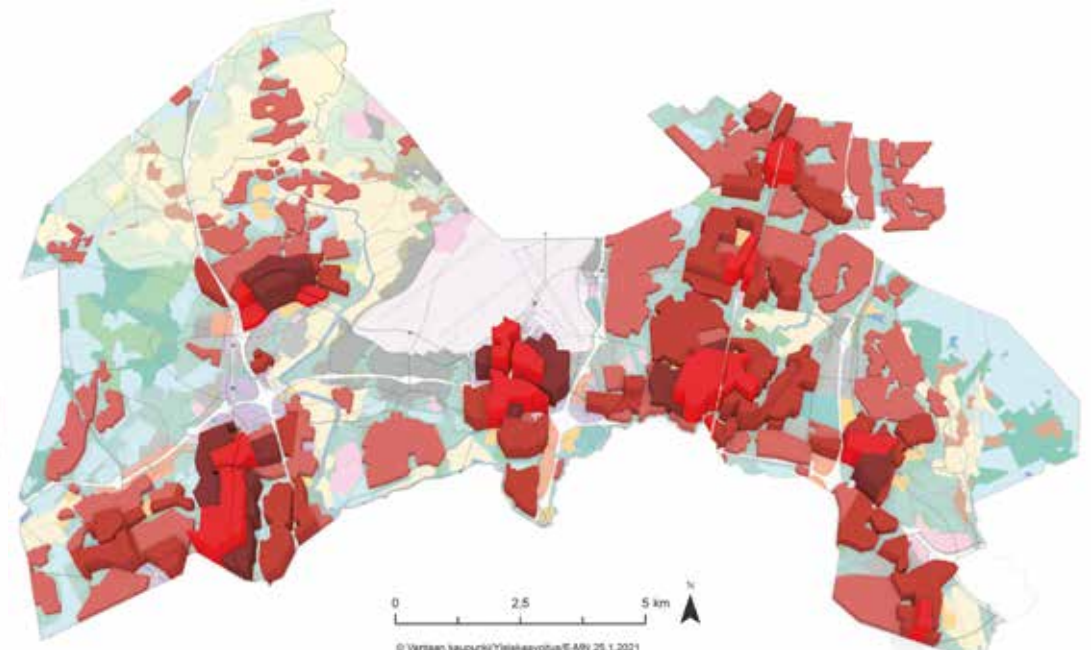
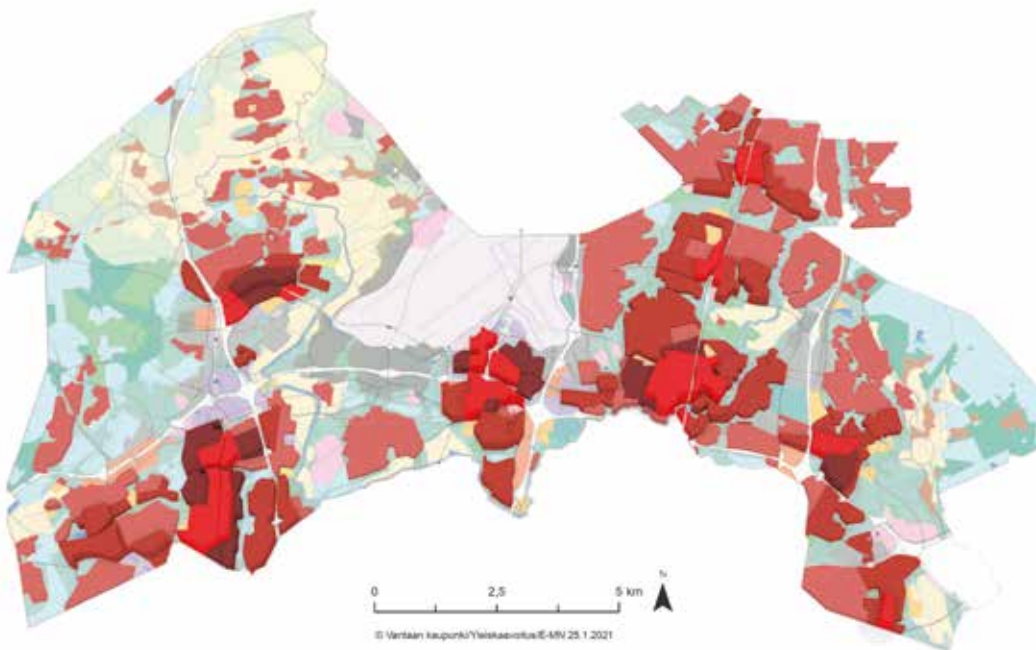
riiaan n. 17 %, Korsoon n. 12 %, Koivukylään n. 10 % ja Hakunilaan n. 13 % kokonaisvarannosta.

Yleiskaavassa varaudutaan 185 000 työpaikkaan Vantaalla vuonna 2050. Elinkeinopoliittisten vaikutusten arvioinnissa on esitetty arvio uusien työpaikkojen ja toimitilarakentamisen potentiaalista toimitila-alueilla (taulukko 1). Työ-paikkakasvun edellyttämän toimitilakerrosneliömetrimäärän arvioiminen on vielä asumista haastavampaa. Yleis-kaavassa on esitetty mm. toimitila-alueiden muuttamista asu-misen ja työpaikkojen alueeksi, mikä voi edellyttää suurimmillaan yli miljoonaa uutta korvaavaa toimitilakerrosneliömetriä. Epävarmuuksien takia yleiskaavan tulee mahdollistaa noin 6 miljoonan uuden toimi-tilakerrosneliömetrin rakentaminen. Elinkeinopoliittisten vaikutusten arvioinnin mukaan tämä tavoite saavutetaan keskimääräisillä työpaik-

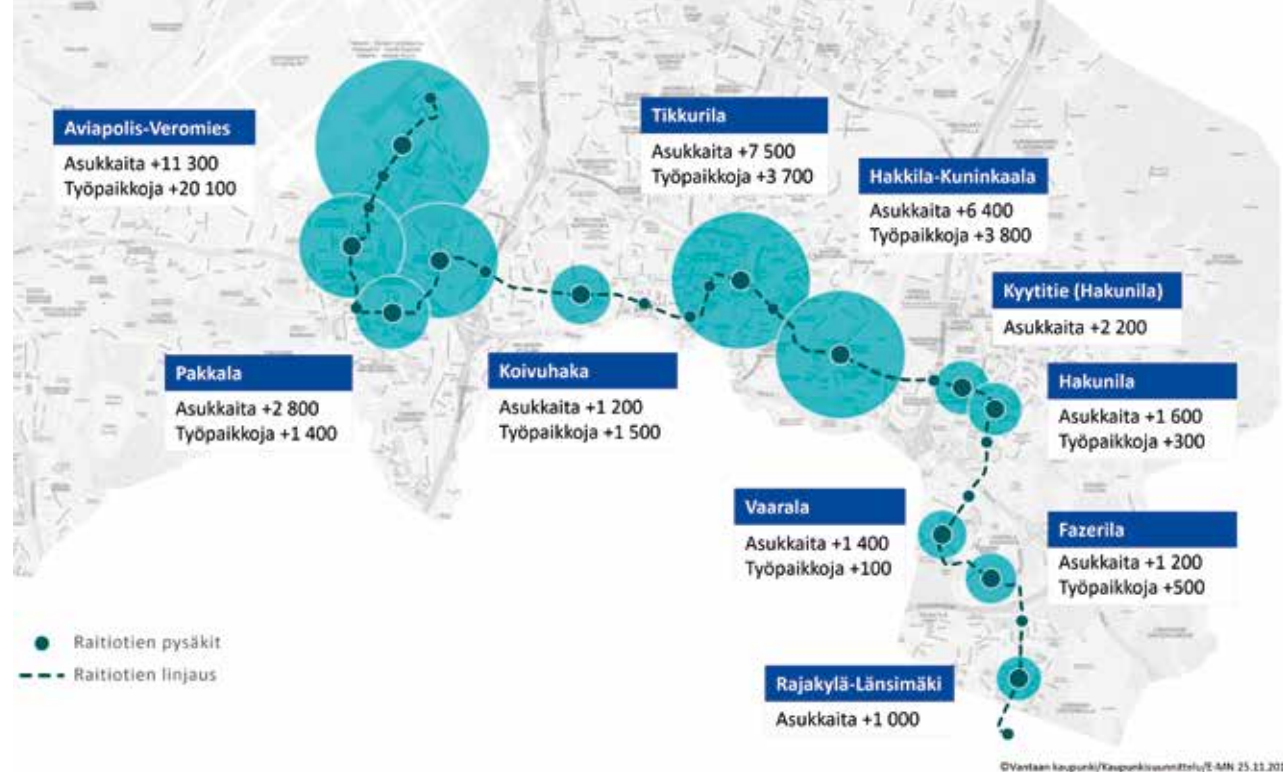
kaväljyyksillä arvioituna, mutta tämä edellyttää toimitila-alueiden tiivistämistä ja tehostamista.

Yleiskaavan merkittävin kasvukäytävä sijoittuu ratikan varteen. Tälle alueelle on alustavasti arvioitu voitavan rakentaa yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asuinrakentamista sekä yli 1,6 miljoonaa kerrosneliötä toimitilarakentamista. Vaikutusalueen asukas- ja työpaikkamäärän ennustetaan kasvavan 36 600 asukkaalla ja 31 400 työpaikalla vuo-teen 2050 mennessä. Rakentamispotentiaali mahdollistaa asukas- ja työpaikkaväljyydestä riippuen myös suurempia kasvulukuja.

Kuva 4. Rakentamisen määrä vuosina 2019 (vasemmalla) ja asumi-sen varanto yhdessä nykyisen rakentamisen kanssa vuonna 2050 (oikealla) yleiskaavan kaupunkikeskustan ja asumisen alueilla. Käy-tännössä varanto jakautuu epätasaisemmin kuin laskennassa.



Kuva 5.
Arvio Vantaan ratikan potentiaalista



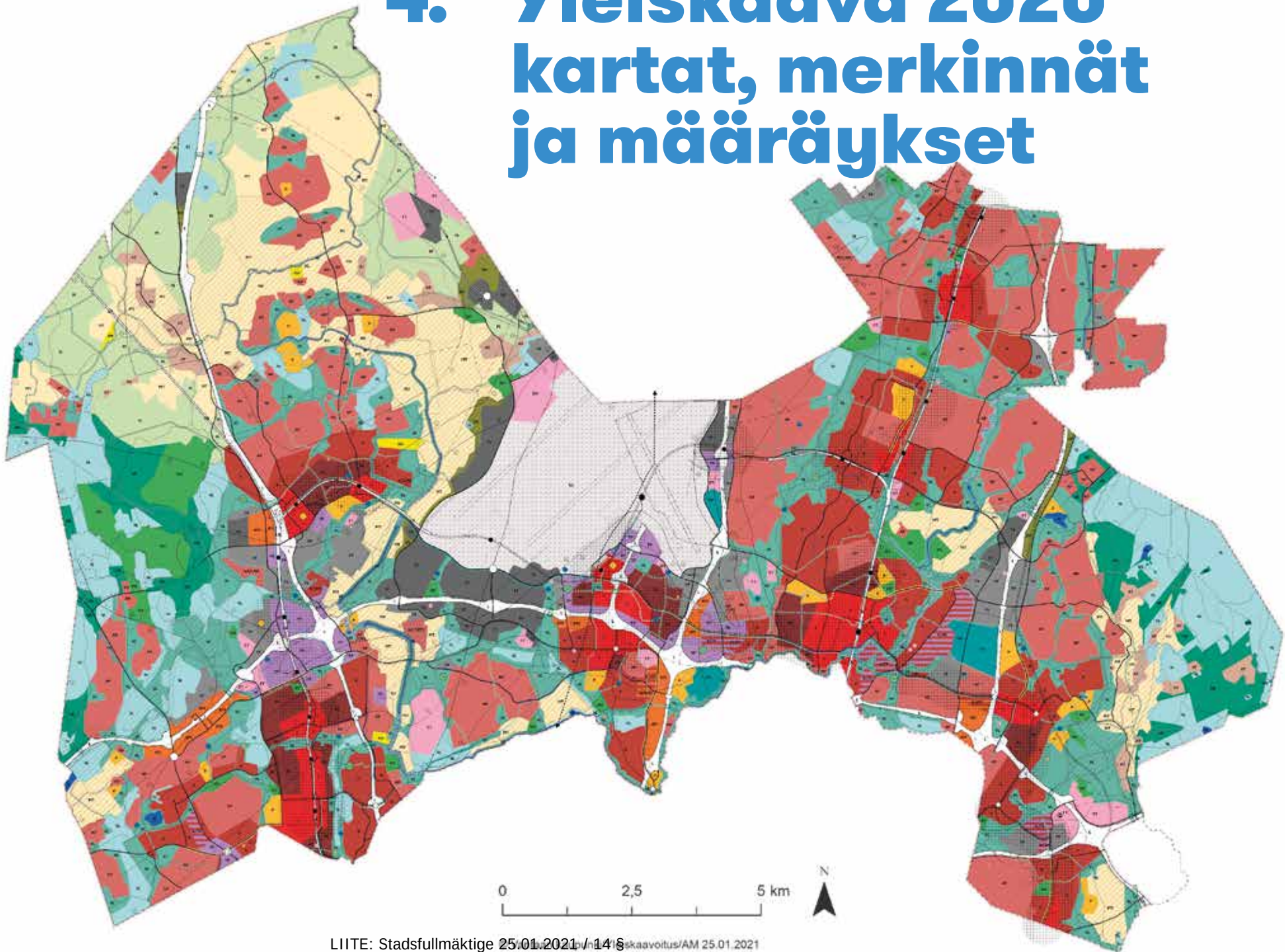
©Vantaan kaupunki/Kaupunkisuunnittelu/ESN 25.11.2019

Taulukko 1: Arvio yleiskaavan mukaisten toimitila-alueiden mahdollistamasta uusien työpaikkojen määrästä ja uudesta kerrosalasta. (Elinkeinopoliittinen vaikutusten arviointi)

Vantaan yleiskaavaehdotuksen 2020 toimitila-alueet, VANTAA	NYKYTILANNE		LASKENNALLINEN					
	Pinta-ala (ha)	Työpaikat	Työpaikat/ hehtaari (rakentuneet alueet*)	TP/ha (tavoite)	Työpaikka-potentiaali	Uudet työpaikat	k-m ² / tp (tavoite)	Uusi kerrosala
Kaupunkikeskustan alue (C)	686	24 900	40	80	54 900	30 000	40	1 200 000
Palvelujen ja hallinnon alue (P)	302	2 900	20	40	12 100	9 200	60	552 000
Kaupallisten palvelujen alue (KM)	221	5 300	30	60	13 300	8 000	100	800 000
Monipuolinen työpaikka-alue (TP)	380	17 800	60	120	45 600	27 800	30	834 000
Tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TY)	697	12 900	20	40	27 900	15 000	60	900 000
Tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TT)	589	7 200	10	20	11 800	4 600	150	690 000
Lentokenttä (LL)	1 448	8 200	10	10	14 500	6 300	100	630 000
Yhteensä	4 323	79 200	20	40	180 100	100 900	60	5 606 000

* mukana vain rakentuneet (osittain tai kokonaan) alueet

4. Yleiskaava 2020 kartat, merkinnät ja määräykset



YK0048 Vantaan yleiskaava 2020

KV 25.1.2021

Kaavakartta

Yleiskaavamerkinnät ja -määräykset

Yleis- ja ajoitusmääräykset

Oikeusvaikutteinen yleiskaava koostuu pääkartasta ja kahdesta liitekartasta määräyksineen.

Yleiskaava osoittaa kaupungin eri alueiden käyttötarkoituksen. AT, VL, VR, M ja MT -alueiden rakentamista säädellään pääasiassa yleiskaavalla. Muilla alueilla edellytetään pääsääntöisesti asemakaavaa.

Asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäänne- ja rekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännekohteet ja muut kulttuuriperintökohteet ja selvittävät niiden suojelutarve ja -edellytykset.

Hulevesien muodostumista on pyrittävä ehkäisemään. Muodostuvat hulevedet on viivytettävä.

Purot tulee lähtökohtaisesti säilyttää vesipinnaltaan avoimina ja reuna-alueiden kasvillisuudeltaan luonnonmukaisina. Muokattuja puroja tulee mahdollisuuksien mukaan luonnonmukaisista. Jatkosuunnittelussa tulee tutkia, kuinka leveä rakentamaton alue puron varrelle jätetään. Puron viherkäytävä tulee toteuttaa mahdollisimman leveänä.

Asemakaavoituksessa tulee edistää energiatehokkuutta ja uusiutuvan energian hyödyntämistä.

Koko kaava-alueella on meluntorjuntatarve lentomelua ja muuta liikennemelua vastaan. Ilmanlaatuhaitojen torjunta tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

Alueen pääkäyttötarkoituksen lisäksi sitä häiritsemättä saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita.

Suuronnettomuusvaarallisten kohteiden mahdolliset riskit tulee jatkosuunnittelussa selvittää ja huomioida riittävästi.

Lapinkylän suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee kehittää metsäinen etelä-pohjoissuuntainen ekologinen yhteys ja rajata avoin maaseudun kulttuurimaisema.

Generalplan för Vanda 2020

KV 25.1.2021

Plankarta

Generalplanebeteckningar och -bestämmelser

Allmänna bestämmelser och tidsbestämmelser

Generalplanen med rättsverkningar består av en huvudkarta och två bilagskartor med bestämmelser.

Generalplanen anger användningsändamålet för stadens olika områden. Bygandet av AT-, VL-, VR-, M- och MT-områdena regleras huvudsakligen i generalplanen. I övriga områden förutsätts i regel detaljplan.

I detaljplaneringen och i behandlingen av tillstånd ska viktiga byggnadsarvsobjekt enligt den kulturmiljödatas som upprätthålls av museimyndigheten samt fasta fornlämningar och övriga kulturarvsobjekt enligt det fornlämningsregister som upprätthålls av museiverket tas i beaktande och deras skyddsbehov och -förutsättningar ska utredas.

Man ska sträva efter att förebygga att det bildas dagvatten. Dagvatten som bildas ska fördröjas.

Bäckar ska i princip bevaras öppna till sin vattenyta och randområden ska till sin växtlighet bevaras i naturtillstånd. Bäckar som omformats ska i mån av möjlighet återställas till naturtillstånd. Vid fortsatt planering ska det undersökas hur brett område som bevaras obebyggt vid bäcken. Bäckens grönskorridor ska förverkligas så att den är så bred som möjligt.

I detaljplaneringen ska energieffektivitet och utnyttjandet av förnybar energi främjas.

I hela planområdet finns ett behov av bullerbekämpning mot flygbuller och annat trafikbuller. Bekämpningen av skador i luftkvaliteten ska beaktas vid den fortsatta planeringen.

Utöver områdets huvudsakliga användningsändamål är det tillåtet att i området placera sådana utrymmen och anordningar för samhällsteknisk försörjning som inte stör området.

Eventuella risker i objekt med risk för storolycka ska utredas och beaktas i tillräcklig utsträckning vid fortsatt planering.

Maantie 152 jatkeen varren uusien työpaikka-alueiden toteuttaminen ja työpaikka-alueiden laajentaminen on mahdollista vasta, kun maantie 152 jatke on käytettävissä.

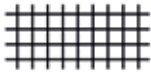
Vierumäen uuden työpaikka-alueen toteuttaminen edellyttää asemakaavaa ja aiottuun työpaikkatoimintaan soveltuvaa liikenneyhteyttä Tuusulan puolelta.

I planeringen och byggandet av Lappböle ska en ekologisk förbindelse utvecklas i syd-nordlig riktning och ett öppet kulturlandskap ska avgränsas på landsbygden.

Byggandet av nya arbetsplatsområden längs förlängningen av landsväg 152 och utbyggnaden av arbetsplatsområden är möjligt först då förlängningen av landsväg 152 är i bruk.

Byggandet av ett nytt arbetsplatsområde i Vierumäki förutsätter en detaljplan och en trafikförbindelse från Tusbysidan för den tilltänkta arbetsplatsverksamheten.

Strategiset kehittämismerkinnät



Kestävän kasvun vyöhyke

Joukkoliikenteen runkolinjastoon tukeutuva vyöhyke, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Aseman ja pysäkin lähikortteleita kehitetään sen vaikutusalueen palveluiden, kaupan ja alueelle soveltuvien työpaikkojen keskittymänä. Kaupan rakentaminen raitiotien vaikutusalueella tulee kytkeä raitiotien toteutumiseen ja lähialueen asutuksen rakentamiseen.

Pientaloalueilla tehokkuuden muutos tulee suunnitella useiden tonttien kokonaisuuksina.

Asemanseuduilla ja pysäkeillä parannetaan saavutettavuutta ja paikkojen tunnistettavuutta. Raitiotien reitillä kestävän kasvun vyöhyke on ensisijaisesti pysäkkien kohdalla. Pysäkkien paikat määritellään raitiotien suunnittelun yhteydessä.



Katukuvan kehittämisvyöhyke

Kaupunkirakenteen tiivistyessä tulee kadusta rakentaa laadukasta kaupunkitilaa niin, että se luo helpot mahdollisuudet ihmisten monipuoliseen liikkumiseen.

Kadunvarren kortteleissa rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista.



Joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhyke

Merkinnällä osoitetaan ensisijaiset virkistyskäyttöön kehitettävät jokien rannat. Rantoja kehitetään siten, että veden äärelle pääsee helposti ja monenlainen ulkoilu ja virkistys on mahdollista. Virkistyskäytön kehittäminen ei saa heikentää niitä luontoarvoja, joiden suojelemiseksi Vantaanjoki on liitetty Natura 2000-verkostoon.

Strategiska utvecklingsbeteckningar

Zon för hållbar tillväxt

En zon som stödjer sig på kollektivtrafikens stamlinje, till vilken byggande som effektiviserar markanvändningen i stadsdelen anvisas i första hand. Stationens och hållplatsens närmaste kvarter utvecklas som ett kluster av sådana tjänster, handel och arbetsplatser lämpade för området som ligger inom dess influensområde. Byggandet av affärsverksamhet i spårvägens influensområde ska sammankopplas med byggandet av en spårväg och bostäder i närområdet.

I småhusområdena ska ändringar i exploateringstalen planeras som helheter bestående av flera tomter.

Tillgängligheten och platsernas igenkännlighet förbättras i områdena kring stationerna och på hållplatserna. Spårvägens zon för hållbar tillväxt ligger i första hand vid hållplatserna. Hållplatsernas lägen fastställs i samband med planeringen av spårvägen.

Gatubildens utvecklingszon

När stadsstrukturen förtätas ska en gata byggas till ett högklassigt stadsrum så att den skapar lätta möjligheter till mångsidig rörelse och motion.

Byggandet i kvarteren utmed gatan ska bidra till att skapa en trivsam gatubild.

Zon för utveckling av åsträndernas rekreativ bruk

Med beteckningen anvisas de åstränder som i första hand ska utvecklas för rekreativ bruk. Stränderna utvecklas så att det är lätt att ta sig ner till vattnet och att det finns möjlighet till olika slags utomhusaktiviteter och rekreation. Utvecklingen av rekreativ bruket får inte äventyra de naturvärden vars skydd medfört att Vanda å har anslutits till Natura 2000-nätverket.

Maankäyttömerkinnät

C

Kaupunkikeskustan alue

Kaupunkikeskustan aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Olemassa olevissa keskustoissa tulee varmistaa, että liike- ja toimitilan määrä kehittyy edelleen ja rakentaminen parantaa kaupunkitilan laatua erityisesti katutasolla. Keskeisillä keskusta-alueilla maantaserrosten tilojen tulee avautua kaupunkitilaan ja ne tulee osoittaa liike- ja toimiloiksi.

Kaupunkiympäristön lähtökohtana tulee olla käveltyvyys. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueella tulee olla riittävästi palveluita, puistoja ja julkisia ulkotiloja. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla. Myyrmäessä, Kivistössä, Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Koivukylässä, Korsossa ja Hakunilassa alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Lapinkylässä ja Länsimäessä alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Alueen pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti pyrkien keskitettyyn, nimeämättömään ja vuorottaiskäyttöiseen ratkaisuun. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

AC

Kaupunkikeskustan asuinalue

Kaupunkikeskustan asuinalueutta kehitetään asuntovaltaisena, monipuolisena ja toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Alueen uuden asuntorakentamisen tulee olla tehokasta ja sitä voidaan toteuttaa kaikilla talotyypeillä.

Kaupunkiympäristöstä tulee muodostua toimiva ja viihtyisä kokonaisuus läheisen keskustan kanssa. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueella tulee olla riittävästi puistoja ja julkisia ulkotiloja. Korttelien tulee olla läpikuljettavia jalan sekä pyöräillen ja muodostaa yhtenäinen verkosto keskusta-alueen reittien kanssa.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppa.

Pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti. Keskitetyt, nimeämättömät ja vuorottaiskäyttöiset pysäköintiratkaisut ovat suositeltuja. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

Markanvändningsbeteckningar

Stadscentrumområde

Stadscentrumområden utvecklas till en mångsidig stadsmiljö med blandade funktioner. I de redan existerande centrumen ska man se till att antalet affärs- och kontorslokaler utvecklas ytterligare och att byggandet förbättrar kvaliteten på stadsrummet, särskilt i gatuplan. I viktiga centrumområden ska utrymmen i markplansvåningar öppnas upp mot stadsrummet och de ska anvisas som affärs- och kontorslokaler.

Promenadvänlighet ska vara utgångspunkten för stadsmiljön. Området ska byggas gröneffektivt. I området ska det finnas tillräckligt med tjänster, parker och offentliga uterum. I samband med detaljplaneringen ska det säkerställas att servicenätet räcker till och att servicen är tillgänglig med hållbara färdmedel. I områdena Myrbacka, Kivistö, Aviapolis, Dickursby, Björkby, Korso och Håkansböle kan man placera stora detaljhandelsenheter av regional betydelse. I områdena Lappböle och Västerkulla kan man placera stora detaljhandelsenheter av lokal betydelse.

Man genomför heltäckande parkeringslösningar i området och strävar efter lösningar med centraliserad och växelvis parkering med icke namngivna parkeringsplatser. Kortvarig gatuparkering ska ordnas i området.

Bostadsområde i ett stadscentrum

Ett bostadsområde i ett stadscentrum utvecklas till en bostadsdominerad, mångsidig stadsmiljö med blandade funktioner. Byggandet av nya bostäder i området ska vara effektivt och alla typer av hus kan ingå i byggandet.

Stadsmiljön ska bilda en fungerande och trivsamt helhet tillsammans med det närliggande centrumet. Området ska byggas gröneffektivt. I området ska det finnas tillräckligt med parker och offentliga uterum. Det ska finnas förbindelser för gång- och cykeltrafik genom kvarteren och de ska bilda ett enhetligt nätverk med lederna i centrumområdet.

I samband med detaljplaneringen ska det säkerställas att servicenätet räcker till och att servicen är tillgänglig med hållbara färdmedel. I området kan man placera affärer som betjäna invånare i närområdet och underskrider gränsen för stora detaljhandelsenheter.

Parkeringslösningar ska förverkligas så att de är heltäckande. Lösningar med centraliserad och växelvis parkering och icke namngivna parkeringsplatser rekommenderas. Kortvarig gatuparkering ska ordnas i området.

A

Asuinalue

Alue varataan monipuoliseen asumiseen.

Alueen kehittämisessä ja täydennysrakentamisessa tulee parantaa kaupunkitalon viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueella tulee olla riittävästi virkistysalueita. Alueelle saa sijoittaa asuin ympäristöön ja paikalliseen alakeskukseen soveltuvia palveluita sekä toimitilaa. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.

Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia alueen ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Näille alueille saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppisiä ja lähipalveluita. Suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina vuorovaihtuksessa alueen asukkaiden kanssa.

Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.

Pientalovaltainen asuinalue

Alue varataan pientaloasumiseen.

Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppisiä ja lähipalveluita. Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Näillä alueille suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina. Alueella tulee säilyttää riittävästi virkistysalueita.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palvelujen riittävyys ja niiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.

Rakentamista säädellään yleiskaavalla, kunnes alueelle on laadittu asemakaava. Mikäli rakentaminen ei vaikeuta alueen tulevaa asemakaavotusta, alueelle sallitaan rakentaminen 6.6.1983 mukaisilla tiloilla seuraavasti:

- yksi asunto 0,2 -2 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kaksi asuntoa 2-3 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kolme asuntoa yli 3 hehtaarin suuruisilla tiloilla.

Bostadsområde

Området reserveras i första hand för mångsidigt boende.

I områdets utveckling och kompletteringsbyggande ska stadsrummet göras trivsammare och möjligheterna till gång- och cykeltrafik förbättras. Området ska byggas gröneffektivt. I området ska det finnas tillräckligt med rekreatiomsområden. Tjänster och lokaler som passar in i boendemiljön och det lokala sekundärcentrumet får placeras i området. I samband med detaljplaneringen ska man säkerställa att servicenätet räcker till och att servicen är tillgänglig med hållbara färdmedel. I området kan man placera affärer som betjänar närområdets invånare och underskrider gränsen för stora detaljhandelsenheter.

Vid ny- och kompletteringsbyggande av ett befintligt småhusområde ska man värna om de värdefulla specifika drag i omgivningen och byggnadssätten. På dessa områden får man främst bygga olika typer av småhus och närtjänster. Den högsta tillåtna byggnadshöjden är tre våningar. Detaljplaner som ändrar på småhusområdets struktur ska utarbetas i tillräckligt stora helheter och i växelverkan med områdets invånare.

I området ska effektiva parkeringslösningar prioriteras.

Småhusdominerat bostadsområde

Området reserveras för småhusboende.

I första hand får olika typer av småhus och närtjänster byggas i området. Vid ny- och kompletteringsbyggande inom ett existerande småhusområde ska man värna om specifika drag i den existerande miljön och byggnadssätten. I dessa områden den högsta tillåtna byggnadshöjden är tre våningar. Detaljplaner som ändrar på småhusområdets struktur ska utarbetas i tillräckligt stora helheter. I området ska tillräckligt med rekreatiomsområden bevaras.

I samband med detaljplaneringen ska man säkerställa att tjänsterna räcker till och att servicen är tillgänglig med hållbara färdmedel. I området kan man placera affärer som betjänar invånare i närområdet och underskrider gränsen för stora detaljhandelsenheter.

Byggnaderna regleras med generalplanen tills en detaljplan har utarbetats för området. I fall byggnaderna inte försvårar områdets framtida detaljplanering, tillåter man byggnaderna i området på fastigheter enligt 6.6.1983:

- en bostad på fastigheter med storleken 0,2-2 hektar
- två bostäder på fastigheter med storleken 2-3 hektar
- tre bostäder på fastigheter över 3 hektar.

AT

Kyläalue

Alue varataan maaseutumaiseen asumiseen. Alueella sallitaan rakentaminen 6.6.1983 mukaisilla tiloilla seuraavasti:

- yksi asunto 0,2 -2 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kaksi asuntoa 2-3 hehtaarin suuruisilla tiloilla
- kolme asuntoa yli 3 hehtaarin suuruisilla tiloilla.

Alueen rakentamista ohjataan yleiskaavalla.

RA

Loma-asuntoalue

Alue varataan yksiasuntoisille loma-asunnoille ja ryhmäpuutarhoille. Alueella voidaan sallia myös aluetta palvelevia yhteistiloja.

P

Palveluiden ja hallinnon alue

Alue varataan monipuolisille julkisille ja yksityisille palvelutoiminnoille, sekä niitä palveleville asuin- ja huoltotiloille. Rakentaminen tulee toteuttaa ympäristöön sopeutuen. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä. Alueella olevaa asumista saa ylläpitää ja täydentää harkitusti.

P

Julkisten palveluiden ja hallinnon paikka

Ohjeellinen sijainti julkiselle palvelulle, jonka sijainti ja laajuus määritellään jatkosuunnittelussa. Palvelun saavutettavuus kestävin kulkumuodoin tulee varmistaa.

KM

Kaupallisten palveluiden alue

Alue varataan kaupallisille palveluille ja ympäristöhaiiröitä aiheuttamattomille elinkeinotoiminnoille. Alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Vähittäiskaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, ettei suuryksiköiden sijoittamisella heikennetä keskustaan sijoittuvan kaupan toimintaedellytyksiä.

Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota kaupunkitilan viihtyisyyteen sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksiin, erityisesti joukkoliikenteen runkoyhteyksien alueella. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti.

Kaupallisten alueiden aluekohtaiset määräykset:

Vantaanportti, Tammisto ja Porttipuisto

- Alueille saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä ja sellaista uutta vähittäiskauppaa, joka tukee ja vahvistaa palvelurakennetta läheiset keskustatoimintojen alueet huomioon ottaen.
- Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksiköitä.

Byområde

Området reserveras för boende av landsbygdskaraktär. I området tillåts byggande på fastigheter enligt 6.6.1983:

- en bostad på fastigheter med storleken 0,2-2 hektar
- två bostäder på fastigheter med storleken 2-3 hektar
- tre bostäder på fastigheter över 3 hektar.

Områdets byggande styrs med generalplanen.

Område för fritidshus

Området reserveras för fritidshus med en bostad och koloniträdgårdar. I området kan också gemensamma lokaler som betjänar området tillåtas.

Område för service och förvaltning

Området reserveras för mångsidiga offentliga och privata servicefunktioner samt för bostadsutrymmen och servicelokaler som betjänar dessa. Byggandet ska anpassas till miljön. Ingen stor detaljhandelsenhet får placeras i området. Områdets existerande bostadsbestånd får upprätthållas och kompletteras på ett övervägt sätt.

Plats för offentliga tjänster och förvaltning

Riktgivande läge för offentlig service, vars placering och omfattning fastställs i den fortsatta planeringen. Servicens tillgänglighet med hållbara färdmedel ska säkerställas.

Område för kommersiell service

Området reserveras för kommersiell service och näringslivsfunktioner som inte stör miljön. Stora detaljhandelsenheter av regional betydelse som inte konkurrerar med affärer i centrum får placeras i området. Vid en mer detaljerad planering av stora detaljhandelsenheter ska särskild vikt fästas vid att man genom placeringen av de stora enheterna inte försvagar verksamhetsförutsättningarna för den affär som förläggs till centrum.

När området byggs ska särskild uppmärksamhet fästas på att stadsrummet blir trivsamt och att det finns möjligheter till gång- och cykeltrafik, särskilt i området för kollektivtrafikens stamförbindelse. Området ska byggas gröneffektivt.

Områdesspecifika bestämmelser för kommersiella områden:

Vandaporten, Rosendal och Portparken

- I områdena får man placera stora specialaffärsenheter av regional betydelse och sådan ny detaljhandel som med beaktande av närliggande områden för centrumfunktioner stödjer och förstärker servicestrukturen.

- Vantaanportin alueelle saa sijoittaa päivittäistavarakauppaa yhteensä korkeintaan 2000 k-m². Porttipuistossa päivittäistavarakauppa tulee sijoittaa A/KM-alueelle.

Hämeenkyliä-Varisto-Petikko, Petas ja Koivuhaka

- Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä.
- Hämeenkyliä-Varisto-Petikoon saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 2000 k-m²
- Koivuhakaan saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 1000 k-m².
- Petakseen saajajohittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 1000 k-m². Petaksessa kaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisempi suunnittelu edellyttää sitovaa toteuttamispäätöstä Kehärataan liittyvästä asemasta.

Maakuntakaavassa määritelty aluekohtainen enimmäismitoitus tulee ottaa huomioon kaupan hankkeiden suunnittelussa ja sijoittumisen ohjaamisessa.

- Tammisto 250 000 k-m²
- Porttipuisto 200 000 k-m²
- Hämeenkyliä - Varisto - Petikko 250 000 k-m²
- Petas 100 000 k-m²
- Koivuhaka 150 000 k-m²

- Stora dagligvaruenheter får inte placeras i områdena.
- I Vandaporten är det tillåtet att placera dagligvaruaffärer med en yta av sammanlagt 2000 m²-vy. I Portparken bör dagligvaruaffären placeras i A/KM området.

Tavastby-Varistorna-Petikko, Petas och Björkhagen

- Storenheter för dagligvaruaffärer eller centruminriktade specialaffärer får inte placeras i områdena.
- I Tavastby-Varistorna-Petikko är det tillåtet att placera dagligvaruaffärer med en yta av sammanlagt 2000 m²-vy
- I Björkhagen är det tillåtet att placera dagligvaruaffärer med en yta av sammanlagt 1000 m²-vy.
- I Petas är det tillåtet att placera dagligvaruaffärer med en yta av sammanlagt 1000 m²-vy. I Petas förutsätter en mer detaljerad planering av stora handelsenheter ett bindande beslut om byggande av en station i anslutning till Ringbanan.

Den områdesspecifika maximala dimensioneringen som fastställts i landshapsplanen ska beaktas vid planeringen av handelsprojekt och styrningen av placeringen.

- Rosendal 250 000 m²-vy
- Portparken 200 000 m²-vy
- Tavastby - Varistorna - Petikko 250 000 m²-vy
- Petas 100 000 m²-vy
- Björkhagen 150 000 m²-vy

Område för boende och kommersiell service

Området reserveras för både boende och kommersiell service. Ändringen i boendet ska planeras som en helhet som omfattar fler än en tomt. Förutsättningen för bostadsbyggande är att området har bra kollektivtrafikförbindelser och att närområdets funktioner lämpar sig för boendemiljön.

I områdets utveckling ska stadsrummets trivsel förbättras liksom möjligheterna till gång- och cykeltrafik. Området ska byggas gröneffektivt. Det ska reserveras tillräckligt med utrymme för allmänna rekreatiomsområden.

I samband med detaljplaneringen ska man säkerställa att servicenätet räcker till och att servicen är tillgänglig med hållbara färdmedel. I området kan man placera dagligvarubutiker som betjänar lokala invånare och underskrider gränsen för stora detaljhandelsenheter. I området ska effektiva parkeringslösningar prioriteras.

Mångsidigt arbetsplatsområde

Området reserveras för mångsidiga kontors- och servicefunktioner samt produktionsfunktioner som inte stör miljön. När området byggs ska särskild uppmärksamhet fästas på att stadsrummet blir trivsamt och att det finns möjligheter till gång- och cykeltrafik. Området ska byggas gröneffektivt.

A/KM

Asumisen ja kaupallisten palveluiden alue

Alue varataan sekä asumiseen että kaupallisille palveluille. Muutos asumiseen tulee suunnitella yhtä tonttia laajempaan kokonaisuutena. Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuinympäristöön.

Alueen kehittämisessä tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueella tulee varata riittävästi tilaa julkisille virkistysalueille.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäville kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa paikallisia asukkaita palvelevaa päivittäistavarakauppaa. Alueella on suositettava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.

TP

Monipuolinen työpaikka-alue

Alue varataan monipuolisille toimisto- ja palvelutoiminnoille sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomille tuotantotoiminnoille. Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota kaupunkitilan viihtyisyyteen sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksiin. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti.

A/TP

Asumisen ja työpaikkojen alue

Alue varataan sekä asumiseen että monipuolisille työpaikkatoiminnoille. Muutos asumiseen tulee suunnitella yhtä tonttia laajempaa kokonaisuutena. Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuinympäristöön. Alueen kehittämisessä tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alueet tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueella tulee varata riittävästi tilaa julkisille virkistysalueille.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäville kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa paikallisia asukkaita palvelevaa kauppaa. Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintitratkaisuja.

TY

Tuotanto- ja varastotoiminnan alue

Alue varataan tuotanto- ja varastotoiminnoille, jotka eivät aiheuta merkittäviä ympäristöhäiriöitä.

TT

Tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue

Alue varataan tuotanto-, varasto-, logistiikka- ja yhdyskuntateknisen huollon toiminnoille. Alueelle saa sijoittaa toimintoja, joita niiden aiheuttamien ympäristöhäiriöiden vuoksi ei voi sijoittaa muille työpaikka-alueille.

ET

Yhdyskuntateknisen huollon alue

Alue varataan yhdyskuntateknisen huollon tarpeisiin.



Yhdyskuntateknisen huollon laite

Ohjeellinen yhdyskuntateknisen huollon laitteen sijainti.

EM

Moottorirata-alue

Alue varataan moottoriurheiluun ja ajokoulutukseen.

VU

Urheilu- ja virkistyspalveluiden alue

Alue varataan liikunnan, urheilun ja virkistysten vapaa-ajantoihin. Alueella sallitaan näihin toimintoihin liittyvä rakentaminen, ei kuitenkaan suurten urheilulaitosten rakentamista.

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee kaivamis-, louhimis-, tasoittamis- ja täyttämistöitä, mikäli alueelle tuodaan maamassoja.

Område för boende och arbetsplatser

Området reserveras för både boende och mångsidiga arbetsplatsfunktioner. Ändringen i boendet ska planeras som en helhet som omfattar fler än en tomt. Förutsättningen för bostadsbyggande är att området har bra kollektivtrafikförbindelser och att närområdets funktioner lämpar sig för boendemiljön. I områdets utveckling ska stadsrummets trivsel förbättras liksom möjligheterna till gång- och cykeltrafik. Områdena ska byggas gröneffektivt. Det ska reserveras tillräckligt med utrymme för allmänna rekreationsområden i området.

I samband med detaljplaneringen ska man säkerställa att servicenätet räcker till och att servicen är tillgänglig med hållbara färdmedel. I området kan man placera affärer som betjänar lokala invånare och underskrider gränsen för stora detaljhandelsenheter. I området ska effektiva parkeringslösningar prioriteras.

Område för produktions- och lagerverksamhet

Området reserveras för produktions- och lagerfunktioner som inte orsakar avsevärda olägenheter för miljön.

Område för produktions- och lagerverksamhet som kräver utrymme

Området reserveras för funktioner för produktion, lager, logistik och samhällsteknisk försörjning. I området får sådana funktioner placeras som på grund av störningar från funktionerna inte kan placeras i andra arbetsplatsområden.

Område för samhällsteknisk försörjning

Området reserveras för den samhällstekniska försörjningens behov.

Anläggning för samhällsteknisk försörjning

Riktgivande placering av anordning för samhällsteknisk försörjning.

Motorbaneområde

Området reserveras för motorsport och körundervisning.

Område för idrotts- och rekreationstjänster

Området reserveras för fritidsaktiviteter som motion, idrott och rekreation. Byggande i anslutning till dessa funktioner tillåts i området, dock inte byggande av stora idrottsanläggningar.

I området gäller en åtgärdsbegränsning enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL) som berör grävnings-, brytnings-, utjämnings- och utfyllnadsarbeten, ifall jordmassor förs till området.



Urheilu- ja virkistyspalveluiden paikka

Ohjeellinen sijainti liikunnan, urheilun ja virkistysvapaa-ajan toiminnoille, joiden lopullinen sijainti ja laajuus määritellään jatkosuunnittelussa.



Viljelypalstoja

Ohjeellinen sijainti viljelypalstoille, joiden lopullinen sijainti ja laajuus määritellään jatkosuunnittelussa. Jos nykyisten palstojen päälle rakennetaan, tulee palstoille etsiä korvaava sijainti.

VL

Lähipirkistysalue

Alue varataan virkistyskäyttöön. Alueita ylläpidetään ja kehitetään yhtenäisinä, hyvin saavutettavina sekä toiminnoiltaan ja luonnonympäristöltään monipuolisin virkistys- ja viheralueina. Aluetta ja sen toimintoja tarkemmin suunniteltaessa ja lupamenettelyn yhteydessä tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot, varmistaa ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus sekä turvata ekosysteemipalvelut. Alueella sallitaan ulkoilua tai muuta yleistä virkistystoimintaa palveleva rakentaminen.

Alueella olevat asuinrakennukset voidaan säilyttää. Rakennusten perusparantaminen, korjaaminen ja vähäinen laajentaminen ovat sallittuja. Mikäli asuinkäytössä oleva rakennus tuhoutuu, voidaan se korvata uudisrakennuksella. Asuntojen määrää alueella ei saa lisätä.

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee maisemaa muuttavaa maanrakennustyötä, puiden kaatamista tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä.



Virkistysalueyhteys

Laajoja virkistysalueita yhdistävä virkistysalueiden sarja, ulkoilureitti tai viheralue. Yhteyden tulee olla jatkuva ja sen luonne voi vaihdella rakennetusta luonnonmukaiseen.

Kaupunkikeskustoissa ja niiden läheisillä asuinalueilla merkinnän varrella olevat julkiset ulkotilat toteutetaan vehreinä ja viihtyisinä, toisiinsa kytkeytyneinä kaupunkitiloina.

VR

Retkeily- ja ulkoilualue

Alue varataan virkistyskäyttöön. Alueita ylläpidetään ja kehitetään yhtenäisinä, hyvin saavutettavina sekä toiminnoiltaan ja luonnonympäristöltään monipuolisin virkistys- ja viheralueina. Aluetta ja sen toimintoja tarkemmin suunniteltaessa ja lupamenettelyn yhteydessä tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot, varmistaa ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus sekä turvata ekosysteemipalvelut.

Plats för idrotts- och rekreationstjänster

Riktgivande läge för fritidsfunktioner som motion, idrott och rekreation, vars slutliga placering och omfattning fastställs i den fortsatta planeringen.

Kolonilotter

Riktgivande läge för kolonilotter, vars slutliga placering och omfattning fastställs i den fortsatta planeringen. Om det byggs på de nuvarande lotterna ska en ersättande plats hittas för lotterna.

Område för närrekreation

Området reserveras för rekreatjonsbruk. Områdena underhålls och utvecklas som sammanhängande, lättillgängliga, till sina funktioner och sin naturmiljö mångsidiga rekreatjons- och grönområden. Vid mer ingående planering av området och dess funktioner och i samband med tillståndsförfarandet ska naturvärden, kulturhistoriska värden och landskapsvärden beaktas, friluftsledernas och det ekologiska nätverkets kontinuitet säkerställas, samt ekosystemtjänsterna tryggas. Byggnad som betjänar utomhusaktiviteter eller annan allmän rekreatjonsverksamhet tillåts i området.

Enskilda bostadshus som finns i området kan bevaras. Ombyggnad, renovering och småskalig utbyggnad av byggnaderna är tillåtet. Om en byggnad som används för boende förstörs kan den ersättas med en nybyggnad. Antalet bostäder i området får inte utökas.

I området gäller en åtgärdsbegränsning enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL) som berör jordbyggnadsarbete, trädfällning eller någon annan med dem jämförbar åtgärd som förändrar landskapet.

Förbindelse för rekreatjonsområden

Serie av rekreatjonsområden, friluftsled eller grönområde som förenar vidsträckt rekreatjonsområden. Förbindelsen ska vara sammanhängande och dess karaktär kan variera från byggd till naturenlig.

Offentliga uterum i stadscentrumen och i bostadsområden i deras närhet förverkligas så att de bildar grönskande och trivsamma stadsrum som är sammanlänkade med varandra.

Ströv- och friluftsområde

Området reserveras för rekreatjonsbruk. Områdena underhålls och utvecklas som sammanhängande, lättillgängliga, till sin naturmiljö mångsidiga rekreatjons- och grönområden. Vid mer ingående planering av området och dess funktioner och i samband med tillståndsförfarandet ska naturvärden, kulturhistoriska värden och landskapsvärden beaktas, friluftsledernas och det ekologiska nätverkets kontinuitet säkerställas, samt ekosystemtjänsterna tryggas.

Alueella sallitaan ulkoilua tai muuta yleistä virkistystoimintaa ja matkailua palveleva vähäinen rakentaminen. Alueella olevat asuinrakennukset voidaan säilyttää. Rakennusten perusparantaminen, korjaaminen ja vähäinen laajentaminen ovat sallittuja. Mikäli asuinkäytössä oleva rakennus tuhoutuu, voidaan se korvata uudisrakennuksella. Asuntojen määrää alueella ei saa lisätä.

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee maisemaa muuttavaa maanrakennustyötä, puiden kaatamista tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä.

Alueella voi tehdä MRL 128§ mukaisia pienimuotoisia metsänhoitotöitä.



Viheryhteyden kehittämiskohta

Ensisijaisesti kehitettävä viheryhteys. Merkinän kohdalla tulee arvioida mahdollisuudet rakentaa vihersilta tai alikulku ihmisten ja eläinten liikkumista tukevaksi. Yhteyden sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa.

SL

Luonnonsuojelualue

Luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu tai rauhoitettava luonnonsuojelualue. Alueen suojelu turvataan maankäyttö- ja rakennuslain nojalla, kunnes luonnonsuojelulainsäädännön mukainen rauhoitus astuu voimaan. Luonnonsuojelualueen tarkka rajausta määrittää rauhoitus päätöksessä.

Alueella sallitaan ainoastaan sen käyttötarkoitusta palveleva vähäinen rakentaminen. Alueella sallitaan ulkoilureittien perustaminen siten, että alueen suojelu-arvo ei vaarannu.

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee maisemaa muuttavaa maanrakennustyötä, puiden kaatamista tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä.

Jos maanomistaja ei voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen aluettaan, kunta tai valtio on velvollinen lunastamaan alueen tai suorittamaan haitasta korvauksen.

Natura 2000-verkoston alue

Merkinällä osoitetaan Natura 2000 -verkostoon kuuluvat alueet.



Ekologinen runkoyhteys

Yhteys turvaa eliölajien liikkumista ja luonnon monimuotoisuuden säilymistä. Ekologisen verkoston jatkuvuus tulee turvata.

Ekologisen runkoyhteyden sijainti on ohjeellinen ja tarkentuu jatkosuunnittelussa. Yhteyden hoidossa, käytössä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa

Småskaligt byggande som betjänar utomhusaktiviteter eller annan allmän rekreationsverksamhet tillåts i området. Bostadshus i området kan bevaras. Ombyggnad, renovering och småskalig utbyggnad av byggnaderna är tillåtet. Om en byggnad som används för boende förstörs kan den ersättas med en nybyggnad. Antalet bostäder i området får inte utökas.

I området gäller en åtgärdsbegränsning enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL) som berör jordbyggnadsarbete, trädfällning eller någon annan med dem jämförbar åtgärd som förändrar landskapet.

Småskaliga skogsvårdsarbeten enligt MBL 128 § kan göras i området.

Plats för utveckling av grönförbindelse

Grönförbindelse som ska utvecklas i första hand. Vid markeringen ska man göra en bedömning av möjligheterna att bygga en grönbro eller en underfart för att stödja framkomligheten för människor och djur. Förbindelsens läge preciseras vid den fortsatta planeringen.

Naturskyddsområde

Ett område som är fridlyst eller som ska fridlysas med stöd av naturvårdslagen. Områdets skydd säkerställs med stöd av markanvändnings- och bygglagen, tills fridlysning enligt naturvårdslagstiftningen träder i kraft. Detaljerade gränser för det fridlysta området fastställs i fridlysningsbeslutet.

I området tillåts endast småskaligt byggande som betjänar områdets användningsändamål. I området är det tillåtet att anlägga friluftsleder så att områdets skyddsvärde inte äventyras.

I området gäller en åtgärdsbegränsning enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL) som berör jordbyggnadsarbete, trädfällning eller någon annan med dem jämförbar åtgärd som förändrar landskapet.

Om markägaren inte kan utnyttja sitt område på ett sätt som bringar skälig vinst, är kommunen eller staten skyldig att lösa in området eller betala ersättning för förlusten.

Område i nätverket Natura 2000

Med beteckningen anvisas de områden som hör till nätverket Natura 2000.

Ekologisk stamförbindelse

Förbindelsen tryggar arternas rörelser och att naturens mångfald bevaras. Kontinuiteten i det ekologiska nätverket ska tryggas.

Den ekologiska stamförbindelsens placering är riktgivande och preciseras i den fortsatta planeringen. Vid skötsel, användning och mer detaljerad planering

tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot ja varmistaa, että ekologinen yhteys säilyy tai kehittyy luonnon olosuhteiltaan monipuolisena ja mahdollisimman leveänä. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa metsälajiston liikkumisen kannalta toimivan ekologisen yhteyden säilyminen Sipoonkorven ja Natura 2000-verkoston kuuluvan alueen "Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet" välillä.

○○○○○○○

Ohjeellinen ulkoilureitti

Ulkoilureitti voidaan toteuttaa ulkoilutienä tai ulkoilupolkuna. Reitin sijainti on ohjeellinen. Ulkoilureitin sijainti ja tyyppi tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Ohjeellinen ratsastusreitti

Ratsastusreittien toteuttamiselle on varattava tilaa jatkosuunnittelussa. Ratsastusreitit sijainti on ohjeellinen.

EV

Suojaviheralue

Alue varataan suojaviheralueeksi. Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee maisemaa muuttavaa maanrakennustyötä, puiden kaatamista tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä.

EH

Hautausmaa-alue

Alue varataan hautausmaa-alueeksi.

WH

Hulevesitulva-allas

Ohjeellinen sijainti hulevesitulvan hallintarakenteelle.

W

Vesialue

Vesialue, jonka lähialueella rakennettaessa vesistön ja sen rantojen luontoarvot ja ekosysteemipalvelut tulee ottaa huomioon, säilyttää ja hyödyntää siten, että pintavesien hyvä tila säilyy tai saavutetaan vesienhoitosuunnitelman mukaisessa aikataulussa.

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee ruoppausta, kaivamista ja täyttämistä.

PV

Pohjavesialue

Pohjavesialue, joka on erityisen merkittävä vedenhankinnan ja veden käyttökelpoisuuden säilyttämisen kannalta. Alueella ei ole sallittua sellainen toiminta, joka saattaa vaarantaa pohjaveden laadun ja määrän. Liikennealueet ja -väylät

av förbindelsen ska naturvärden, kulturhistoriska värden och landskapsvärden beaktas och det ska säkerställas att den ekologiska förbindelsen bibehålls eller utvecklas så att den är varierande till sina naturförhållanden, och så vidsträckt som möjligt. I den fortsatta planeringen ska man med tanke på skogsarternas rörlighet se till att en fungerande ekologisk förbindelse bevaras mellan Sibbo storskog och området "Svarta backens lund och Östersundoms fågelvatten", som hör till nätverket Natura 2000.

Riktgivande friluftsled

Friluftsleden kan byggas som en friluftsväg eller friluftsstig. Friluftsledens läge är riktgivande. Friluftsledens läge och typ preciseras i den mer detaljerade planeringen.

Riktgivande ridled

I den fortsatta planeringen ska utrymme reserveras för anläggande av ridleder. Ridledens läge är riktgivande.

Skyddsgrönområde

Området reserveras för skyddsgrönområde. I området gäller en åtgärdsbegränsning enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL) som berör jordbyggnadsarbete, trädfällning eller någon annan med dem jämförbar åtgärd som förändrar landskapet.

Begravningsplatsområde

Området reserveras för begravningsplatsområde.

Bassäng för dagvattenöversvämningar

Riktgivande placering av konstruktion för hantering av dagvattenöversvämning.

Vattenområde

Vattenområde där naturvärdena och ekosystemtjänsterna för områdets vattendrag och vattendragens stränder ska tas i beaktande, bevaras och utnyttjas så att ytvattens goda tillstånd bevaras eller uppnås i en tidtabell enligt vattenförvaltningsplanen när det byggs i ett närliggande område till vattenområdet.

I området gäller en åtgärdsbegränsning enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL) som berör muddring, grävning och utfyllnad.

Grundvattenområde

Grundvattenområde som är särskilt viktigt med tanke på vattenförsörjningen och bibehållandet av vattnets användbarhet. Sådan verksamhet som kan äventyra grundvattnets kvalitet och kvantitet är inte tillåten i området. Trafikområden

tulee suunnitella siten, että liikenteen ja tienpidon mahdolliset haitat pohjaveden laadulle voidaan välttää. Jatkosuunnittelun tulee perustua riittäviin maaperä- ja pohjavesiselvityksiin. Vedenottamojen suojavyöhykkeiden turvaaminen tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

MT

Maatalousvaltainen alue

Alue varataan maatalouteen. Alueella sallitaan tilalla harjoitettavaa maatilataloutta palvelevaa rakentamista 6.6.1983 mukaisilla tiloilla seuraavasti:

- kaksi asuntoa 2-5 hehtaarin suuruksilla tiloilla
- kolme asuntoa 5-20 hehtaarin suuruksilla tiloilla
- lisäksi yksi asunto kutakin tilan pinta-alan täyttä kahtakymmentä hehtaaria kohti.

Lisäksi sallitaan ulkoilua, virkistystä tai matkailua palveleva vähäinen rakentaminen.

Rakentaminen on ensisijaisesti sijoitettava tilakeskusten yhteyteen tai siirrettävä AT- tai AP-alueille. Ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus tulee turvata.

M

Maa- ja metsätalousvaltainen alue

Alue varataan maa- ja metsätalouteen. Alueella sallitaan tilalla harjoitettavaa maatilataloutta palvelevaa rakentamista 6.6.1983 mukaisilla tiloilla seuraavasti:

- kaksi asuntoa 2-5 hehtaarin suuruksilla tiloilla
- kolme asuntoa 5-20 hehtaarin suuruksilla tiloilla
- lisäksi yksi asunto kutakin tilan pinta-alan täyttä kahtakymmentä hehtaaria kohti.

Rakentaminen on ensisijaisesti sijoitettava tilakeskusten yhteyteen tai siirrettävä AT- tai AP-alueille. Lisäksi sallitaan ulkoilua, virkistystä tai matkailua palveleva vähäinen rakentaminen. Ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus tulee turvata.



Arvokas kulttuuriympäristö

Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti arvokas kulttuuriympäristö. Alueiden käytössä on varmistettava, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on vaalittava kulttuuriympäristön ominaispiirteitä. Kulttuuriympäristöä kehitettäessä on sen arvot otettava huomioon ja sovitettava yhteen yleiskaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukaisen maankäytön kanssa.

Tarkemmat määräykset ympäristötyypin mukaan on annettu, ja valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön kohteet on esitetty oikeusvaikutteisella liitekartalla.

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toi-

och -leder ska planeras så att eventuella skadeverkningar från trafik och väghållning på grundvattnets kvalitet kan undvikas. Den fortsatta planeringen ska basera sig på tillräckliga jordmåns- och grundvattenutredningar. Tryggandet av skyddszoner för vattentäkter ska beaktas i den fortsatta planeringen.

Jordbruksdominerat område

Området reserveras för jordbruk. I området tillåts följande byggande som betjänar det jordbruk som bedrivs på fastigheten på fastigheter enligt 6.6.1983:

- två bostäder på fastigheter med storleken 2-3 hektar
- tre bostäder på fastigheter med storleken 5-20 hektar
- därtill en bostad per fulla 20 hektar av arealen på varje fastighet.

Dessutom tillåts småskaligt byggande som betjänar friluftaktiviteter, rekreation eller turism.

Byggnaderna ska i första hand förläggas så att de ligger i anslutning till fastigheternas centrumområden eller flyttas till AT- eller AP-områden. Friluftsledernas och det ekologiska nätverkets kontinuitet ska tryggas.

Jord- och skogsbruksdominerat område

Området reserveras för jord- och skogsbruk. I området tillåts följande byggande som betjänar det jordbruk som bedrivs på fastigheten på fastigheter enligt 6.6.1983:

- två bostäder på fastigheter med storleken 2-5 hektar
- tre bostäder på fastigheter med storleken 5-20 hektar
- därtill en bostad per fulla 20 hektar av arealen på varje fastighet.

Byggnaderna ska i första hand förläggas så att de ligger i anslutning till fastigheternas centrumområden eller flyttas till AT- eller AP-områden. Dessutom tillåts småskaligt byggande som betjänar friluftaktiviteter, rekreation eller turism. Friluftsledernas och det ekologiska nätverkets kontinuitet ska tryggas.

Den värdefulla kulturmiljön

En kulturmiljö som är värdefull ur ett riksomfattande, landskapsmässigt eller lokalt perspektiv. I områdesanvändningen ska man försäkra sig om att kulturmiljöns värden bevaras. Vid mer detaljerad planering, byggande och användning ska man värna om kulturmiljöns särdrag. Vid utvecklingen av kulturmiljön ska dess värden tas i beaktande och anpassas efter markanvändningen enligt det användningsändamål som anges i generalplanen.

Det har getts noggrannare bestämmelser enligt miljötyp, och den nationellt betydande byggda kulturmiljöns objekt har framställts i en bilagskarta med rättsverkningar.

I området gäller en åtgärdsbegränsning enligt 128 § i markanvändnings- och

menpiderajoitus, joka koskee kaivamis-, louhimis-, tasoittamis- ja täyttämistöitä tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä.



Suuri rantatie

Suuren rantatien linjaus säilytetään tai palautetaan kävelen, pyöräillen tai ratsain kuljettavaksi aina kun mahdollista. Siellä, missä linjaus on katkennut, suunnitellaan tieosuuksia yhdistäviä kulkuväyliä. Jatkosuunnittelussa on tutkittava tien linjauksen ja sitä rajaavien historialliseen tiemiljööseen liittyvien rakennusten ja rakenteiden sekä miljöössä merkittävän kulttuurikasvillisuuden säilyttäminen. Uusi rakentaminen tai ympäristörakentaminen liitetään tieympäristöön sen kulttuurihistoriallisia ominaispiirteitä korostaen. Tiestä löytyvät tieauniorakenteet ovat muinaismuistolain suojaamia.



Liikennealue

Alue varataan valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvevalle väylälle.



Liikenneyhteys

Tärkeä paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus.



Raskaan raideliikenteen alue

Alue varataan rautateille.



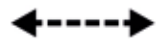
Raskaan raideliikenteen tunneliosuus

Raskaan raideliikenteen tunneliosuus.



Liikenneyhteyden tai raitiotien tunneliosuus

Liikenneyhteyden tai raitiotien tunneliosuus, joka on rakennettava niin, ettei liikennöinti sillä häiritse olemassa olevaa eikä yleiskaavassa osoitettua maankäyttöä.



Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus

Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus. Radat on rakennettava niin, ettei liikennöinti niillä häiritse olemassa olevaa eikä yleiskaavassa osoitettua maankäyttöä. Linjausten tarkentaminen edellyttää seudullisen maankäytön ja liikenteen selvityksiä.



Liikenteen yhteystarve

Liikenteen yhteystarve, jonka sijainti tulee jatkosuunnittelussa selvittää yhteistyössä Tuusulan kanssa.

bygglagen (MBL) som berör grävnings-, brytnings-, utjämnings- och utfyllnadsarbeten eller annan med dessa jämförbar åtgärd.

Stora strandvägen

Stora strandvägens sträckning bevaras eller återskapas så att det är möjligt att ta sig fram på den till fots, på cykel eller ridande, alltid när det är möjligt. Där vägsträckningen brutits planeras färdleder som förbinder vägpartierna. I den fortsatta planeringen ska man undersöka bevarandet av vägsträckningen och byggnader och konstruktioner som gränsar till den historiska vägmiljön och viktiga kulturväxter i miljön. Nytt byggande eller miljöbyggande ansluts till vägmiljön så att dess kulturhistoriska egenskaper betonas. De vägruinkonstruktioner som återfinns i vägen är skyddade enligt lagen om fornminnen.

Trafikområde

Området reserveras för en led som betjänar riksomfattande eller regional trafik.

Trafikförbindelse

Viktig led för lokal- eller regiontrafik, för vilken tillräckligt med utrymme ska reserveras.

Område för tung spårtrafik

Området reserveras för järnvägar.

Tunnelavsnitt för tungspårtrafik

Tunnelavsnitt för tung spårtrafik.

Tunnelandel för trafikförbindelse eller spårväg

Tunnelandel för trafikförbindelse eller spårväg som ska byggas så att dess trafik inte stör den existerande markanvändningen eller markanvändning som anvisats i generalplanen.

Riktgivande dragning av tunnel för tung spårtrafik

Riktgivande dragning för tunnel för tung spårtrafik. Banorna ska byggas så att trafiken på dem inte stör den existerande markanvändningen eller markanvändning som anvisats i generalplanen. Precisering av dragningarna förutsätter utredningar om den regionala markanvändningen och trafiken.

Behov av trafikförbindelse

Behov av trafikförbindelse, vars läge ska utredas i samarbete med Tusby vid fortsatt planering.



Eritasoliittymävaraus

Varaus eritasoliittymälle, joka palvelee kaikkia liikennesuuntia.



Suuntaisliittymävaraus

Varaus suuntaiseritasoliittymälle. Valkoisenlähteentien ja Lahdenväylän suuntaisliittymän toteuttaminen edellyttää, että liittymä täyttää Euroopan laajuiselle TEN-T -ydinverkolle asetetut palvelutasotavoitteet.



Valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema

Ohjeellinen sijainti valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemalle. Kansainvälisen, valtakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen liittymä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Asemalle tulee toteuttaa riittävästi pyöräpysäköintiä.



Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka

Ohjeellinen sijainti tärkeälle joukkoliikenteen vaihtopaikalle. Vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina.



Metro

Metron reitti, jolle on varattava riittävä alue maan alla tai pinnalla. Metron toteuttaminen ei saa heikentää niitä luontoarvoja, joiden suojelemiseksi ”Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet” on liitetty Natura 2000-verkostoon.



Raitiotie

Raitiotien reitti, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus.



Raitiotien varikko

Raitiotien varikko, jolle on varattava riittävä tila.



Joukkoliikenteen runkoyhteys

Ohjeellinen sijainti joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Yhteydelle on jatkosuunnittelussa tehtävä riittävä tilavaraus.



Pyöräliikenteen baana

Ohjeellinen sijainti pyöräilyn baanalle, joka on pitkämatkaisen pyöräliikenteen nopea runkoyhteys. Baanalle on jatkosuunnittelussa tehtävä riittävä tilavaraus ja se tulee toteuttaa erityisen korkeatasoisena.

Reservering för planskild anslutning

Reservering för planskild anslutning som betjänar samtliga trafikriktningar.

Reservering för ensidig anslutning

Reservering för ensidig planskild anslutning. En förutsättning för byggandet av Vitbäcksvägens och Lahtisledens ensidiga anslutning är att anslutningen uppfyller de servicenivåmål som ställts upp för det transeuropeiska kärnnätet TEN-T.

Riksomfattande bytesstation för kollektivtrafik

Riktgivande läge för riksomfattande bytesstation för kollektivtrafik. Anslutnings- och bytesförbindelserna för internationell, riksomfattande och regional kollektivtrafik ska hålla god nivå. Stationen ska förses med tillräckligt många platser för cykelparkering.

Viktig bytesplats för kollektivtrafik

Riktgivande läge för viktig bytesstation för kollektivtrafik. Bytesförbindelserna ska hålla hög nivå.

Metro

Metroled för vilken ett tillräckligt stort område ska reserveras under jorden eller på markytan. Byggandet av metron får inte äventyra de naturvärden vars skydd medfört att ”Svarta backens lund och Östersundoms fågelvatten” har anslutits till Natura 2000-nätverket.

Spårväg

Spårvägsled, för vilken tillräckligt med utrymme ska reserveras.

Spårvägsdepå

Spårvägsdepå för vilken tillräckligt med utrymme ska reserveras.

Stamförbindelse för kollektivtrafik

Riktgivande läge för stamförbindelse för kollektivtrafik, vilken kan anläggas som spårväg. För förbindelsen ska tillräckligt med utrymme reserveras i den fortsatta planeringen.

Bana för cykeltrafik

Riktgivande placering av banan som är en snabb stamförbindelse för långväga cykeltrafik. Tillräckligt med utrymme ska reserveras för banan i den fortsatta planeringen och den ska anläggas så att den håller särskilt hög kvalitet.



Rautatieasema

Ohjeellinen sijainti rautatieasemalle. Liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Asemalle tulee toteuttaa riittävästi pyöräpysäköintiä.



Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue

Ohjeellinen sijainti seudullisesti merkittävälle liityntäpysäköintialueelle. Saavutettavuuden joukkoliikenteen asemalta ja pysäkeiltä tulee olla hyvä ja yhteydet tulee toteuttaa korkeatasoisena.



Lentoliikenteen alue

Alue varataan lentoliikenteelle ja lentoaseman toiminnalle välttämättömille rakennuksille ja laitteille.



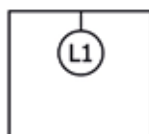
Lentotermiinalin alue

Alueelle saa sijoittaa lentoaseman terminaalarakennuksia.



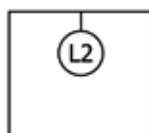
Kiitotien alue

Kiitotielle varattu alue.



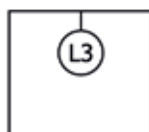
Lentomeluvyöhyke 1 (LDEN yli 60 dB)

Alueelle ei saa rakentaa uusia asuntoja eikä sijoittaa muita melulle herkkiä toimintoja. Korjausrakentaminen ja tuhoutuneen asuinrakennuksen korvaaminen on sallittu. Korvaavan asuinrakennuksen ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikenteen melua vastaan tulee olla vähintään 38 dB.



Lentomeluvyöhyke 2 (LDEN 55-60 dB)

Alueelle ei saa sijoittaa uusia asuinalueita eikä melulle herkkiä toimintoja. Nykyisten asuinalueiden täydennysrakentaminen on sallittu. Asuinrakennuksen ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB.



Lentomeluvyöhyke 3 (LDEN 50-55 dB)

Asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 32 dB.



Asuinalue voimakkaan lentomelun alueella /LM1

Lentomelualueella sijaitsevalla asuinalueella ei saa lisätä asuntojen määrää.

Järnvägsstation

Riktgivande läge för järnvägsstation. Anslutnings- och bytesförbindelserna ska hålla god nivå. Stationen ska förses med tillräckligt många platser för cykelparkering.

Infartsparkeringsområde av regional betydelse

Riktgivande läge för infartsparkeringsområde av regional betydelse. Det ska vara lätt att nå parkeringen från en kollektivtrafikstation och hållplatser och förbindelserna ska förverkligas så att de håller hög nivå.

Område för flygtrafik

Området reserveras för flygtrafik och för byggnader och anordningar som är nödvändiga för flygstationens verksamhet.

Område för flygterminal

I området får terminalbyggnader för flygstationen placeras.

Startbanelområde

Område som reserverats för en startbana.

Flygbullerzon 1 (LDEN över 60 dB)

Nya bostäder får inte byggas och andra funktioner som är känsliga för buller får inte placeras i området. Reparationsbyggnad och ersättande av förstört bostadshus är tillåtet. Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och vägtrafikbuller ska vara minst 38 dB i ersättande bostadshus.

Flygbullerzon 2 (LDEN 55-60 dB)

Nya bostadsområden eller funktioner som är känsliga för buller får inte placeras i området. Kompletteringsbyggande i nuvarande bostadsområden är tillåtet. Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och vägtrafikbuller i bostadshuset ska vara minst 35 dB.

Flygbullerzon 3 (LDEN 50-55 dB)

Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och vägtrafikbuller i ytterskiktet i byggnader som används för boende och andra funktioner känsliga för buller ska vara minst 32 dB.

Bostadsområde i område med starkt flygbuller /LM1

Antalet bostäder får inte utökas i bostadsområden som ligger i ett flygbullerområde.



Lentomelualueen laajenemisvyöhyke /LM2

Alue, jonka kehittämisessä kiinnitetään erityistä huomiota lentomeluun varautumiseen.

Asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulko-kuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB. Parvekkeet tulee lasittaa ja ulko-oleskelualueet tulee suojata lentomelulta kattamalla.



Laskeutumisyöhyke

Lentokoneiden laskeutumisyöhyke, jolla melu on huomioitava rakentamisessa. Asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulko-kuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB.



Maakaasun runkolinja

Valtioneuvoston asetuksen maakaasun käsittelyn turvallisuudesta mukaiset rakennusten, teiden ja ratojen suojaetäisyydet maanalaiseen maakaasun siirto-putkeen tulee huomioida ympäröivän maankäytön suunnittelussa.



Voimajohto

Johtokäytävässä voi kulkea 110 kV ja 400 kV voimajohtoja. Johtoalue rajoittaa ympäröivää maankäyttöä.



Maanalainen voimajohto

400 kV maakaapeliyhteys.



Kehitettävä voimajohto

Voimajohto, jonka sijoittaminen maan alle tulee selvittää johdon uusimisen tai ympäröivän maankäytön muutoksen yhteydessä.



Raakavesitunneli

Raakavesitunnelin suoja-alueella (200m putken keskilinjasta) ei ole sallittua sellainen toiminta, joka voi aiheuttaa vaaraa tunnelille tai veden laadulle.



Jätevesitunneli

Jätevesitunnelin suoja-alue on 20 m putken keskilinjasta.



Viiteviiva

Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.

Zon för utvidgning av flygbullerområde /LM2

Område där särskild vikt fästs vid beredskap inför flygbuller då det utvecklas.

Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och vägtrafikbuller i ytterskiktet i byggnader som används för boende och andra funktioner känsliga för buller ska vara minst 35 dB. Balkonger ska inglasas och områden för utevistelse ska skyddas mot flygbuller genom att täcka över dem.

Landningszon

Landningszon för flygplan där buller ska beaktas vid byggande. Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och vägtrafikbuller i ytterskiktet i byggnader som används för boende och andra funktioner känsliga för buller ska vara minst 35 dB.

Huvudledning för naturgas

Enligt statsrådets förordning om säkerhet vid hantering av naturgas ska skyddsavstånden för byggnader, vägar och järnvägar till det underjordiska överföringsröret för naturgas beaktas då markanvändningen i omgivningen planeras.

Kraftledning

Kraftledningar på 110 kV och 400 kV kan löpa genom ledningsgatan. Ledningsområdet begränsar markanvändningen runtomkring.

Underjordisk kraftledning

Jordkabelförbindelse på 400 kV.

Kraftledning som ska utvecklas

Kraftledning, vars placering under jorden ska utredas i samband med att ledningen förnyas eller omgivningens markanvändning förändras.

Råvattentunnel

I råvattentunnelns skyddsområde (200m från rörets mittlinje) tillåts inte sådan verksamhet som kan äventyra tunneln eller vattnets kvalitet.

Avloppsvattentunnel

Avloppsvattentunnelns skyddsområde sträcker sig 20 m från rörets mittlinje.

Referenslinje

Referenslinjen anger det område som beteckningen gäller.



Kaupungin raja



20 metriä yleiskaava-alueen ulkopuolella oleva viiva

Oikeusvaikutteinen liitekartta 1, Arvokas kulttuuriympäristö

Oikeusvaikutteisen liitekartan 1 merkinnät ja määräykset



Maisemallisesti arvokas alue tai muu arvokas kulttuuriympäristö

Arvokas kulttuuriympäristö, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä maisemakuvaa on suojeltava. Rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakenteet, pihapiirit tai puistot sekä maisemallisesti merkittävät kujanteet, pensasaidanteet ja yksittäispuut on säilytettävä.

Museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaisia merkittäviä rakennusperintökohteita ei saa purkaa ilman lupaa (maankäyttö- ja rakennuslain 127.1 §), eikä niiden ulkoasua muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöön kannalta merkittävä luonne turmeltuu.

Alueella tapahtuva rakentaminen, ympäristörakentaminen ja ympäristönhoito tulee sopeuttaa alueen maisema- tai kaupunkikuvallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueelle rakennettaessa tai tehtäessä muutoksia olemassa oleviin rakennuksiin on huolehdittava siitä, että sekä rakennusten että ympäristön rakentaminen sijoitukseltaan, mittasuhteiltaan, tyyliältään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä. Avoimen maisematilan reunoihin on kiinnitettävä erityistä huomiota.



Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokas kylämaisema

Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti arvokas kylämaisema, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä maisemakuvaa on suojeltava. Rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakenteet, pihapiirit tai puistot sekä maisemallisesti merkittävät kujanteet, pensasaidanteet, yksittäispuut, pellot tai niityt on säilytettävä.

Museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaisia merkittäviä rakennusperintökohteita ei saa purkaa ilman lupaa (maankäyttö- ja rakennuslain 127.1 §), eikä niiden ulkoasua muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöön kannalta merkittävä luonne turmeltuu.

Stadsgräns

Linje 20 meter utanför generalplaneområdet

Bilagskartamedrättsverkningar 1, Värdefull kulturmiljö

Beteckningar och bestämmelser för bilagskartan 1 med rättsverkningar

Landskapsmässigt värdefullt område eller annan värdefull kulturmiljö

Värdefull kulturmiljö, vars byggnads- och kulturhistoriska värden och landskapsbild ska skyddas. Byggnads- och kulturhistoriskt värdefulla konstruktioner, gårdsområden eller parker samt landskapsmässigt betydande alléer, häckar och enskilda träd ska bevaras.

Viktiga byggnadsarvsobjekt enligt den kulturmiljödatas som upprätthålls av museimyndigheten får inte rivas utan tillstånd (127.1 § i markanvändnings- och bygglagen), och de får inte ändras till det yttre så att deras kulturhistoriskt värdefulla eller med tanke på miljön betydelsefulla karaktär förstörs.

Byggnade, miljöbyggnade och miljövard i området ska anpassas till områdets landskaps- eller stadsbildsmässiga, kulturhistoriska och arkitektoniska värden. Då man bygger i området eller gör ändringar i befintliga byggnader ska man se till att byggandet av både byggnader och miljö till läge, dimensioner, stil och material anpassas sig till omgivningen. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid de öppna landskapsrummens kanter.

Bylandskap som är särskilt värdefullt med avseende på kulturhistoria och landskapsbild

Kulturhistoriskt och med tanke på landskapsbildens värdefullt bylandskap, vars byggnads- och kulturhistoriska värden och landskapsbild ska skyddas. Byggnads- och kulturhistoriskt värdefulla konstruktioner, gårdsområden eller parker samt landskapsmässigt betydande alléer, häckar, enskilda träd, åkrar eller ängar ska bevaras.

Viktiga byggnadsarvsobjekt enligt den kulturmiljödatas som upprätthålls av museimyndigheten får inte rivas utan tillstånd (127.1 § i markanvändnings- och bygglagen), och de får inte ändras till det yttre så att deras kulturhistoriskt värdefulla eller med tanke på miljön betydelsefulla karaktär förstörs.

Alueella tapahtuva rakentaminen, ympäristörakentaminen ja ympäristönhoito tulee sopeuttaa alueen maisema- tai kyläkuvaallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueelle rakennettaessa tai tehtäessä muutoksia olemassa oleviin rakennuksiin on huolehdittava siitä, että sekä rakennusten että ympäristön rakentaminen sijoitukseltaan, mittasuhteiltaan, tyyliältään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä. Avoimen maisematilan reunoihin on kiinnitettävä erityistä huomiota.



Kaupunkikuvaallisesti arvokas 1960-1980 -lukujen asuinalue

Kaupunkimaisema, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä kaupunkikuvaa on suojeltava. Alueen suunnittelussa ja rakentamisessa on noudatettava sen alkuperäisiä kaupunkisuunnitteluperiaatteita ja huolehdittava siitä, että rakentaminen tyyliältään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöön. Alueella tapahtuvan ympäristörakentamisen ja -hoidon tulee perustua sen kaupunkikuvaallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueella olevien rakennusten ulkoasua ei saa muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljööön kannalta merkittävä luonne turmeltuu.



RKY-kohde

Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön pienet alueet: Tikkurilan rautatieasema ja Korson rautatieasema. Alueen käytössä on varmistettava, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on otettava huomioon arvokkaan kulttuuriympäristön vaaliminen.

Kulttuuriympäristöä kehitettäessä on sen arvot otettava huomioon ja sovitettava yhteen yleiskaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukaisen maankäytön kanssa.

Oikeusvaikutteinen liitekartta 2, Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet

Oikeusvaikutteisen liitekartan 2 merkinnät ja määräykset



Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue

Alueen suunnittelussa, käytössä ja hoidossa tulee turvata alueen sisältämien erityisten luontoarvojen säilyminen. Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee kaivamis-, louhimis-, tasoittamis- ja täyttämistöitä tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä.

Byggnä, miljööbyggnä och miljöövård i området ska anpassas till områdets landskaps- eller bybildsmässiga, kulturhistoriska och arkitektoniska värden. Då man bygger i området eller gör ändringar i befintliga byggnader ska man se till att byggnä av både byggnader och miljöö till läge, dimensioner, stil och material anpassas sig till omgivningen. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid de öppna landskapsrummens kanter.

Stadsbildsmässigt värdefullt bostadsområde från 1960-1980-talen

Stadslandskap, vars byggnäds- och kulturhistoriska värden och stadsbild ska skyddas. I planeringen och byggnädet av området ska man följa de ursprungliga stadsplaneringsprinciperna för området och se till att byggnädet till sin stil och sina material passar in i omgivningen. Miljöbyggnäde och miljöövård i området ska baseras på dess stadsbildsmässiga, kulturhistoriska och arkitektoniska värden. Byggnäderna i området får inte ändras till det yttre så att deras kulturhistoriskt värdefulla eller med tanke på miljöö betydelsefulla karaktär förstörs.

RKY-objekt

Små områden med byggd kulturmiljö av riksomfattande betydelse: Dickursby järnvägsstation och Korso järnvägsstation. I områdesanvändningen ska man försäkra sig om att kulturmiljöns värden bevaras. Vid mer detaljerad planering, byggnäde och användning ska värnandet om den värdefulla kulturmiljö tas i beaktande.

Vid utvecklingen av kulturmiljö ska dess värden tas i beaktande och anpassas efter markanvändningen enligt det användningsändamål som anges i generalplanen.

Bilagskarta med rättsverkningar 2, Områden som är särskilt viktiga med tanke på naturens mångfald

Beteckningar och bestämmelser för bilagskartan 2 med rättsverkningar

Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald

I områdets planering, användning och skötsel ska bevarandet av områdets karakteristiska naturvärden tryggas. I området gäller en åtgärdsbegränsning enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL) som berör grävning-, brytnings-, utjämnings- och utfyllnadsarbeten eller annan med dessa jämförbar åtgärd ifall jordmassor förs till området.

**Oikeusvaikutteinen liitekarta:
Arvokas kulttuuriympäristö**

YK0048 - Vantaan uusi yleiskaava 2020
YK0048 - Ny generalplan för Vanda 2020

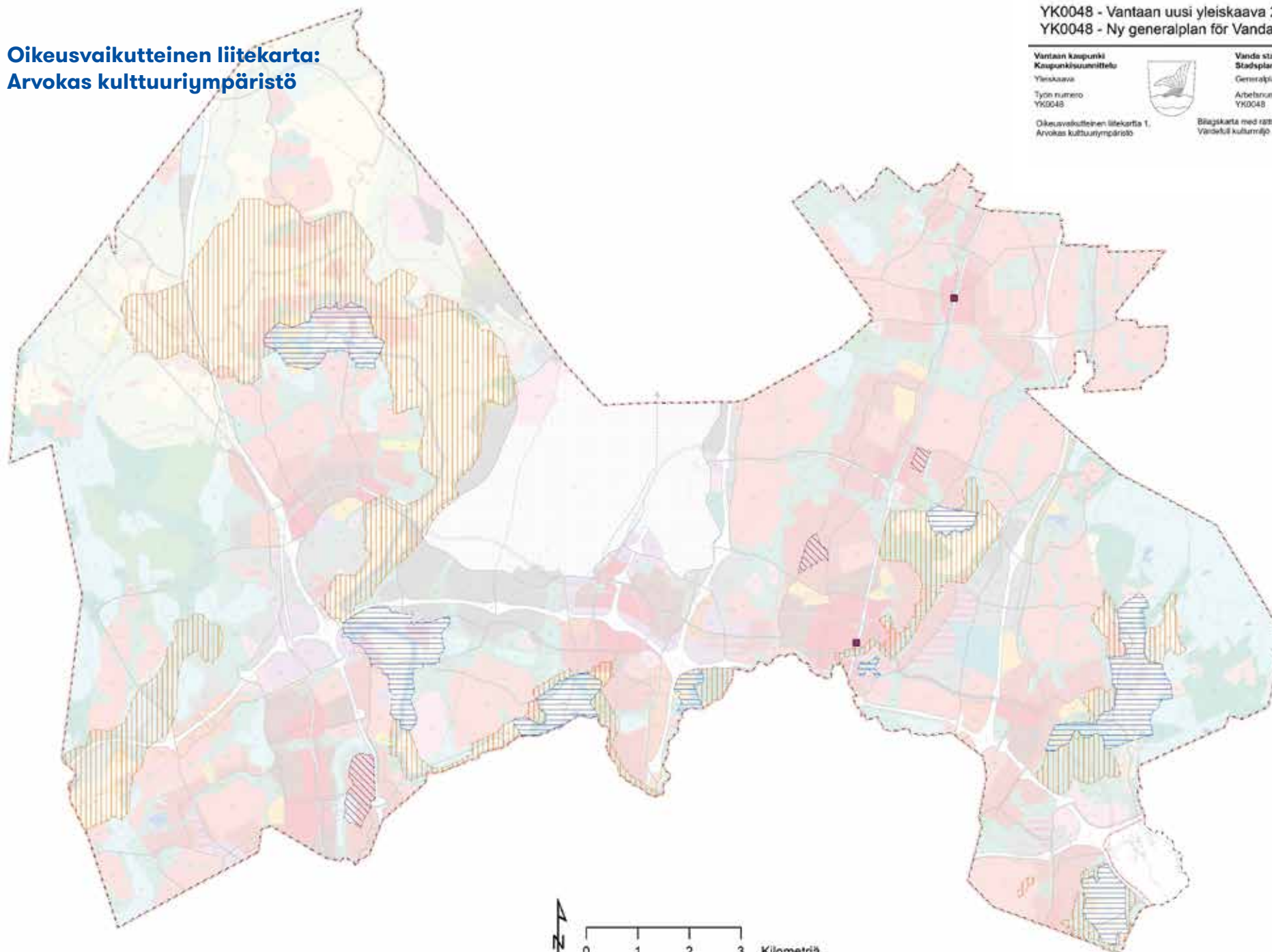
Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Yleiskaava
Työn numero
YK0048



Vanda stad
Stadsplaneringen
Generalplan
Arbetsnummer
YK0048

Oikeusvaikutteinen liitekarta 1,
Arvokas kulttuuriympäristö

Blåskarta med rättsverklighet 1,
Värdetull kulturmiljö

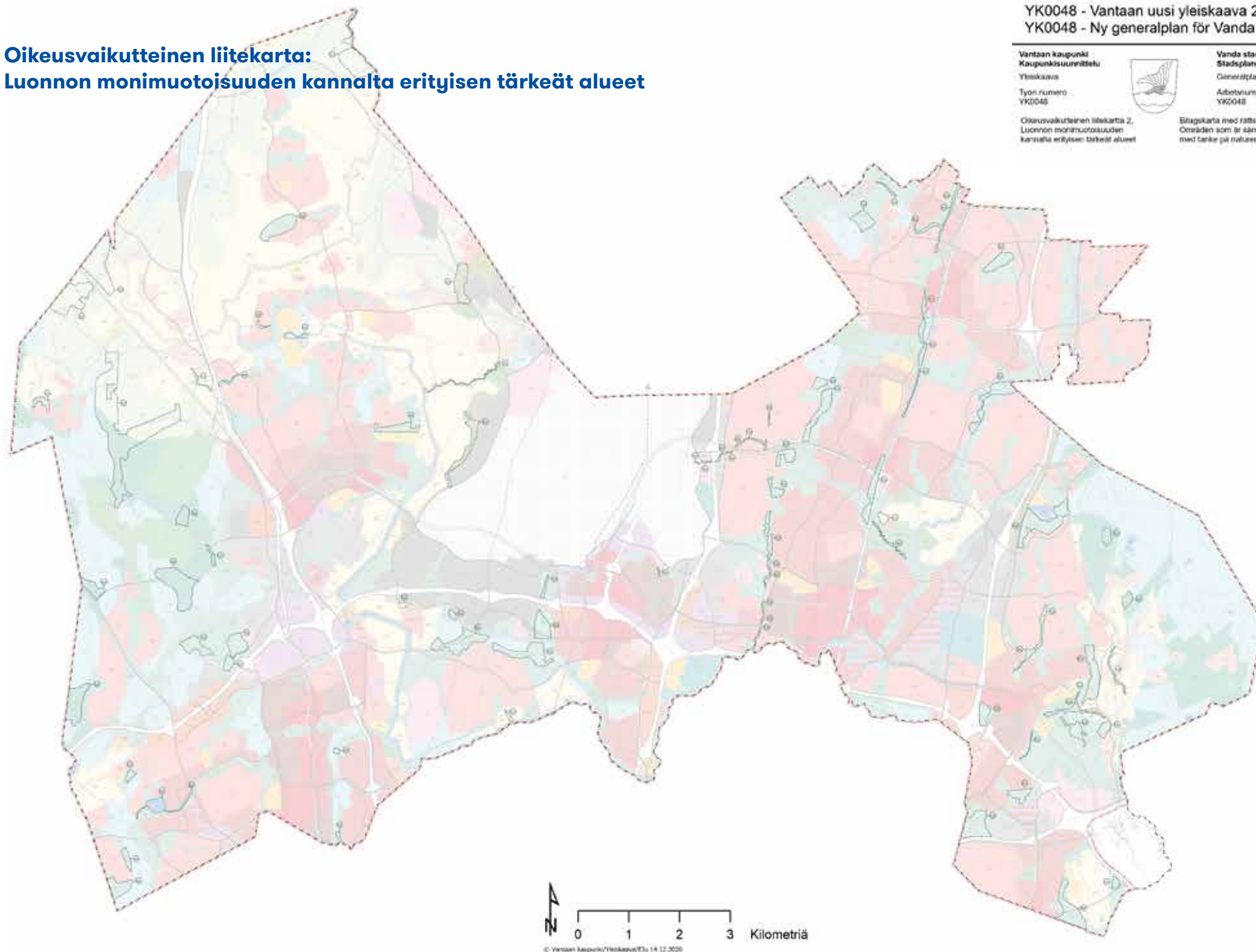


0 1 2 3 Kilometriä
© Vantaan kaupunki/Yleiskaava/2020 14.12.2020

**Oikeusvaikutteinen liitekartta:
Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet**

YK0048 - Vantaan uusi yleiskaava 2020
YK0048 - Ny generalplan för Vanda 2020

Vantaan kaupunki Kaupunkisuunnittelu Yleiskaava Työn numero YK0048		Vanda stad Stadsplaneringen Generellplan Arbetsnummer YK0048
Oikeusvaikutteinen liitekartta 2, Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet		Slagkarta med rättsverkningar 2, Områden som är särskilt viktiga med tanke på naturens mångfald



5. Yleiskaavan kaavatekninen ratkaisu

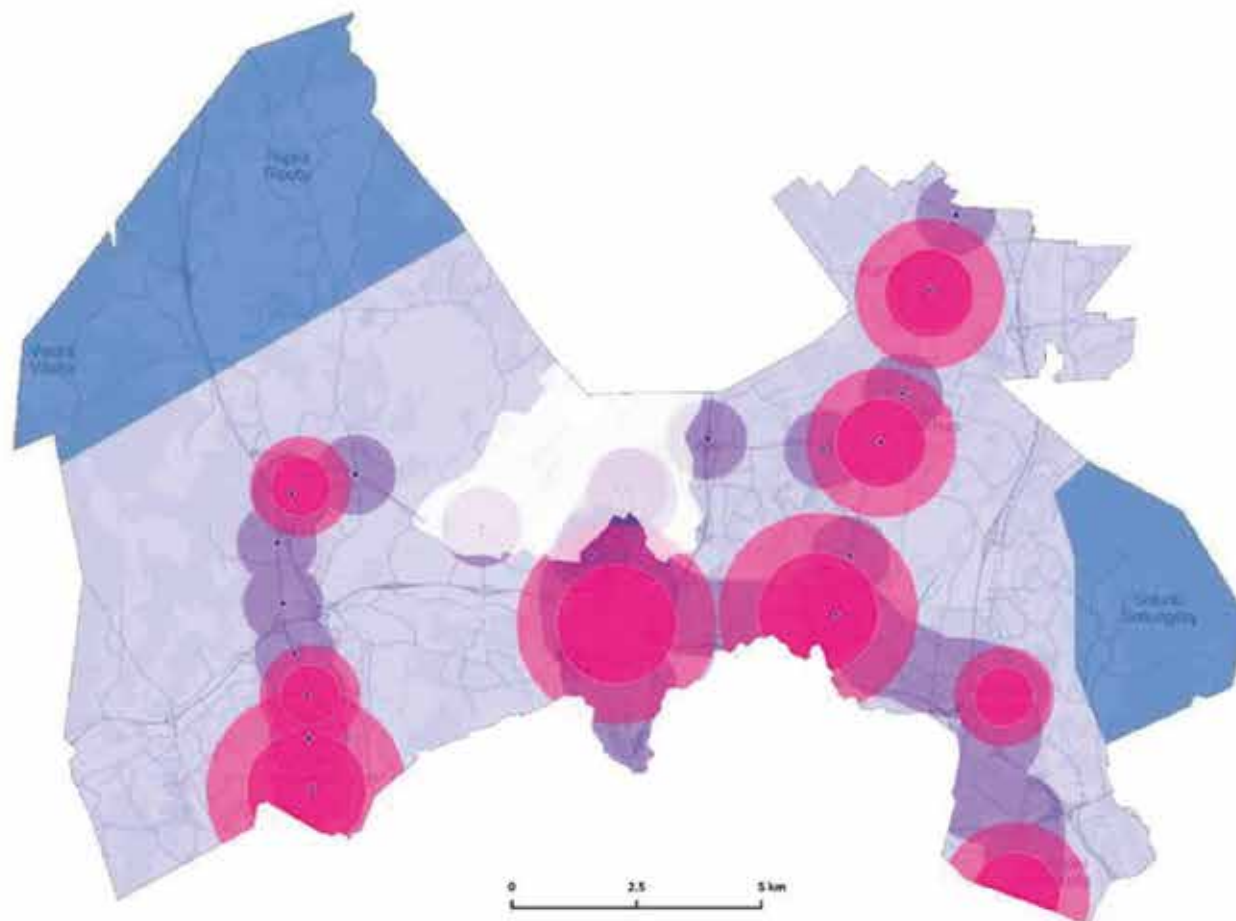
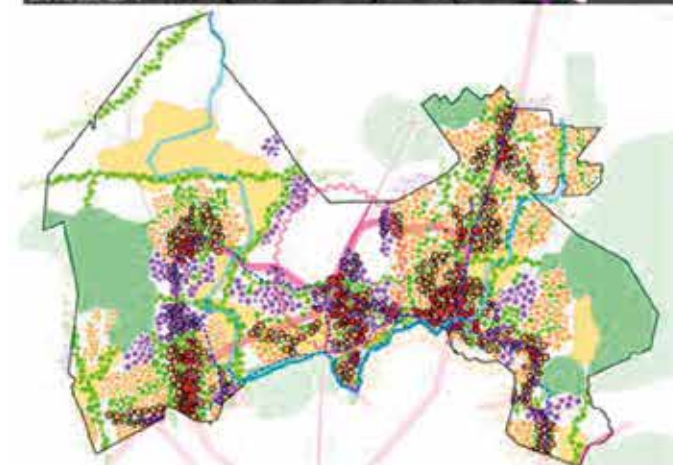
Maankäyttö- ja rakennuslaki asettaa yleiskaavan laatimisen tarpeen arvioinnin ja ajantasaisena ylläpidon kunnan vastuulle. Yleiskaavan esitystavasta maankäyttö- ja rakennuslaki vaatii, että yleiskaava esitetään kartalla ja siihen kuuluvat kaavamääräykset ja -merkinnät sekä selostus.

Vantaan yleiskaavat on esitetty maantieteellisesti määritellyin aluevarausmerkinnöin maankäytön tarkoitusta modernismin hengen mukaisesti erotellen. Niitä edeltäneet ensimmäiset yleiskaavalliset suunnitelmat oli laadittu hyvin strategisina suunnitelmoina kaupungin suurrakenteen periaatteita ohjaamaan. Yleiskaava 2020 on edelleen aluevarauskaava, mutta se tuo näkyviin sekä selkeitä strategisia valintoja että ohjausta ja joustavuutta jatkosuunnitteluun.

Viime vuosina Suomen kaupungeissa on yleiskaavojen laadinnassa siirrytty tarkoista aluevarauskaavoista yleispiirteisempiin ja strategisempaan lähestymiseen kaupungin kehittämisen ohjaamisessa. Strateginen lähestymistapa on vahvistunut, koska kaupunkisuunnittelun kentälle on noussut useita vaikeasti ennakoitavia muuttujia, joihin pitää pystyä vastaamaan tarvittaessa nopeasti. Yleiskaava näyttää kehityksen suuntaa, mutta mahdollistaa vaihtoehtoisia kehityskulkuja.

Yleiskaavan maankäytön päätoiminnot on määritelty maantieteellisesti rajatuin aluevarauksin, mutta rakennetuilla alueilla maankäyttöluokkien väliseen rajanvetoon on jätetty tulkinnanvaraa tarkemmalle suunnittelulle. Lisäksi yleiskaavassa on useita tulkintaa edellyttäviä päällekkäisiä merkintöjä, joiden kohdalla tulee huomioida sekä alapuolinen käyttötarkoitusalue sekä sitä ohjaava päällekkäismerkintä. Näitä päällekkäismerkintöjä ovat strategiset kehittämismerkinnät, arvokkaan kulttuuriympäristön alueet, lentomeluun liittyvät rajaukset, luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet, Natura-alueet ja pohjavesialueet. Näiden lisäksi käyttötarkoitusalueiden päälle sijoittuvat viivat ja pistekohteet, kuten symbolien osoittamat ohjeelliset sijainnit.

Strategiset merkinnät osoittavat valintoja mm. kasvun sijoittumisesta ja jokivarren kehittämisestä. Merkinnät ovat tarkoituksella hyvin yleispiirteisiä, jotta ratkaisu erottuu kokonaisuudesta. Esimerkiksi kestävän kasvun vyöhyke ohjaa joukkoliikenteeseen tukeutuvaa kaupunkirakenteen kehitystä. Vaikka se ulottuu paikoitellen myös yleiskaavan viheralueille, ei niille ole tarkoitus tuoda uutta rakentamista.

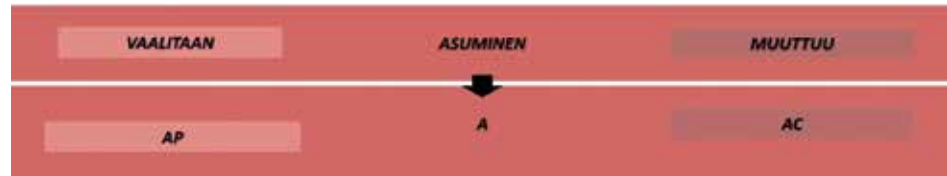


Kaavakartan ratkaisun pohjana on maankäytön vyöhykemalli. Vyöhykkeet vaihtelevat maankäytön luonteen ja intensiteetin kehittyvän ja varjeltavan ympäristön välissä. Väkirikkaimmat, palveluintensiiiviset ja toiminnoiltaan monipuolisimmat kaupunkiympäristöt sijoittuvat keskustoihin ja muihin kestävän saavutettavuuden paikkoihin. Erityisesti malli näkyy asumisen ratkaisussa, missä luokittelun keskiöön on nostettu tavoiteltavan palvelurakenteen luonne, kaupunkiympäristön laatu ja käyttäjämäärät. Myös työpaikka-alueiden määrittelyssä näkyy vyöhykeajattelu.

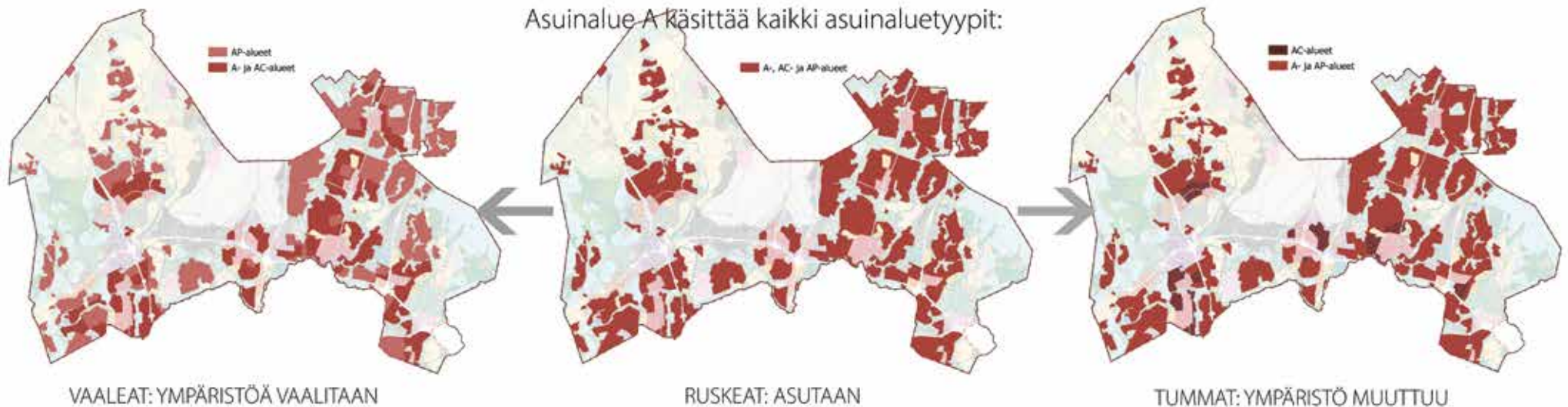
Kaikilla keskusta-alueilla on käytetty yhtenäistä merkintää erittelemättä sitä, onko keskusta seudullisesti merkittävä vai paikallinen keskusta. Kartalla keskustojen mittakaavaa määrittää niiden laajuus sekä niihin liittyvät keskusta-asumisen alueet. Kaikki keskustat ovat niin asumisen kuin työpaikkojen ja kaupankin alueita, millä on kaupunkitilallisia laatuvaatteita.

Yleiskaavan asumisen alueiden luokittelu on muodostettu siten, että kaikkia asumisen alueita käsittävästä merkinnästä A on korostettu alueet, joilla olemassa olevaa rakennetta vaalitaan (AP) ja ne alueet, joiden kehittämisen tavoitteena on muuttaa alueita toiminnoiltaan monipuolisemmiksi ja väkirikkaammiksi alueiksi (AC). Vaikka yleiskaavassa korostetaan tiivistä kaupunkirakentamista, yleiskaavakartta piirtää auki sen, että Vantaa kehittyy asuin ympäristöiltään jatkossakin vahvasti vehreiden pientaloalueiden kaupunkina.

Kuva 7. Asumisen merkintöjen vyöhykemallin periaate.



Kuva 8: Asumisen alueet vyöhykemallin mukaan yleiskaavakartalla.

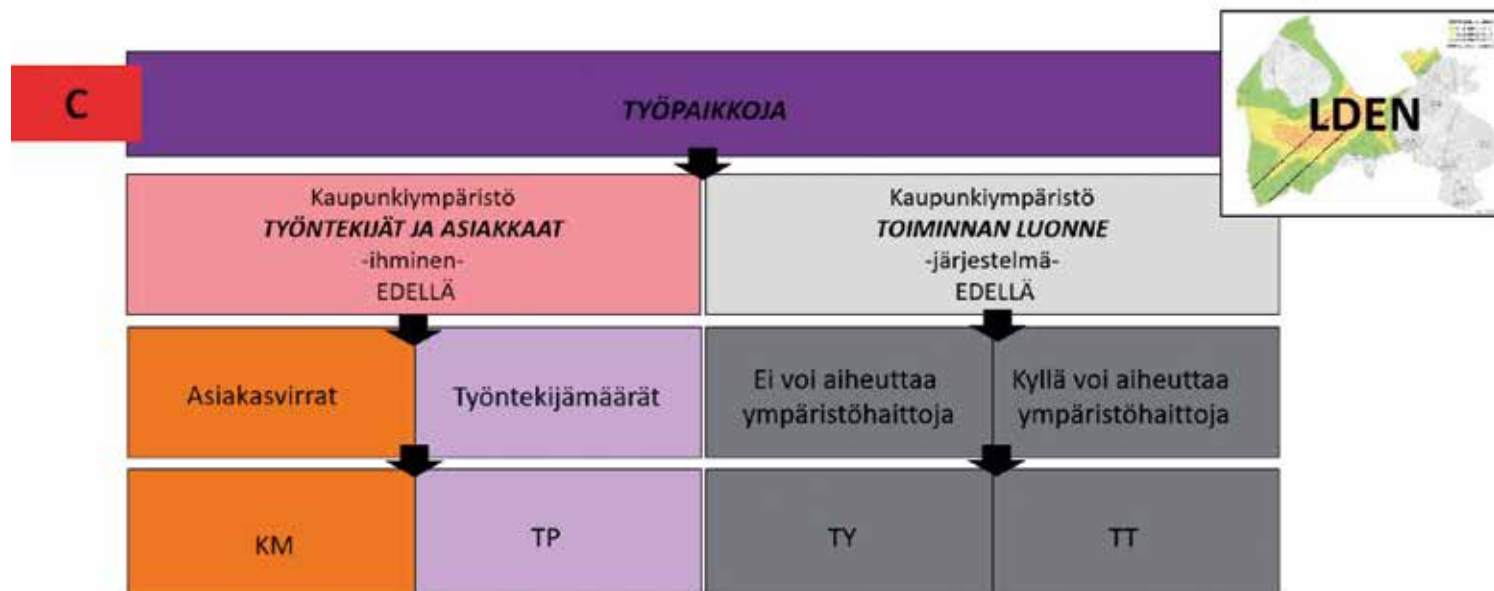


Työpaikka-alueiden maankäyttöluokissa on käytetty nk. kaksiportaista jakomallia. Ensinnäkin ne jakautuvat saavutettavuuden perusteella monipuolisemmin saavutettaviin ja parhaiten vain autolla saavutettaviin alueisiin. Mitä lähempänä keskustaa tai asemaa alue sijaitsee, sitä paremmin sen saavuttaa. Näiden alueiden kehittämiseksi yleiskaava asettaa tavoitteeksi tiiviimmän ja laadukkaamman kaupunkitiilan. Sivummalla sijaitsevien työpaikka-alueiden osalta tavoitteet ovat väljempiä. Toisaalta alueita erottaa keskenään se mitä toimintoja on mahdollista sijoittaa. Erottavia tekijöitä ovat toiminnan tuottamien asiakasvirtojen ohjaus ja ympäristöhäiriöiden salliminen. Kaupunkitiilaa edellyttävät toimitila-alueet jakautuvat alueisiin, joille ajatellaan sijoitettavan runsaasti asiakasvirtoja tuottavia toimintoja (KM), ja työvoimaintensiivisten toimintojen alueisiin (TP). Järjestelmän ehdoilla kehitettävät työpaikka-alueet jakautuvat ympäristöhäiriöitä tuottavia toimintoja mahdollistaviin alueisiin (TY) ja häiriöitä rajoittaviin alueisiin (TY).

Palveluverkon tarpeet sisältyvät pääosin muihin maankäyttöluokkiin ja määräyksiin. Vain laajimmat aluekokonaisuudet ja rakenteessa erillään olevat paikat on osoitettu palvelujen alueina, mikä on toimintoja mahdollistavalta sisällöltään laaja. Symbolimerkinnöillä on osoitettu tulevaisuuden tarpeita, joiden tilavaade ja tarkka sijainti tulee määrittellä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Kaavakartan ratkaisuja täsmentävät ja ohjaavat yleiskaavamääräykset. Määräyksissä on korostettu monia jatkosuunnittelua ohjaavia asioita mm. ympäristön laadusta ja toiminnoista. Yleiskaavakarttaa tulee lukea määräysten kanssa.

Kuva 9. Työpaikka-alueidenluokittelu vyöhykemallissa jakaa alueita saavutettavuuden ja työpaikkatoiminnan luonteen mukaan.



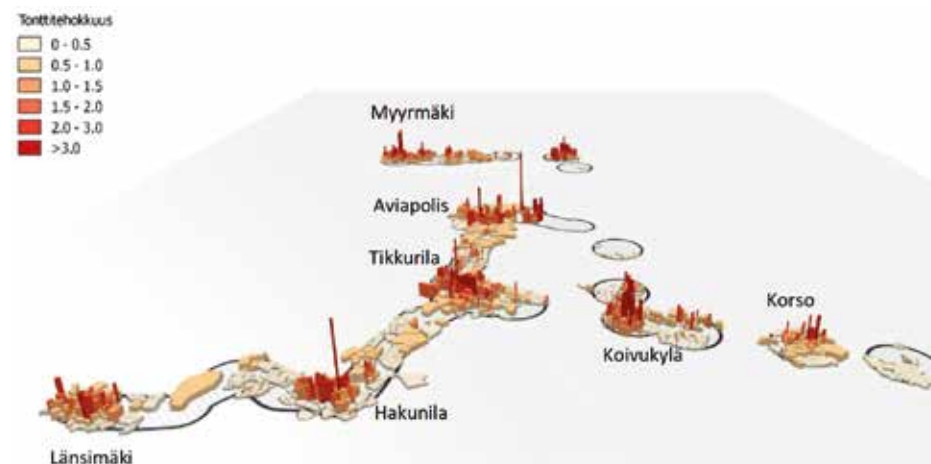
6. Maankäytön ratkaisut

6.1 Rakentamisen aluejaot ja maankäytön muutosten perustelut

6.1.1 Sisäänpäin kasvulla parempaa joukko-liikennekaupunkia

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästämällä resurs-siivisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Yleiskaavassa on strateginen merkintä kestävän kasvun vyöhyke, millä osoitetaan alue, mihin väestönkasvu tulee ensisijaisesti keskittää ja missä liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseutu-ja sekä Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Vyöhyke on merkitty juna-asemien ympärillä 600 metrin säteellä ja raitiotien linjauksella puolestaan 400 metrin säteellä. Etäisyydet kertovat alueiden erittäin hyvästä joukkoliikenteen saavutettavuudesta sekä joukkoliikenteen käytettävyyden kannalta sopivista kävelymatkoista asemalle tai raitiotien pysäkille.

Yleiskaavan laadinnan hetkellä vyöhykkeellä asuu reilu kolmannes vantaalaisista, mutta rakentamisen tehokkuus on monin paikoin alhainen. Koko vyöhykkeen kaavoitettu aluetehokkuus on 0,31 ja keskimääräinen tonttitehokkuus 0,58. Tiivistämisen ja tehostamisen edellytyksiä vyöhykkeellä on runsaasti, mikä mahdollistaa myös kaupunkitilan järjestämisen uudelleen joukkoliikennekaupunkia tukevaksi.



Kuva 10. Kestävän kasvun vyöhyke on yleiskaavassa aluevarausmerkintöjä täydentävä päällekkäismerkintä, joka on merkitty keskisten ja itäisten kaupunginosien raitiotien reitille ja asemanseuduille. Keskimääräinen kaavoitettu tonttitehokkuus vyöhykkeellä on nykyisin hieman alle 0,6.

Kaupunkirakenteen tiivistäminen edellyttää suurta panostusta kaupunkiympäristön ja virkistysalueiden laatuun sekä palveluiden saavutettavuuteen, jotta täydennysrakentamisen myötä syntyy parempaa kaupunkia. Kaupunkitilassa erityisesti kävelijän olosuhteet, paikkojen tunnistettavuus ja joukkoliikennevälineen esteetön saavutettavuus merkitsevät paljon myös joukkoliikenteen toimivuudelle. Yleiskaavamääräyksissä on nämä vaateet nostettu esiin.



Kuva 11. Maankäytön kehittämismahdollisuuksia on tutkittu alustavasti yleiskaavan pohjaksi mm. Vantaan ratikan vaikutusalueella (kuva Sitowise Oy)

6.1.2 Uudistuminen on mahdollisuus

Yleiskaava jatkaa eheyttämistä kaupunkia uudistaen. Sisäänpäin kasvaminen edellyttää olemassa olevan muuttumista, mutta tarjolla on samalla ainutkertainen mahdollisuus kehittää aiempaa parempaa, toimivampaa ja viihtyisämpää kaupunkiympäristöä. Yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti edistetään sosiaalisesti, kulttuurisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävämpää kaupunkia.

1960–1970-luvut olivat Vantaalla voimakkaan kaupunkirakenteen kasvun aikaa. Tehokas aluerakentaminen tuotti uusia asuinalueita, lähi-

öitä, joiden asunnot ovat nyt peruskorjausten edessä ja asuinympäristö kaipaa päivitystä. Osalla alueista asuntokanta on kovin yksipuolistaa. Monessa kohteessa korjaustaakka voi olla taloudellisesti mahdollon ja purkaminen todellinen vaihtoehto. 1980-luvulla rakennettiin mm. keskuksia kuten Tikkurilaa, missä sen aikajänteen rakennuskantaa nyt arvioidaan uusin silmin. 1990-luvulta on tuloksena asuntoalueita, joihin laman takia rakentui vain vuokra-asuntoja. Erilaisia esimerkkejä uudistamishankkeista on jo olemassa: osa on pienimuotoista rakennuskohtaista ja joissain käynnissä on jo nyt korttelitasoisia hankkeita.

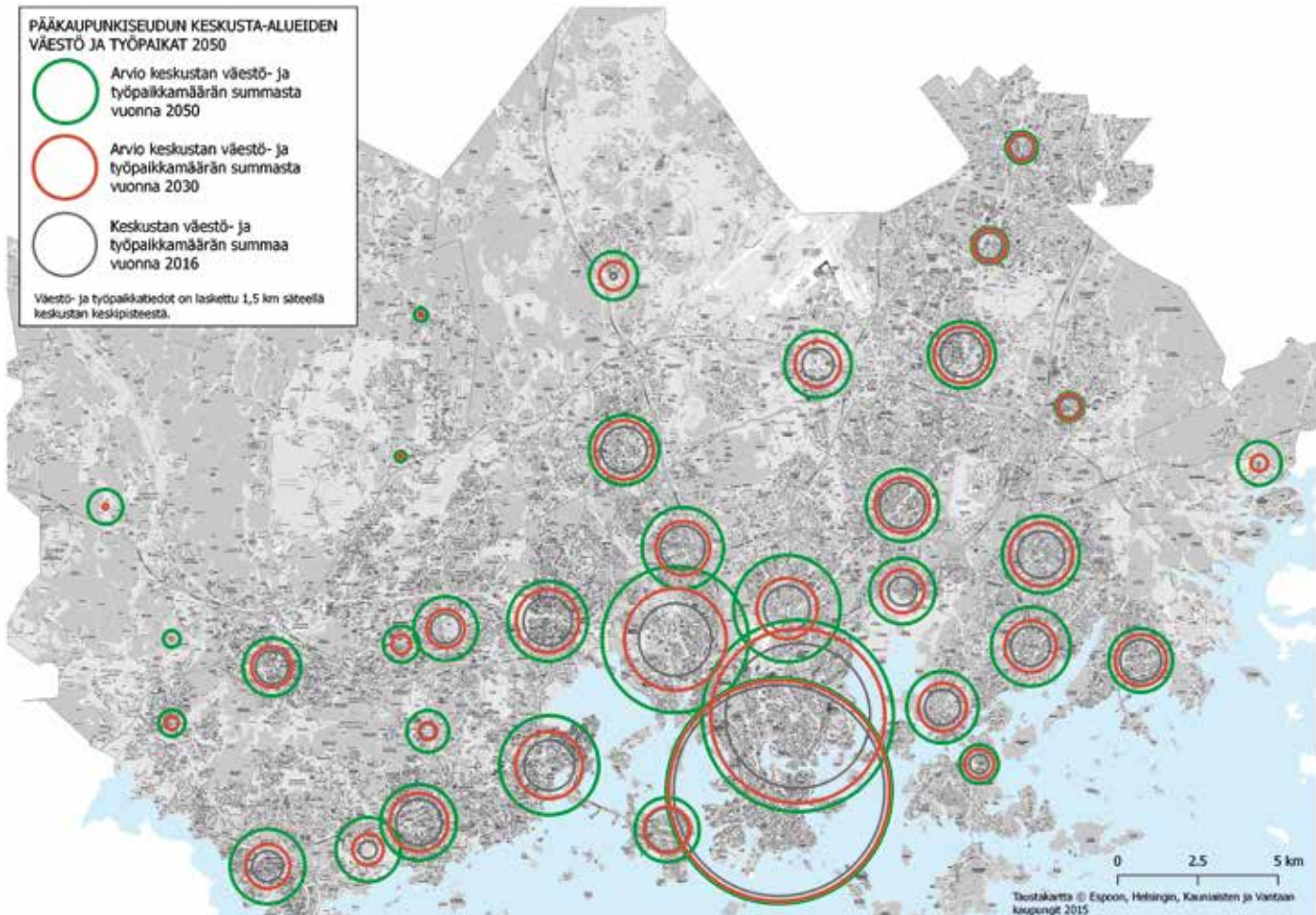
Jotta uudistumisesta seuraa hyvää, tulee sitä suunnitella. Kyse ei ole vain kaupunkisuunnittelusta vaan myös mm. asunto- ja maapolitiikasta, palveluverkon suunnittelusta ja eriytymiskehityksen estämisestä. Uhkana uudisrakentamisessa on jälleen asuntokannan yksipuolisuus esimerkiksi asuntokoon osalta. Jotta näihin tarkemman tason ratkaisuihin päästään kiinni, tulee yleiskaavan linjauksia jatkaa kaupunkiuudistuksen ohjaamisella.

Yksi ilmiö, mihin uudistamisella voidaan vaikuttaa, on asuinalueiden eriytymiskehitys. Rakennuskannan korvaaminen uudella voi vaikuttaa alueen sosiaalisesti negatiiviseen kierteeseen parantamalla ympäristön laatua, monipuolistamalla asuntojen hallintamuotoja sekä tuomalla uutta vireyttä alueille lisäämällä asukasmäärää ja siten luomalla uusille palveluille toimintaedellytyksiä.

Kaikkea ei pidä uudistaa, vaan kaupungissa pitää säilyä ajallista kerroksellisuutta, joka kertoo yhteistä historiaa - myös lähiöiden aikakaudelta. Osana kaupunkiuudistusten alueellista suunnittelua tulee tarkastella rakennuskannan arvoja ja linjata keinot, joilla säilyttää niitä. Joissain tapauksissa joudutaan tekemään arvovalintoja, koska sosiaalisten kysymysten ratkaiseminen voi olla tärkeämpää kuin alueen tai rakennuksen suojele.

6.1.3 Keskustat

Vantaa on monikeskuksinen kaupunki, jolla on yhdeksän keskustaa ja keskusverkko jatkuu naapurikuntiin. Yleiskaava nostaa Tikkurilan, Aviapoliksen ja Myyrmäen pääkeskustoiksi. Nämä kolme keskustaa ovat Vantaan keskustoista seudullisesti merkittävimpiä muiden kasvaessa paikallisempina ytiminä.



Kuva 12. Pääkaupunkiseudun keskustaverkosto vuoden 2016 väestö- ja työpaikkamäärien summana sekä vuoden 2030 ja 2050 ennustelukujen summana. Vantaan seudullisesti merkittävimpinä keskustoina kehittyvät Aviapolis, Tikkurila ja Myyrmäki.

Yleiskaava eheyttää ja vahvistaa kaikkia keskustoja kaupungin toiminnallisina solmupaikkoina. Keskustoista tulee rakentaa niin asukkaita, palveluita, kauppaa kuin työpaikkojakin sisältäviä paikkoja. Keskusta-alueiden laajentamisella edistetään joukkoliikennekaupungin kehittymistä ja palveluiden saavutettavuutta ilman autoa sekä kasvatetaan kaupunkitilan laatuvaateiden ohjausta takaamaan väestörikkaiden alueiden asumisviihtyisyyttä.

Tavoitteena on täydentää keskustoja tiiviiksi, monipuolisiksi ja kaupunkitilaltaan laadukkaiksi alueiksi. Yleiskaavamääräyksillä ohjataan kaupunkitilan luomista käveltävyyden, viherrakentamisen ja pysäköinnin järjestämisen osalta. Katu- ja korttelirakenne tulee olla reiteiltään jatkuva ja läpikuljettava. Käveltävyys ja paikkojen tunnistettavuus on

määrävää keskustoissa. Viherympäristöstä keskustoissa tavoitellaan laadukasta rakennettua vihreää. Liikenne keskusta-alueilla ohjataan järjestettäväksi jalankulkijoita ja pyöräliikennettä priorisoivaksi. Pysäköinnin järjestämiseen edellytetään ratkaisuja, jotka tukevat mahdollisimman tehokkaassa käytössä olevia ja kaupunkikuvasta vähän tilaa vaativia järjestelyjä. Asuminen on keskusta-alueilla yksi toiminnan muoto siinä missä palvelut ja työpaikatkin. Monipuolinen toimintojen sijoittaminen takaa elävyyden keskusta-alueelle mahdollisimman jatkuvasti. Ensisijaista keskustojen kehittämisessä on tuottaa inhimillisen viihtyisyyden kautta arvoa ja laatua rakennettuun ympäristöön.

*Kuva 13. Esimerkkejä erilaisista asumisen vaihtoehtoista
(Kuvat: Mari Siivola, Nea Rapo)*



Seudullinen keskustavisio

Aviapolis on 2010-luvulla noussut seudulliseksi keskuksiksi, joka sijaitsee noin viiden kilometrin etäisyydellä Tikkurilasta ja lähes yhtä lähellä Helsingille tärkeästä Malmin keskustasta. Keskustat muodostava kartalle kolmion ja kolmikon, jotka ovat ikään kuin saman kasvutarinan jatkumoa. Malmi oli ennen suurta alueliitosta 1946 Vantaan hallinnollinen keskus. Alueliitoksen jälkeen Tikkurila lähti kasvamaan uutena hallinnon paikkana. Malmin lentokentän jäädessä riittämättömäksi kasvavalle lentoliikenteelle, uusi lentokenttä rakennettiin nykyiselle sijainnilleen avautuen 1952. Uusi kenttä oli Aviapoliksen ensimmäinen askel.

Tämän kolmikon kasvuvauhti tulee olemaan vahva. Ei voi välttyä kuvittelemasta tulevaisuutta, jossa nämä pyöräilyetäisyyden päässä toisistaan sijaitsevat merkittävät keskustat kehittyisivät toiminnallisesti yhteen ja muodostaisivat uuden pääkaupunkiseudun ytimen. Keskustoja erottaa toisistaan kolmion keskellä virtaava Keravanjoki ja kuntaraja, mihin yleiskaava tuo joen varren käyttöä ja kehittämistä korostavan merkinnän. Jonain päivänä jokiympäristö voi olla kasvavia keskustoja yhdistävä vihreä kaupunkitila ja kansainvälisen elinvoiman vetovoimatekijä koko alueelle - sijaitsee-han joen rannalla, keskustojen kolmion keskellä, seudun historialle merkittävä Helsingin pitäjän kirkonkylä.

Kuva 14. Keravanjoen varsi historiallisine paikkoineen karttaan korostetulla vyöhykkeellä voisi tulevaisuudessa olla ympärillä kasvavia keskustoja yhdistävä, alueen matkailua ja vierailupotentiaalia kohottava vyöhyke, ja kaupunginosia toisiinsa kytkevä paikka.



6.1.4 Asemanseudut

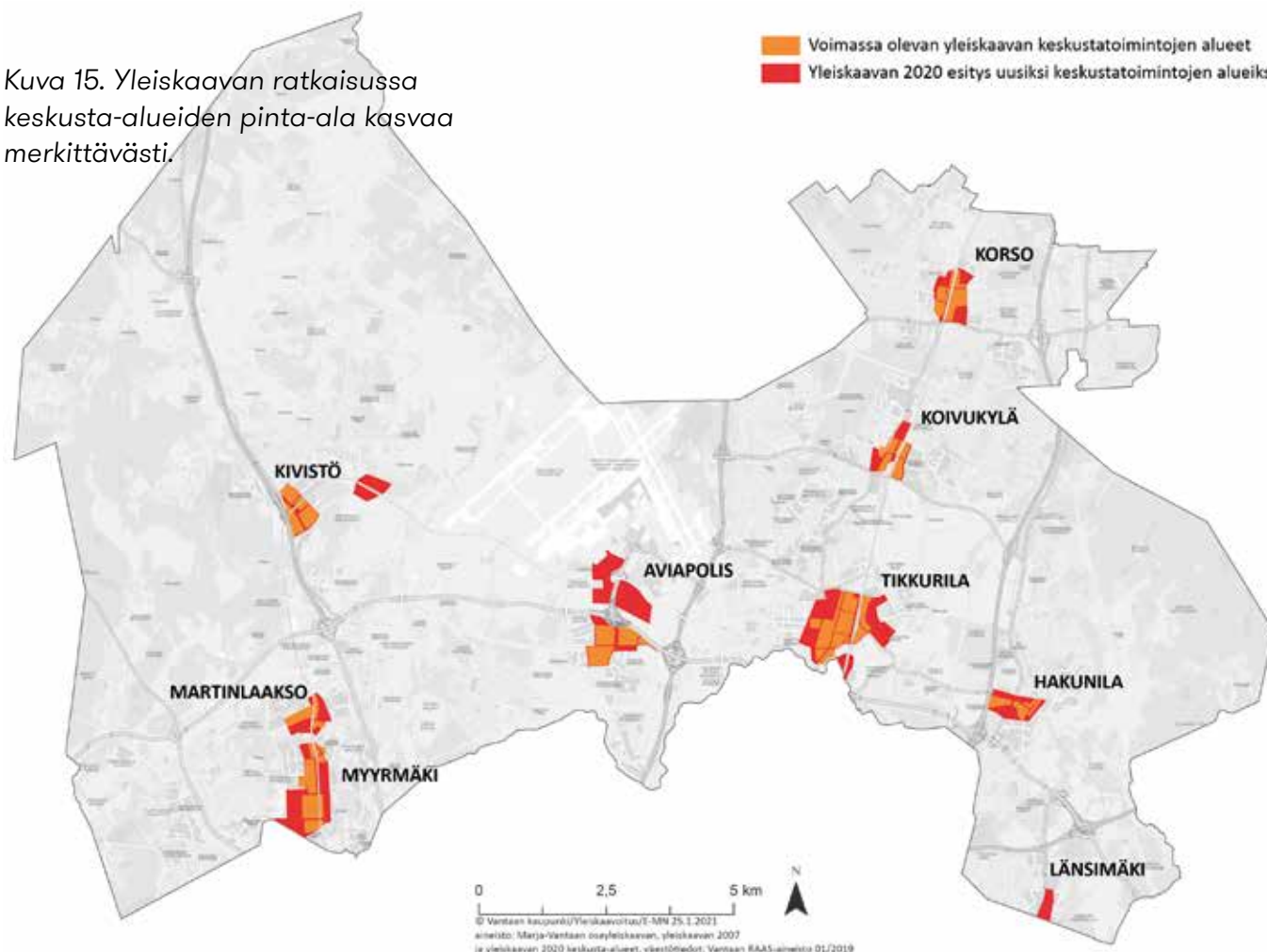
Yleiskaavassa on 19 rautatieasemaa, joista 14 on käytössä ja loput viisi asemavarausta. Jokainen asema muodostaa lähialueen palveluille ja muille toiminnoille luonnollisen solmukohdan. Rakennetussa ympäristössä sijaitsevien asemien ympärille on määritelty 600 m säteellä kestävä kasvuvyöhyke. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokkuus ei yksin takaa joukkoliikenteelle toimivuutta. Asemien määräys vaatii, että liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Joukkoliikennejärjestelmän helppo saavutettavuus kävellen on olennainen osa järjestelmän toimivuutta. Joukkoliikenteen palvelutaso on sitä korkeampi, mitä helppokäyttöisempi järjestelmä kaupunkitilassa on kävelijälle.

Yleiskaavalla ohjataan kehittämistä myös vierailevien käyttäjien näkökulmasta joukkoliikennekaupungin vyöhykkeellä ja keskustoissa. Kestävä kasvun vyöhykkeen määräyksissä on huomioitu tunnistettavuus joukkoliikennematkustajan näkökulmasta. Matkustajan on miellyttävää ymmärtää, mihin suuntaan on matkalla.

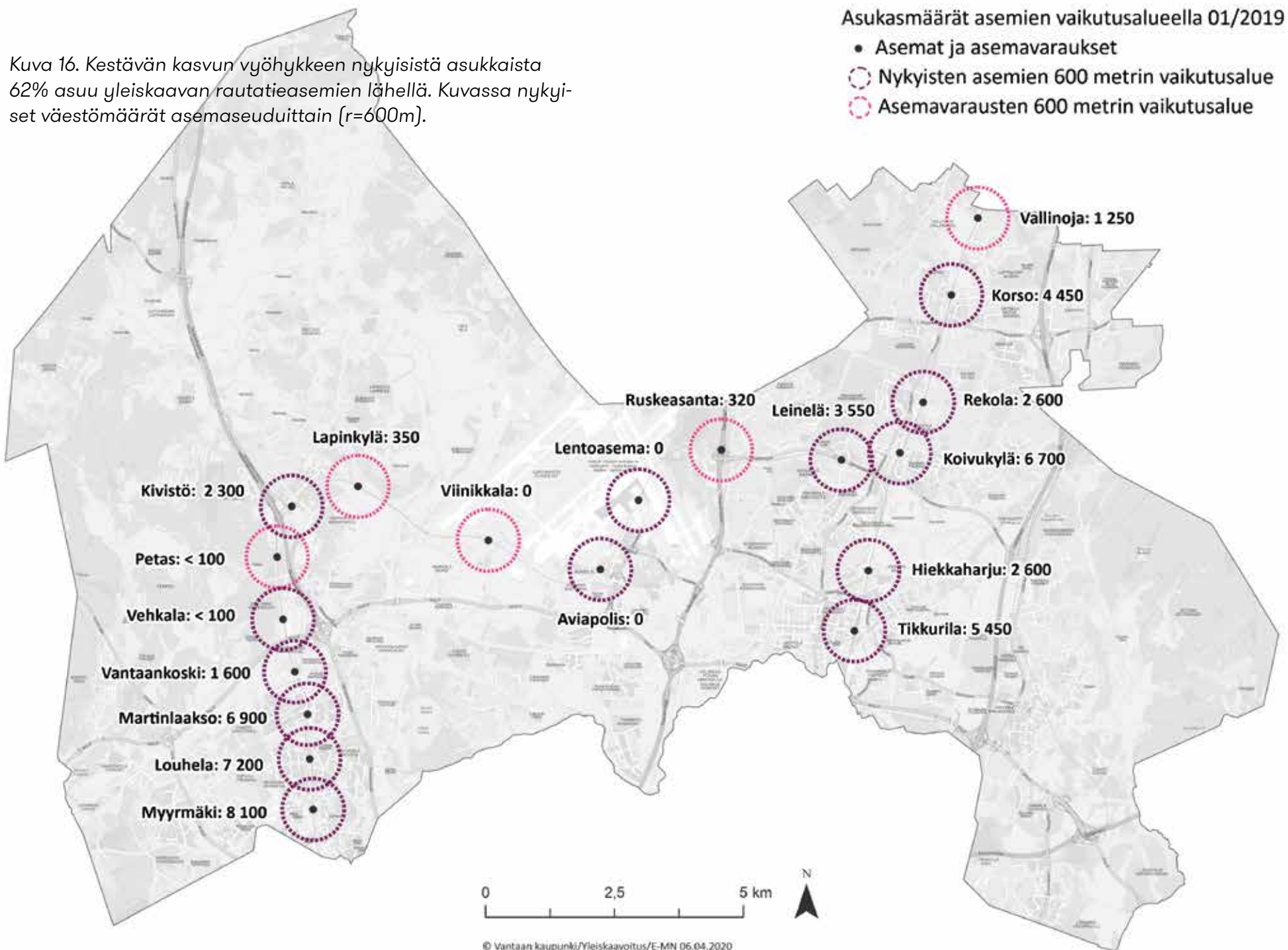
Vantaalla on kävelyetäisyydellä toisistaan sijaitsevien asemien muodostamia kokonaisuuksia. Asemien välisen ympäristön kehittäminen helposti kävellen tai pyöräliikenteellä liikuttavaksi, lisää lähekkäin sijaitsevien asemanseutujen elinvoimaa. Kaupunkirakenteen esteet-

tömyys ja helppo orientoitavuus ovat osa aseman ja joukkoliikenteen vaihtoalueen esteettömyyttä. Läheisten keskustojen ja asemanseutujen keskinäisellä kytkeytymisellä on iso merkitys kaupungin toimivuudelle.

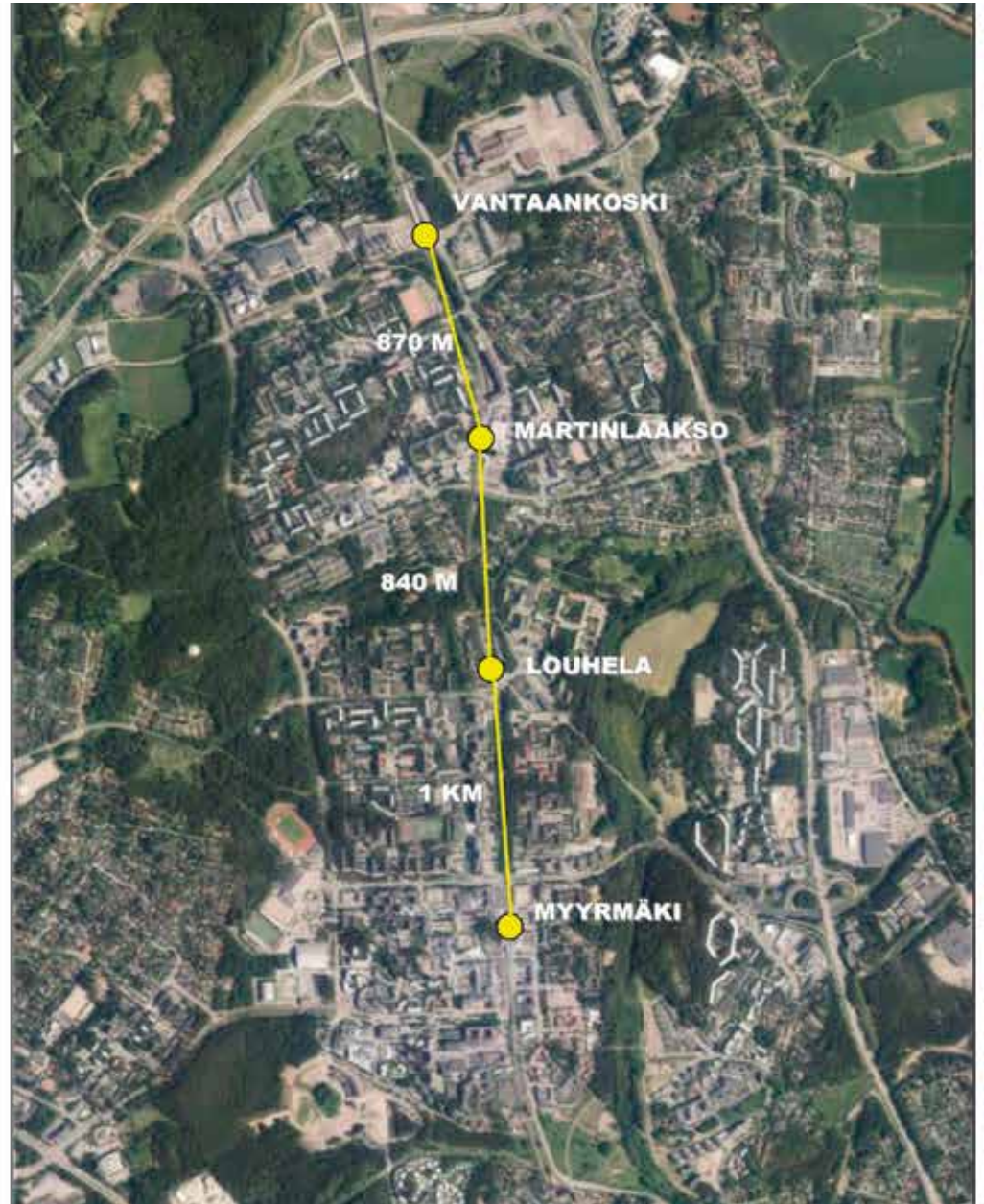
Kuva 15. Yleiskaavan ratkaisussa keskusta-alueiden pinta-ala kasvaa merkittävästi.



Kuva 16. Kestävän kasvun vyöhykkeen nykyisistä asukkaista 62% asuu yleiskaavan rautatieasemien lähellä. Kuvassa nykyiset väestömäärät asemaseuduittain ($r=600\text{m}$).



Kuva 17. Kävelyetäisyydellä toisistaan sijaitsevia asemanseutukokonaisuuksia ovat mm. Myyrmäki-Louhela-Martinlaakso-Vantaankosken asemien nauhakaupunkimainen kokonaisuus, Kivistö-Lapinkylän kaksoisasemakeskusta, sekä Leinelä-Koivukylä-Rekola-kolmio, jonka luoteislaidalla sijaitsee seudullisestikin merkittävä Peijaksen sairaala-alue. Läheisten kaupunginosien keskinäisellä kytkeytymisellä on tulevaisuudessa entistä isompi merkitys myös Peijaksen palvelukeskittymän toimivuudelle.



6.1.5 Kaupan sijoittamisen ohjaaminen

Yleiskaava määrittelee kaupunkitasoiset kaupan sijoittamisen ohjaamisen periaatteet ja täsmentää maakuntakaavan linjauksia. Elinvoiman ja seudullisen kaupanverkon näkökulmasta on keskeistä, että yleiskaava mahdollistaa keskustojen ja kaupan alueiden kasvun sekä parantaa niiden saavutettavuutta eri kulkumuodoilla. Tasa-arvoinen saavutettavuus ja autoriippuvuuden vähentäminen tukevat myös kaupungin tavoitteita vähentää eriytymiskehitystä ja olla hiilineutraali vuonna 2030.

Kaupan ratkaisun taustaa

Yleiskaavan kaupan ohjaaminen perustuu nykytilanteeseen, voimassa olevaan maakuntakaavaan sekä useisiin selvityksiin. Kauppa on merkittävä toimiala Vantaalla. Paikallisilla kaupan palveluilla ja alueilla on seudullisesti tärkeä rooli jo nyt. Myynnillä mitattuna Suomen suurimman kauppakeskuksen myötä Aviapolis on keskustoista kaupallisesti vahvin. Tikkurilasta ja Myyrmäestä löytyvät riittävät palvelut nykyiselle asukaspohjalle ja jatkuva kasvu vahvistaa niitä. Tammisto-Vantaanportti, Porttipuisto ja myös Hämeenkyliä-Petikko-Varisto ovat seudullisesti merkittäviä tilaa vievän kaupan alueita, joista kaksi ensimmäistä ovat muuttuneet myös tilojen jatkokäytön myötä tärkeiksi muun keskustahakuisen erikoiskaupan alueiksi. Nykytilanne perustelee vahvasti yleiskaavan maakuntakaavaa täsmentäviä linjauksia. Yleiskaavan mahdollistama muutos nykytilanteeseen Tammisto-Vantaanportissa ja Porttipuistossa ei ole merkittävä, koska alueet on kertaalleen jo rakennettu täyteen. Tiivistäminen ja sitä kautta sisäisten yhteyksien parantaminen antaa tilaisuuden kehittää alueista paremmin toimivia – myös joukkoliikenteellä, pyörällä ja kävellen liikkuville.

2015 laadittu “Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040” määritteli kaupan maankäytöllisen kehittämisen ja ohjaamisen periaatteet. Selvitys hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 9.11.2015 § 10 jatkosuunnittelun pohjaksi. Selvityksessä määritellyt kaupan ohjaamisen yleiset periaatteet ovat:

Yleisohjeistus

- Vähittäiskaupan suuryksiköt ohjataan keskusta-alueille ja kaupan alueille.
- Päivittäistavarakaupat ja muut erikoiskaupat tulee sijoittaa keskusta-alueille tai niiden tulee tukeutua asuntorakenteeseen tai raideliikenteeseen.
- Keskusta-alueiden ulkopuolisilla asuntovaltaisilla alueilla tulee edistää kaupallisten lähipalvelujen muodostumista.
- Työpaikka-alueille (muu kuin kaupan alue) saa sijoittaa alueen pääkäyttötarkoitusta tukevia liiketiloja tapauskohtaisesti. Liiketiloja ei saa rakentaa ilman tontin varsinaisen liiketoiminnan rakentamista. Tästä poikkeuksena ovat Kehäradan asemanseudut, joille saa rakentaa kaikkia kaupan laatuja.
- Kaupungin tulee edistää riittävää kaupan tonttitarjontaa.

Nykyiset keskusta-alueet ja keskusta-alueiden laajennukset

- Tavoitellaan laaja-alaisesti kauppaa, erityisesti muuta erikoiskauppaa ja päivittäistavarakauppaa.
- Myymälätilojen suunnittelussa on otettava huomioon keskustojen erityispiirteet tiiviinä kaupunkirakenteen ytiminä. Keinoina ovat muun muassa liiketilojen integroiminen muihin toimintoihin ja myymälätilojen avautuminen katutilaan.
- Keskustojen liiketilat on suunniteltava tavalla, joka kannustaa asioimiseen kävellen, pyöräillen ja julkisella liikenteellä.

- Rakennusten maantasokerrosten kadulle aukeavat tilat on osoitettava keskeisillä paikoilla liiketiloiksi.
- Liiketilojen pysäköinti tulee toteuttaa pääsääntöisesti rakenteellisena ja osin kadunvarsipysäköintinä.
- Julkisten ja yksityisten palvelujen yhteisasioinnin helppoutta tulee edistää.

Nykyiset kaupan alueet ja kaupan alueiden laajennukset

- Tavoitellaan kauppaa, joka ei suuren kokonsa vuoksi sovellu keskustatoimintojen alueille ja joissa myytävät tuotteet vievät paljon tilaa.
- Tammistoa, Porttipuistoa, Hämeenkyliä-Petikko-Varistoa ja Vantaanporttia kehitetään monipuolisina kaupan alueina. Kaupan toimiala ja laatu ei kuitenkaan saa olla sellaista, joka haittaa merkittävästi keskusta-alueiden kehittämistä. Alueita tulee kehittää tavalla, joka edistää asiointia kävelen, pyöräillen ja julkisella liikenteellä. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan myymälätiloja sisältäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueelle voidaan sallia päivittäistavarakauppoja, jotka palvelevat lähiasutusta (alle 1000 k-m²) ja tukeutuvat asunto-rakenteeseen.
- Koivuhakaa, Viinikkalaa ja Hakkilaa kehitetään paljon tilaa vaativan kaupan alueina, jonne ei saa sijoittaa päivittäistavarakauppoja tai muuta erikoiskauppaa.

Kaupan ratkaisujen osalta on hyödynnetty selvitysaineistona yleiskaavan rinnalla laadittua Uusimaa 2050 kaavaa, koska voimassa olevan maakuntakaavan voimaan tulon jälkeen on kauppaa ohjaava lainsäädäntö päivittynyt ja näin ollen voimassa olevan maakuntakaavan ratkaisu on osittain vanhentunut. Lainsäädännön muutos 2017 nosti kaupan sijoittumisen ensisijaisiksi kriteereiksi palvelujen saavutettavuuden ja vaikutukset keskustojen kaupallisiin palveluihin. Lakimuutoksen

myötä yleiskaavatyön pohjaksi täydennettiin ”Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040” uudella selvityksellä ”Vantaan yleiskaavan kaupan ratkaisun täsmäntäminen” (WSP Oy, 2018). Yleiskaavan ratkaisuja täsmennettiin vielä kaupan vaikutusten arvioinnin ja vuorovaikutuksessa saadun palautteen perusteella mm. asumisen alueilla. Vaikutusten arviointina ja ratkaisujen tukena hyödynnettiin myös Uusimaa 2050 kaavan vaikutusten arviointia ”Uudenmaan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi”.

Kaupan ohjaaminen

Yleiskaavan kaupan ohjaamisen ratkaisuna on keskustojen kehittyminen ensisijaisina monipuolisina kaupan ja palveluiden paikkoina, mitä edellyttävät myös maankäyttö- ja rakennuslain erityiset sisältövaatimukset yleiskaavassa. Kauppa on tärkeä vetovoimainen keskustatoiminto, jonka sijoittumista yleiskaava ohjaa merkintöjen lisäksi kaavamääräyksiin mm. näin: ”Kaupunkikeskustan aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Olemassa olevissa keskustoissa tulee varmistaa, että liike- ja toimitalan määrä kehittyä edelleen ja rakentaminen parantaa kaupunkitilan laatua erityisesti katutasolla.” Vähittäiskaupan suuryksiköiden sijaintipaikkana keskusta on ensisijainen, mitä määräys vielä keskustoitain täsmäntää: ”Myyrmäessä, Kivistössä, Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Koivukylässä, Korsossa ja Hakunilassa alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Lapinkylässä ja Länsimäessä alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.” Jatkosuunnittelun ohjaamisen lisäksi yleiskaava turvaa keskustojen saavutettavuuden eri liikennemuodoilla, mikä on kaupan kannattavuuden ja kestävä saavutettavuuden näkökulmasta erittäin tärkeää. Yleiskaava sijoittaa myös valtaosan tulevasta kasvusta keskustoihin mahdollistaen niiden kehittymisen asiakaspohjaltaan hyvinä kauppapaikkoina.

Asukkaiden eniten käyttämä yksityinen lähipalvelu on päivittäistavarakauppa, siksi niiden sijainnin ohjauksella on merkitystä myös mm. segregaatoin näkökulmasta. Lähikaupan tulee palvella kaikilla liikennemuodoilla liikkuvia kuluttajia ja mahdollistaa kohtuulliset asiointimatkat. Suuryksiköiden sijoittuminen ei saa heikentää lähipalvelujen saavutettavuutta. Yleiskaavaan ei ole erikseen määritelty paikallisia lähipalvelujen keskittymiä, vaan kaupan sijoittumista ohjataan yleiskaavamääräyksillä ja viime kädessä asemakaavoilla. Aluekohtaisiin määräyksiin on kirjattu näin: ”Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköiden alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.” Asemakaavoituksen ja hankeohjauksen yhteydessä tulee tarkastella, että lähialueen asukaspohja on hankekokoa vastaava eikä ratkaisulla haitata kaupan palveluverkon tasapainoa.

Kaupan alueet (KM) täydentävät kaupallisten palveluiden tarjontaa osana seudullista kaupan verkkoa. Niille saa sijoittua vähittäiskaupan suuryksiköitä sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamatonta elinkeinotoimintaa. Vähittäiskaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, ettei suuryksiköiden sijoittamisella heikennetä keskustaan sijoittuvan kaupan toimintaedellytyksiä.

Kaupan alueille on laadittu aluekohtaisia määräyksiä, joilla linjataan päivittäistavarakaupan sijoittumisesta alueittain sekä seudullisen keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköiden sijoittumisen mahdollistamisesta Tammistoon, Vantaanporttiin ja Porttipuistoon. Ratkaisujen tulee tukea ja vahvistaa palvelurakennetta läheiset keskustatoimintojen alueet huomioon ottaen. Petaksen kaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisempi suunnittelu edellyttää sitovaa toteuttamispäätöstä Kehärataan liittyvästä asemasta. KM-alueita koskevissa aluekohtaisissa määräyksissä käytetään ilmaisua ”päivittäistavarakaupan suu-

ryksikkö”, jolla viitataan vähittäiskaupan suuryksikköön ylittävään päivittäistavarakauppaan. Määräyksiin sisältyy maakuntakaavassa (Uusimaa 2050) määritelty aluekohtainen enimmäismitoitus. Kaupan hankkeiden jatkosuunnittelussa tulee mahdollisuuksien mukaan ottaa huomioon voimassa olevassa maakuntakaavassa määritellyt seudullisen kaupan alarajat.

Tammiston länsireunaan ja Porttipuiston pohjoisosaan on esitetty A/KM-alueet, jotka voivat joukkoliikenneyhteyksien paranemisen myötä muuttua osittain asumiseen.

6.1.6 Palvelut

Vantaa kasvaa voimakkaasti. Uudisrakentamisen painopiste on tällä hetkellä tiiviissä ja tehokkaassa rakentamisessa. Alueiden houkuttelevuus asumisen tai yrittämisen paikkana perustuu mm. palveluiden saavutettavuuteen, viihtyisyyteen ja ulkoilumahdollisuuksiin. Palveluiden ja erilaisten toimintojen saavutettavuus vaikuttaa merkittävästi ihmisten jokapäiväiseen elämään ajankäytön ja liikkumistarpeen muodossa. Ideaalitalanteessa keskustamaisilla alueilla palvelut voi saavuttaa helposti kestävin kulkumuodoin. Vantaalaisilla asukkailla on odotusarvoja urbaanin asumisen eduista: sujuvasta arjesta ja palvelujen saavuttamisesta kävellessä. Tavoite ei voi asukasmäärien ja palveluverkon tiheyden takia olla sama kaikilla alueilla, vaan on hyväksyttävä tosiasia, että tiivis kaupunkirakenne tarjoaa palvelut lähempänä kuin pientaloalue tai maaseutu.

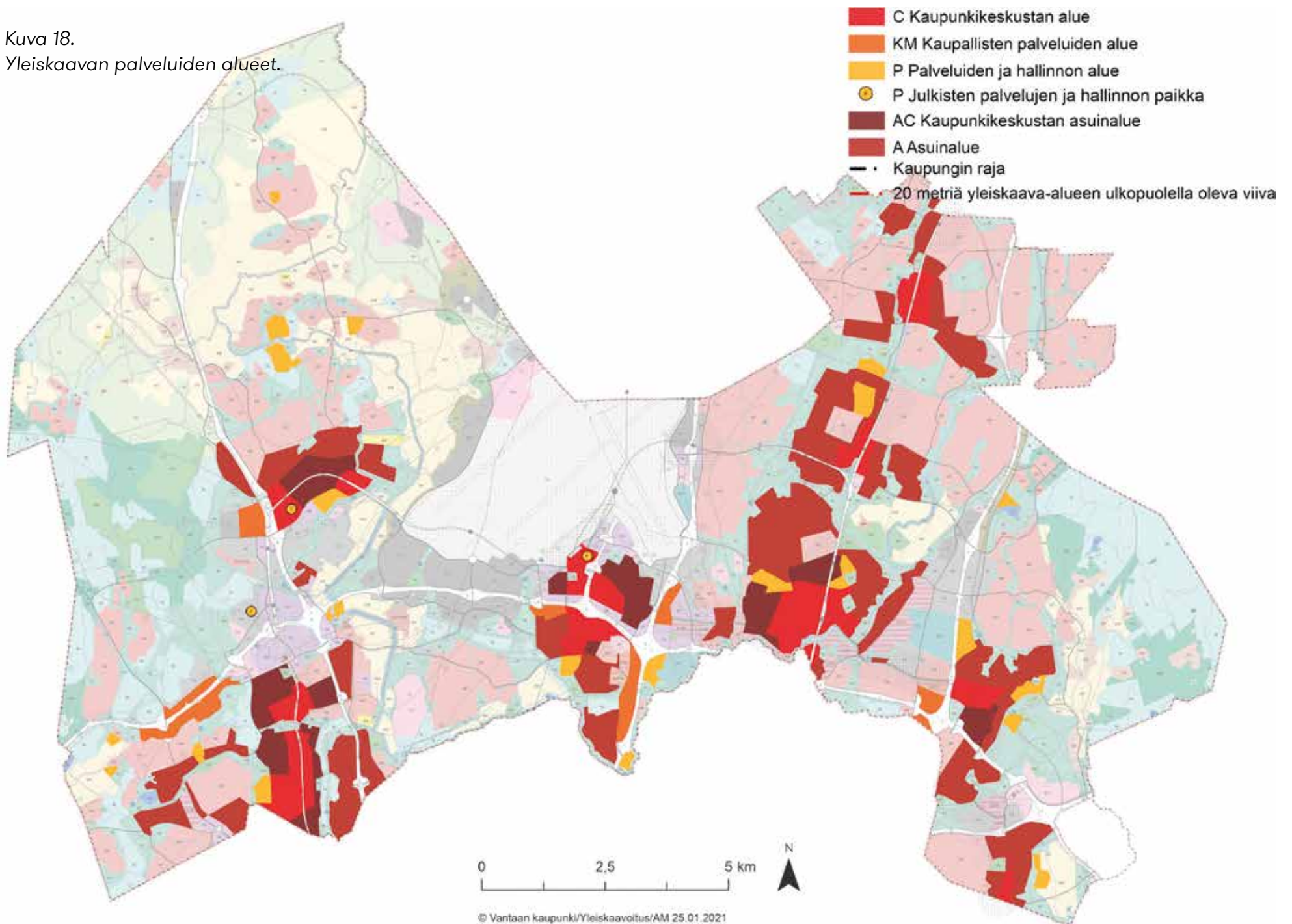
Yleiskaava ei linjaa yksityiskohtaisesti alueiden palveluista, vaan luosille maankäytölliset edellytykset. Palveluiden toteuttamismahdollisuuksia lisätään ja vahvistetaan nostamalla palveluverkon riittävyys ja saavutettavuus keskustoja ja asumista koskeviin määräyksiin. Tämä tarkastelu tulee tehdä asemakaavoituksen yhteydessä.

Yleiskaava määrittelee paikat laajoille palveluiden ja hallinnon alueille (P), jotka sijaitsevat keskusta-alueiden ulkopuolella. Merkinnällä osoitetaan mm. kartanot, urheilupuistot sekä sairaalat. Osalla aluevarauksista on samaan sijaan sijaintiin keskittynyt useampi julkinen tai yksityinen palvelutoiminto. Julkisten palveluiden ja hallinnon paikka -merkintä osoittaa tunnistettuja tulevaisuuden tarpeita toisen asteen koulutuksen osalta. Nämä toiminnot halutaan ohjata sekoittuneeseen kaupunkirakenteeseen joukkoliikenteellä hyvin saavutettaviin sijainteihin, jolloin nähdään parhaaksi osoittaa yleiskaavassa tarve riittävän tilavarauksen huomioimiseksi tarkemman tason suunnittelussa.

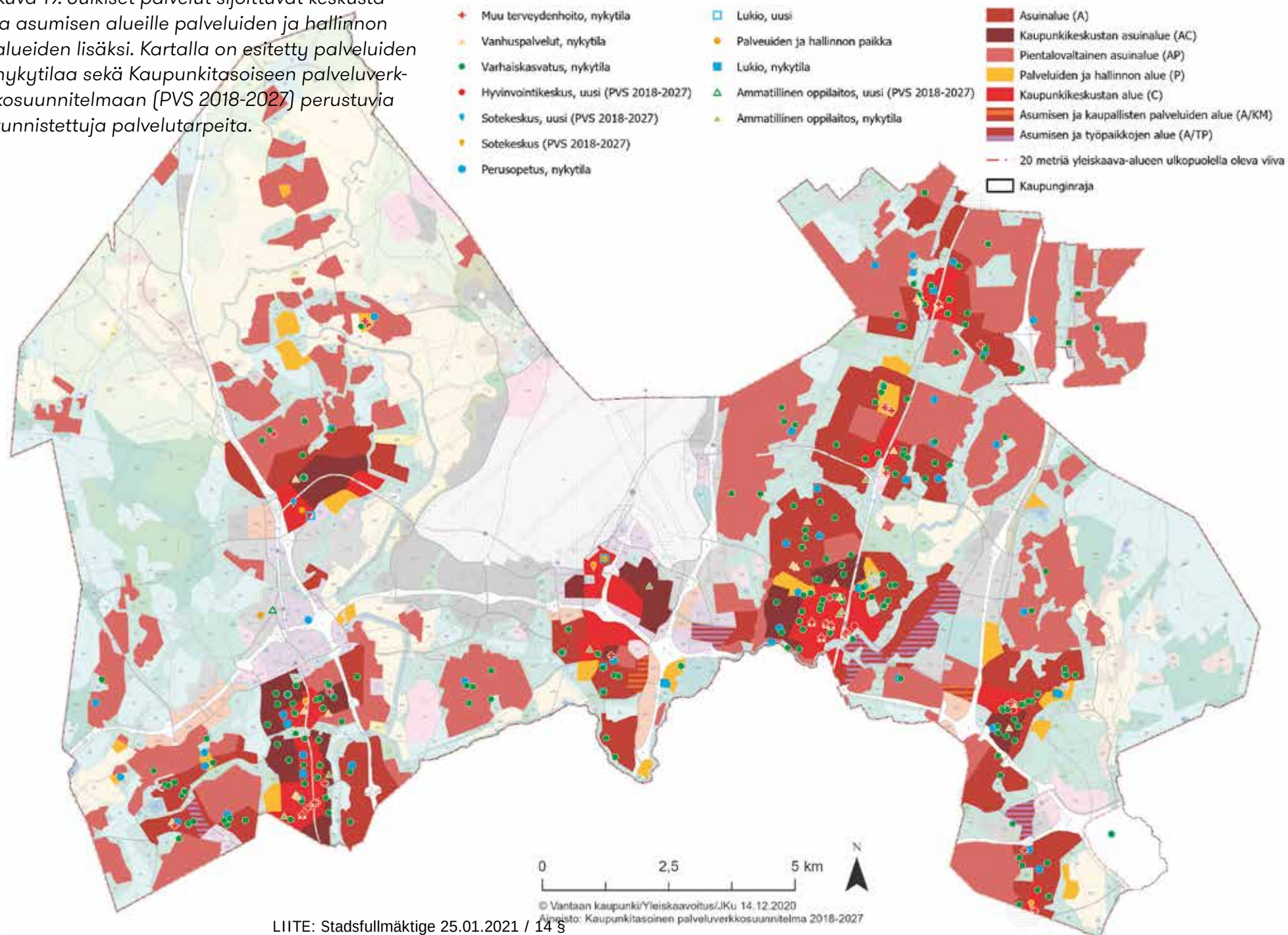
Matkailun kehittämisen näkökulmaa sekä kulttuuriympäristöjen roolia osana kaupunkilaisten elinympäristöä tukevat myös kartanoalueet ja muut historialliset miljööt. Nämä kohteet korostavat Vantaan monistavuotista tarinaa, jota on syytä korostaa voimakkaan kasvun rinnalla. Yksityisessä omistuksessa olevat palveluiden ja hallinnon alueet, kuten kartanot, eivät ole tarkoitettu julkisten palveluiden tarpeisiin. Kulttuurihistoriallisia palveluiden alueiksi merkittyjä kohteita kehitettäessä suojeluarvot ovat huomioonotettava reunaehto.

Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi 24.09.2018 palveluverkkosuunnitelman vuosille 2018–2027. Suunnitelman sisältö on otettu huomioon yleiskaavan palveluiden aluevarauksia ja määräyksiä laadittaessa.

Kuva 18.
Yleiskaavan palveluiden alueet.



Kuva 19. Julkiset palvelut sijoittuvat keskusta- ja asumisen alueille palveluiden ja hallinnon alueiden lisäksi. Kartalla on esitetty palveluiden nykytilaa sekä Kaupunkitasoiseen palveluverkkosuunnitelmaan (PVS 2018-2027) perustuvia tunnistettuja palvelutarpeita.



6.1.7 Toimitila-alueet ja työpaikat

Työpaikkojen määrä Vantaalla on kasvanut voimakkaasti Suomen pitkistä taantumasta huolimatta. 2010-luvulla työpaikkamäärä on kasvanut yli kuusi prosenttia. Määrän ennustetaan kasvavan myös jatkossa. Teollisuuden ja kaupan työpaikkojen osuus työpaikoista pienenee, kun taas etenkin matkailu- ja ravitsemistoiminnan, kiinteistö- ja tutkimuspalveluiden, elinkeinoelämän palveluiden sekä muiden palveluiden osuus kasvaa. Määrällisesti eniten uutta kerrosalaa tarvitaan varastorakennuksiin, tilankäytön tiivistyessä etenkin toimistoissa.

Yleiskaavan toimitila-alueiden ratkaisu nojaa vahvasti kestävän kasvun raamiin. Toimitilarakentamiselle on esitetty riittävästi rakentamismahdollisuuksia nykyrakenteesta, mahdollistaen samalla maankäytön tehostaminen kaupunkirakenteellisesti keskeisillä paikoilla. Toimitila-alueet on yleiskaavassa jaettu neljään luokkaan, kaupallisten palvelujen alueeksi, monipuolisiksi työpaikka-alueiksi, tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi sekä tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi. Työpaikkoja ja toimitilarakennuksia sijoittuu jatkossakin runsaasti myös keskustatoimintojen, asumisen ja työpaikkojen sekä lentokentän alueille.

Suurimpana uutena toimitila-alueena esitetään Tuusulan katuverkkoon ja työpaikka-aluekokonaisuuteen kytkeytyvää kokonaisuutta Vierumäen lentomelualueella.

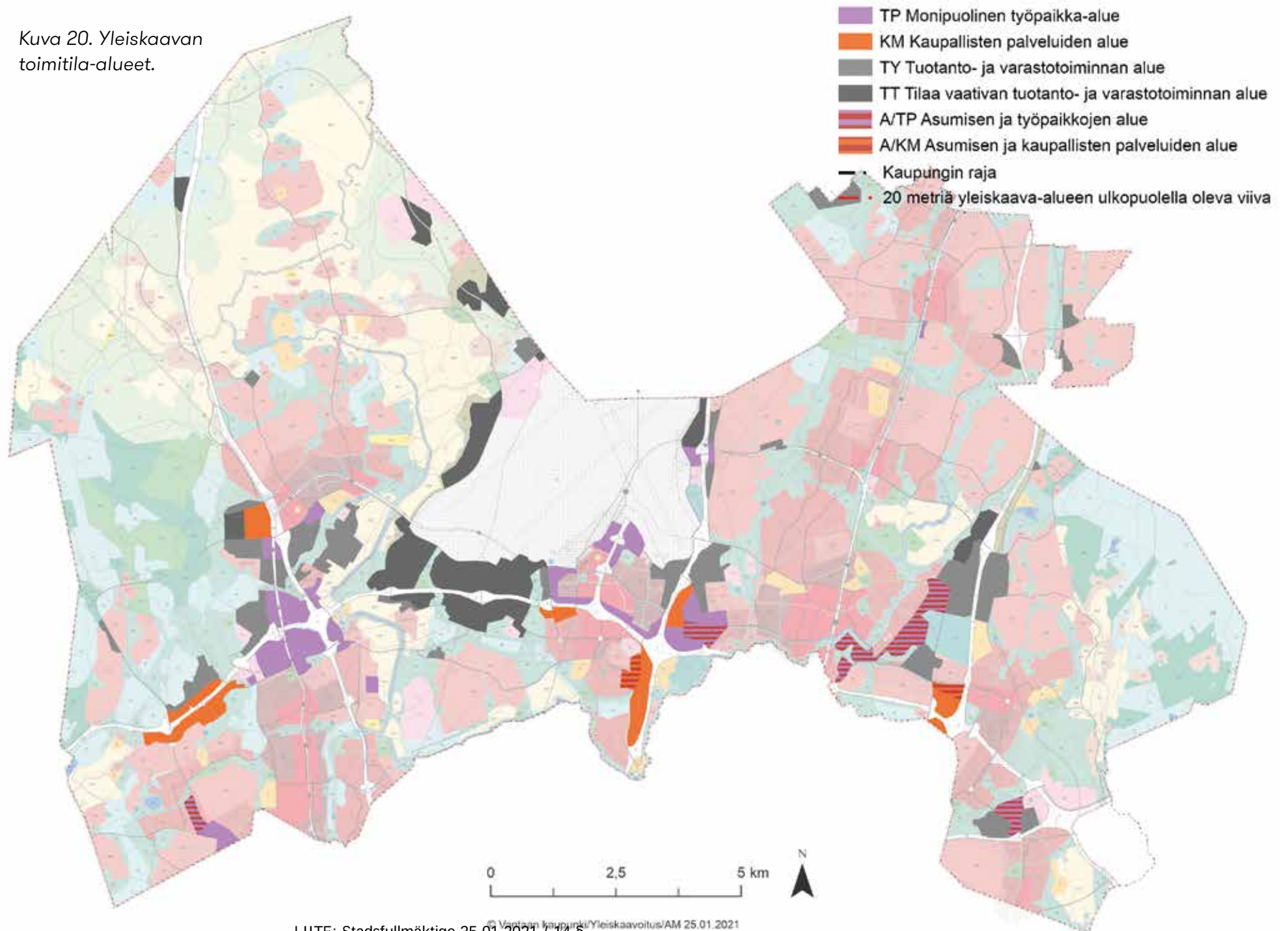
Monipuolisiksi työpaikka-alueiksi on varattu etenkin hyvien joukkoliikenneyhteyksien varsilla sijaitsevia toimitila-alueita, jossa on hyvät edellytykset toimisto-, palvelu- ja tehokkaan tuotantotoiminnan kehittämiseen. Alueiden kehittämisessä tulee huomioida laadukkaan kaupunkitilan syntyminen, jalankulkijan ja pyöräilijän liikkumismahdollisuudet sekä vihertehokkuus. Suurimmat monipuolisten työpaikka-aluei-

den kokonaisuudet sijoittuvat Vantaan-koski-Vehkalan ja Aviapoliksen alueille.

Yleiskaavassa ympäristöhäiriöitä, kuten melua, tärinää ja raskasta liikennettä, aiheuttavia toimintoja on ohjattu alueille, joissa niistä aiheutuisi mahdollisimman vähän haittaa. Nämä alueet on osoitettu tilaa vaativan tuotantotoiminnan alueiksi (TT). Alueet sijaitsevat pääasiassa voimakkaan lento- tai tiemelun alueella lentokentän ympäristössä. Ympäristöhäiriöitä tuottamattoman tuotanto- ja varastotoiminnan alueiksi (TY) on osoitettu toimitila-alueet, joita halutaan edelleen kehitettävän rouheampien toimintojen alueena ja joiden joukkoliikenneyhteydet eivät tarjoa hyviä edellytyksiä työvoimaintensiivisen työpaikkatoiminnan kehittämiseen.

Osa toimitila-alueista, jotka sijoittuvat kaupunkirakenteessa keskeisesti, on muutettu myös asumista salliviksi alueiksi tai kokonaan asuinalueiksi. Työpaikkojen ja asumisen sekoittaminen mahdollistaa kaupungin tiivistymisen ja rakenteen monipuolistumisen joukkoliikennevyöhykkeille tavoitteiden mukaisesti. Kun vanhoja toimitila-alueita muutetaan asumiseen, tulee mahdollisesti pilaantuneet maa-alueet huomioida.

Kuva 20. Yleiskaavan toimitila-alueet.





Kuva 21. Useita olemassa olevia työpaikka-alueita on osoitettu yleiskaavassa muutosalueiksi erityisesti joukkoliikenteen runkoyhteyksien alueella. (Kuva: Sitowise Oy)

6.1.8 Asuminen

Asumiselle varatut paikat yleiskaavassa

Monipuolinen kaupunki mahdollistaa monentyyppistä asumista. Asuntorakentamista ohjaavat muun muassa saavutettavuus ja asumisterveydelliset olosuhteet. Aukkaat tuottavat eloa kaupunkiin, kunhan asuminen ei ole alueen ainoa toiminto. Yleiskaavan asuinalueilla on sallittua sijoittaa asumista tukevia palveluita ja asumiselle häiriötä tuottamattomia muita toimintoja.

Tilaa uudelle asuntorakentamiselle on mitoitettu ensisijaisesti olemassa olevan väljästi rakennetun rakenteen sisään täydentämään tai korvaamaan nykyistä asuntokantaa. Lisäksi asumista on osoitettu aiemmin muuhun maankäyttöön varatuille alueille. Esimerkiksi raitiotien reitin varrella on muutettu työpaikka-alueita asumiselle.

Yhtenä täydennysrakentamisen ja kaupunkirakenteen eheyttämisen ratkaisuna yleiskaavassa on tehokkaan asuntorakentamisen sijoittaminen tiemäisten katujen avoimiin maisemiin. Tavoitteena on paikan identiteetin muovaaminen urbaanimmaksi ja virkistyskäytön kannalta vähempiarvoisten rakentamattomien alueiden hyödyntäminen. Nämä alueet on määritelty katukuvan kehittämisalueiksi.

Yleiskaava ei esitä laajoja uusia aluevarauksia asuntorakentamiselle rakentamiseen aiemmin osoittamattomilta alueilta. Kaikki uudet rakentamisen alueet ovat nykyisen kaupunkirakenteen sisällä tai laidalla.

Edellisistä yleiskaavoista rakentamattomina pysyneitä alueita siirtyy asuntorakentamisen varauksina edelleen yleiskaavaan. Joitakin asumiseen aiemmin varattuja rakentamattomina säilyneitä alueita on merkitty viheralueiksi.

Asuinaluevarauksia on yleiskaavassa eniten kaikista maankäyttöluokista. Asuntovaltaisille alueille on varattu maa-pinta-alaa yhteensä noin 7000 ha. Asuinalueet on luokiteltu kaupunkirakenteellisen sijainnin ja alueiden olemassa olevan rakenteen arvojen perusteella. Asuntoalueiden määräksi on sisällytetty paljon esim. palveluverkon ja viherrakenteen kehittämiseen kohdistuvia asioita, joita kartan merkinnöistä ei muilla tavoin ole esitetty. Asuinalue-tyypit eroavat toisistaan enemmän niille asetetussa elinympäristötavoitteessa kuin siinä, millaisia rakennuksia alueille on mahdollista rakentaa.

Asuntoalueiden monipuolistamisen mahdollisuuksia:

Vyöhykemalli asumisen maankäyttöluokkien jakoperusteena

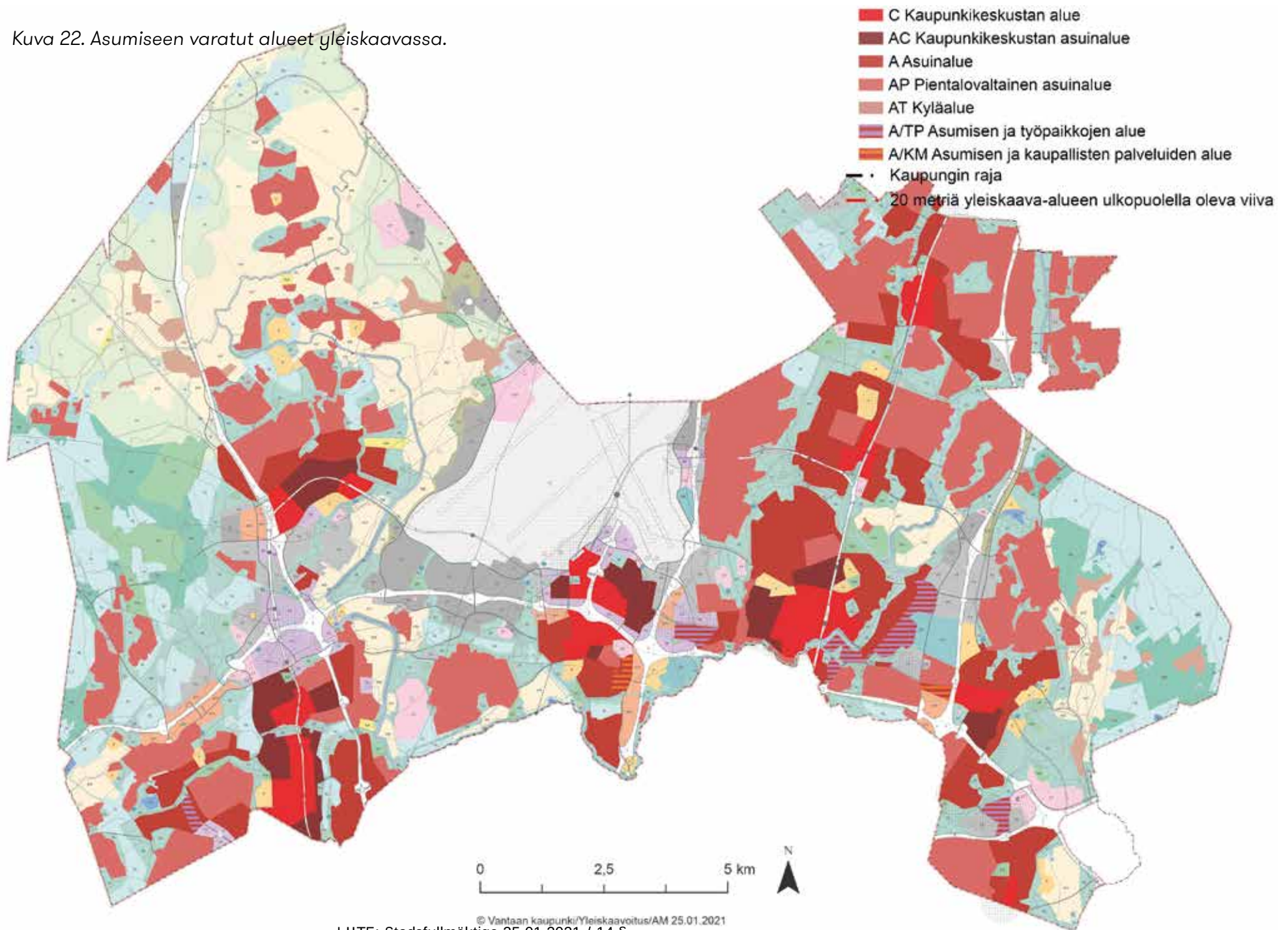
Yleiskaavan asumisen alueiden luokittelu kaupunkirakenteellisen sijainnin perusteella vahvistaa sekoittuneen kaupunkirakenteen toteutumisen edellytyksiä. Toisena tavoitteena on edistää asuinkortteleiden toteutuksessa uusien ratkaisumallien kehittämistä.

Yleiskaavan asuntorakentamisen ohjauksessa talotyyppi ei ole hallitseva. Tällä tavoitellaan monipuolisia, inhimillisiä, tiiviitä, identiteetiltään toisistaan poikkeavia alueita, joille voi kehittyä toistaiseksi luokittelemattomiakin asuntorakentamisen ratkaisuja. Merkintätavalla halutaan edistää väljien kortteleiden täydentymistä rakennetta monipuolistavin ja ympäristöä rikastuttavin ratkaisuina. Tehokas rakentaminen ei aina ole tiivistä ja inhimillistä kaupunkitilaa tukevaa, jos se sijoitetaan kasvavasti kerroksiin. Kerroksiin sijoitettava rakentaminen on usein mahdollista toteuttaa samalla tehokkuudella, samalla tontilla matalasti ja ulkotilallisesti mielekkäämpinä ratkaisuina.

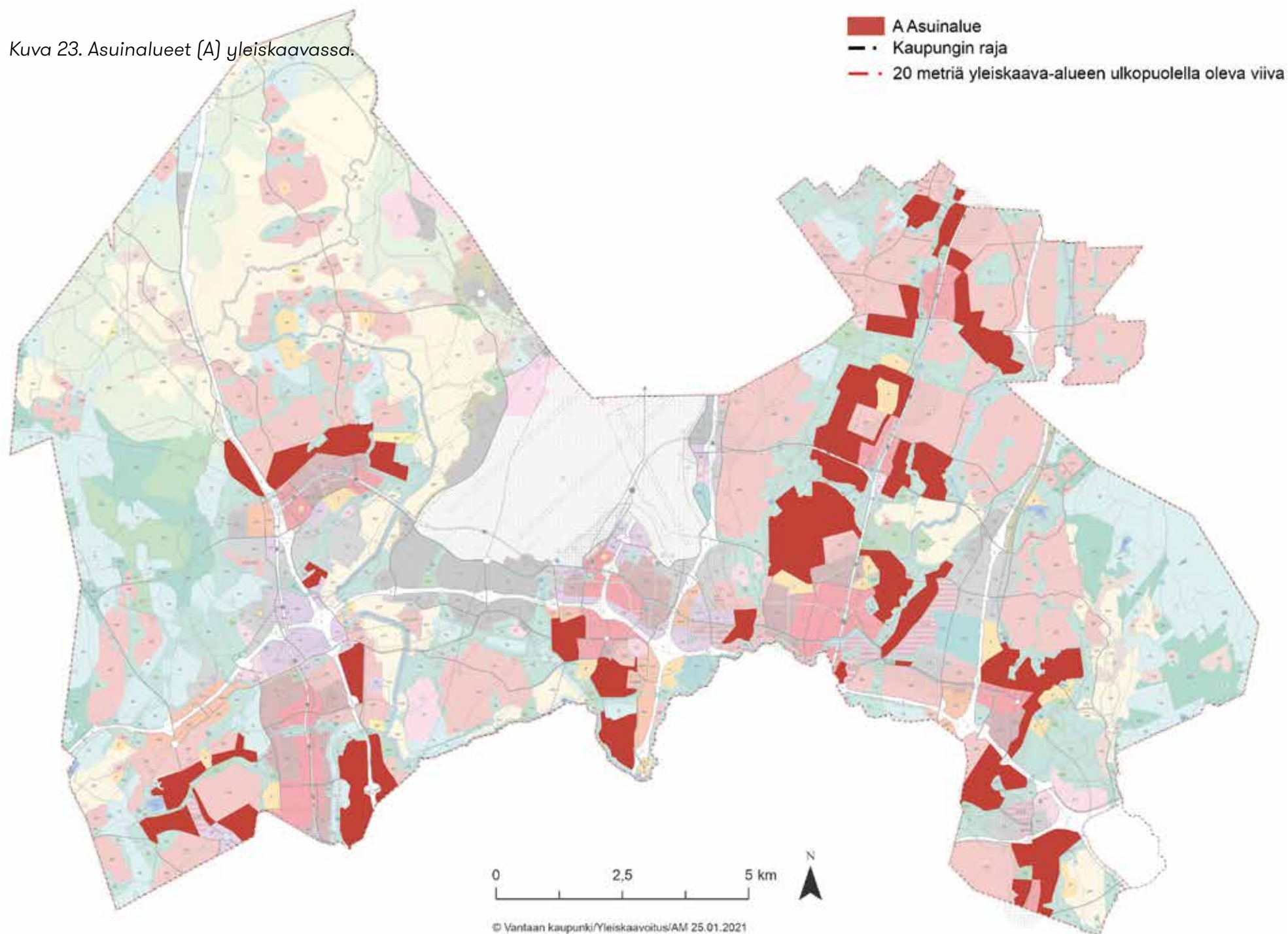
Yleiskaavalla halutaan mahdollistaa samoihin kortteleihin monien erilaisten rakennustypologioiden rakentamista. Tulevaisuuden asui-

alueille tavoitteena on sallia niin kerrostalojen ja pientalojen yhdistelyä kuin näiden talotyyppien välimuotojen ja variaatioiden kehittyminen. Uudenlaisten korttelityyppien lisäksi Vantaan lähiöaikakauden olemassa olevia korttelirakenteita on monessa paikassa mahdollista monipuolistaa toteuttamalla toisentyypisiä taloja olemassa olevien sekaan. Esimerkiksi kerrostalokortteleiden laajojen pysäköintialueiden käyttöä voi monipuolistaa kansiratkaisuilla siten, että pysäköintikansien päälle voisi rakentaa kaupunkipientaloja. Tai vilkkaiden katujen varsilla olevien pientaloalueiden viihtyisyyttä voisi parantaa toteuttamalla katujen varsille sopivia tehokkaita asuintalomalleja, mitä ei määritellä kerrostaloina.

Kuva 22. Asumiseen varatut alueet yleiskaavassa.



Kuva 23. Asuinalueet (A) yleiskaavassa.



Asumisen alueiden maankäyttöluokat

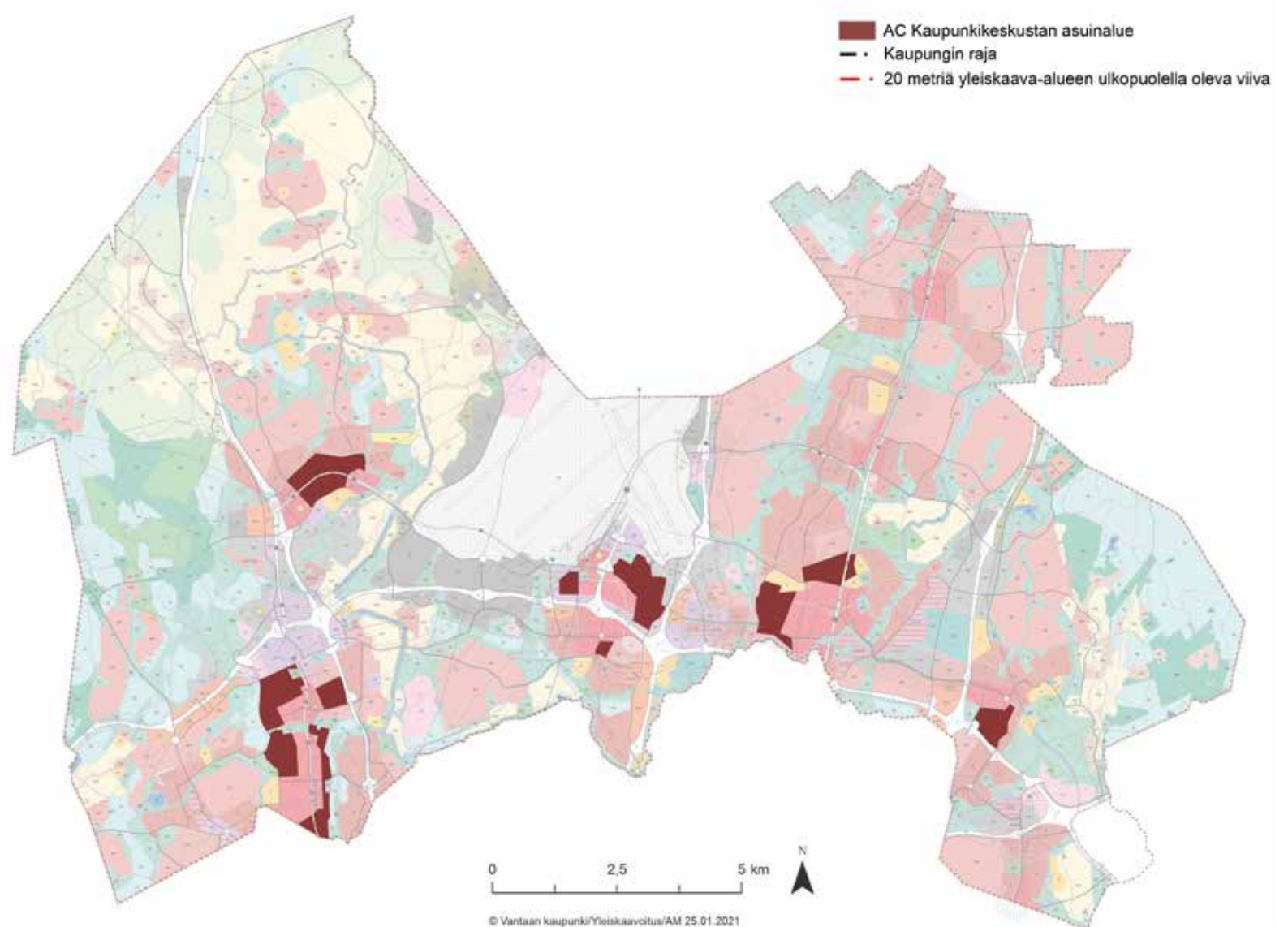
Asuinalueilla (A) on sallittua rakentaa monenlaisia erinäköisiä asuntovaltaisia alueita. Paikan kaupunkirakenteellinen sijainti ohjaa kunkin alueen tavoitetasoa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. A-alueita on yleiskaavakartalla yhteensä vain noin 2000 ha. Merkinnällä on merkitty idässä kestävä kasvun vyöhykkeen asumisen alueita, lännessä väylien ja vahvan linja-autoliikenteen varsilla olevia asuinalueita ja muualla kaupungissa rakenteeltaan jonkin verran muuttuvia, täydentyviä ja/tai toistaiseksi rakentumattomia asuinalueita. Kaikkien vanhojen keskustojen viereiset asuinalueet on pääosin merkitty asuinalueina (A). Hyviä esimerkkejä tavoitetilasta ovat Kartanonkoski ja Arabianranta.



Kuva 24. Kartanonkosken alue on hyvä esimerkki yleiskaavan A-merkinnän tavoitetilasta. (Kuvat: Vantaan kaupungin aineistopankki / Lentokuva Vallas Oy, Pekka Turtiainen)

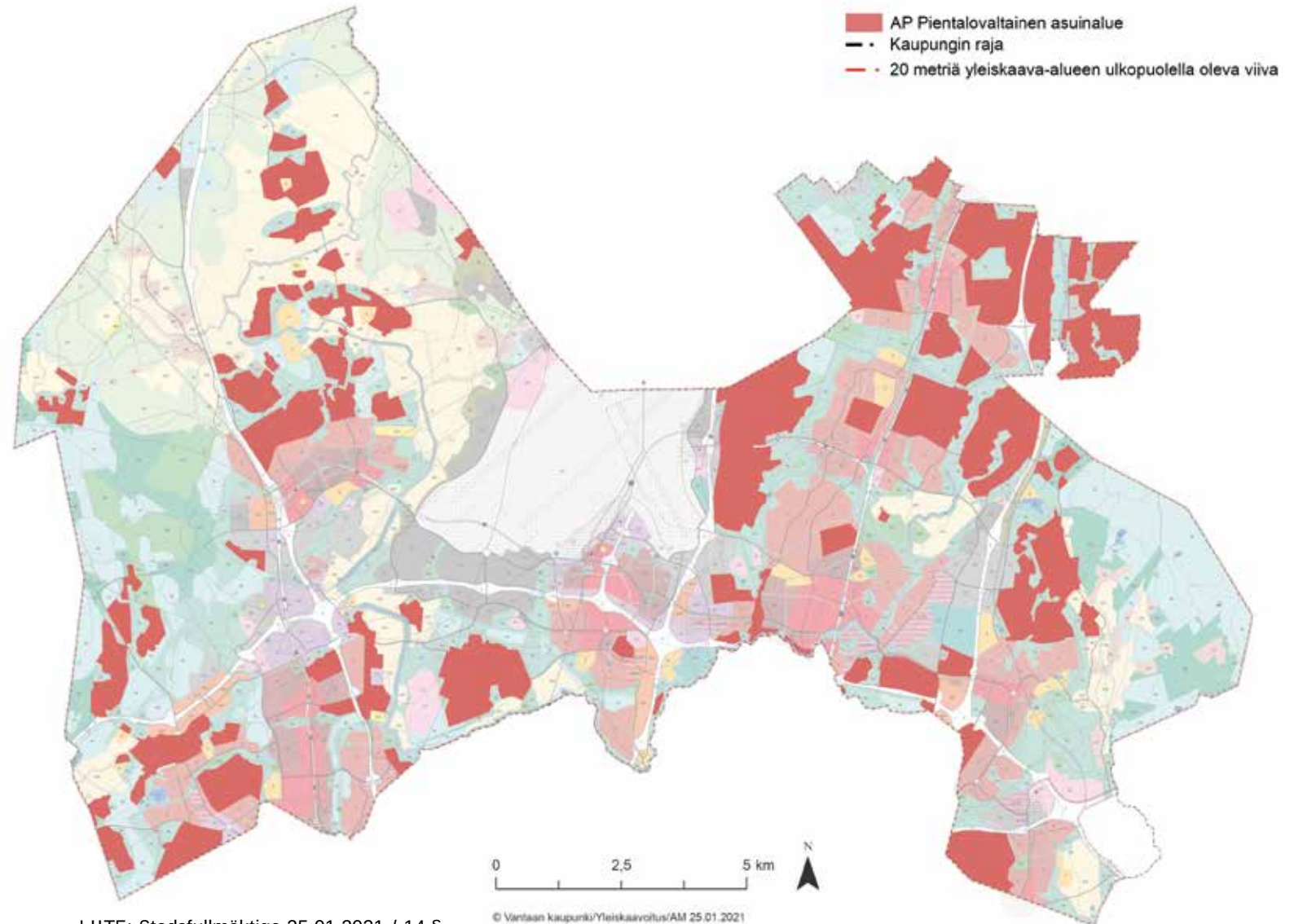


Kaupunkikeskustan asuinalue (AC) ohjaa keskustoihin rajoittuvien asuntovaltaisten alueiden kehittämistä voimakkaasti kasvavia keskusta-alueita tukeviksi. Kaupunkitilan laatuun, viherrakenteeseen ja korttelirakenteeseen pätee samat tavoitteet ja vaateet kuin keskusta-alueillakin. Vain kaupan sijoittamisen edellytykset erottavat asuntovaltaisen keskusta-alueen kaupunkikeskustan alueesta. AC-alueiksi on määritetty yhteensä 540 ha maata.



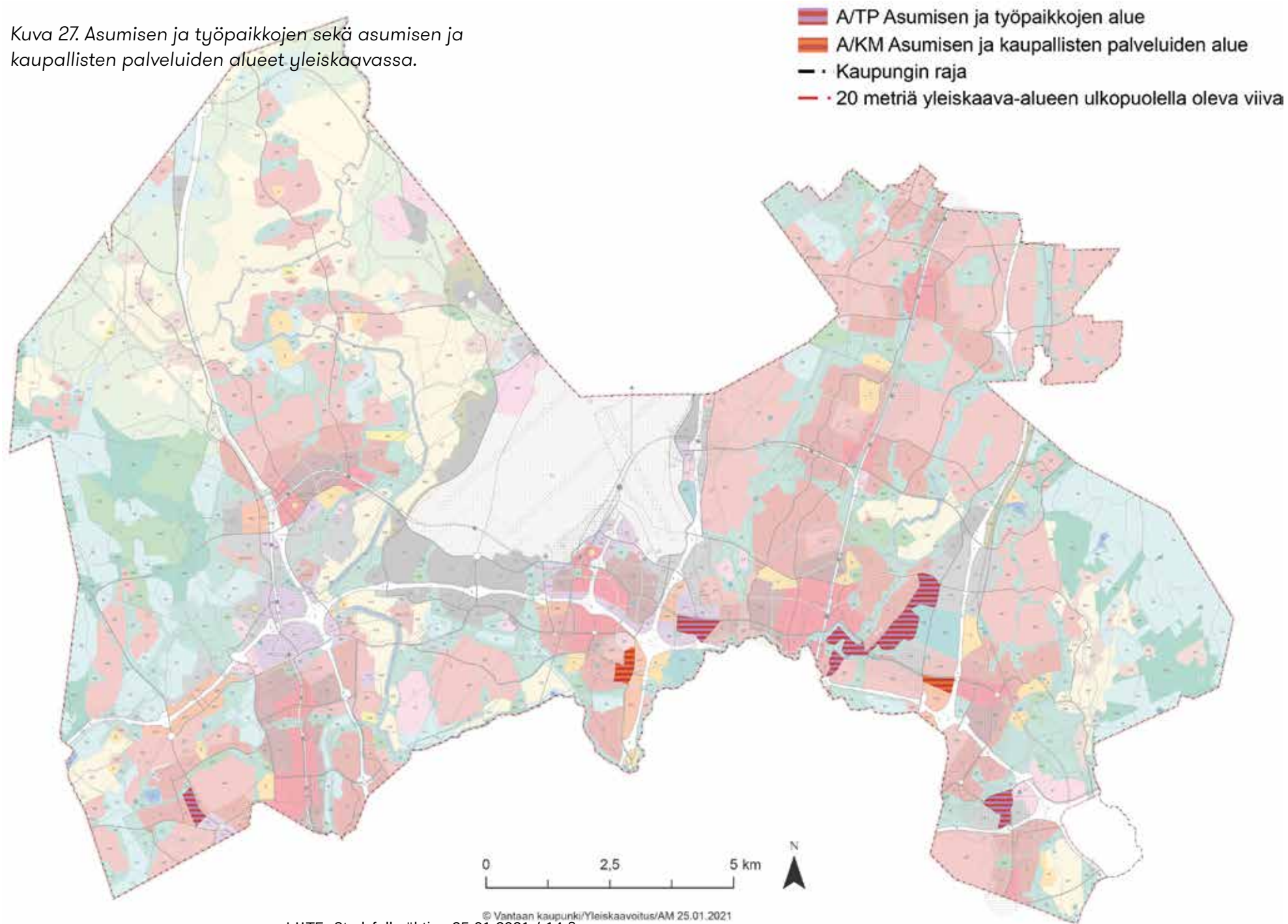
Kuva 25. Kaupunkikeskustan asuinalueet (AC) yleiskaavassa.

Pientaloalueiden linjausten tavoitteena on vaalia olemassa olevia pientalomiljöitä ja luoda uusia. Pientalovaltainen asuinalue voi rakentua niin yhtiömuotoisilla ratkaisulla kuin erillispientaloina. Alueilla voi olla yksittäisiä kerrostalokortteleita. Pientalovaltaisen asuinalueen miljöö voi olla hyvin urbaani tai väljä ja vehreä kiemurtelevien hiekkateiden varsille rakentunut omakotitalojen nauha. Niin Ylästö kuin Kartanonkoskikin ja Espoon Säterinmetsä käyvät esimerkistä, millaista pientalovaltaisella asuinalueella voi olla, miksei Helsingin Alppikyläkin. Pientalovaltaisia asuinalueita on yleiskaavakartalla yhteensä noin 4 100 ha, mikä on pinta-alaltaan suurin yleiskaavan kaikista rakentamisen maankäyttoluokista.



Kuva 26. Pientalovaltaiset asuinalueet yleiskaavassa.

Kuva 27. Asumisen ja työpaikkojen sekä asumisen ja kaupallisten palveluiden alueet yleiskaavassa.



Kahden maankäyttöluokan merkinnöillä (raidalliset aluevarausmerkin-
nät) on määritelty alueita joukkoliikennevyöhykkeellä, jotka kehittyvät
nykyisen toiminnon, työpaikkojen tai kaupan, lisäksi asumiseen. Näi-
den alueiden toimivuuden ja riittävän tehokkuuden kannalta on erit-
tään tärkeää ohjata muutosta laajoja kokonaisuuksia kattavilla suun-
nitelmilla, ei yksittäisinä tonttimuutoksina. Kahden maankäyttöluokan
merkinnällä asumiseen muuntuvia alueita on merkitty yleiskaavaan
yhteensä vain noin 200 ha.

Asumisen määräykset on rakennettu siten, että alueille sijoitettavat
puistot, virkistysalueet ja -reitit sisältyvät asumisen aluevaraukseen.
Vehreys on läpileikkaava tavoite kaiken uuden rakentamisessa ja ole-
massa olevan vaalimisessa. Alueita halkovat laajimmat viheraluekoko-
naisuudet on esitetty aluevarausmerkinnän päällä niiden likimääräistä
sijaintia esittävällä merkinnällä. Yleiskaavamääräyksissä vehreyden
läpileikkaavuutta ohjataan vihertehokkuudella.

Lähipalveluiden sijoittamisesta asuinalueilla linjataan yleiskaavassa
samoin kuin viheralueista. Ne voidaan sijoittaa asumisen lomaan ja
yleiskaavamääräyksessä vaaditaan, että asemakaavoituksen yhtey-
dessä selvitetään lähipalvelujen riittävyys ja varataan niille tarvit-
taessa riittävästi tilaa.

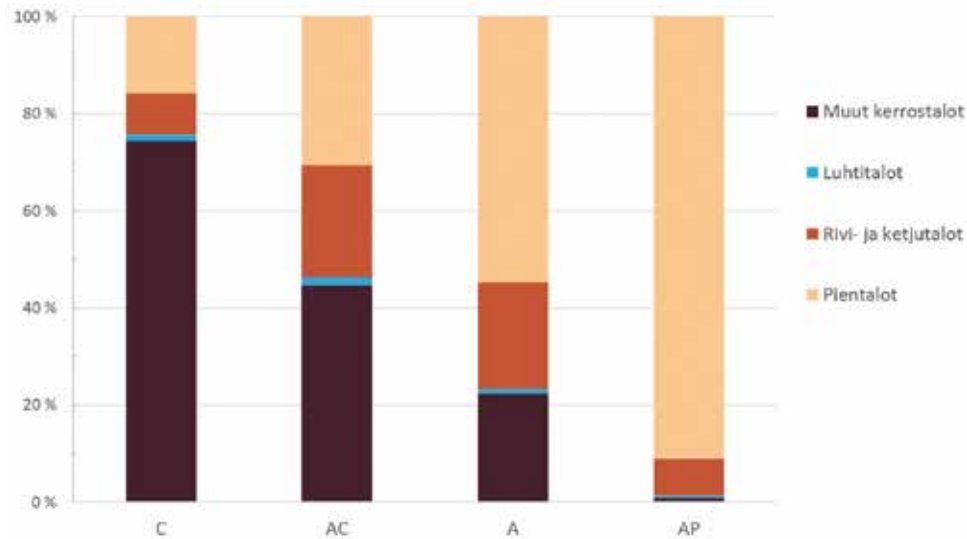
Asuinalueiden talotypologioista yleiskaavamääräyksissä

Yleiskaavamääräyksistä on tarkoituksellisesti häivytetty rakennustypo-
logia. Vain pientalot ovat rakennustyyppinä nostettu määräyksiin. Van-
taalle monin paikoin ominaista, pientalorakentamisella kehittyntä
miljöötä pyritään vaalimaan vehreänä ja matalalla rakennuskannalla
rakennettuna siten, että kortteleiden liikenne- ja pysäköintijärjestelmät
eivät varaa huomiota maisemassa ja ympäristön mittakaava säilyy
pientaloille tavanomaisena.

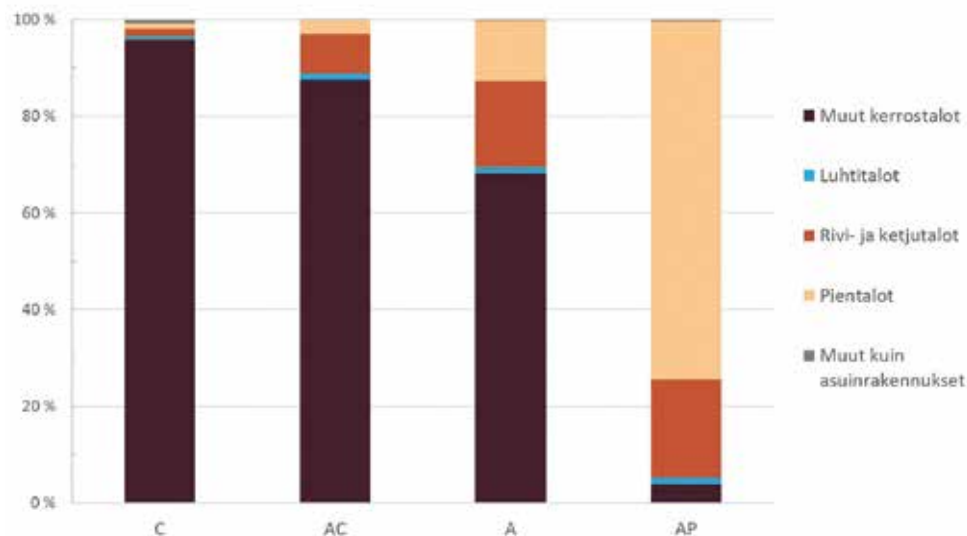
Olemassa olevia pientaloalueita löytyy kaikilta yleiskaavan asumista
osoittavien maankäyttömerkintöjen alueilta. Asuinalue (A) ja pientalo-
valtainen asuinalue (AP) merkinnöissä pientalokortteleiden vaaliminen
on yleiskaavamääräyksen osoitettu. Maankäyttömerkinnöistä eniten
pinta-alaa yleiskaavakartalla valtaa pientalovaltaisen asuinalueen
(AP) merkintä, noin 17 % kokonaispinta-alasta. Asuinalue (A) merkin-
tää on kartalla noin 8 % pinta-alasta, ja kaupunkikeskustan (C) ja
kaupunkikeskustan asuinalueen (AC) merkintöjä yhteensä n. 5 % pin-
ta-alasta. Yleiskaavan asuinaluemerkinnällä (A) merkityillä alueilla ole-
massa olevasta rakennuskannasta noin 55 % on pientaloja, kun taas
A-alueilla yleiskaavan laadinnan hetkellä asuvista asukkaista yli 85 %
asuu muussa kuin pientalossa.

Yleiskaavamääräyksissä viitattu pientalo on asuinrakennus, jossa on
yhden tai useamman asunnon käsittävä maksimissaan kolmekerrok-
sinen asuinrakennus, jossa jokaiseen asuntoon on maantasosta oma
sisäänkäyntinsä. Jokaiseen asuntoon voi liittyä oma asuntopiha. Yleis-
kaavamääräyksissä tarkoitetun pientalomääritelmän täyttäviä talo-
malleja voidaan kutsua myös mm. erillispientaloiksi tai omakotitaloiksi,
paritaloiksi, atriumtaloiksi, kytketyiksi pientaloiksi, rivitaloiksi, rinnetalo-
ksi tai terassitaloksi/kerrospientaloiksi, tyyppitaloksi tai pakettitaloksi,
kaupunkipientaloksi tai viipaletaloksi. Tärkein yleiskaavan tarkoittaman
pientalon ominaisuus on vähäinen asuntojen määrä ja rakennuksen
matala korkeus.

Asuinrakennusten jakautuminen yleiskaavan asumisen alueilla



Asukkaiden jakautuminen talotyypeittäin yleiskaavan asumisen alueilla



Maaseutualueiden asuntorakentamisen ohjaus

Yleiskaava toteutuu rakentamisen osalta valtaosin asemakaavoituksen kautta. Vantaalla on huomattava määrä asemakaavoittamatonta aluetta, jonka rakentamisen ohjaamisen pohjana yleiskaava toimii. Kyse on lähinnä maaseudusta, joten rakentamisen määrä ei ole vuositasolla suuri ja pääosa hankkeista on yksittäisiä pientaloja. Tiiviimmän kaupunkirakenteen alueella hankkeilta on edellytetty lähes aina asemakaavaa. Hankalin tilanne on asemakaavoitetun alueen lähialueilla mm. yleiskaavan pientaloalueilla, missä rakentamisen painetta on, mutta resursseja pientaloalueiden asemakaavojen laadintaan ei ole.

Rakentamisen ohjaamisen väline asemakaavoitetun alueen ulkopuolella on suunnittelutarveratkaisu, mikä valmistellaan maanomistajien hakemuksesta kaupunkisuunnittelussa. Suunnittelutarveratkaisissa arvioidaan hankkeen sopivuus kyseiselle paikalle. Siitä ei saa aiheutua haittaa kaavoitukselle, kaavan toteuttamiselle tai alueiden käytön muulle järjestämiselle. Se ei saa vaikeuttaa luonnonsuojelun eikä rakennetun ympäristön suojelemista koskevien tavoitteiden saavuttamista. Poikkeusta ei saa myöntää, jos se johtaa vaikutuksiltaan merkittävään rakentamiseen tai muutoin aiheuttaa merkittäviä haitallisia ympäristö- tai muita vaikutuksia.

Rakentamisen ohjaamisessa yleiskaavan AP-, AT-, M- ja MT-alueilla käytetään emätilaperiaatetta, mikä tarkoittaa, että tilalla sallittujen asuntojen enimmäismäärä lasketaan emätiloittain. Rakennusoikeu-

Kuva 28: Asuinrakennusten jakautuminen yleiskaavan asumisen alueilla ja asukkaiden jakautuminen rakennustyypeittäin vuonna 2019 (Aineisto: HSY/ Seutudata 2019).

den laskentasäännöt ilmaisevat, kuinka monta asuntoa voidaan enintään rakentaa tietyn ajankohdan kiinteistöjaotustilanteen mukaista tilaa kohti. Emätilatarkastelu perustuu Vantaalla kaupunginvaltuuston 6.6.1983 hyväksymään yleiskaavaan, jolloin päätettiin maaseutualueiden rakennusoikeuksien jakautumisesta emätilaperiaatteella. Maanomistajien tasapuolisen kohtelun periaatteen mukaisesti päätöstä on noudatettu vuosien 1992 ja 2007 yleiskaavoissa, ja samaa periaatetta on tarkoitus noudattaa edelleen. Kunkin emätilan kokonaisrakentamismahdollisuudet on laskettu taulukon 1. laskusäännön mukaisesti emätilakohtaisesti.

Laskusäännön mukaisesti maaseutumaisilla asemakaavoittamattomilla alueilla luoteis-Vantaalla ja itä-Vantaalla on yhteensä 674 kpl rakentamismahdollisuuksia (1 asunto). AP- ja AT-alueiden osalta laskusääntöä on muutettu aikaisemmasta siten, että emätila saa kolmannen asunnon 3 hehtaarin pinta-alan ylittyessä. Tämä muutos tuottaa noin 20 rakentamismahdollisuutta lisää aiempaan laskukäytäntöön nähden. Emätilakohtaisia rakentamismahdollisuuksia arvioitaessa huomioidaan tilalla jo olemassa olevien, myös jo ennen vuotta 1983 rakennet-

tujen asuntojen lukumäärä, joka vähentää jäljellä olevien rakentamismahdollisuuksien määrää. Asunnoiksi lasketaan myös voimassa olevat suunnittelutarveratkaisut, poikkeamispäätökset sekä rakennusluvat.

Huomioitavaa on, että laskelma on teoreettinen, koska se ei ota huomioon esimerkiksi rakennusjärjestyksen määräyksiä rakennuspaikkojen pinta-alasta ja sijainnista. Myöskään tarkkoihin rakentamiskaikkoihin ei yleiskaavassa oteta kantaa, koska rakennuspaikat määritellään aina suunnittelutarveratkaisussa.

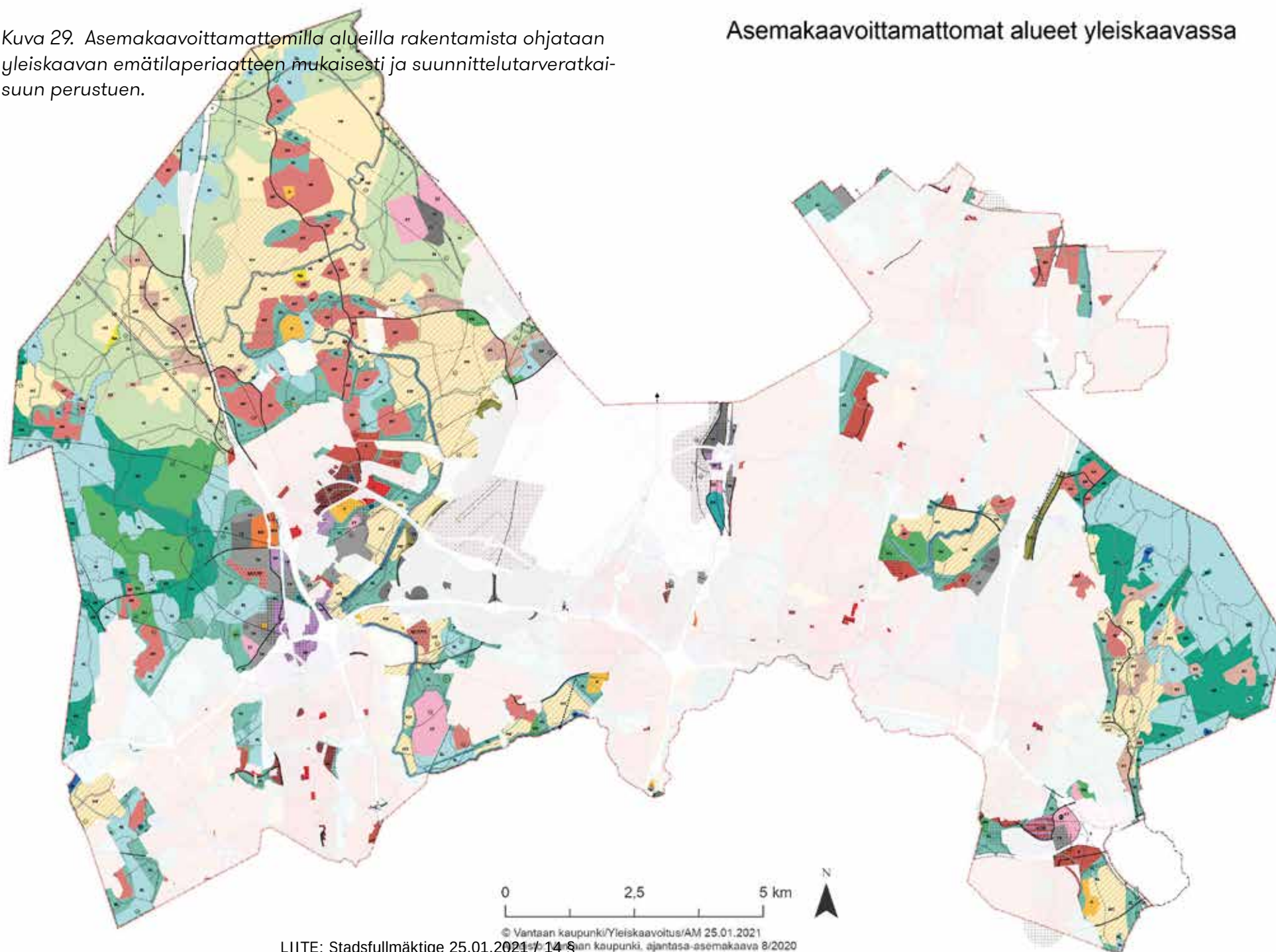
Kaupungissa on asemakaavoittamattomilla alueilla asuinrakennuksia, jotka eivät ole yleiskaavassa osoitetun alueen käyttötarkoituksen mukaisia. Tällaisia asuinrakennuksia sijaitsee mm. yleiskaavan lähivirkistysalueilla (VL), retkeily- ja ulkoilualueilla (VR) sekä tuotanto- ja varastotoiminnan (TY) alueilla (esimerkiksi lentomelualueella). Mikäli tällainen rakennus tuhoutuu tai muusta syystä on purettava, sen voi korvata vastaavalla. Tuhoutuneen rakennuksen korvaaminen asemakaavoittamattomilla alueilla ratkaistaan suunnittelutarveratkaisulla.

	AP pinta-ala	AT pinta-ala	M pinta-ala	MT pinta-ala
Ei asuinrakentamista	Alle 0,2 ha	Alle 0,2 ha	Alle 2 ha	Alle 2 ha
1 asunto	0,2-2,0 ha	0,2-2,0 ha	-	-
2 asuntoa	2,0-3,0 ha	2,0-3,0 ha	2,0-5,0 ha	2,0-5,0 ha
3 asuntoa	Yli 3,0 ha	Yli 3,0 ha	5,0-20,0 ha	5,0-20,0 ha
Lisäksi			1 asunto/ täysi 20,0 ha	1 asunto/ täysi 20,0 ha

Taulukko 2. Rakentamismahdollisuuksien määräytymisperusteet yleiskaavassa.

Kuva 29. Asemakaavoittamattomilla alueilla rakentamista ohjataan yleiskaavan emätilaperiaatteen mukaisesti ja suunnittelutarveratkaisuun perustuen.

Asemakaavoittamattomat alueet yleiskaavassa



6.1.9 Kaupunkitila joukkoliikennekaupungissa

Ihmisen näkökulma

Modernisaation myötä autoilu on heikentänyt kaupunkielämän edellytyksiä kaupunkitilassa. Ihmisten olosuhteet kaupunkitilassa ovat muuttuneet alisteiseksi liikennejärjestelmien toimivuudelle. Kaupunkikehityksen historiaa tarkastellessa voidaan huomata, miten ihmiset valitsevat toimintamallikseen, olemisen ja liikkumisen tavakseen sen, minkä kaupungin tilallinen järjestelmä tekee helpoimmaksi ja turvallisimmaksi. (Jan Gehl: Ihmisten Kaupunki, 2018)

Kaupunkitila vaikuttaa myös liikkumisen tahtiin: mitä enemmän huomioitavaa tilassa on, sitä hitaammin ihminen siinä etenee välineestä riippumatta ja sitä enemmän reagoi ympärillään oleviin asioihin – kohtaa muita ihmisiä, asioi liikkeissä, väistää vastaantulijoita.

Yleiskaavan läpileikkaava strategia

Kaupunkitilan laadun parantaminen on yleiskaavamääräyksissä läpileikkaava teema. Vantaan kaupunkirakenteen perimä nojaa modernisaation ajattelutapaan toimintoja erottelevasta järjestelmästä. Modernisaation periaatteissa ihmisen ympäristökokemus ja sen vaikutukset ihmisen toiminnalle jätettiin toissijaisiksi. Ollakseen resurssiviisaasti toimiva ja kestävästi kasvava kaupunki, kaupunkitilan tulee nykyistä vahvemmin ohjata käyttäjiensä valintoja kestävyyttä tukien. Kaupunkitilan tulee kannustaa liikkumaan lihasvoimalla ja kestävillä kulkumuodoilla sekä valitsemaan turhan kuluttamisen sijasta muuta tekemistä. Kaupunkitila voi parhaimmillaan vahvistaa paikallisyhteisöjen muodostumista.

Kuva 30. Visio Asolanväylän katukuvaa kohentavasta täydennysrakentamisesta kolmen kävelyetäisyydellä toisistaan sijaitsevan aseman keskellä. (Kuva: Irene Sarvi/Vantaan kaupunki)



Katukuvan kehittämisvyöhyke

Yleiskaavakartalle on joukkoliikennekaupungin maankäytön tehostamista ja kaupunkitilan laatua ohjaavan kestävän kasvun vyöhykkeen strategisen merkinnän lisäksi tuotu merkittävien katujen varsille strateginen merkintä Katukuvan kehittämisvyöhyke. Merkintä kehittyi asuntorakentamisen sijoituskohteita haarukoitaessa, kun pohdittiin asuinalueiden asuinviihtyvyyteen ja liikkumisen edellytyksiin vaikuttavia tekijöitä. Vantaalla on paljon katumaisemia, jotka näyttäytyvät kulkijalle ensisijaisesti suojaviheralueina ja joilla liikkumisen vauhti nousee ympäristöstä johtuen helposti yli annetun ohjearvon. Tiemäisten katu ympäristöjen täydennysrakentamista ohjaavalla merkinnällä tavoitellaan korttelirakenteen eheytymistä ja paikan parempaa tunnistettavuutta.

Katukuvan kehittämisvyöhyke on ensisijaisesti kaupunkitilan laatua ohjaava päällekkäismerkintä, joka ottaa kantaa alueen täydennysrakentamisen sijoittamisen mahdollisuuksiin sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittamiseen. Katukuvan kehitysalueita on priorisoitu tärkeyden perusteella yleiskaavakartalle yhdeksän: Rajatorpantie, Martinkyläntie, Tammiston kauppatie, Tikkurilantie, Valkoiselähtentie, Asolanväylä, Kulomäentie, Länsimäentie ja Lahdentie. Merkinnät on esitetty kohteisiin, jotka toimivat reittinä läheisille keskustaluille ja vaikuttavat niiden kehitykseen.

Kuva 31.
Visio Rajatorpantien
katukuvaa kohentava
täydennysrakentamisesta.
(Kuva: Sitowise Oy)



6.2 Vihreä voimavara – tiivistävän kasvun vastavoima

Yleiskaavassa esitetään viheralueverkoston suuret linjat: laajat viheraluekokonaisuudet ja yhteydet niiden välillä. Viheralueverkosto perustuu maisemarakenteeseen. Vantaan viheralueverkostoa on suunniteltu pitkäjänteisesti. Siitä on muodostunut hyvä ja toimiva vihreä infrastruktuuri – strategisesti suunniteltu luonnontilaisten tai osittain luonnontilaisten alueiden verkosto, joka tuottaa hyötyjä eli ekosysteemipalveluja ihmisille. Tätä vihreää infrastruktuuria vaalitaan edelleen.

Yleiskaavan viheralueverkosto koostuu virkistysalueista, joita ovat urheilu- ja virkistyspalvelujen alueet (VU), lähivirkistysalueet (VL) ja retkeily- ja ulkoilualueet (VR), luonnonsuojelualueista (SL), suojaviheralueista (EV), hautausmaa-alueista (EH), maatalousvaltaisista alueista (MT) ja maa- ja metsätalousvaltaisista alueista (M). Viheralueiden erilaisilla maankäyttövarauksilla on monenlaisia maisemia ja luontotyyppejä: erilaisia metsiä, maanviljelysmaisemia, jokien ja purojen rantoja ja kaupunkipuistoja.

Luonnon itseisarvon tunnustamisen lisäksi on hyvä ymmärtää, miten monenlaisia hyötyjä kaupunkiluonto ihmisille tuottaa. Viheralueet eivät ole tärkeitä ainoastaan virkistäytymisen takia, vaan niillä tapahtuvat biologiset prosessit ja rakenteet hyödyttävät ihmisiä esimerkiksi vettä viivytämällä ja puhdistamalla. Luonnon ihmiselle tuottamia hyötyjä eli ekosysteemipalveluja selvitettiin yleiskaavatyön rinnalla (Vantaan luontohyödyt 2018). Viherrakenteella tarkoitetaan kasvullisten alueiden (viheralueet, pihat ja muut alueet, joilla kasvaa kasveja) ja niiden välisten viheryhteyksien muodostamaa verkostoa, joka on osa yhdyskuntarakennetta (ViherKARA-verkosto 2013). Kaupungin viherrakenne on ihmisten terveydelle ja hyvinvoinnille olennainen ja tuottaa myös taloudellisia hyötyjä. Viherrakenteen rooli ilmastonmuutokseen sopeutumisessa ja hillinnässä on merkittävä. Kasvillisuuteen ja maaperään

on sitoutunut hiiltä, ja sitoutuu edelleen. Sateiden lisääntyessä vedellä on tilaa viipyä ja puhdistua viheralueilla.

Yleiskaavan ratkaisuna se, että kaupunki jatkaa kasvuaan jo rakennetuilla alueilla ja säästää viheralueita, on paras ja kustannustehokkain tapa varmistaa luonnon ihmisille tuottamat hyödyt. Viheralueiden tuottamien hyötyjen kompensointi ennallistamalla tai luomalla uutta viherrakennetta on vasta toissijainen.

Vantaan viherrakenneselvitys (Mäkynen 2017) on yleiskaavan maankäyttöratkaisujen taustalla. Selvityksessä esitetään maisemarakenteen sekä luonnon ja kulttuuriympäristön arvojen määrittämät rajat kaupunkirakenteen laajentumiselle ja seudun ja Vantaan kaupungin rakenteessa tärkeä viherverkosto, jota vaalitaan maankäytön muutoksissa.

Laajan viheralueverkoston lisäksi yleiskaava huolehtii myös pienipiirteisestä, ihmisiä lähimpänä olevasta viherrakenteesta. Keskustoissa ja keskustojen asuinalueilla määrätään varaamaan riittävästi tilaa puistoille ja julkisille ulkotiloille ja muilla asuinalueilla virkistysalueille. Puistoista puhuminen keskustojen yhteydessä sisältää ajatuksen siitä, että siellä, missä on eniten ihmisiä, on viheralueiden laatuun panostettava sekä kulutuskestävyyden ja toimivuuden että esteettisyyden näkökulmista. Virkistysalueyhteyden merkintä sitoo yhteen kaupunginosien sisäisiä viheralueita.

Useimmat rakennettaviksi tarkoitetut alueet on määrätty toteutettaviksi vihertehokkaasti. Vihertehokkuus on rakennetun ympäristön suunnittelun tueksi kehitetty väline, jonka tarkoitus on edistää ekologisten toimintojen ja ekosysteemipalvelujen tuotannon huomioon ottamista rakennushankkeiden toteutuksessa. Vihertehokkuudella tarkoitetaan

alueen kasvullisen osan (=alue, jolla kasvaa eläviä kasveja) pinta-alan suhdetta alueen koko pinta-alaan pisteytettynä elementtien vaikuttavuuden mukaan. Esimerkiksi säilytettävästä puusta saa paljon pisteitä, koska puusta juurineen on paljon hyötyä. Vihertehokkuuden arviointiin on kehitetty laskuri, jonka avulla voidaan määritellä minimivaatimukset tavoitteen täyttymiseksi. Yleiskaavamääräyksessä vihertehokkuusvaatimus ei sido suunnittelua nykyiseen laskuriin, vaan laskuria ja sen lähtöoletuksia voidaan tarvittaessa muuttaa ja kehittää.

Kaupungin kasvun ohjaaminen sisäänpäin olemassa olevaa rakennetta tehostaen tuo lisää käyttäjiä viheralueille. Vehreiden kaupunkiympäristöjen laatua tulee vaalia ja käytettävyyttä parantaa alueiden käyttöä ohjaamalla ja paikkojen saavutettavuutta kehittämällä.

Merkittävänä kaupungin vetovoimaresurssina virtaavat Vantaalla joet. Yhtenä kaupunkitilan laatua strategisesti ohjaavana merkintänä yleiskaavakartalla on jokien varsien virkistyskäytön kehittämisvyöhyke.

Kuva 32. Käyttäjämäärien kasvaessa voi luonnon kulumista hillitä rakentamalla paikkoja ja reittejä luontoa varjellen ja ihmisten kulkua helpottaen. (Kuvat: Virpi Mamia)

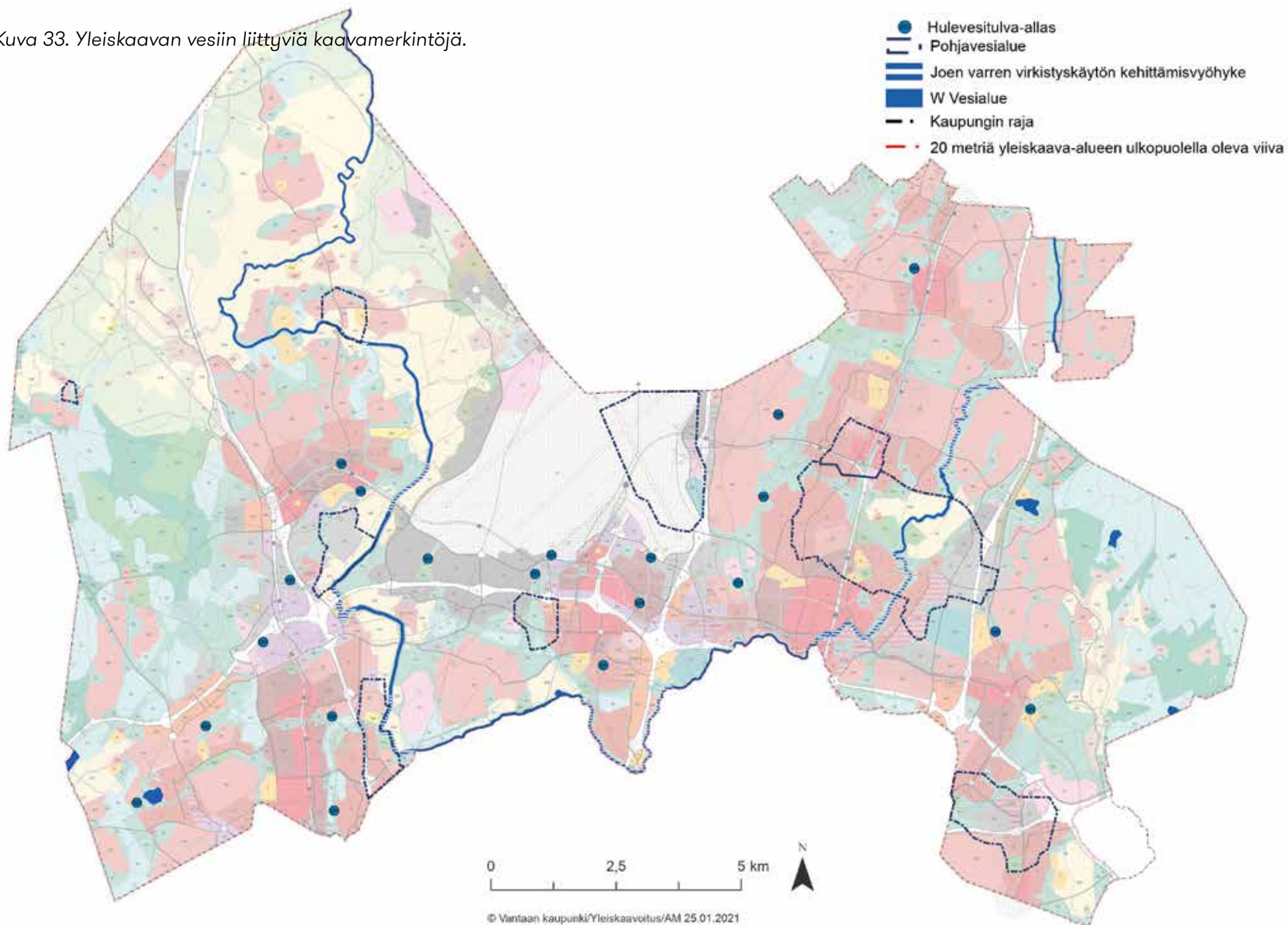


Joien varren kehittämisen merkintää on esitetty yleiskaavassa niille joen varren alueille, joiden lähellä on väestökasvupotentiaalia.

Hulevesitulviin varautumiseksi yleiskaavassa on osoitettu paikkoja vesitulva-alueille symbolimerkinnällä, ja niiden paikat ja koot tarkentuvat tarkemmassa suunnittelussa. Hulevesitulvien arvioidaan lisääntyvän rakentamisen tehokkuudesta ja ilmastonmuutoksesta johtuen. Yleiskaavassa on varauduttu erittäin harvinaisiin (1/250 a) tulviin siten, että asuinrakentaminen ohjataan tulva-alueiden ulkopuolelle Vantaan tulvaohjelman (2015) suositusten mukaisesti. Rakentamisen ohjaaminen vesistötulva-alueiden ulkopuolelle ja hulevesitulviin varautuminen ovat keinoja sopeutua muuttuvaan ilmastoon ja lisätä resilienssiä kaupungissa.



Kuva 33. Yleiskaavan vesiin liittyviä kaavamerkintöjä.



6.2.1 Ekologinen verkosto

Yleiskaavan tavoitteiden raami on kestävä kehitys, jonka kivijalka on ekologisen kestävyys turvaaminen. Yleis-kaavassa luonnon monimuotoisuutta ja toimivia ekosysteemejä turvataan vahvistamalla ekologista verkostoa. Yleiskaavassa on osoitettu uusia luonnonsuojelualueita ja luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita (luo) sekä suojelualueita toisiinsa kytkeviä ekologisia runkoyhteyksiä. Luonnonsuojelualueet yhdessä muiden luontoarvoiltaan merkittävien alueiden kanssa muodostavat Vantaan ekologisen verkoston (liite 1.) perustan, jonka tavoitteena on turvata eliölajiston sekä luontotyyppien säilyminen ja monimuotoisuus pitkällä aikavälillä. Liitteen 2. kartalla on esitetty kaikki yleiskaavan luonnonsuojelualue (SL) -merkinnällä osoitetut alueet (rauhoitettut sekä varaukset), ja samassa kartassa olevat numerot viittaavat luonnon monimuotoisuuden kannalta erittäin tärkeisiin alueisiin (luo). Liitteiden 3. ja 4. taulukoista ilmenevät myös alueiden pinta-alat. Vantaa sijaitsee eliöstöltään rikkaalla hemiboreaalisella vyöhykkeellä, joka kattaa vain Suomen eteläisimmän osan. Vantaan suojelualueilla on tärkeä merkitys eteläisen luonnon monimuotoisuuden vaalimisessa ja turvaamisessa. Vantaalla on sekä valtakunnallisesti että paikallisesti merkittäviä suojelualueita, ja osa suojelualueista kuuluu myös EU:n Natura 2000 -verkostoon.

Luonnonsuojelualueet

Luontoarvojen säilymisen ja edistämisen kannalta keskeinen keino on suojelualueiden perustaminen. Luonnonsuojelualueiden tarkoituksena on suojella alueella esiintyviä luontotyyppejä ja eliölajeja sekä ylläpitää ekologisia yhteyksiä. Yleiskaavassa on esitetty sekä uusia luonnonsuojelualueita ja laajennuksia olemassa oleviin. Luonnonsuojelualueiden (SL) pinta-ala on yhteensä noin 2240 hehtaaria (n. 9,3 % kaupungin pinta-alasta). Näistä 800 hehtaaria on uusia. Yleiskaavan

osoittamat uudet luonnonsuojelualuevaraukset on selostettu suuraluekohtaisissa kuvauksissa.

Suojelualueverkostoon lisättäväksi ehdotetuilla alueilla on erityisesti perusteena niiden monipuoliset metsäarvot, joilla tarkoitetaan metsäluontotyyppien säilyneisyyttä ja kehittymistä luonnontilaisen kaltaisiksi. Suojelualueverkoston täydennyksiä on tehty Vantaan luonnosta kertyneiden tietojen perusteella ja ekologisen verkoston, erityisesti metsäisen verkoston, säilyttämisen näkökulmasta. (Uudet suojelu- ja luo-alue-ehdotukset suuralueittain, Vantaan kaupunki, ympäristökeskus 2019)

Kuva 34. Tyttömäen metsä on erittäin monipuolinen luontokokonaisuus, jossa on korkeaa avokalliota, erilaista kangasmetsää, lehtoa sekä rämettä ja avosuota. (Kuva: Jarmo Honkanen)



Metsäisiä alueita on tarkasteltu nykytilanteessa, riippumatta tämän hetken yleiskaavavarauksista tai maanomistuksesta. Luontoarvoiltaan merkittävien alueiden arvioinnissa lähtökohtina ovat olleet luonnonsuojelulaki ja valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Luontoarvojen arvotuksessa on hyödynnetty myös maakunnallisesti arvokkaiden alueiden kriteeristöä sekä METSO-kriteeristöä. Yleiskaavan 2007 luo-alueverkosto (luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue) on ollut tärkeä lähtökohta. Tiukasti suojellun liito-oravan elinpiiriverkoston kartoitus ja muut luontoinventoinnit ovat tuoneet lisätietoa arvokohteista. Monimuotoisen metsäluonnon indikaattorina on käytetty EU:n direktiivilajien sekä uhanalaisten tai muutoin monimuotoista luontoa kuvaavien lajien esiintymistä alueilla.

Luonnonsuojelulain nojalla rauhoitetun lahokaviosammalen huomiomiseksi paremmin kaavoituksessa, Vantaan kaupunki teetti syksyllä 2019 selvityksen, jossa kartoitettiin sammaleen esiintymistä alueilla, joilta aiemmin oli vain vähän tietoa kuten suojelualueilta, ja lisäksi tutkittiin joitain erityisten maankäyttöpaineiden kohteina olevia alueita. Selvityksen mukaan lahokaviosammalen tilanne vaikuttaa olevan Vantaalla poikkeuksellisen hyvä Suomen mittapuulla arvioituna. Selvityksessä rajattiin tunnettujen esiintymäalueiden perusteella 107 ydinalueita, joiden pinta-ala on yhteensä n. 1 071 ha. Ydinalueista noin 3/4 (86 % niiden yhteispinta-alasta), itiöpesäkkeistä n. 3/4 ja itiöpesäkkeiden kasvupaikoista n. 2/3 sijaitsee nykytilanteessa hyvin tai kohtalaisesti turvatuilla kohteilla. Selvitys sisältää lahokaviosammaleen suojelu suunnitelman, joka perustuu yleiskaava 2007:n ja uuden yleiskaavan valmisteluaineiston väliseen vertailuun. Yleiskaavan valmisteluaineistossa maankäyttöön tehty muutokset oletettavasti kompensoivat yleiskaavan rakennettaviksi osoitetuilla alueilla olevien lahokaviosammaleesiintymien heikennykset riittävällä tasolla, jotta lajin suojelutaso säilyy suotuisana Vantaalla.



Kuva 35. Sotilaskorven alueella on koko Vantaan ehkä aarnimaisinta metsää sekä erittäin paljon vanhoja kilpikaarnaisia mäntyjä. (Kuva: Jarmo Honkanen)

Luonnonsuojeluun tarkoitetut alueet on tarkoitus rauhoittaa luonnonsuojelulain 24 §:n nojalla. Rauhoitetulle luonnonsuojelualueelle voidaan tarvittaessa laatia hoito- ja käyttösuunnitelma, jolla osoitetaan alueella tarpeelliset reitit ja rakenteet sekä luonnonhoitotoimet. Kaikki Vantaan kaupungin omistuksessa olevat luonnonsuojelualueet, ja valtion omistuksessa olevat luonnonsuojelualueet niiltä osin kuin valtion laatimissa hoito- ja käyttösuunnitelmissa esitetään, ovat myös asukkaille tarkoitettuja virkistysalueita.

Luonnonsuojelualueiden toteuttaminen

Kaavojen luonnonsuojelualueiden toteuttaminen on pääosin valtion asia. Maanomistaja on lakien mukaan oikeutettu saamaan korvauksia, jos ei voi käyttää aluettaan kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla. Korvaukset määrittyvät sen mukaisesti kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa ja luonnonsuojelulaissa on säädetty.

Yleiskaavan suojeltaviksi ehdotettavat alueet rauhoitetaan luonnonsuojelulain 24 §:n mukaisesti yksityiselle kuuluvina luonnonsuojelualueina tai yksityisinä luonnonsuojelualueina. Päätöksen yksityisen luonnonsuojelualueen muodostamisesta tekee Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) jos alueen luonnonsuojelubiologiset perustamisedellytykset täyttyvät. Pääsääntö on, että yksityinen luonnonsuojelualue perustetaan joko maanomistajan hakemuksesta tai hänen suostumuksellaan. Maanomistajan ja luonnonsuojeluviranomaisen käsitykset sovitetaan yhteen ennen päätöksen tekemistä. Luonnonsuojeluviranomaisten on tehtävä sopimus maanomistajan kanssa rauhoitusmääräyksistä ja korvauksista ennen kuin päätös annetaan. Suojelualueen rajojen ei tarvitse noudattaa yksittäisen maanomistajan rajoja, vaan se voidaan perustaa myös usean eri maanomistajan alueelle.

Rauhoituskanava voi olla myös Etelä-Suomen metsien monimuotoisuuden toteuttamisohjelma (METSO), joka on vapaaehtoinen ja tarkoitettu luonnon monimuotoisuusarvoja omaavien metsien suojeluun. METSO:n kautta voidaan suojella pysyvästi tai määräajaksi. METSO:ssa perustettavat pysyvät yksityiset suojelualueet (YSA) eivät periaatteessa eroa muista yksityisistä suojelualueista, vaan niiden rauhoituksen perusteena on myös LSL 24 §. METSO-kohteiden osalta on kuitenkin huomionarvoista se, että alueiden on täytettävä METSO-ohjelman kriteerit, eli oltava monimuotoisuudeltaan merkittäviä metsiä. Jos maanomistaja on aloitteellinen, niin METSO-ohjelman kautta rauhoitus

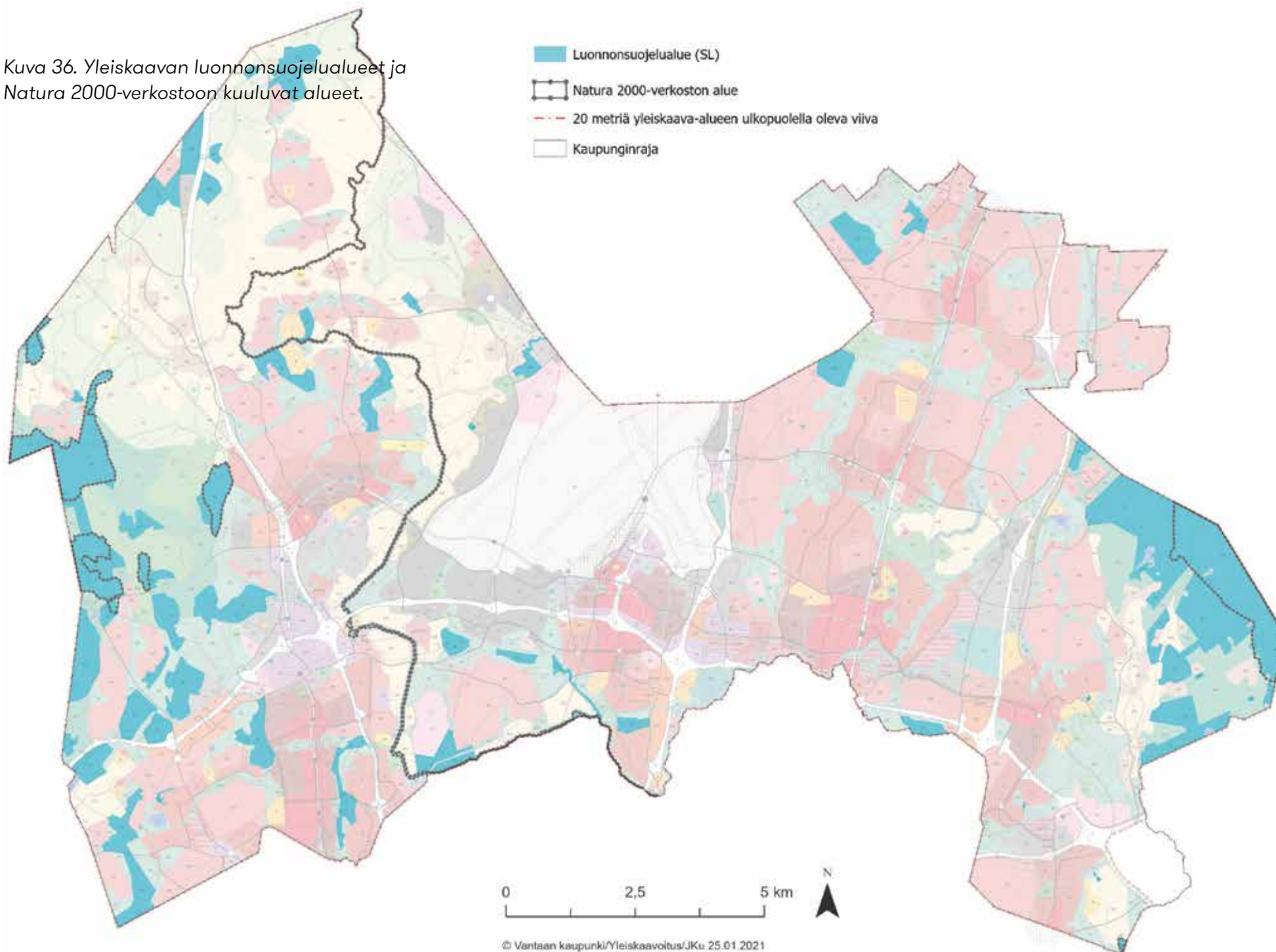
voi edetä hyvinkin nopeasti. Kunta valmistelee ja edistää aktiivisesti omilla maillaan olevien SL-aluevarausten rauhoitusprosessia yhdessä ELY-keskuksen kanssa.

Natura 2000 -alueet

Natura 2000 -verkoston alueet on esitetty yleiskaavassa päällekkäismerkinnöillä. Verkosto turvaa luontodirektiivissä määriteltyjen luontotyyppien ja lajien elinympäristöjä. Natura 2000 -alueilla on toteutettava niiden suojeluperusteina olevien luontotyyppien ja lajien ekologistia vaatimuksia vastaavia suojelutoimenpiteitä ja laadittava tarvittaessa tarkoituksenmukaisia aluekohtaisia hoito- ja käyttösuunnitelmia tai laaja-alaisempia kehittämissuunnitelmia.

Vantaan alueelle ulottuu alueita neljästä eri Natura-aluekokonaisuudesta: Sipoonkorpi (FI0100066); Vantaanjoki (FI0100104); Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät (FI0100064); Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet (FI0100065). Yleiskaavassa ei osoiteta uutta maankäyttöä Natura-alueille. Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet Natura-alueisiin kohdistuvia vaikutuksia on arvioitu Östersundomin yhteisen yleiskaavan Natura-vaikutusten arvioinneissa.

Kuva 36. Yleiskaavan luonnonsuojelualueet ja Natura 2000-verkoston kuuluvat alueet.



Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeiden alueiden (luo) kokonaisuutta on yleiskaavassa täydennetty kokonaan uusilla alueilla tai olemassa olevien laajennuksilla. Tavoitteena on laajempien luonnon arvoaluekokonaisuuksien ja suojelualueiden tukialueiden muodostaminen luonnon monimuotoisuutta turvaamaan. Luo-alueiden rajausperusteet ovat pääosin samat kuin varsinaisten suojelualue-ehdotustenkin (Uudet suojelu- ja luo-alue-ehdotukset suuralueittain, Vantaan kaupunki, ympäristökeskus 2019). Osa luo-alueista on todettu Uudenmaan liiton selvityksessä maakunnallisesti arvokkaiksi kohteiksi. Arvokkaat puroluontokohteet täydentävät luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeiden alueiden verkostoa. Yleiskaavan osoittamat uudet luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet on selostettu aluekohtaisissa kuvauksissa.

Luo-alueet sijoittuvat pääosin retkeily- ja ulkoilualueille (VR) ja lähivirkistysalueille (VL) päällekkäismerkintänä, mutta niitä on myös muilla alueilla. Luo-alueen määräys velvoittaa maaomistajaa hakemaan maisematyölupaa maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:n mukaisesti siinä tapauksessa, jos tarkoitus on kaivaa, louhia, tasoittaa, täyttää tai tehdä muuta vastaavaa. Luo-alueiden pinta-ala yleiskaava-alueella on yhteensä noin 780 ha.

Kuten muillakin yleiskaavan merkinnöillä ja määräyksillä, luo-merkinnällä ohjataan tarkemman asteista suunnittelua. Määräyksellä ohjataan asemakaavoitusta ja varsinkin kaupungin omilla mailla metsän- ja maisemanhoitoa. Sellaisilla alueilla, joilla ei ole asemakaavaa, merkintä kertoo maanomistajalle, että alueella on erityisiä luonnon arvoja. Luo-alueella määrätään, että alueen suunnittelussa, käytössä ja hoidossa tulee turvata alueen sisältämien erityisten luontoarvojen säilyminen.

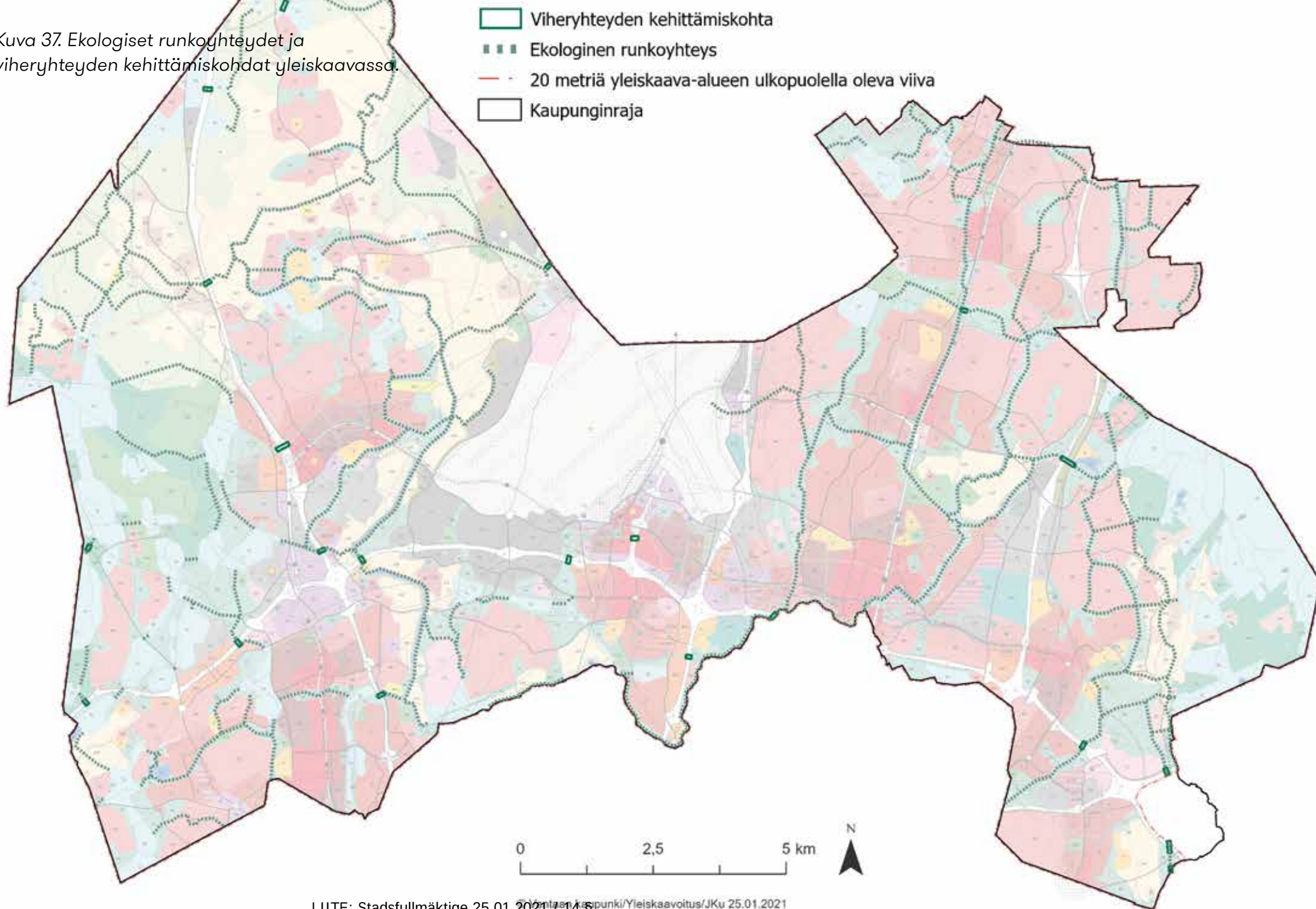
Luo-alueella saa ja pitääkin tehdä sellaisia hoitotoimenpiteitä, jotka edesauttavat arvojen säilymistä.

Yleiskaavan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet ja niitä koskeva kaavamääräys esitetään oikeusvaikutteisella liitekartalla 2.

Ekologiset runkoyhteydet

Yleiskaavaan on määritelty ekologiset runkoyhteydet, jotka yhdistävät luonnonsuojelualueita ja luo-alueita toisiinsa. Kokonaisuudesta muodostuu luontoalueiden verkosto, joka turvaa elinympäristöjä sekä mahdollistaa lajien leviämisen ja liikkumisen alueelta toiselle. Ekologisen runkoyhteyden määräys ohjaa varaamaan tilaa yhteyksille asemakaavoissa ja ottamaan ne huomioon viheralueiden jatkosuunnittelussa. Yhteydet kulkevat pääosin viheralueilla. Vantaan ekologiset yhteydet -selvityksen (2018) mitoitusohjeita on tulkittu siten, että runkoyhteyksien kohdille on pyritty varaamaan vähintään 100 metriä viheraluetta. Pientalovaltaisilla asuinalueilla yhteys kulkee ilman viheralueen tila-varausta, koska monet lajit voivat liikkua pihoja pitkin. Runkoyhteydet tukeutuvat myös asemakaavoitettuihin viheralueisiin.

Kuva 37. Ekologiset runkoyhteydet ja viherysteyden kehittämiskohtat yleiskaavassa.



6.2.2 Alueiden virkistyskäyttö

Julkiset virkistysalueet ja muut viheralueet, joilla saa liikkua pääsymaksua maksamatta, antavat kaikille mahdollisuuden nauttia luonnon terveyshyödyistä ja kauneudesta. Ulkoilua harrastaa 96% suomalaisesta aikuisväestöstä ja ulkoilureitit ovat käytetyimpiä liikuntapaikkoja. Yleiskaavan virkistysalueiden, virkistysalueyhteyksien ja ulkoilureittien verkosto turvaa mahdollisuuden tulevaisuuteen.

Virkistys- ja liikunnan vapaa-ajanpalvelut

Lähiliikkuminen kuuluu kaupungin jokapäiväisiin palveluihin. Vantaalla viheralueet ovat lähellä ja useimmiten helposti saavutettavissa. Urheilupuistot ja liikuntapalvelut keskittyvät keskuksien reunamille asukkaille hyviin sijainteihin.

Urheilu- ja virkistyspalveluiden alueet (VU) on tarkoitettu pääasiassa ulkoilmassa tapahtuvaan liikuntaan, urheiluun, peleihin ja muihin aktiivisiin virkistystoimintoihin. Palvelut voivat olla julkisia tai yksityisiä. Urheilu- ja virkistyspalvelualueita yleiskaavassa ovat urheilukentät, golfkentät, ratsastuskeskukset, koirien koulutuskeskukset, uimarannat ja muut tiettyyn tarkoitukseen varatut tai merkittäviä palveluita sisältävät kohteet. Pääosin urheilu- ja virkistyspalveluiden verkosto on suunniteltu jo yleiskaavassa 1992.

Yleiskaavassa esitetään pääosin yleiskaava 2007:n mukaiset urheilun ja virkistystoiminnan aluevaraukset täydennettynä liikuntapuistoilla niiltä osin, kun ne ovat yleiskaavan tarkkuustasoon soveltuvia. Alueiden lisäksi on symbolilla Urheilu- ja virkistyspalveluiden paikka (8 kpl) osoitettu kasvavan kaupungin tarvitsemia uusia tai kehittyviä urheilun ja virkistys-toimintojen ohjeellisia sijainteja. Toimintojen tarkempi sijainti ja laajuus määritellään jatkosuunnittelussa.

Osana yleiskaavatyötä on laadittu vapaa-aika-, virkistys- ja liikunta-alueiden teemakartta (liite 5.). Teemakartan merkinnät ovat yleiskaavan oikeusvaikutteisen pääkartan mukaisia ja niiden lisäksi kartalle on merkitty uimapaikat. Teemakartassa on esitetty urheilu- ja virkistyspalveluiden alueiden (VU) käyttötarkoitukset yleiskaavaa tarkemmin, kuten esimerkiksi golfkentät, uimarannat sekä koirienkoulutukseen tarkoitetut alueet. Teemakartassa esitettyjen kohteiden lisäksi yleiskaavan keskustoihin ja asumisen alueille sijoittuu runsaasti lähivirkistysalueita ja -palveluja, jotka muodostavat asukkaille tärkeän lähiliikkumisen verkoston.

Jokien varsien virkistyskäyttö

Vantaan yleiskaavojen pitkäaikaisena strategisena linjauksena on ollut, että jokien rannat varataan julkisiksi virkistysalueiksi. Tämä on osoitettu merkitsemällä rannoille lähivirkistysaluetta. Asemakaavoissa ja virkistysalueen yleissuunnittelussa tulee tutkia tarkemmin lähivirkistysalueen laajuus sekä ympäristörakentamisen ja maisemanhoidon mahdollisuudet. Rannoille perustetaan ulkoilureittejä, jos se on geoteknisesti mahdollista. Yleiskaavaan merkitty ohjeellisten ulkoilureittien ja ratsastusreittien verkosto on lähtökohta reittien toteutukselle. Maatalousvaltaisen alueen määräyksessä todetaan, että ulkoilureittien jatkuvuus tulee turvata. Jokien varsille voi sijoittua myös pienimuotoista palvelurakentamista, kuten julkisia saunoja tai kahviloita. Lähivirkistysalueen määräys sallii tämän.

Yleiskaava osoittaa jokien varsien virkistyskäytön kehittämisvyöhykkeet. Ensisijaisesti virkistyskäyttöön kehitettäväksi on merkitty ne jokien varsien alueet, jotka sijaitsevat lähimpänä tiiviisti asumiseen rakennettuja alueita, tai joilla on merkittävää matkailun kehittämispotentiaalia.

Virkistysalueiden toteuttaminen

Julkiset virkistysalueet toteutetaan yleensä hankkimalla ne Vantaan kaupungin omistukseen. Kaupungin omistamalla virkistysalueella voidaan suunnitella ja toteuttaa alueen palveluvarustusta ja ylläpitoa siten, että alue sopii virkistyskäyttöön. Virkistysalueet tarkentuvat usein asemakaavoituksen kautta. Vantaan kaupunki hankkii yleiskaava-alueella virkistysalueita omistukseensa lähtökohtaisesti ja pääsääntöisesti vapaaehtoisin kaupun. Tarvittaessa voidaan käyttää etuosto-oikeutta. Koko virkistysalueverkoston hankkiminen kaupungin omistukseen on hidas prosessi. Virkistysalueiksi yleiskaavoitetut alueet, jotka eivät ole kaupungin tai valtion omistuksessa, ovat virkistyskäytössä vain jokamiehen oikeudella.

Kuva 38. Ihmisillä on tarve päästä veden äärelle. Joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhykkeellä parannetaan mahdollisuuksia liikkua ja oleskella veden äärellä. Kuvissa on esimerkkejä rantojen virkistyskäyttöön rakentamisesta eri puolilta Eurooppaa. Vantaalla joet ovat tärkeitä ekologisia yhteyksiä, joten virkistyskäyttö on tärkeää sovittaa rannalle luontoarvoja haittaamatta esimerkiksi laiturimaisin rakentein. (Kuvat: Laura Muukka)

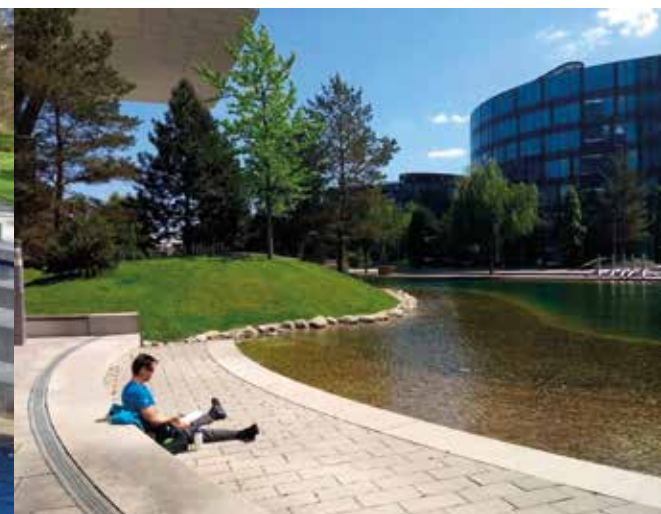
Virkistysalueyhteydet

Virkistysalueyhteydet ovat rakennetun ympäristön sisällä kulkevia laajoja viheralueita yhdistäviä virkistysalueiden sarjoja, ulkoilureittiyhteyksiä tai erilaisia kapeampia viheralueita. Yhteys voi tarvittaessa olla välillä kadulla. Virkistysalueiden sijainti tarkentuu asemakaavoissa.

Yhteyksiä on merkitty erityisesti Tikkurilan, Aviapoliksen ja Kivistön keskustavyöhykkeille. Määräyksessä edellytetään, että kaupunkikeskuksissa ja niiden läheisillä asuinalueilla merkinnän varrella olevat julkiset ulkotilat toteutetaan vehreinä ja viihtyisinä, toisiinsa kytkeytyneinä kaupunkitiloina. Julkisten virkistysalueiden tarve on suurempi tiiviisti rakennetuilla alueilla kuin väljillä pientaloalueilla, koska niillä oleskelaan omilla pihilla. Virkistysalueyhteyksiä onkin suunniteltu erityisesti tehokkaasti rakennetuille tai rakennettaville alueille.

Ohjeelliset ulkoilureitit

Yleiskaavaan on määritelty ohjeellisten ulkoilureittien verkosto, jonka pohjalta reittejä voidaan suunnitella tarkemmin ja toteuttaa. Lähtökohtana ovat yleiskaava 2007:n ulkoilureitit ja ratsastusreitit ja niiden taustalla viheralueiden verkosto. Ulkoilureitit kulkevat aina viheralueilla.



Ohjeelliset ulkoilureitit ja ratsastusreitit ovat olennainen lähtökohta eri tahojen omistamilla mailla kulkevan verkoston toteutukselle. Yleiskaa-
vassa osa on jo toteutettuja reittejä, osa tarkemmin suunniteltuja ja
osa reittiyhdistystarpeita. Ulkoilureittien verkostoa on suunniteltu rinnan
Vantaan ulkoilureitistön yleissuunnitelman kanssa. Se sisältää tiedot
olemassa olevista reiteistä, eri yhteyksissä tarkemmin suunnitelluista

Kuva 39. Esimerkki virkistysalueyhteyksistä. Ote diplomityöstä ”Vero-
miehen viheralueverkosto – kehittämissuunnitelma” (Laura Turunen
2018.)



MERKINNÄT

	Viheralue		Viherkatu, eli luonteeltaan erityisen vihreä tonttikatu		Lentokentän hulevesien aidatut hallinta-alueet
	Pääulkoilureitti, seudullinen yhteys		Luonteeltaan vihreä kevyen liikenteen reitti		Kaavarungon mukaiset rakennetut alueet
	Pääulkoilureittiä täydentävä/ vaihtoehtoinen reitti		Viheraita		Kaavarungon mukaiset rakennetut alueet, joilla asumista
	Kiinnostavuuden kehä		Uusi eritasoyhteys		Suunnitteluvuoden raja
			Oleva eritasoyhteys		

reiteistä, ja siinä suunnitellaan uusia reittejä. Yleissuunnitelma tarken-
taa yleiskaavaan merkittyjen ohjeellisten reittien sijaintia ja tyyppiä.

Lisätietoa on viime vuosina tullut muun muassa reittien perustamisolo-
suhteista. Jokien rannoilla on usein paksu ja pehmeä savikko, jolle
ulkoilutien perustaminen edellyttää stabilointia tai jonkin muun mene-
telmän käyttöä. Sen tähden ulkoiluteille on pyritty löytämään sijainteja
kauempana jokien rannoista. Rantojen halutaan kuitenkin edelleen ole-
van yleisessä virkistyskäytössä: rannalla voi kulkea ilmankin ulkoilutietä
ja rannoille voidaan tehdä myös kevyemmin perustettuja polkuja. Reit-
tilinjoja ei ole poistettu jokien rannoilta, mutta niitä on paikoin lisätty
kauemmaksi joen uomasta sellaisille kohdille, joilla on tehty tarkempaa
selvitystyötä.

Luonnonsuojelualueilla on erityisen tärkeää ohjata kulku perustetuille
reiteille, jotta suojelualue ei kuluisi kauttaaltaan. Kulkua luonnonsuoje-
lualueella voidaan ohjata erilaisilla rakenteilla.

Kuva 40. Esimerkki laadukkaasta ulkoilun ohjauksesta luonnonsuo-
jelualueella: Lammassaaren pitkospuut Helsingissä. (Kuva: Laura
Muukka)



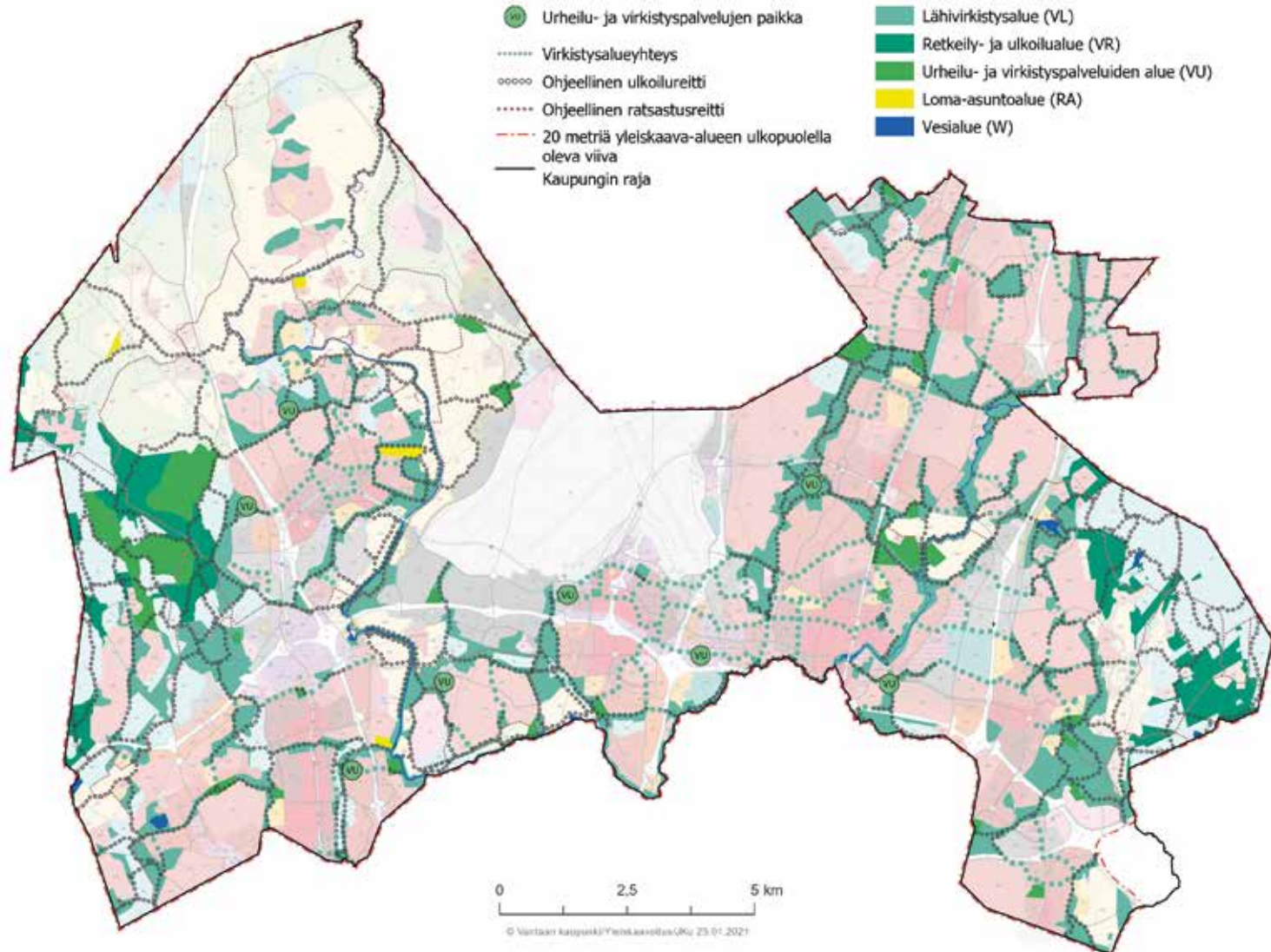
Ohjeelliset ratsastusreitit

Vantaan ratsastusreittien ja -keskusten tarveselvityksen (2004) pää-anti oli sen huomaaminen, että Vantaalla on paljon ratsuhevosia ja monet kaupunkilaiset haluavat harrastaa ratsastusta lähellä asuinpaikkaansa, ja toisaalta eri liikummismuodot häiritsevät toisiaan ja aiheuttavat vaaratilanteita samoilla reiteillä. Suunnitelmia tarkennettiin Länsi-Vantaalla 2012.

Yleiskaavaan merkitty ratsastusreittien verkosto mahdollistaa ratsastustallien lähistölle toteutettavien lyhyempien lenkkien yhdistämisen ja myös esimerkiksi vaellusratsastuksen matkailupalveluna.

Viheralueohjelman 2011–2020 kehittämistoimenpiteenä esitettiin, että yhdistykset ja yritykset sopimuksin toteuttavat ja ylläpitävät ratsastusreittejä yhteistyössä kaupungin kanssa. Yleiskaavaan merkitty ohjeellinen reitti muistuttaa varamaan reiteille tilaa maankäytön, liikenteen ja viheralueiden suunnittelun eri vaiheissa, mutta ei velvoita kaupunkia toteuttamaan reittejä.

Kuva 41. Yleiskaavan virkistykseen reitit ja alueet.



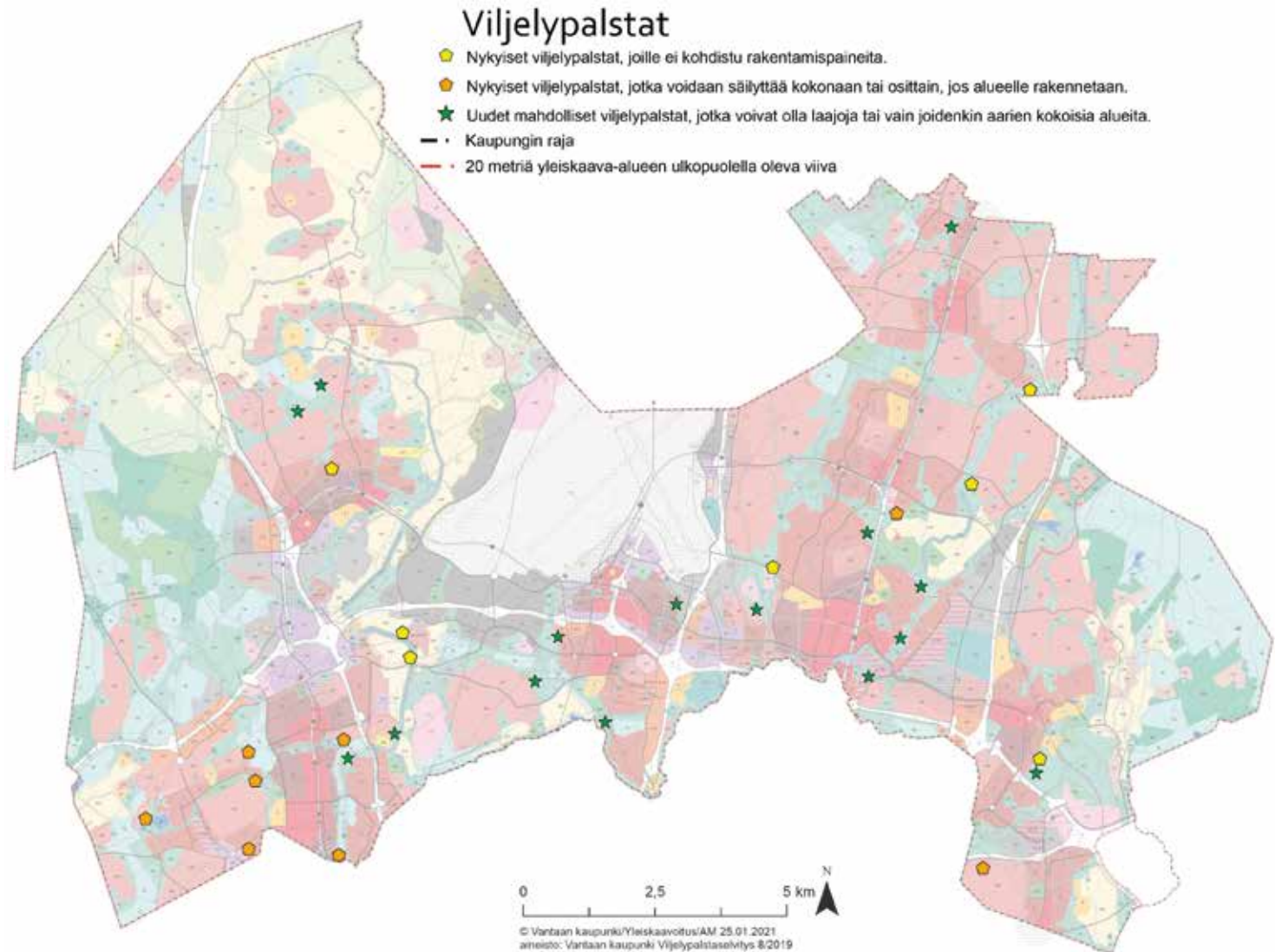
Viljelypalstat

Yleiskaavan pohjaksi laadittiin selvitys, jossa on esitetty Vantaan nykyiset viljelypalstat ja haettu mahdollisia sijainteja uusille viljelypalstoille. Uusilla alueilla otettiin huomioon hyvä sijainti asutukseen ja kulkuyhteyksiin nähden, mahdollisuus viljelyyn luonnon olojen kuten veden, auringon ja maaperän suhteen sekä vaikutus maisemaan.

Sekä nykyiset että uudet ehdotetut palsta-alueet on esitetty kaavakartalla määräyksellä: ”Ohjeellinen sijainti viljelypalstoille. Alueen lopullinen sijainti ja laajuus määritellään jatkosuunnittelussa. Jos nykyisten palstojen päälle rakennetaan, tulee palstoille etsiä korvaava sijainti.”

Monet palstaviljelyyn soveltuviksi ehdotetuista alueista ovat pinta-alaltaan laajoja. Viljelypalstoiksi voidaan perustaa osa alueesta tarkemman suunnitelman mukaan. Joitain viljelypalsta-alueita joudutaan mm. asemanseutujen täydennysrakentamisen yhteydessä siirtämään. Joitain palsta-alueita voidaan laajentaa, mm. Hakunilassa se olisi mahdollista. Oheisella kartalla (kuva 42.) on yleiskaavakarttaa tarkemmin esitetty viljelypalstat, joille ei kohdistu rakentamispaineita, viljelypalstat, jotka voidaan säilyttää kokonaan tai osittain, jos alueelle rakennetaan, sekä uudet mahdolliset viljelypalsta-alueet.

Kuva 42. Viljelypalstaselvityksessä tutkittiin sijainteja uusille mahdollisille viljelypalstoille kaupungissa.



6.2.3 Viheryhteyksien kehittämiskohdat

Vantaa on leveiden liikenneväylien halkoma kaupunki. Väylät katkaisevat sekä ihmisten että eläinten kulkureittejä. Jotta yleiskaavassa esitetty ekologisten runkoyhteyksien verkosto toimii, tulee väylille rakentaa vihersilloja tai laajoja vehreitä alikulkuja. Ekologisiin yhteyksiin liittyvät vihersillat tulee suunnitella ensisijaisesti eläinten liikkumista tukeviksi, kun taas ulkoilureittiverkostoihin liittyvät sillat voivat olla erityisesti ihmisen virkistyskäytön näkökulmasta suunniteltuja. Useimmiten on järkevää tehdä vihersillasta sellainen, että se palvelee sekä ihmisiä että eläimiä ja ratsastusreitteihin yhdistettynä myös ratsukkoja.

Tärkeimmät viheryhteyksien kehittämiskohdat on merkitty yleiskaavaan. Tarkoituksena on tukea vihersiltojen tai vehreiden alikulkujen rakentamista väylien ja teiden perusparannusten ja rakentamisen yhteydessä. Merkintään liittyy määräys: ”Ensisijaisesti kehitettävä viheryhteys. Merkinnän kohdalla tulee arvioida mahdollisuudet rakentaa vihersilta tai alikulku ihmisten ja eläinten liikkumista tukevaksi. Yhteyden sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa.”

6.2.4 Metsät kasvavassa kaupungissa

Vantaa on osa Suomen voimakkaimmin kasvavaa ja kaupungistuvaa aluetta, pääkaupunkiseutua. Metsien väheneminen Vantaalla jatkuu väijäämättä. Alueita varataan ennen kaikkea rakentamiselle, asukkaiden virkistykselle ja luonnonsuojelulle. Virkistys- ja luonnonsuojelualueilla metsiä säästyy. Maatalousvaltaisista alueista valtaosa on arvokkaana maaseudun kulttuurimaisemana suojeltua viljelysmaisemaa. Metsätalous on kaupungissa vähitellen väistyvä maankäyttömuoto.

Metsiä on lähes kaikilla yleiskaavan käyttötarkoitualueilla. Tuotanto- ja varastoalueiksi (TT, TY) varatuilta alueilta metsät joudutaan yleensä maankäytön toteutuessa poistamaan lähes tyystin, koska rakennukset

ja niihin liittyvät ulkotilat ovat suuria. Asuinalueille varataan asema-kaavoituksen yhteydessä viheralueverkosto, jonka osana metsiä tai metsiköitä säästyy. Myös tonteille jää puustoa – varsinkin, kun asema-kaavoissa yleiskaavamääräyksen mukaisesti asetetaan tavoite vihertehokkuudelle, mikä johtaa usein siihen, että olemassa olevaa puustoa säilytetään, koska siitä saa vihertehokkuuslaskurissa hyvin pisteitä.

Pääosin metsätalouteen varattuja M -alueita (maa- ja metsätalousvaltainen alue) on Luoteis-Vantaalla, jonne kaupungistuminen ei ole toistaiseksi edennyt. M-alueet ovat kuitenkin tulevaisuudessa mahdollisia kaupunkirakenteen laajenemisen alueita. Yleiskaavassa 2020 M-alueen pinta-ala on 6,3 % (1521 ha) yleiskaava-alueen pinta-alasta. Metsien käyttöä ei yleiskaavassa rajoiteta maa- ja metsätalouteen osoitetuilla alueilla.

Metsälakia sovelletaan yleiskaavan maa- ja metsätalouteen ja virkistyskäyttöön osoitetuilla alueilla. Yleiskaavan muilla alueilla metsälaki ei ole voimassa. Luonnonsuojeluun varatuilla alueilla metsälakia ei sovelleta. Kun metsälaki ei ole voimassa, aiheuttaa se seurannaisvaikutuksia muiden metsänkäyttöä ohjaavien lakien voimassaoloon. Kestävän metsätalouden määräaikainen rahoituslaki (Kemera) ja laki metsätuhojen torjunnasta (metsätuholaki) eivät koske yleiskaavan luonnonsuojelualueita.

Ilmastonmuutoksen seurauksena lisääntyvät sään ääri-ilmiöt lisäävät metsiin kohdistuvaa myrsky- ja hyönteistuhoriskiä. Vantaan metsät ovat keskimäärin melko vanhoja, ja ikääntyvä puustorakenne saattaa lisätä tuhoriskiä. Luonnonsuojelualueilta voi periaatteessa levitä esim. kirjanpainaja yksityisalueelle. Kirjanpainajatuhon syntyä hellekesinä samaan aikaan erilaisissa paikoissa, niin talous- kuin suojelumetsissä. Suojelluissa metsissä on yleensä monilajinen ja moni-ikäinen puu- ja hyönteislajisto, joiden joukossa on tuholaisien luontaisia vihollisia, jotka vaikuttavat siihen, että tuholaiset eivät välttämättä pääse kovin

laajalle alueelle leviämään. Laissa metsätuhojen torjunnasta on määritetty, missä tapauksissa valtio on velvollinen korvaamaan suojelualueilta levinneet metsätuhot.

Virkistyskäyttöön on varattu melko paljon metsiä. Virkistysalueita (VL ja VR) on yleiskaavassa noin 16,5% (4000 hehtaaria) kaupungin pinta-alasta. Virkistysalueverkostoa toteutetaan vähitellen hankkimalla maita kaupungin omistukseen. Kaupungin omistuksessa olevia metsiä hoidetaan metsäsuunnitelman mukaan siten, että metsänhoidossa painottuvat metsien virkistyskäyttö, luonnon monimuotoisuus ja maisemanhoito.

Virkistysalueiksi varatuilla alueilla metsämaiseman kauneuden säilyminen on tärkeä asia. Virkistysalueilla vaaditaan maisematyölupaa puiden kaatoon, jotta metsämaisemaa ja luonnon monimuotoisuutta voitaisiin vaalia. Maisema-työluvan ehdoissa voidaan määritellä, millä tavoin toteutettuna hakkuu parhaiten säilyttää näitä arvoja. Jos päätehakkuu tehdään ilman maiseman ja luonnon huomioon ottamista, voi tuloksena olla metsän virkistyskäyttömahdollisuuksien heikkeneminen vuosikymmenien ajaksi. Maisematyölupa on kuitenkin maanomistajalle merkittävä kustannus.

Yleiskaavan yhtenä keskeisenä tavoitteena on luonnon monimuotoisuuden turvaaminen, ja tässä luonnonsuojelualueverkoston laajentaminen ja täydentäminen on keskeistä. Suomen lajien uhanalaisuus -punainen kirja 2019-teoksessa todetaan, että suurin osa uhanalaisista lajeista elää metsissä. Luonnonsuojelualueet turvaavat metsäluonnon monimuotoisuutta.

6.3 Kulttuuriympäristön suojelu

Yleiskaavalla suojellaan arvokkaita kulttuuriympäristökokonaisuuksia, jotka on tunnistettu valtakunnallisissa, maakunnallisissa tai Vantaan kaupungin laatimissa selvityksissä ja inventoinneissa. Merkittävien rakennusperintökohteiden suojelutarpeen ja -edellytysten selvittämistä tarkemman asteisessa suunnittelussa vaaditaan. Yleiskaavan pääkartalla ja oikeusvaikutteisella liitekartalla annetut suojelumääräykset määrittävät reunaehdot maankäyttö-merkinnän perusteella tehtävälle kehittämiselle.

Valtakunnalliset ja maakunnalliset arvot kulttuuriympäristön suojelun lähtökohtina

Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue

Vantaanjokilaakson viljelymaisema on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, joka edustaa eteläisen Uuden-maan pitkään jatkuneen kartanokulttuurin ja maanviljelyksen synnyttämää kulttuurimaisemaa. Valtioneuvosto teki 5.1.1995 periaatepäätöksen valtakunnallisesti arvokkaista maisema-alueista. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät, että arvokkaat maisema-alueet otetaan huomioon alueiden käytössä. Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet on inventoitu uudestaan vuosina 2010–2014. Rajausta on inventoinnissa supistettu Riipilän alueella ja Tammistossa siten, että se vastaa suunnilleen yleiskaavan 2007 kyläkuvasuunnitelmaa ja maisemallisesti arvokkaiden alueiden rajausta.

Vuoden 1995 päätös on edelleen voimassa, koska uuden inventoinnin käsittely on kesken. Mutta voimassa oleva rajausta on niin vanhentunut, ettei se voi uskottavasti toimia suojeluperusteena. Yleiskaavassa on uuden ajantasaisen inventoinnin ja maiseman nykytilanteen arvoihin perustuva rajausta. Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden

päivitysinventointi ja siihen tehty muutos ajantasaistavat Vantaanjokilaakson maisema-alueen rajauksen Vantaan yleiskaavan mukaiseksi. Päivitysinventointiin tehty muutokset ovat lausunnoilla joulukuussa 2020. Yleiskaavassa 2020 on uuden ajantasaisen inventoinnin ja maiseman nykytilanteen arvoihin perustuva raja.

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt

Valtioneuvosto on päättänyt 2009 valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä (RKY), joiden ajantasainen tilanne perustuu ”Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (Museovirasto 2009)”-inventointiin (VN 22.12.2009). Vantaan valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt ovat: Backas – Elannon suurtila, Helsingin pitäjän kirkonkylä, Jokiniemen koelaitos, Korson rautatieasema, Pääkaupunki-seudun I maailmansodan linnoitteet, Sotungin kylä ja Håkansböle, Suuri rantatie sekä Tikkurilan rautatieasema.

Maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt

Uudenmaan liiton selvityksessä 2012 (päivitys 2016) ”Missä maat on mainioimmat” on tunnistettu maakunnallisesti ja seudullisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt, jotka sisältyvät 4. vaihemaakuntakaavaan ja 7.12.2020 voimaan tulleeseen Uusimaa 2050 kaavakokonaisuuteen. Vantaalla maakunnallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä ovat: Hämeenkyllään ulottuva Espoonjokilaakson maisema-alue, Kaivokse- lan asuntoalue, Simonmetsän kerrostaloalue, Tikkurilan kulttuurimaisema, Hanabölen kylämaisema, Havukosken asuntoalue sekä Sotungin kylämaisema ja Håkansbölen kartano RKY-aluetta laajempaan. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (Östersundomin alue) on Länsisalm- en kulttuurimaisema, joka sisältää Westerkullan kartanon.



Kuva 43. Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokasta maisemaa Seutulassa. (Kuva: Pertti Raami)

Maakunnallisessa inventoinnissa 2016 ja voimassa olevassa maakunta- kaavassa on edelleen esitetty vanhentuneeseen tietoon perustuva val- takunnallisesti arvokkaan maisema-alueen raja, joten raja näkyy myös tämän selostuksen kartoissa maakunnallisesti arvokkaana kult- tuuriympäristönä.



Kuva 44. Kaivoksela on yksi Vantaan maakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä. (Kuva: Seppo Niva)

Vantaan kulttuuriympäristöselvitykset

Kulttuurimaisemaselvitys 2005 ja viljelymaiseman maisemakuvan uusi inventointi

Yleiskaavan 2007 taustalle laadittiin Kulttuurimaisemaselvitys (2005). Siinä esitetty teoreettinen tausta vantaalaisista kulttuuriympäristötyypeistä ja maiseman arvottamisesta pätee edelleen. Kulttuuriympäristön suojelun onkin oltava pitkäjänteisempää kuin 10 vuoden välein muuttuvaa, jotta jäisi jotain suojeltavaa. Työssä selvitettiin kulttuurimaisemien maisemakuvalliset ja kulttuurihistorialliset arvot, joista arvokkaimmat alueet merkittiin yleiskaavaan 2007.

Vantaan viljelymaisemien maisemakuva inventoitiin uudelleen 2017. Yleiskaavassa 2007 suojellut kyläkuvaluonnallisesti ja maisemallisesti arvokkaat alueet ovat pääpiirteissään säilyttäneet ne arvot, joihin perustuen maisemakuvaa on haluttu suojella. Arviointikriteerejä ovat maisemakuvan eheys ja yhtenäisyys, vaihtelevuus eli monipuolisuus, intensiteetti eli vaikuttavuus ja huomattavat yksittäiset maisemaelementit ja maisemaa jäsentävät osatekijät.

Kylli – Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset

Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset laadittiin osana yleiskaavan selvityksiä. Linjauksissa määriteltiin vantaalaisen kulttuuriympäristön tavoitetilä sekä toimialakohtaiset toimenpiteet. Hankkeen osana laadittiin yleiskaavan kulttuuriympäristövaikutusten arviointi.

Kaavakartalla:

Arvokas kulttuuriympäristö

Suuri rantatie

Oikeusvaikutteisella liitekartalla:

Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokas kylämaisema

Kaupunkikuvallisesti arvokas 1960-1980 -lukujen asuinalue

Maisemallisesti arvokas alue tai muu arvokas kulttuuriympäristö

RKY-kohde (Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön pieni alue)

Suuren rantatien osuus, joka on RKY

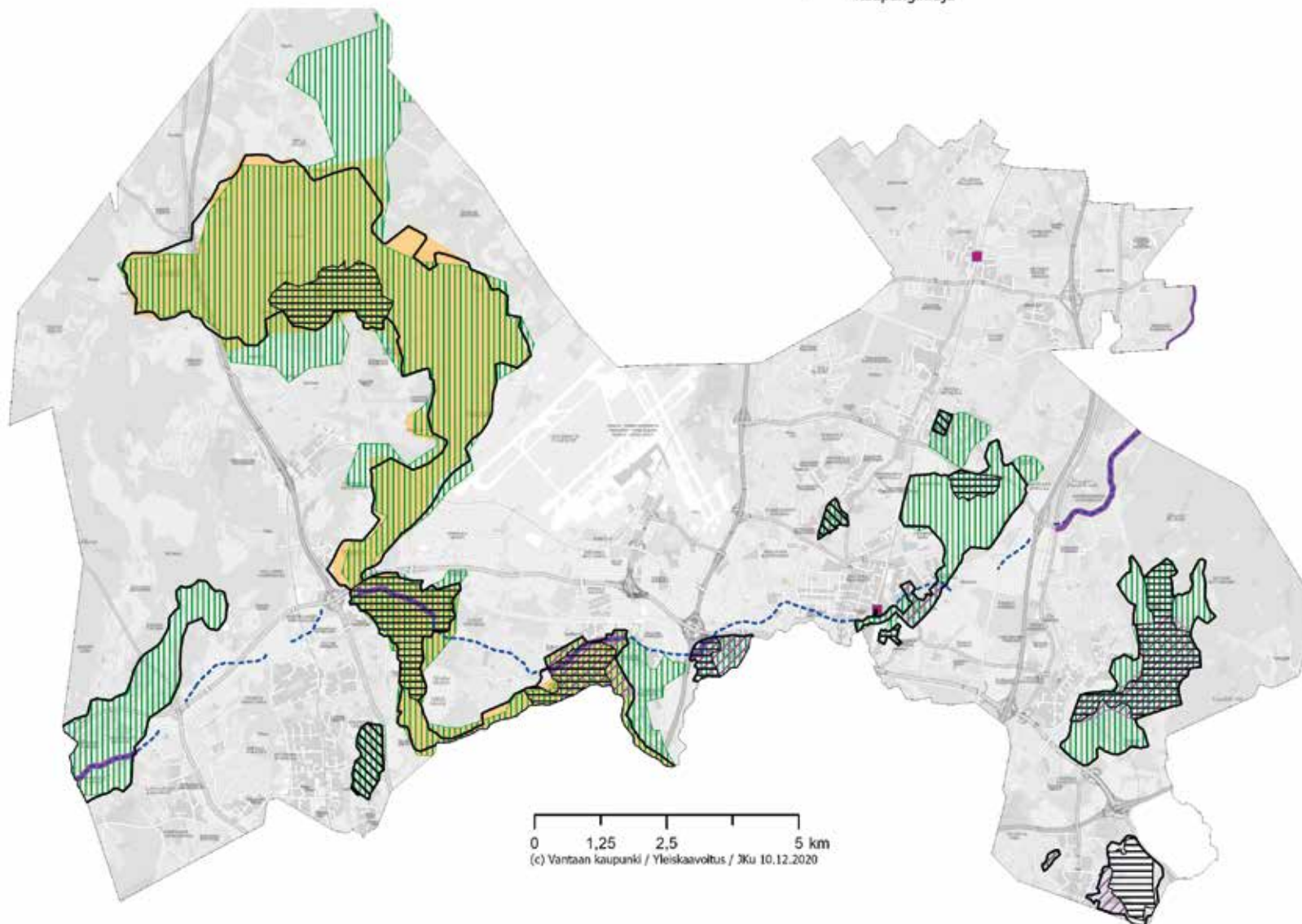
Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY)

Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokas maisema-alue 2010-2014 inventoinnin mukaan

Maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö

20 metriä yleiskaava-alueen ulkopuolella oleva viiva

Kaupunginraja



Kuva 45. Arvokas kulttuuriympäristö on esitetty yleiskaavan pääkartalla ja rajaukset kulttuurihistoriallisen ympäristötyypin mukaan oikeusvaikutteisella liitekartalla.

Yleiskaavan kulttuuriympäristöä koskevat aluerajaukset, merkinnät ja määräykset

Kaavakartalla on päällekkäismerkintänä arvokkaan kulttuuriympäristön raja. Oikeusvaikutteisella liitekartalla tarkennetaan arvokkaan kulttuuriympäristön määräyksiä kulttuurihistoriallisen ympäristötyypin mukaisiksi ja esitetään valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön kohteet, jotka ovat pieniä alueita. Kolme eriteltyä kulttuurihistoriallista ympäristötyyppiä ovat: maisemallisesti arvokas alue tai muu arvokas kulttuuriympäristö, kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokas kylämaisema ja kaupunkikuvallisesti arvokas 1960-1980 -lukujen asuinalue.

Yleiskaavan yleismääräyksissä linjataan, että asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäänösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäänökset ja muut kulttuuriperintökohteet ja selvitettävä niiden suojelutarve ja -edellytykset. Merkittävät rakennusperintökohteet määrittävät inventointien kautta. Museoviranomainen, joka tällä hetkellä on Vantaan kaupunginmuseo, päivittää valmistuneiden inventointien pohjalta jatkuvasti tietokantaa, jossa kerrotaan, mitkä rakennusperintökohteet ovat merkittäviä. Kaavakartan arvokkaan kulttuuriympäristön määräyksessä edellytetään, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät, ja että kulttuuriympäristön ominaispiirteitä vaalitaan. Tarkemmat määräykset kulttuurihistoriallisen ympäristötyypin mukaan annetaan oikeusvaikutteisella liitekartalla.

Suurin osa Vantaan arvokkaasta kulttuuriympäristöstä on maaseudun kulttuurimaisemaa, jonka arvoja voidaan vaalia säilyttämällä rakennuksia, rakenteita ja kulttuurikasvillisuutta, hoitamalla avointa maisemaa ja huolehtimalla sen reunojen eheydestä sekä sopeuttamalla uusi rakentaminen perinteiseen ympäristöön ja maisemarakenteeseen.

Maisemallisesti arvokkaan alueen tai muun arvokkaan kulttuuriympäristön sekä kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaan kylämaiseman määräyksissä kehoitetaan säilyttämään näitä ominaispiirteitä ja sopeuttamaan uudet lisäykset arvoihin. Erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi luokiteltu maisemallisesti merkittävä pelto tai niitty on säilytettävä.

Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella maankäyttömerkintä on pääsääntöisesti maa-talousvaltainen alue. Maanviljelyn jatkuminen ylläpitää pitkään jatkuneen kartanokulttuurin ja maanviljelyn synnyttämän maiseman kulttuurihistoriallista ja maisemakuvallista arvoa. Maankäyttömerkinnän lisäksi aluetta koskevat suojelumääräykset. Kaupungin sisällä säilyvillä pelloilla on merkitystä huoltovarmuuden kannalta ja ne luovat mahdollisuuksia lähiruuan tuotannolle ja kaupunkilaisten harrasteviljelylle. Kaavakartalle merkityt ohjeelliset ulkoilureitit tarkoittavat sitä, että viljelyalueet ovat virkistyskäytössä siten, että maisemaa voi ihailla reiteiltä käsin.

Kulttuurimaisemaselvityksessä 2005 arvioitiin ja tunnistettiin maaseudun kulttuurimaiseman parhaiten säilyneet ja arvokkaimmat ydinalueet. Nämä alueet on nyt nimetty otsikolla ”Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokas kylämaisema”. Tähän luokkaan on yleiskaavasta 2007 poiketen nostettu Backas, lisätty pala Sotungissa ja lisätty Westerkullan pellot. Viljelymaiseman säilyneisyys nostaa Backaksesta Tolkinkylään ulottuvan maiseman erityisen arvokkaiden kylämaisemien joukkoon. Maisemaa on viljelty ainakin 1600-luvun lopulta saakka ja todennäköisesti kauemminkin. Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) -inventoinnin kuvauksessa todetaan, että Backas – Elannon suurtila peltoineen on suurmaataloudesta kertova saareke kaupungistuneessa ympäristössä. Yleiskaavassa 2007 aluetta ei merkitty kyläkuvasemaksi arvokkaaksi siksi, että se haluttiin varata golfkentäksi. Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) -inventoinnin kuvauksessa

todetaan, että Sotungin kylä ympäröivine viljelysmaisemineen on säilyttänyt perinteisen rakenteensa ja rakennuskantansa hyvin. Etelässä kylä liittyy Håkansbölen kartanon historialliseen maisemaan. Håkansbölen ja Sotungin välinen maisema on liitetty erityisen arvokkaisiin kylämaisemiin.

Kaikki kohdat, joissa on tehty valintoja kulttuuriympäristön arvojen ja uusien rakentamismahdollisuuksien välillä, on perusteltu luvussa yleiskaava alueittain.

Lähiörakentamisen kauden asuinalueiden (kaupunkikuvallisesti arvokkaat 1960–1980 -lukujen asuinalueet) kulttuurihistoriallinen arvo perustuu siihen, että ne on toteutettu yhtenäisen kaupunkisuunnitelman mukaisesti ja arkkitehtuuri edustaa kokonaisuutena tiettyä aikakautta. Suojelumääräyksessä kehoitetaan noudattamaan alkuperäisiä kaupunkisuunnitteluperiaatteita ja huolehtimaan siitä, että rakentaminen tyyliältään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöön. Alueella tapahtuvan ympäristörakentamisen ja -hoidon tulee perustua sen kaupunkikuvallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueella olevien rakennusten ulkoasua ei saa muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöönsä kannalta merkittävä luonne turmeltuu. Verrattuna yleiskaava 2007:ään kaupunkikuvallisesti arvokaiden alueiden luokittelu on joillain alueilla alentunut alueiden rakennuskannan yhtenäisyyden heikentymisen johdosta. Näin on käynyt esimerkiksi joillain asuinalueilla, kuten Hämevaarassa. Näitä alueita ei enää esitetä arvokkaana kulttuuriympäristönä.

Yleiskaavakartalla on esitetty viivalla Suuri rantatie. Suuri rantatie on valtakunnallisesti merkittävä osuuksilla, jotka on eritelty kartalla (kuva 45). Määräys sisältää kehittämislinjauksen: tavoitteena on, että tietä pitkin voisi kulkea Vantaan päästä päähän, kuten entisinä aikoina.

6.4 Kaupungin kytkeytyminen

6.4.1 Liikennejärjestelmä

Yleiskaavan tavoitteena on luoda toimiva ja eheä yhdyskuntarakenne, jossa palvelut ja työpaikat ovat saavutettavissa myös ilman henkilöautoa. Laadukkaat seudulliset joukkoliikenteen runkoyhteydet, toimivat vaihtopaikat sekä pyöräliikenteen baanat lyhentävät matka-aikoja ja vahvistavat niihin tukeutuvan kaupunkirakenteen syntymistä. Matka-aikojen lyheneminen ja uuden rakentamisen ohjaaminen joukkoliikennevyöhykkeelle parantaa saavutettavuutta, kun yhä useamman työpaikan ja ystävän voi tavoittaa samassa ajassa.

Paikallisesti tiivis kaupunkiympäristö mahdollistaa jokapäiväisten palveluiden saavuttamisen kävellen ja pyöräillen sekä tehokkaan joukkoliikenteen ja liityntäyhteyksien järjestämisen. Kaupunkiympäristön tiiveyttä tuetaan keskitetyillä ja tehokkailla kokonaisvaltaisesti toteutetuilla pysäköintiratkaisuilla. Kestävän liikkumisen tukeminen vähentää kuormitusta tie- ja katuverkolla, mikä edesauttaa tavaraliikenteen toimivuutta sekä keskustoissa että niiden välillä.

Keskusta-alueilla sekä katukuvan kehitysalueilla tuetaan jalankulun, pyöräilyn ja julkisen liikenteen houkuttelevuutta kehittämällä katutilojen yleisilmettä ja luomalla mahdollisuudet ihmisten monipuoliselle liikkumiselle. Erityisesti paikkojen tunnistettavuus ja saavutettavuus ovat tärkeitä kaupunkiympäristön ominaisuuksia. Katukuvan kehitysalueiksi on nostettu keskusta-alueiden ulkopuolella olevia katuja, jotka on tunnistettu keskeisiksi kehityskohteiksi ja jotka toimivat tavallaan keskusta-alueiden jatkeina.

Kestävien liikkumismuotojen tukeminen vähentää liikenteen aiheuttamia haittoja. Vantaalla tie- ja katuliikenne on merkittävin ilmanlaatuhaittojen lähde. Tieliikenteen pakokaasupäästöt ovat vähentyneet tek-

niikan kehittymisen myötä, vaikka liikennemäärät ovat kasvaneet. Tieliikenne vaikuttaa silti edelleen merkittävästi ilmanlaatuun pakokaasujen lisäksi sen aiheuttaman katupölyn vuoksi. Tie- ja katuliikenteen melu on myös keskeinen haittatekijä. Tie-, katu- ja raideliikenteen melua sekä liikenteen aiheuttamia ilmanlaatuhaittoja on arvioitu yleiskaavan vaikutusten arvioinnissa. Liikenteen haittojen vähentämiseen tulee kiinnittää huomiota asemakaavoituksessa.

Joukkoliikenne

Yleiskaavan ratkaisu mahdollistaa nopeat joukkoliikenteen runkoyhteydet seudun keskuksien ja solmukohtien välille. Päärunkoyhteytenä Vantaalla toimii juna. Uusina varauksina yleiskaavassa on raitiotie sekä joukkoliikenteen runkoyhteys, joka voi olla bussirunkolinja tai tulevaisuudessa toteutua myös raitioteinä. Runkoyhteydet ovat seudullisen järjestelmän osia ja muodostavat Vantaan sisällä jatkuvia yhteyksiä kaupungin toimintojen välille.

Raiteet yhdistävät jo nykyisin Vantaan kolme pääkeskusta: Tikkurilan, Myyrmäen ja Aviapoliksen. Raiteiden varressa sijaitsevat aluekeskuksista myös Korso, Koivukylä ja Kivistö. Pääradan varteen yleiskaava määrittelee uuden Vallinojan aseman maankäyttöineen. Kehäradalla on neljä vielä toteuttamatonta asemavarausta: Ruskeasanta, Viinikkala, Lapinkylä ja Petas. Petaksen, Viinikkalan ja Lentoaseman asemia lukuun ottamatta juna-asemien ympäristöt ovat yleiskaavassa kestävä kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan.

Petaksen asemalta erkanee yleiskaavassa aluevarauksena Klaukkalan rata, joka on pitkän aikavälin raidevaraus eikä välttämättä toteudu ennen yleiskaavan tavoitevuotta 2050. Kivistön ja Klaukkalan välinen runkoyhteys kehittyy aluksi bussiliikenteenä. Yleiskaavassa on lisäksi varauduttu omalla Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen

linjaus -merkinnällä Lentorataan sekä Tallinna-tunneliin. Merkintä osoittaa ratojen ohjeellisen linjauksen Helsingin kautta sekä niiden yhteystarpeet lentoasemalta pohjoiseen. Ratojen linjaukset tarkentuvat suunnittelun edetessä, mutta niillä on joka tapauksessa merkittäviä vaikutuksia sekä kansalliseen että kansainväliseen liikkumiseen lentoasemayhteydestä johtuen. Pääradalla on yleiskaavassa lisäraidevaraus Tikkurilan alueella Valkoisenlähteentielle asti ja se on vuonna 2008 hyväksytyn lisäraidesuunnitelman mukainen. Tikkurilan asema on rakennettu ja alueen asemakaavat laadittu kyseisen suunnitelman mukaisesti. Lentorata toimii vaihtoehtona lisäraiteiden mahdollistamalle pääradan kapasiteetin lisäykselle.

Raskaan raideliikenteen varauksista on poistettu maakuntakaavasta poistettu Heli-rata sekä Santarata. Santarata on olemassa oleva Tikkurilan asemalta itään Jokiniemen läpi kulkeva tavaraliikenteen rata, jota käytetään raidesepelikuljetuksiin. Lisäksi rataa on käytetty suurmuuntajien siirtokuormaukseen, mutta tämä tarve on jatkossa poistumassa ja suurmuuntajakuljetuksille on löydetty uusi reitti Vuosaaren kautta. Tällöin radalle jää käyttöä ainoastaan raidesepelikuljetuksissa. Raidesepeli on tärkeä osa raideverkon kunnossapitoa, mutta sille tulee löytää paikka, joka ei estä kaupunkikehitystä ja Tikkurilan asemaa ympäröivän maankäytön tiivistämistä sekä täysimääräistä hyödyntämistä. Santaradan rautatieyhteyden alueella kulkee yleiskaavassa raitiotie ja alue tukeutuu vahvasti myös Tikkurilan asemaan.

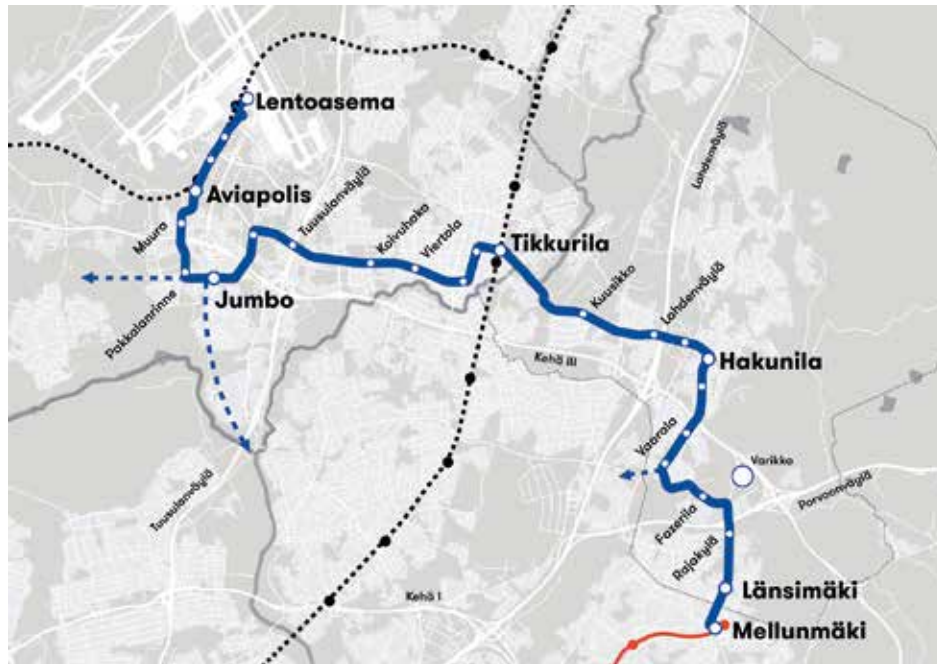
Metro jatkuu yleiskaavassa Mellunmäestä itään maakuntakaavan mukaisesti.

Raitiotie yhdistää Hakunilan aluekeskuksen kahteen Vantaan pääkeskukseen ja metroon Mellunmäessä. Raitiotien reitti on esitetty alla olevassa kuvassa Vantaan ratikan yleissuunnitelmavaiheen mukaisena. Tikkurilassa raitiotien reitti alittaa juna-aseman tunnelissa lyhentäen matka-aikaa ja luoden erinomaiset vaihtoyhteydet juniin ja busseihin.

Raitiotien reitti Tikkurilassa tarkentuu vielä sen suunnittelun edetessä ja Lentoasemalla raitiotien linjaus määritetään yhdessä Finavian kanssa jatkosuunnittelun yhteydessä. Raitiotien varsi on asemien tapaan kestävän kasvun vyöhykettä, jolla on suositeltavaa ympäristöään tehokkaampi rakentaminen ja joukkoliikenteeseen tukeutuvien toimintojen sijoittaminen.

Raitiotien varikolle on yleiskaavassa varaus Vaaralassa. Varikon sijainti on osoitettu omalla symbolimerkinnällä ja sille on tehty ET-alueelle varaus yleissuunnitelman mukaisesti. Linja-autovarikkoja ei ole esitetty kaavakartalla, mutta niiden sijainnit on esitetty yhdyskuntateknisen

Kuva 46. Vantaan ratikan yleissuunnitelmavaiheen mukainen reitti sekä alustavat pysäkit.



huollon verkoston liitekartalla 7. Ojangan linja-autovarikko sijaitsee Kehä III pohjoispuolella ET-alueella ja Länsi-Vantaan varikolle on puolestaan varattu tilaa Petaksen asemavaruksen länsipuoleisella TT-alueella.

Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnällä varaudutaan Helsingin yleiskaavan raitioteiden jatkumiseen Vantaan puolella, Raide-Jokeri 2:seen sekä poikittaiseen runkoyhteyteen Myyrmäen ja Pakkalan välillä. Itä-Vantaalla runkoyhteys mahdollistaa Viikin-Malmin pikaraitiotien jatkumisen Hakunilan urheilupuiston tienoille. Tammiston ja Pakkalan alueilla joukkoliikenteen runkoyhteys kulkee Tammiston ja Kartanonkosken asuinalueiden kautta sekä myös Hagelstamintien kautta Tammiston kauppatielle. Luonnosvaiheen hankearvioinneissa linjausten on todettu olevan liikenteellisesti saman arvoisia ja on mahdollista, että molemmat toteutuvat tulevaisuudessa raitiotienä. Näiden runkoyhteyksien jatkumiseen varaudutaan sekä Malmin että Tuusulanväylän ja siitä edelleen Helsingin keskustan suuntaan. Pohjoisessa Tammiston runkoyhteyksien jatkeena on varaus Tikkurilantiellä Rälssitieltä Aviapoliksen asemalle.

Myyrmäen ja Pakkalan väliselle runkoyhteydelle tutkittiin liikenne-ennusteilla useita eri vaihtoehtoja. Vaikka yhteyden matkustajamäärät vuodelle 2050 ovat ennusteen mukaan liian pieniä sen toteuttamiseksi vielä silloin raitiotienä, niin yhteys toimii tulevaisuuden varauksena. Runkoyhteys kulkee Tulkintien, Hakakorven tunnelivaruksen ja Ylästöntien kautta Vantaanlaaksontielle ja siitä edelleen Martinlaaksontietä pitkin Myyrmäkeen. Kyseinen linjaus vaikuttaa tutkituista vaihtoehtoista teknisesti ja kaavallisesti toteuttamiskelpoisimmalta.

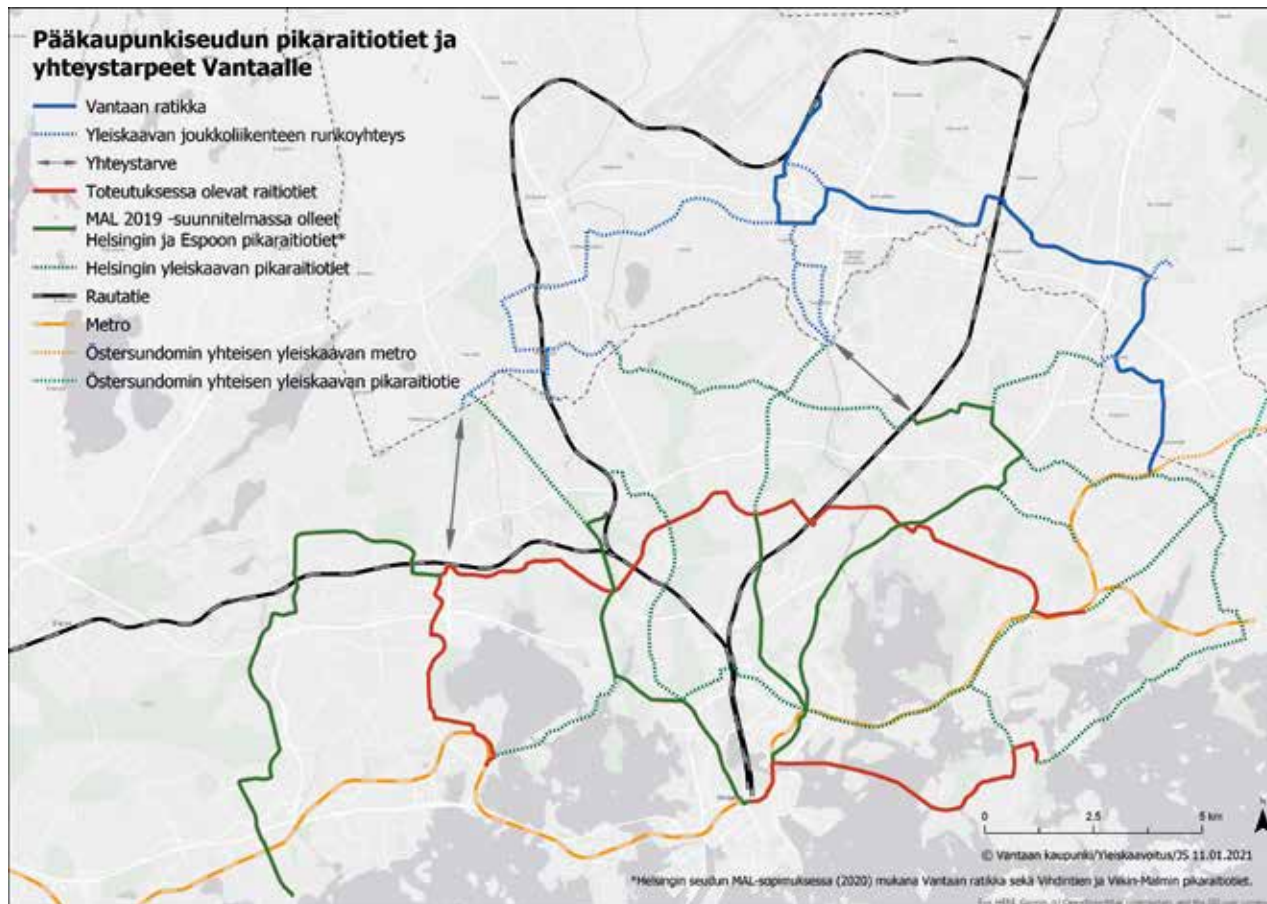
Muut joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnät Myyrmäen alueella ovat nykyisen bussirunkolinjan 560 varaus raitiotieksi ("Jokeri 2") sekä Helsingin yleiskaavan Vihdintien raitiotien jatke Vihdintieltä Raappavuorentien kautta Myyrmäkeen tai Malminkartanosta Korutien kautta Myyrmäkeen. Lisäksi varaudutaan raitiotien jatkeeseen Vihdintien ja Rajatorpantien liittymästä kohti Leppävaaraa.

Juna-asemat, tärkeät joukkoliikenteen vaihtopaikat sekä seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet on merkitty yleiskaavaan symbolimerkinnoin. Kaikilla asemilla sekä vaihtopaikoilla painotetaan laadukkaita liityntä- ja vaihtoyhteyksiä, ja tämän takia vaihtopaikkamerkintää ei ole erikseen merkitty asemille. Lentoasemalla sekä Tikkurilan asemalla on merkittävä rooli kansainvälisen, valtakunnallisen sekä seudullisen joukkoliikenteen kannalta. Nämä asemat onkin merkitty omalla symbolillaan valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemiksi.

Keskuksien asemat sekä Hakunilan keskusta toimivat omien alueidensa liityntäliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn vaihtopaikkoina kulkumuodosta toiseen. Kivistön ja Ruskeasannan asemat palvelevat lisäksi kehyskunnista tulevien bussilinjojen liityntäasemana Kehäradalle sekä tarjoavat mahdollisuuden liityntäpysäköintiin Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän autoilijoille. Muut seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet sijaitsevat Tikkurilan, Vehkalan, Vantaankosken, Martinlaakson ja Korson asemilla. Vehkalaan ja Vantaankoskelle on Kivistön ja Ruskeasannan tapaan tarkoitus ohjata pidempimatkaista liikennettä pääväyliltä. Tikkurilan, Martinlaakson ja Korson seudulliseen merkittävyyteen vaikuttaa hyvien joukkoliikenteen runkoyhteyksien lisäksi liityntäpysäköinnin yhteydessä olevat palvelut.

Tärkeät joukkoliikenteen vaihtopaikat sijaitsevat pääosin joukkoliikenteen runkoyhteyksien tai kaukoliikenteen ja runkoyhteyksien risteyspaikoissa. Vantaan ratikan varressa vaihtopaikat sijaitsevat asemien lisäksi Porvoonväylän, Kuussillantien, Lahdenväylän, Tuusulanväylän sekä Lentoasemantien kohdilla. Länsi-Vantaalla tärkeitä joukkoliikenteen vaihtopaikkoja on Hämeenlinnanväylällä Kivistössä sekä Martinlaakson ja Kaivokselan liittymissä ja Vihdintiellä Rajatorpantien liittymässä. Tammistossa vaihtopaikka sijaitsee mahdollisten raitiotieyhteyksien risteyskohdassa Tapaninkyläntien kohdalla.

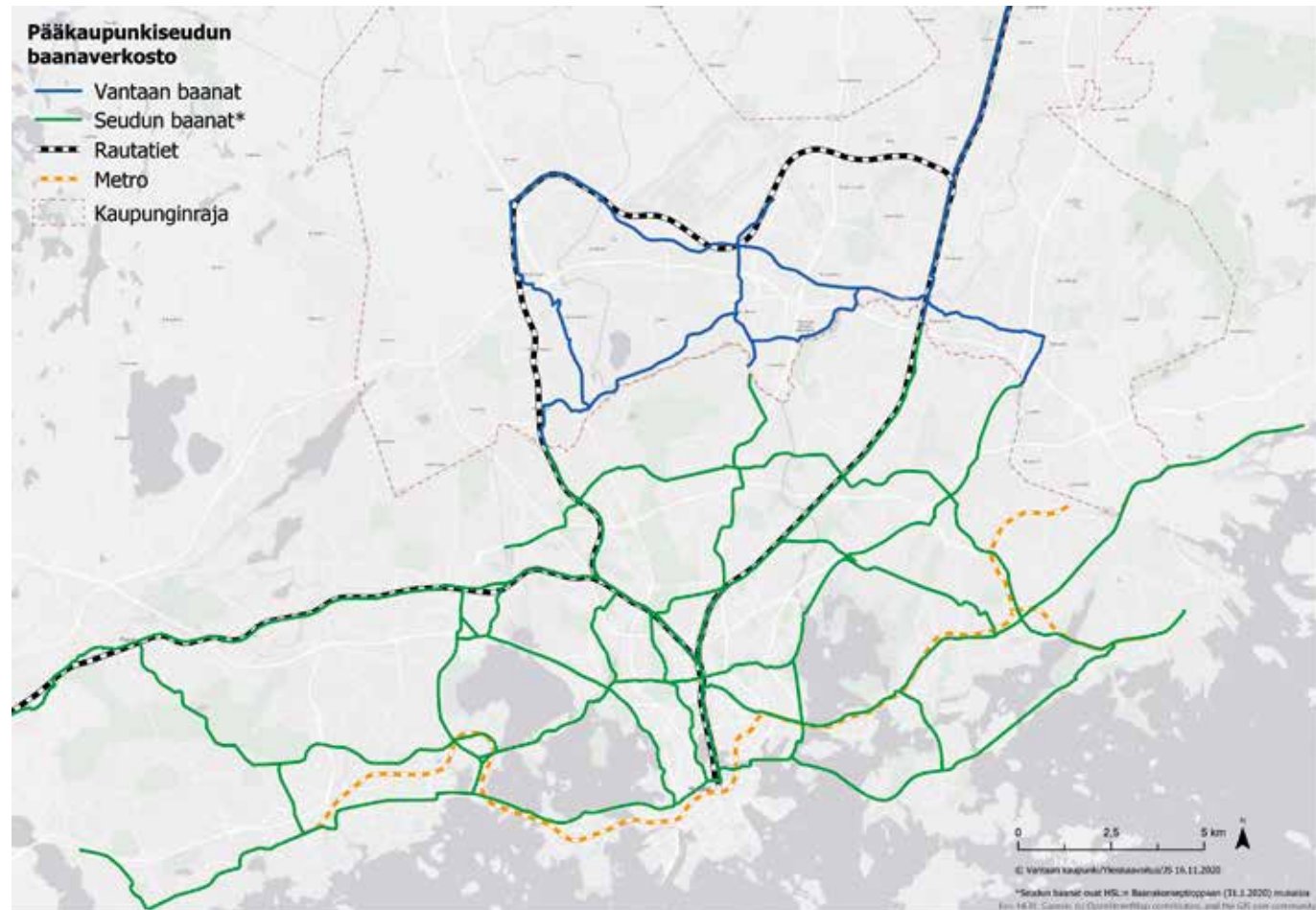
Kuva 47. Yleiskaavan raitiotievaraukset mahdollistavat Vantaan liittymisen pääkaupunkiseudun raitiotieverkkoon.



Jalankulku ja pyöräily

Pyöräiliikenteen baanat muodostavat Vantaalle keskuksien välisen laadukkaan pyöräilyverkon, joka yhdistyy seudulliseen baanaverkoston. Baanat palvelevat erityisesti pitkämatkaista pyöräilyä, eivätkä ne välttämättä kulje aivan keskusta-alueilla. Niiltä järjestetään erinomaiset yhteydet asemille ja muihin keskustojen palveluihin.

Pohjois-eteläsuuntaiset baanat yhdistyvät Myyrmäessä, Tammistossa, Tikkurilassa ja Hakunilassa Helsingin yleiskaavan baanoihin. Näiden baanojen lisäksi yleiskaavassa on kaksi poikittaista baanaa. Toinen kulkee Hakunilasta Tikkurilan ja Aviapoliksen läpi aina Kivistöön asti, ja toinen puolestaan yhdistää Myyrmäen lentoaseman baanaan jatkuen siitä edelleen Tammiston kautta Tikkurilaan.



Kuva 48. Pääkaupunkiseudun baanaverkosto. Kuvan baanat ovat HSL:n baanakonseptioppaan (31.1.2020) mukaisia.

Baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreittiverkosto sekä muut pyörätiet, jotka suunnitellaan tarkemmassa kaavoituksessa. Tämä verkosto ei siksi näy yleiskaavassa.

Yleiskaava ohjaa jokapäiväisten palveluiden sijoittumista määräyksillä siten, että ne ovat saavutettavissa sujuvasti kävellen ja pyöräillen. Tärkeimpiä ovat koulut, päiväkodit ja päivittäistavarakaupat. Kaupunkiympäristö tulee suunnitella siten, että se kannustaa liikkumaan lihasvoimalla. Joukkoliikenteen pysäkkien, vaihtopaikkojen ja asemien hyvä saavutettavuus tulee varmistaa.



Kuva 49. Pyöräliikenteen baanat sekä nykyiset pääpyörätiet.

Liikennealueet ja -yhteydet

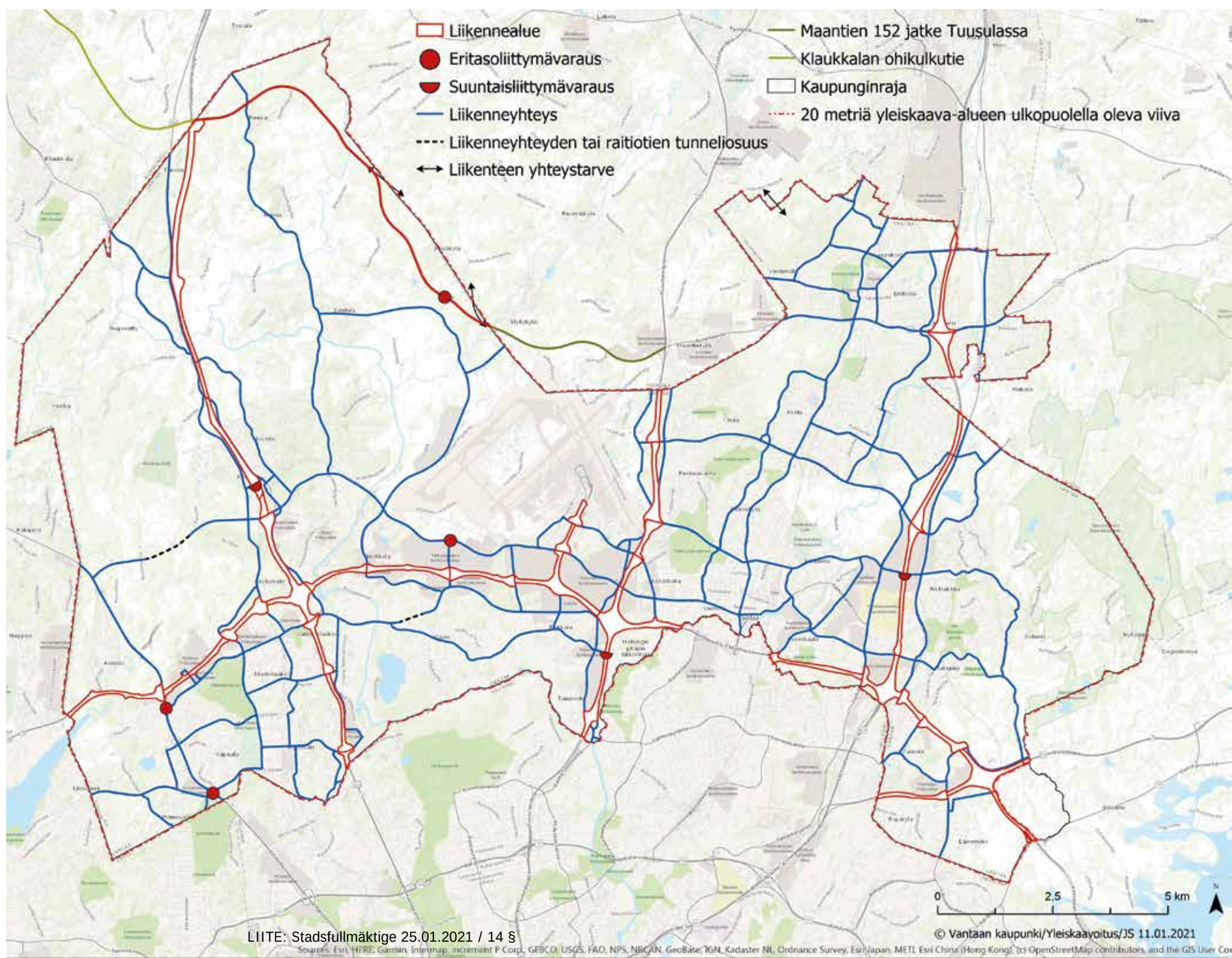
Yleiskaavan tie- ja katuverkko on jaettu liikennealueisiin ja -yhteyksiin. Aluevarauksina on esitetty valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevat väylät eritasoliittymineen ja levähdysalueineen. Viivamerkinnällä on puolestaan merkitty liikenneyhteyksiksi tärkeät paikallista tai seudullista liikennettä palvelevat, alueiden väliset keskeisimmät tiet ja pääkadut, joille läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan. Maantien 152 jatkeesta on laadittu yleiskaavan laadinnan aikana aluevarausuunnitelma ja osana sitä tiestä on tehty myös ympäristövaikutusten arviointi (YVA). Tavoitteena oli löytää hankkeelle toteuttamiskelpoinen ratkaisu, ja YVA-menettelyssä tutkituista vaihtoehtoista aluevarausuunnitelman pohjaksi valikoitui Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välinen vaihtoehto 1 sekä Reunan pohjoinen vaihtoehto VE Reuna 1B. Yleiskaavassa aluevarauksena merkitty maantien 152 linjaus on maakuntakaavan sekä aluevarausuunnitelman mukainen. Tie- ja katuverkon muutokset on selostettu tarkemmin suuralueita koskeissa kappaleissa.

Uusille eritasoliittymille ei ole tehty tilavarausta, vaan niiden paikat on osoitettu symboleilla. Kaikkia liikennesuuntia palveleville uusille eritasoliittymille on esitetty paikat Vihdintiellä Rajatorpantien ja Martinkyläntien liittymissä, Caravellentien ja Tikkurilantien liittymässä sekä maantien 152 varressa Hanskalliontielle. Suuntaisliittymille etelän suuntaan on esitetty paikat Valkoisenlähteentien ja Lahdenväylän, Ylästöntien ja Tuusulanväylän sekä Hämeenlinnanväylän ja Keimolanportin liittymissä. Keimolanportin liittymässä suuntaisliittymävaraus osoittaa täydennyksen nykyiseen liittymään, jolloin siitä muodostuu kaikkia suuntia palveleva eritasoliittymä.

Erinomaisten päätieyhteyksien sekä lentoaseman sijainnin ansiosta Vantaalla sijaitsee paljon tavaraliikennettä aiheuttavia toimintoja. Lentoaseman läheisyydessä sekä Hakkilassa on useita logistiikkayrityk-

siä, joista monet ovat valtakunnallisestikin merkittäviä. Tämä aiheuttaa monille pääteille ja -kaduille myös runsaasti raskasta liikennettä, mikä on huomioitava liikenneverkon toimivuudessa.

Keskeinen osa seudun liikenne- ja logistiikkajärjestelmää sekä sen toimivuutta ovat raskaan liikenteen palvelualueet, joiden olisi hyvä sijaita noin 30 minuutin ajomatkan päässä tärkeimmistä kohdealueista: satamat, lentoasema ja Kehä III:n logistiikkatoiminnot. Palvelualueille olisi hyvä olla sujuvat ja helpot yhteydet pääteiltä. Yleiskaavassa on Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen tehty liikennealueeseen varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. Kyseinen alue on osoitettu myös Uusimaa-kaava 2050:n logistiikkaa käsittelevässä liitekartassa. Muita seudullisissa selvityksissä esiin nousseita tai edellä mainitussa liitekartassa osoitettuja raskaan liikenteen palvelualueiksi soveltuvia alueita ei kuitenkaan ole ollut mahdollista yleiskaavassa osoittaa pysyvästi tähän käyttöön, koska alueilla on muitakin maankäytön kehittämistarpeita. Keimolaan suunniteltu raskaan liikenteen palvelualue on väliaikainen, eikä sitä tämän takia ole merkitty yleiskaavaan. Yleiskaava kuitenkin mahdollistaa palvelualueiden sijoittumisen kaavaan merkityillä tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueilla (TT), ja toisaalta yleiskaavan yleispiirteisyys mahdollistaa raskaan liikenteen palvelualueiden/taukopaikkojen pienimuotoisen kehittämisen esimerkiksi liikennealuevarauksiin sisältyvillä levähdysalueilla. Liikenneverkon toimivuutta tarkasteltiin yleiskaavan vaikutusten arvioinnin yhteydessä. Yleiskaavan vaikutukset on esitetty teemoittain tiivistettynä kappaleessa 8.



6.4.2 Lentokenttä

Lentokentän maankäyttö mukaan yleiskaavaan

Yleiskaava varmistaa lentoaseman kasvun edellytykset ja lentämisen ympäristöhaittojen hallinnan. Yleiskaavassa varaudutaan Lentorataan ja Tallinna-yhteyteen, jotka yhdessä Vantaan ratikan kanssa parantavat raideliikenneyhteyksiä asemalle. Samalla saadaan vähennettyä lentoasemalle suuntautuvan ajoneuvoliikenteen määrää sekä siitä aiheutuvia päästöjä. Lisäksi yleiskaavassa on aluevaraus pääradalta pohjoisesta Kehäradalle kääntyvälle raiteelle.

Eritasoliittymävaraus Caravellentien pohjoispäässä säilyy tulevaisuuden varauksena. Liittymä toimii yhteytenä Tikkurilantieltä Viinikkalan asemalle sekä mahdolliselle uudelle terminaalille.

Lentokentän kasvuun on varauduttu osoittamalla riittävät varaukset lentoliikenteen alueelle sekä uudelle lento-terminaalialueelle Viinikkalan asemavarauksen yhteyteen. Lentokentän sisäöntuloalueet on osoitettu monipuolisiksi työpaikka-alueiksi, mikä mahdollistaa lentokenttään tukeutuvan työpaikkarakentamisen tuhansille uusille työpaikoille.

Lentomelu

Lentomelu on merkittävimpiä maankäytön reunaehtoja Vantaalla, koska melu rajoittaa asuntorakentamisen ja myös useiden palveluiden (ns. muut herkät toiminnot, kuten koulut, päiväkodit ja hoitolaitokset) sijoittumista. Lentomelu, kuten muukin melu, aiheuttaa terveyshaittoja. Sosiaalisesti kestävä kaupunki edistää asukkaiden hyvinvointia, mikä yleiskaavassa tarkoittaa erityisesti elinympäristön laatua ja haittojen hallintaa.

Lentokoneita kuuluu ainakin ajoittain koko kaupungin alueella. Mallinnetut lentomeluvyöhykkeet (Lden yli 50 dB) kattavat kaupungin pinta-alasta noin puolet. Voimakkainta lentokoneiden aiheuttama melu on lentoreittien kohdalla lähellä kiitoteiden päitä. Lentomelualueet on mallinnettu ennustetun liikennemäärän ja konetyyppijakauman mukaisesti, ja mallinnetut lentomelualueet kuvaavat keskimääräistä lentomelutasoa alueella vuorokausi- ja vuositasolla. Nousevien koneiden reittejä (kuva 51.) on jonkin verran mahdollista ohjata asuinalueiden väleistä, mutta laskeutuvat koneet asettuvat kiitotien suuntaiselle laskeinjalalle (kuva 52.) jo useita kilometrejä ennen lentokenttää. Kiitoteiden jatkeilla laskeutuvien lentokoneiden melu on paikoin voimakasta myös mallinnettujen melualueiden ulkopuolella. Laskeutuvien koneiden melun vaikutuksiin on alettu kiinnittää entistä enemmän huomiota.

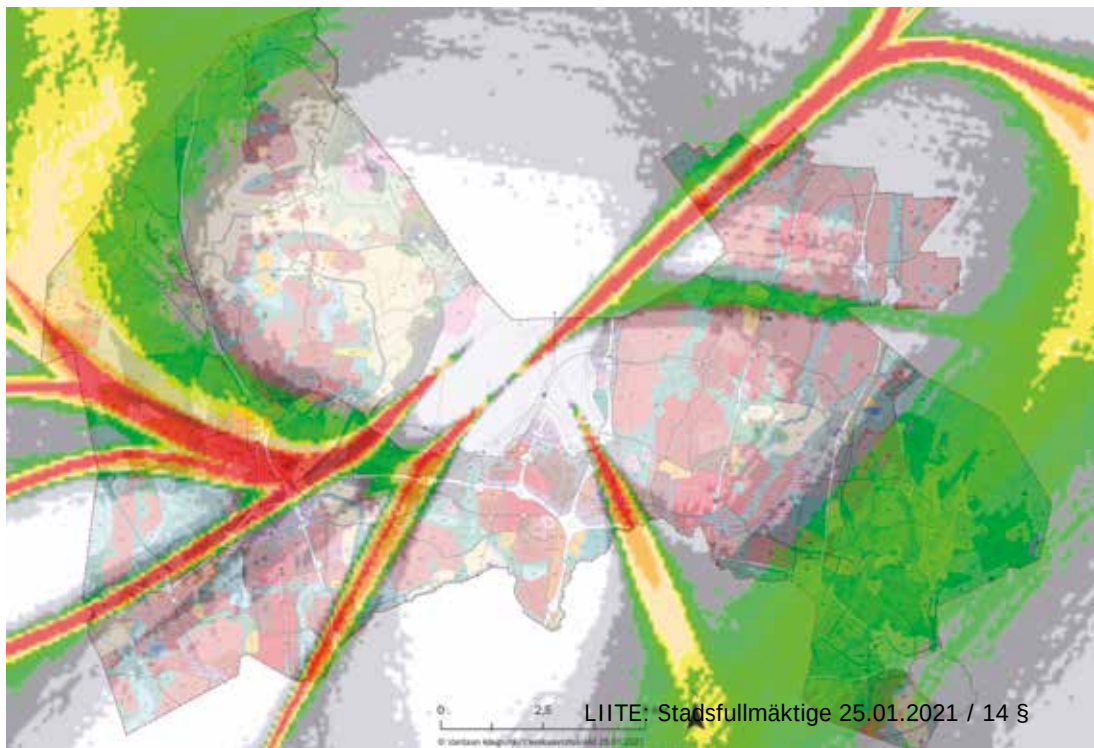
Finavia on esittänyt ympäristölupahakemuksensa (2008) yhteydessä uudet lentomelukäyrät, jotka ovat paikoin yleiskaavan 2007 lentomelualueita laajemmat. Lentomelualueet on osoitettu maakuntakaavassa (Uusimaa-kaava 2050). Maakuntakaavassa esitettyjen Lden yli 60 dB ja 55-60 dB lentomelualueiden lisäksi yleiskaavassa on osoitettu myös Lden 50-55 dB lentomelualue.

Lentomeluvyöhykkeet osoitetaan yleiskaavassa alueina, jotka pohjautuvat Finavian ennusteisiin. Mitä voimakkaampaa lentomelu on, sitä enemmän se rajoittaa maankäyttöä ja rakentamista. Uloimmalle lentomeluvyöhykkeelle asetetaan vain ääneneristävyysvaatimus, kun taas kovimman lentomelun vyöhykkeellä ei sallita uusia asuinrakennuksia, ainoastaan nykyisen korvaaminen.

Yleiskaavan yhtenä tavoitteena on ollut varmistaa lentokentän kasvun edellytykset sekä lentämisen ympäristöhäiriöiden hallinta. Laskeutuvien lentokoneiden aiheuttaman melun vuoksi laskeutumisreittien alle kiitoteiden jatkeille on osoitettu laskeutumisvyöhyke, jolla on asetettu ääneneristävyysvaatimus asuinrakennuksille ja muille herkille toimin-

noille. Vantaalla lentokoneiden laskeutumisvyöhyke Länsi-Vantaalla on kiitoteiden 1 ja 3 lounaispäässä alueella, joilla lentomelu on voimakasta sellaisina vuorokaudenaikoina, joina on runsaasti laskeutumisia. Alueella on tästä huolimatta täydennysrakentamisen potentiaalia. Vaikka osa laskeutumisvyöhykkeestä jää mallinnetun Lden yli 55 dB alueen ulkopuolelle, voi lentomelu olla vilkkaimpina aikoina häiritsevää. Laskeutumisvyöhyke-merkinnällä asetetaan kiitoteiden jatkeilla laskeutumislinjan alla oleville alueille ääneneristysvaatimus, jolla pyritään turvaamaan riittävä ääneneristys asuinrakennuksissa ja siten mahdollistamaan hyvät asuinolosuhteet samalla, kun varmistetaan lentokentän toimintaedellytysten säilyminen.

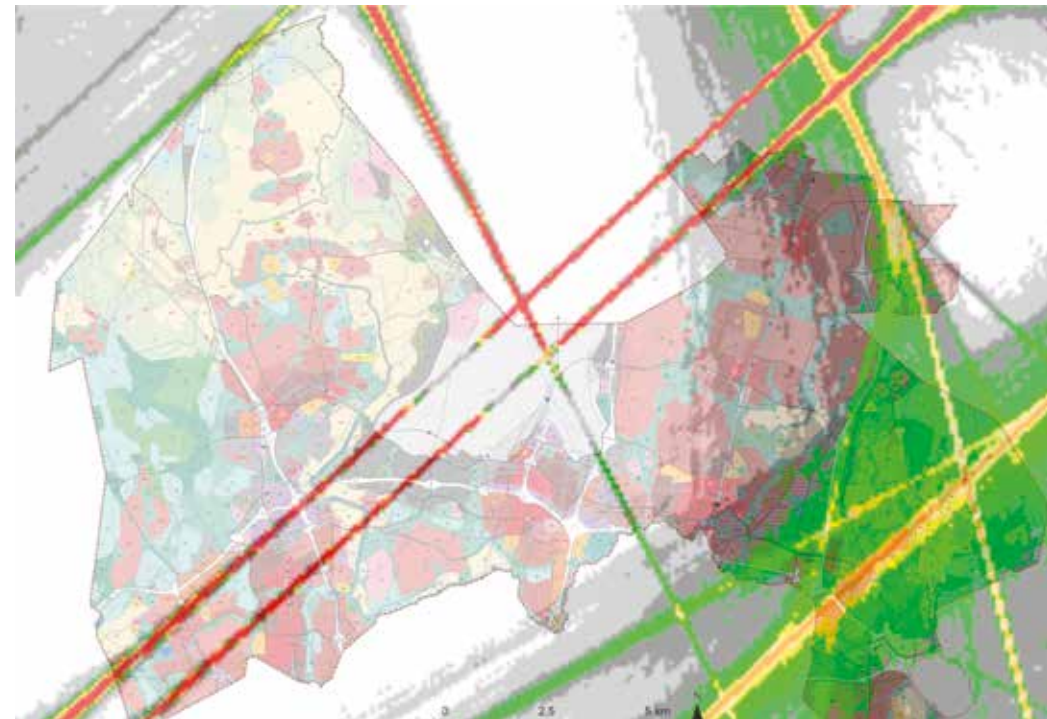
Kuva 51. Lentoonlähtöreittien käyttötiheydet. Useimmin käytetyt reitit punaisella (keskimäärin yli 8 lentoonlähtöä/vrk). Aineisto: Finavia.



keiden ja Finavian laatimien lentokoneiden laskeutumisreittien käyttötiheyksien perusteella (Kuva 52.). Laskeutumisvyöhyke on osoitettu maakuntakaavan (Uusimaa-kaava 2050) selostuksen liitekartassa.

Vierumäen-Vallinojan alueella tämä laskeutumisvyöhyke sijoittuisi Vantaan alueella lentomeluvyöhykkeen 2 (Lden 55-60 dB) päälle. Lentomeluvyöhykkeellä 2 on vastaava ääneneristysvaatimus kuin laskeutumisvyöhykkeellä, joten laskeutumisvyöhyke on Koillis-Vantaalla jätetty pois.

Kuva 52. Laskeutumisreittien käyttötiheydet. Useimmin käytetyt reitit punaisella (keskimäärin yli 8 laskeutumista/vrk). Aineisto: Finavia.

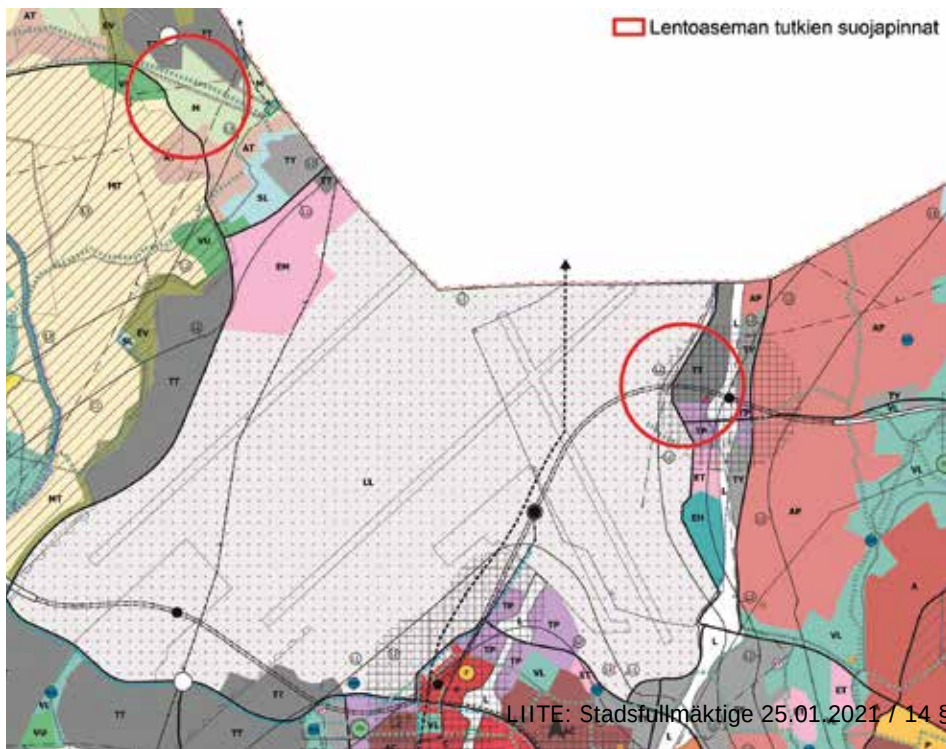


Lentokentän ja sen laitteiden suojavyöhykkeet

Lentoliikenteen turvallisuuden vuoksi lentokentän lähistöllä on asetettu rajoituksia rakentamisen korkeudelle. Lentokentän lentoesterajoituspinnot on kuvattu liitteessä 6.

Helsinki-Vantaan lentoliikennettä palvelevat tutkat sijaitsevat Ruskeasannassa ja Hanskalliolla. Molemmille tutkille on määritelty suoja-alue, joka ulottuu 15 km etäisyydelle tutkista. Tutkien virheettömän toiminnan edellyttämiseksi niille on määritelty suojapinta, jonka mukaan tutkan ympäristössä 500 m säteellä (kuva 53.) ei ole suojapinnan ylittäviä rakennuksia, rakennelmia tai muita suuria heijastavia pintoja. Ruskeasannan tutkan suojapinnan korkeus on +78 metriä merenpinnasta ja Hanskallion tutkan suojapinnan korkeus on +93 metriä merenpinnasta.

Kuva 53. Lentoaseman tutkien suojapinnat punaisella.

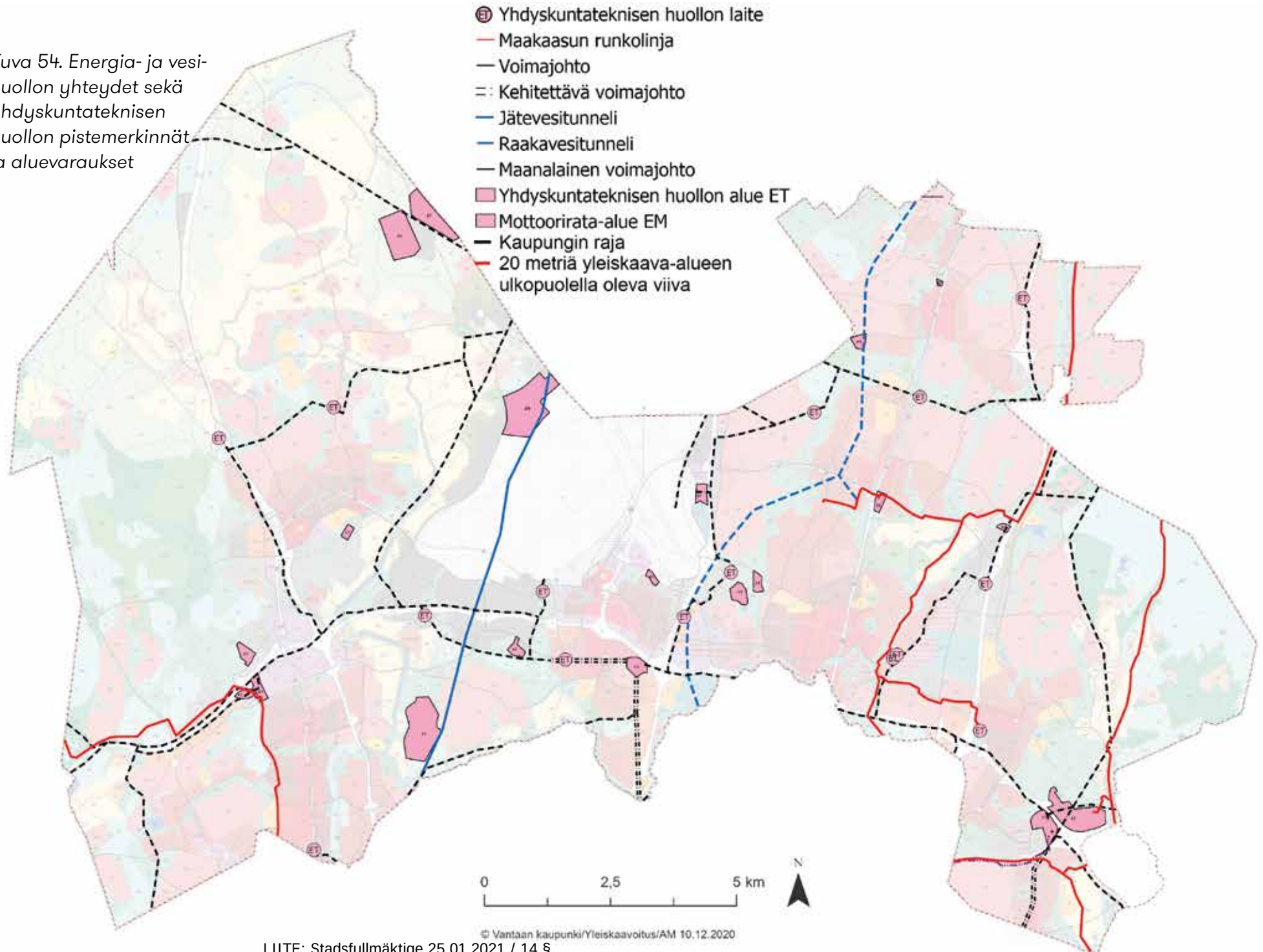


6.4.3 Tekninen verkosto

Vantaan kautta kulkee seudullisesti merkittäviä yhdyskuntateknisen infrastruktuurin verkkoja: sähkön kantaverkko ja muuta suurjänniteverkko, maakaasun runkojohtoja sekä raakavesi- ja jätevesitunnelit. Näiden lisäksi Vantaalla on sähkön- ja kaukolämmön tuotantolaitoksia, sähkön siirtoverkko sekä kaukolämpöverkosto. Yhdyskuntateknisen huollon verkostoihin kuuluvat myös kaupungin tukikohdat ja varikot sekä lumen ja ylijäämämaiden vastaanottopaikat. Teknisen verkoston toimivuus on seudullisesti tärkeä tavoite sekä edellytys toimivalle kaupungille ja sen kasvuille. Yhdyskuntateknisen huollon verkosto on esitetty kuvassa 54 ja verkosto sekä alueiden tarkemmat käyttötarkoitukset liitekartassa 7.

Voimajohtoverkosto, jäte- ja raakavesitunnelit, maakaasun runkojohdot, voimalaitokset sekä keskeisimmät sähköasemat on merkitty myös maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) mukaan yleiskaavassa on huomioitava energia-, vesi- ja jätehuollon järjestäminen. Yleiskaavassa osoitetaan teknisen verkoston tarpeisiin riittävät yhteydet sekä aluevaraukset. Näin turvataan välttämättömän infrastruktuurin toimintaedellytykset ja mahdollistetaan varautuminen verkostojen toimivuuteen myös kaupungin kasvaessa. Teknisen verkoston tilanne ja muutostarpeet on käsitelty yhdessä verkoston eri osista vastaavien tahojen kanssa. Keskusteluissa nousi esiin joitakin uusia tarpeita ja samalla osa aikaisemmista varauksista on todettu tarpeettomiksi.

Kuva 54. Energia- ja vesi-
huollon yhteydet sekä
yhdyskuntateknisen
huollon pistemerkinnät
ja aluevaraukset



Sähkön tuotanto ja jakelu

Sähkön tuotanto- ja jakeluverkostoon on ilmennyt kehittämistarpeita kaupungin kasvaessa ja joidenkin sähköinfran osien tullessa käyttöikänsä päähän. Seutulan sähköasemavaraukselta on tarve uudelle 110 kV voimajohtoyhteydelle Tuupakan ja Tolkinkylän sähköasemille. Nämä voimajohdot on maakuntakaavassa osoitettu yhteystarpeina. Yhteydelle tutkittiin vaihtoehtoisia linjauksia, joiden toteutettavuutta on tarkasteltu. Tämän perusteella yleiskaavassa on esitetty ratkaisu, jonka myötä syntyy mahdollisimman vähän uutta voimajohtokäytävää. Kaikki yleiskaavan voimajohtokäytävät esitetään viivoina riippumatta käytävän leveydestä tai johtojen määrästä. Voima-johtokäytävien tarkempi leveys määrittyy asemakaavoituksessa.

Länsisalmen sähköasemalta on uusi yhteystarve Helsinkiin Viikinmäen sähköasemalle. Yhteys toteutetaan 400 kV maakaapelina, mikä on yleiskaavassa varauksena maanalaiselle voimajohdolle.

Uusia sähköasemia tarvitaan Tikkurilaan ja Varistoon sekä Tolkinkylään, jossa vanha sähköasema on tullut uusimisvaiheeseen ja samalla se on mahdollista siirtää sopivampaan sijaintiin. Sähköasemat osoitetaan teknisen huollon symbolimerkinnällä lukuun ottamatta Tammiston ja Länsisalmen laajempia sähköasema-alueita, jotka osoitetaan aluevarauksina.

Leveät voimajohtokäytävät vaativat tilaa ja rajoittavat johtokadulla ja sen läheisyydessä olevaa maankäyttöä. Osa johtoalueesta voidaan hyödyntää rakentamiseen sijoittamalla voimajohdot maan alle, jolloin niiden suojaetäisyydet ovat pienemmät. Maankäytön tehostuessa erityisesti raitiotielinjauksen varrella osa sähkölinjoista on merkitty kehitettävänä sähkölinjoina, joiden sijoittaminen maan alle tulee tutkia ympäröivän maankäytön muuttuessa tai siinä vaiheessa, kun linjat uusitaan. Tällaisia sijainteja ovat Pakkalassa Väinö Tannerin tien – Tasetien suun-

taiset voimajohdot Pakkalan sähköaseman ja Tammiston sähköaseman välillä, Tammiston kauppatien suuntaiset voimajohdot Tammiston sähköasemalta Helsinkiin Tapanilan ja Pukinmäen sähköasemien suuntaan sekä Porvoonväylän eteläpuolta kulkevat voimajohdot Länsisalmen sähköasemalta Helsinkiin Mellunkylän sähköaseman suuntaan.

Kaukolämpö

Yleiskaavassa nykyisten voimalaitosten ja lämpökeskusten alueet on osoitettu yhdyskuntateknisen huollon alueina (ET). Lisäksi kahdelle uudelle lämpökeskukselle on ET-aluevaraukset. Yleiskaavassa esitetään voimalaitosten ja lämpökeskusten alueet ET-aluevarauksina tai ET-pistemerkinnöillä.

Uusiutuva energia

Vantaan kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030. Koska valtaosa päästöistä syntyy energian tuotannosta ja kulutuksesta, hiilineutraaliustavoitteeseen pääseminen edellyttää energiansäästön lisäksi fossiilisten polttoaineiden käytön korvaamista uusiutuvilla energiamuodoilla.

Vantaan Energian voimalaitoksissa ja lämpökeskuksissa uusiutuvaan energiaan siirrytään muuntamalla laitoksia biopolttoaineille. Tällä hetkellä pääpolttoaineet ovat jäte, kivihiili ja maakaasu. Martinlaakson voimalaitoksella käytetään jatkossa myös puupohjaisia polttoaineita. Uusien ja uudistettavien lämpökeskusten suunnitellaan käyttävän biopolttoainetta, kuten pellettiä.

Vantaalla on aurinkoenergiapotentialikartoituksen perusteella huomattavan paljon aurinkoenergian tuotantoon soveltuvaa kattopinta-alaa. Aurinkopaneelin tai -keräimen sijoittamiselle rakennukseen, rakennelmaan tai pihamaalle ei vaadita toimenpidelupaa. Yleiskaa-

vassa ei osoiteta aurinkoenergian keruualueita. Myös maalämmön hyödyntämismahdollisuuksia on laajasti. Maalämpöä hyödynnetään Vantaalla erityisesti pientalojen lämmitysmuotona. Yleiskaavassa osoitettavilla pohjavesialueilla maalämpökaivon poraaminen perustuu tapauskohtaiseen riskiarvioon. Maalämmön soveltuvuus varmistetaan toimenpideluvassa, eikä maalämmöntuotannon ohjaaminen siten ole yleiskaavatason kysymys. Tarkemmassa suunnittelussa tulee edistää uusiutuvan energian hyödyntämisen mahdollisuuksia ja energiatehokkuutta alueelle sopivilla ratkaisulla. Yleiskaavassa edellytetään energiatehokkuuden edistämistä ja uusiutuvien energiamuotojen hyödyntämistä. Ratkaisuja tulee tarkastella asemakaavavaiheessa.

Maakaasu

Yleiskaavassa osoitetaan nykyinen maakaasun runkojohtoverkosto viivamerkintänä. Yleiskaavassa 2007 oli osoitettu varaus uudelle maakaasun runkojohdolle Martinlaakson voimalaitokselta pohjoiseen. Tämän yhteyden tarve on poistunut ja sitä ei esitetä maakuntakaavassa eikä yleiskaavassa. Kaavamääräykseen lisätään maininta suojaetäisyyksistä, jotka on määritelty valtioneuvoston asetuksessa 551/2009. Asetuksessa on määritelty suojaetäisyyksiä maakaasuverkoston laitteille sekä kullekin putkikoolle. Suojaetäisyydet huomioidaan tarkemmassa suunnittelussa.

Vesihuolto

Nykyisiä vesitorneja tai aluevarausta Kivistön ylävesisäiliölle ei yleiskaavassa osoiteta. Raakavesitunneli ja jätevesitunneli esitetään yleiskaavassa samoin kuin yleiskaava 2007:ssa, samoin Silvolan tekoaltaan ET-alue. Raakavesitunnelin suojavaikokkeella on kielletty toiminta, joka voi aiheuttaa vaaraa tunnelille tai vedenlaadulle. Suojavaikoketta ja sen asettamia rajoituksia ei esitetä yleiskaavakartassa. Raakavesitunnelin 200 m suojavaikoke ja jätevesitunnelin 20 m suojavaikokeet

(keskilinjan molemmin puolin) on mainittu myös kaavamääräyksissä. Suojavaikokkeella toimimista varten on olemassa Pääkaupunkiseudun Vesi Oy:n laatima tarkempi ohje (Päijännetunnelin huomioiminen rakentamisessa ja maankäytön suunnittelussa 20.12.2010).

Vesihuollon rakennettu päänrunkoverkko, vesitornit sekä Raakavesitunneli on esitetty vesihuollon liitekartalla 9. Nykyisen Vantaan vesihuollon kehittämissuunnitelma on laadittu vuosille 2017-2026. Sen mukaan Vantaan kaupungin alueella on HSY:n vesijohtoverkostoa noin 800 km ja jätevesiviemäriverkostoa 750 km. Uusi vesihuollon kehittämissuunnitelma vuosille 2021-2030 laaditaan yhteistyössä HSY:n kanssa vuoden 2020 aikana. Vantaan vesihuollon kehittämissuunnitelmassa esitetään tarkemmin vesihuollon laajentumisalueet. Jätevesitunnelien yhteystarpeet on esitetty jätevesihuoltoa koskevassa liitekartassa 10.

Helsingin maanalaisessa yleiskaavaluonnoksessa (21.4.2020) on esitetty tarve uutta jätevedenpuhdistamoa varten. Puhdistamon kaksi tulotunnelia ja pääpurkutunneli tulisivat HSY:n teettämän esiselvityksen mukaan sijaitsemaan osin Vantaan alueella. Helsingin maanalaisessa yleiskaavaluonnoksessa (21.4.2020) tulotunnelit ja pääpurkutunnelit on esitetty yhteystarpeina. Vaikka jätevesitunnelien yhteystarpeita ei osoiteta yleiskaavassa, on niiden toteuttaminen mahdollista, jos jätevedenpuhdistamo päätetään toteuttaa. Yleiskaavan yleismääräyksiin on linjattu, että alueen pääkäyttötarkoituksen lisäksi sitä häiritsemättä saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita. Tunnelien sijainnin ja teknisen ratkaisun täsmennyttyä niille voidaan laatia asemakaava.

Täyttömäet

Vantaan kaupungin täyttömäkiin kasataan pelkästään puhtaita, pilaantumattomia ylijäämämaita (maa- ja kallioainesta). Petikossa sijaitseva Pitkäsuon täyttömäki eli Petikonhuippu ja Korson suuralueella sijait-

seva Kulomäen täyttömäki on aikaisemmin osoitettu urheilu- ja virkistyspalveluiden alueina (VU), sekä määräaikaisella yhdyskuntateknisen huollon päällekkäismerkinnällä, jotka on tarkoitettu määräaikaisesti maanläjitykseen. Petikonhuipulle on haettu jatkoaikaa ja toimintaa on tarkoitus jatkaa myös maapankkitoimintana vielä toistakymmentä vuotta. Tämän jälkeen kaupungin ylijäämämaiden sijoitusalueet ovat kuitenkin täynnä, ja on tarve osoittaa uusi alue ylijäämämaiden läjitystä varten. Nykyiset täyttömäet maisemoidaan käytön jälkeen ja yleiskaavassa ne esitetään urheilu- ja virkistyspalveluiden alueina (VU) ilman väliaikaiskäyttöä osoittavaa päällekkäismerkintää.

Yleiskaavassa on osoitettu uudelle kaupungin täyttömäelle yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevaraus Kiilan kaupunginosasta maantien 152 varauksen länsipuolella. Maantie 152 varauksen itäpuolella Kiilassa Tuusulan rajaa vasten on myös osoitettu ET-alue maamassojen käsittelyä ja sijoittamista varten. Alueella on vireillä yksityinen hanke. Alueella on aikaisemmin osoitettu väliaikainen teknisen huollon alue. Suunniteltu toiminta on kuitenkin niin pitkäkestoista, että yleiskaavan aikajänteellä sitä ei katsottu väliaikaiseksi käytöksi. Lisäksi alueen yksityinen toimija suunnittelee hankealueensa eteläpuolelle melusuojavallia lähialueen asutuksen suuntaan, jonka toteuttaminen ei saa vaikeuttaa mt 152 toteuttamista.

Puhtaiden maamassojen käsittely ja välivarastointi on järkevää mahdollisimman lähellä niiden synty- tai käyttöpaikkaa. Pienet ja väliaikaiset maapankkialueet voivat toimia esimerkiksi muuntuvilla alueilla esirakentamisen yhteydessä, ja niiden lyhyt ajallinen kesto sekä pieni koko mahdollistavat tällaisten toimintojen sijoittamisen ilman erillisiä yleiskaavavarauksia. Yleiskaavan yhdyskuntateknisen huollon (ET) alueita, mm. lumenvastaanottopaikkoja, on myös mahdollista hyödyntää niiden varsinaisen käyttötarkoituksen ohella väliaikaisina maapankkialueina.

Jätteenkäsittely

Yleiskaavassa ei esitetä erillisiä jätteenkäsittelyalueita (EJ), mutta jätteiden käsittelyä ja kierrättämistä tehdään yhdyskuntateknisen huollon ET-alueilla. Esimerkiksi Ojangan ET-alueella Vantaan Energian jätevoimalassa poltetaan yhdyskuntajätettä energiaksi, ja Ruskeasannan ET-alueella sijaitsee HSY:n Sortti-asema. Lisäksi erilaisia kierrätys- ja kiertotaloustoimintoja kuten metallinmurskausta ja paperinkäsittelyä tehdään myös jollain TT- ja TY-alueilla.

Helsingin seudun ympäristökeskus HSY:n jätehuollon investointiohjelmassa on varauduttu uuden Sortti-aseman rakentamiseen tänä kevään HSY:n hallituksen hyväksymässä 10 vuoden investointiohjelmassa. Täyden mittakaavan sorttiasema edellyttää noin 2 hehtaarin tilavarauksen. Yleiskaava mahdollistaa Sortti-aseman sijoittamisen Petaksen TT-alueelle, ja teknisen verkoston liitekartalla 7 on huomioitu Sortti-aseman tarve. Tarkempi sijainti täsmentyy jatkosuunnittelussa HSY:n kanssa yhteistyössä.

Vantaan kaksi vanhaa kaatopaikkaa sijaitsevat Sotungissa yleiskaavan lähivirkistysalueella (VL) ja Seutulan suljettu kaatopaikka (nyk. Syysmäki) Hanskalliontiellä yleiskaavan suojaviheralueella (EV). Kummallakin entisellä kaatopaikalla on tarkkailusuunnitelma, lisäksi Sotungin kaatopaikalle on laadittu sulkemissuunnitelma. Seutulan vanha kaatopaikka on jo suljettu, maisemoitu ja aidattu.

Lumen vastaanotto

Yleiskaavassa on kuusi yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevarausta lumenvastaanottopaikkojen tarpeisiin. Näistä neljä on käytössä (Vehkalanmäki, Koisoite, Kulomäki ja Ojanko), yksi rakenteilla (Tolkinkylä) ja yksi on toteuttamaton aluevaraus (Päiväkumpu) (teknisen huollon liitekartta 7). Mikäli tulevaisuudessa lumenvastaanottopaikkoja tarvi-

taan entistä lyhyemmän aikaa vuodesta, lumettomina aikoina niitä voi käyttää myös muihin yhdyskuntateknisen huollon tarkoituksiin, kuten lehtien ja maa-ainesten väliaikaiseen varastointiin ja muihin kiertotaloustoimintoihin.

Kaupungin tukikohdat ja varikot sekä liikennevarikot

Teknisen huollon tukikohdille ja kaupungin varikoille on yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevaraukset Kivistön Piispankylästä ja Koivuhaasta osoitteissa Koisotie 7 ja Koisotie 10 (lumenvastaanottopaikan yhteydessä) sekä Voimalantiellä Martinlaakson voimalaitoksen vieressä ET-alueella. Petaksen tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan (TT) alueelle on mahdollista sijoittaa myös varikkotoimintoja. Kaupungin keskusvarikko sijaitsee Tuupakassa TT-alueella, mutta sen toimintojen sijoittamista muille nykyisille tukikohta- ja varikkoalueille on tarkasteltu.

Itä-Vantaalla bussivarikkoa varten on varattu yleiskaavassa yhdyskuntateknisen huollon (ET) alue Ojangan lumen-vastaanottopaikan yhteydessä. Länsi-Vantaalla bussivarikolle ei ole osoitettu teknisen huollon aluetta, mutta varikko on mahdollista sijoittaa Petaksen TT-alueelle. Ratikan varikolle on varattu ET-alue Länsisalmen sähköaseman vierestä ja alue on osoitettu myös varikkosymbolilla (RV).

Lähijunaliikenteen varikko

Lähijunaliikenteen varikkojen tarpeita ja sijainteja Helsingin seudun alueella on selvitetty Väyläviraston teettämässä selvityksessä, joka julkaistiin toukokuussa 2020 (Väyläviraston julkaisuja 25/2020) yleiskaavaehdotuksen ollessa jo nähtävillä. Selvityksessä todetaan tarve kunnossapitovarikolle Kehäradan varresta ja varikolle tutkittiin useita sijainteja Vantaalla. Varikon mahdolliseen sijaintiin vaikuttivat muun muassa ratatekniset vaatimukset sekä rataa ympäröivä maankäyttö. Verrattaessa Vantaalle ehdotetun lähijunaliikenteen varikon sijaintia

yleiskaavaan, se sijoittuisi Petaksessa tuotanto- ja varastotoiminnan alueelle (TY), joka varataan tuotanto- ja varastotoiminnoille, jotka eivät aiheuta merkittäviä ympäristöhäiriöitä.

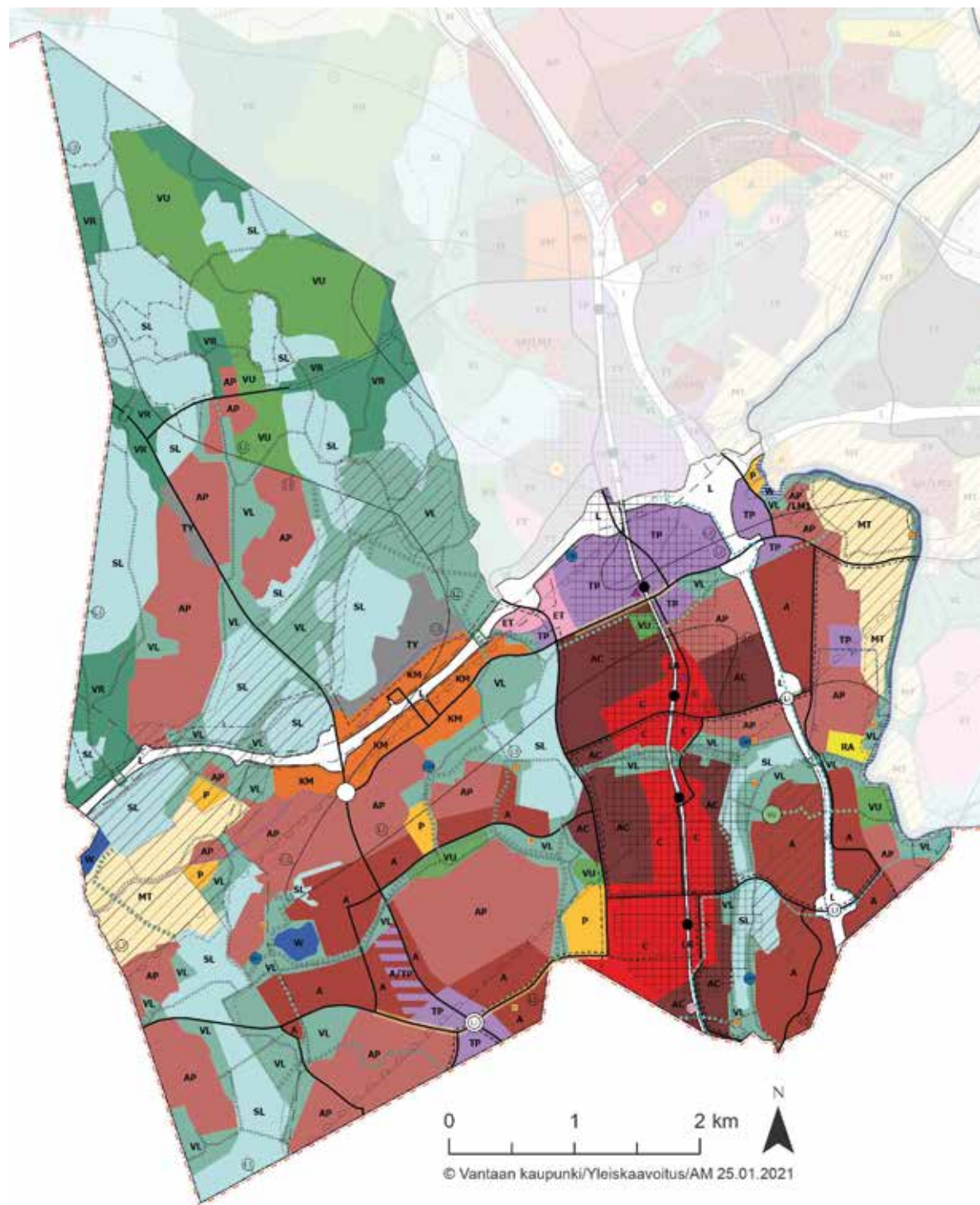
Mitään päätöksiä ja suunnitelmia varikon sijoittamisesta Petakseen ei ole tehty, joten mahdollisen hankkeen vaikutuksia ei ole voitu yleiskaavan yhteydessä tarkemmin arvioida. Hankkeen täsmennyttyä alueelle on mahdollista laatia esimerkiksi osayleiskaava. Yleiskaavaan lähijunaliikenteen varikkoa ei ole merkitty. Mahdollisen junavarikon vaikutukset tulee arvioida kokonaisuudessaan hankkeen edellyttämien kaavojen ja muiden tarkempien suunnitelmien yhteydessä sekä ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä ja ympäristölupaprosessissa.

Moottorirata-alue

Lavangon moottorirata-alue Kiilan kaupunginosassa on osoitettu omalla erityisalueen merkinnällä (EM) moottoriurheilua ja ajokoulutusta varten.

7. Yleiskaava alueittain

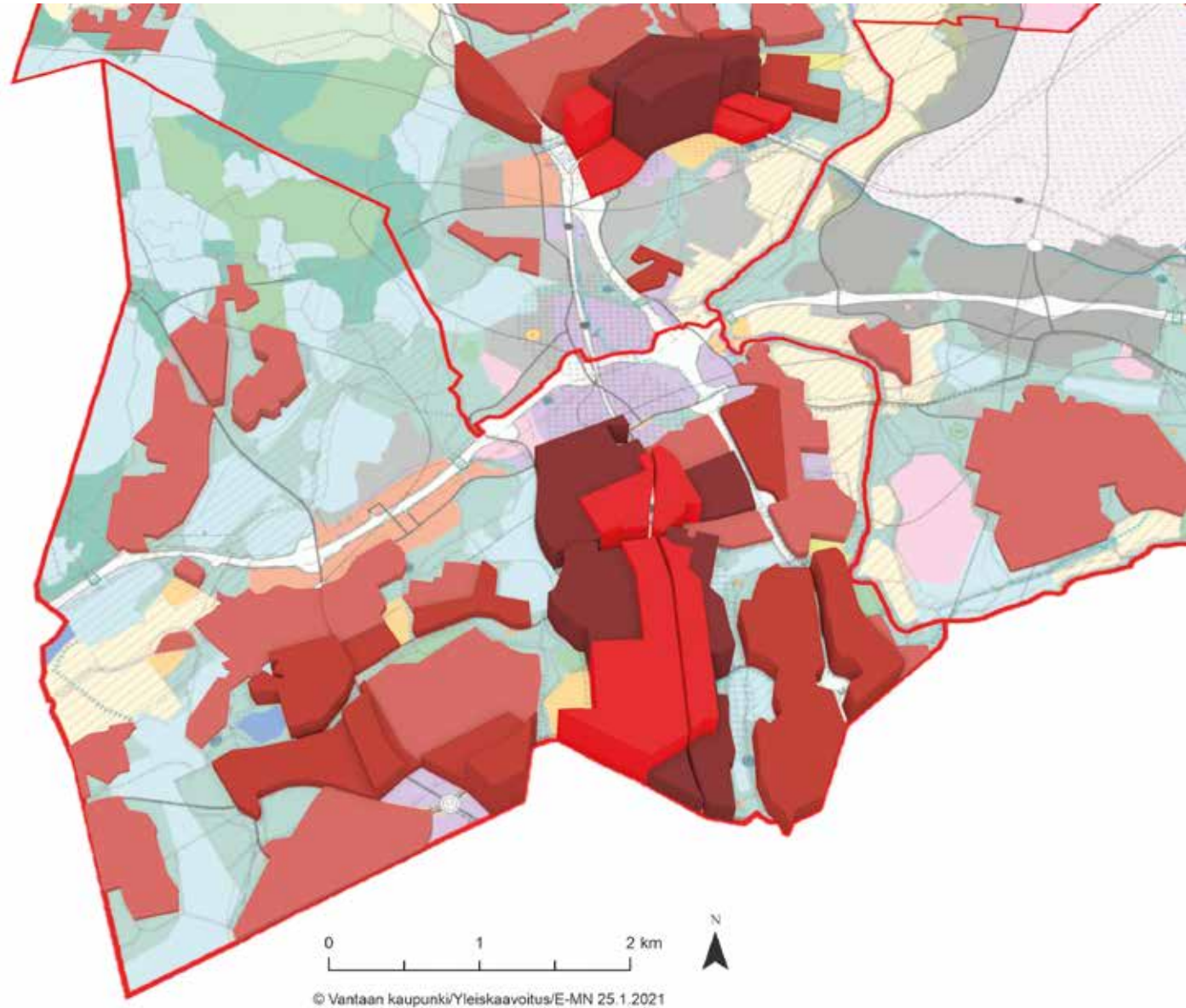
7.1 Myyrmäki



7.1.1 Keskustat ja asuminen

Myyrmäki-Martinlaakson keskustat käsitetään yleiskaavassa yhtenä toimivana keskustakokonaisuutena. Kaupunkikeskustan alue (C) jatkuu neljän asemanseudun nauhana, Länsi-Vantaan raidekaupunkina, Myyrmäen asemalta Louhelan ja Martinlaakson kautta, Vantaankosken asemalle. Kaupunkikeskustan alueet on rajattu Myyrmäessä laajasti kattaen koko eteläosan urheilupuistoon asti ja jatkuen pohjoiseen kohti Louhelaa. Martinlaaksossa keskusta-alue ulottuu lännessä Martinustalolle ja sen naapurina uudistuville kortteleille asti. Sekä Myyrmäen että Martinlaakson keskusta-alueita täydentävät kaupunkikeskustan asuinalueet (AC).

Vantaankosken asema ei ole keskusta-aluetta lentomelun rajoittaessa sinne sijoitettavia toimintoja. Keskustarakentaminen eteläisten asemien ympärillä tukee myös Vantaankosken kehittymistä työpaikkaintensiivisenä ja kaupunkiympäristöltään laadukkaana alueena. Yleiskaavaan tehty täydennys asuminen alueeseen aseman eteläpuolella voi mahdollistaa palvelujen saamisen asemalle.



Kuva 55. Asumisen laskennallinen yleiskaavavaranto Myyrmäen suuralueella.

Kaikki neljä asemaa ovat kävelyetäisyydellä toinen toisistaan. Uusi asuntorakentaminen on sijoitettu olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen sitä tiivistäen ja täydentäen. Uudistavalla lisärakentamisella kehitetään erityisesti Myyrmäkeä ja Martinlaaksoa.

Vihdintien varren työpaikka-alueita Pähkinärinteen puolella on osoitettu muun maankäytön ohessa asuntorakentamiseen soveltuviksi, asumisen ja työpaikkojen alueiksi (A/TP). Alueiden mahdollinen rakennemuutos tulee suunnitella kokonaisuutena ympäröivään kaupunkirakenteeseen sovittaen. Kaivoksen alue Hämeenlinnan väylän itäpuolella on osoitettu asuinalueeksi (A). Alue kytkeytyy suoraan Helsingin puoleiseen Kuninkaantammeen. Molempien alueiden kautta kohti Myyrmäkeä kulkee joukkoliikenteen runkoyhteys, joka on mahdollista toteuttaa raitiotienä.

Lentomeluvyöhyke 2 (Lden 55–60 dB) ulottuu yleiskaavassa entistä laajemmalle Vantaanlaaksossa ja Martinlaaksossa. Vyöhykkeelle ei ole osoitettu uutta asutusta, mutta nykyisen täydentäminen on mahdollista ääneneristävyys-vaatimukset huomioiden. Lentomeluvyöhyke 3 (Lden 50–55 dB) laajenee kattamaan koko Myyrmäen alueen ja edellyttää 32 dB ääneneristävyysvaatimusta asuinrakennuksissa ja herkkien toimintojen osalta. Länsi-Vantaalla vain pieni osa Myyrmäestä ja Askistosta jäisi lentomeluvyöhykkeen 3 (Lden 50–55 dB) ulkopuolelle. Lentomelua kuuluu myös näillä alueilla, joten yhdenmukaisuuden vuoksi lentomeluvyöhyke 3 ääneneristävyysvaatimuksineen on ulotettu koko Lounais-Vantaalle. Uutena merkintänä on esitetty kiitoteiden 1 ja 3 suuntainen lentokoneiden laskeutumisvyöhyke, joka ulottuu myös varsinaisten melualueiden ulkopuolelle kuvastaen laskeutuvien koneiden paikoin voimakasta hetkellistä melutasoa. Laskeutumisvyöhyke ei rajoita maankäyttöä, mutta asettaa 35 dB ääneneristävyysvaatimuksen.

7.1.2 Palvelut

Myyrmäen suuralueella palvelut keskittyvät vahvasti olemassa oleville keskustatoimintojen ja asumisen alueille. Yleiskaava mahdollistaa Varian ison yksikön muuttamisen pois Myyrmäestä ja alueen kehittämisen muuhun maankäyttöön.

Monipuoliset erikoiskaupan palvelut ovat Myyrmäen keskustassa. Lähi-palveluita löytyy kattavasti jokaiselta suuremmalta asuntoalueelta. Yleiskaava ohjaa päivittäistavarakaupan suuryksiköt keskusta-alueille ja tiiviimmille asumisen alueille, koska kestävyys tavoite edellyttää usein käytetyiltä palveluilta hyvää saavutettavuutta kestäville kulkumuodoilla. Hämeenkyliä-Varisto-Petikon kaupan alue voi kasvaa tilaa vievän kaupan alueena maakuntakaava-luonnoksen linjausten mukaisesti.

Palvelujen ja hallinnon alueina (P) on osoitettu Myyrmäen urheilupuisto sekä Hämeenkyliä koulun kokonaisuus, Tuomelan koulu, kulttuurihistoriallisista kohteista Hämeenkyliä kartanon ja Vantaankosken alueet. Palveluiden aluevarausten lisäksi yleiskaava mahdollistaa palveluiden toteuttamisen keskustatoimintojen sekä asumisen alueilla. Palvelut ovat siten lähellä käyttäjiään ja saavutettavissa joukkoliikenteellä.

Virkistyspalvelut

Läntisen Vantaan laajin viheraluekokonaisuus on Petikon luontovirkistysalue, joka sisältää laajoja metsiä, luonnonsuojelualueita ja viljelymaisemaa. Alueelle on merkitty kattava ohjeellisten ulkoilu- ja ratsastusreittien verkosto. Petikossa sijaitseva nykyinen täyttömäki Pitkäsuo (eli Petikonhuippu) maisemoidaan käytön jälkeen ja esitetään siksi urheilu- ja virkistyspalveluiden alueena (VU) ilman väliaikaiskäyttöä osoittavaa päällekkäismerkintää. Herukka-ojan laakso on varattu golfkentäksi, jonka poikki on merkitty ulkoilureittiyhteydet.

Linnaistenmetsä, Raappavuortenmetsä ja Mätäojan laakso säilyvät merkittävänä, päivittäin helposti tavoitettavina viheralueina. Luonnonsuojelualueilla liikkumisen ohjaaminen merkityille reiteille on tärkeää. Virkistysalueilla voidaan kehittää laajemmin palveluita. Hämeenkyliän kulttuurimaisemaan on merkitty ulkoilu- ja ratsastusreittien verkosto.

Kaivokselan liikuntapuisto on merkitty urheilun ja virkistyspaikaksi. Merkintä tukee liikuntapuiston kehittymistä kasvavan väestön tarpeisiin. Urheilun ja virkistyspalveluina kaavassa osoitetaan Martinlaakson ja Vapaalan liikuntapuistot, Myyrmäen urheilukenttä sekä Vetokannaksen uimaranta.

Virkistysalueyhteyksillä on esitetty tarve kytkeä virkistysalueet toisiinsa ja kehittää niiden välisiä yhteyksiä. Myyrmäessä tiiviisti rakennetun alueen ja Mätäojan laakson soisen pohjan välille on varattu virkistysaluetta ja osoitettu virkistysalueyhteys. Mätäojan laaksosta johtaa Kaivokselan kautta virkistysalueyhteys Vetokannakselle. Joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhykettä on Myyrmäen suuralueella merkitty Vetokannakselta Lounaniityn virkistysalueelle saakka. Vantaankoskella kehittämisvyöhyke on kolmen palvelualueen rajalla. Vantaankoskella Kehä III:n alituksesta pitäisi kehittää sekä eläinten että ihmisten liikunnasta palveleva houkutteleva yhteys.

Kuva 56. Vasemmalla näkymä Myyrmäenlehdosta ja oikealla Raappavuorelta vuoden 2017 elokuun myrskyn jälkeen. (Kuvat: Paula Kankkunen)

7.1.3 Suojeluarvot

Luonnonsuojelu ja ekologinen verkosto

Myyrmäen suuralueella ekologinen verkosto täydentyy usealla uudella luonnonsuojelualueella ja olemassa olevien SL-alueiden laajennuksilla. Uusia ovat Ladaunmetsä (ent. Alkärr), Karhusuo-Tyttömäki (ent. Karhusuo-Tyttömäenmetsä), Linnaistenmetsä ja Myyrmäen keskusta-alueen läheisyydessä oleva Raappavuoret-Kolokallio (ent. Raappavuoret-Myyrmäen lehto). Friimetsänrinne (ent. Friimetsä) on laajentunut, ja myös Mätäojan luonnonsuojelualuetta on laajennettu Vaskivuoren SL-varauksella (Mätäoja-Vaskivuori).

Uusia luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen merkittäviä alueita (luo-alue) on osoitettu ja joitakin olemassa olevia laajennettu. Uusia ovat Yhteismaannotko (ent. Ainontie), Hoorikinrinne (ent. Hermaskär), Askistonmetsä, Lampimäki (ent. Koivurinne). Lammaslampi



tulo- ja laskupuroineen on puroluontoselvityksen arvokkaana kohteena osoitettu uudeksi luo-alueeksi. Linnaisten alueella olevat asemakaavan mukaiset luo-alueet on myös lisätty yleiskaavaan. Pelininmetsä (ent. Alkärr) on laajentunut hieman, Bredmalmenin (ent. Bredmalm) rajausta on laajennettu idässä ja supistettu lännessä niin, että alue käsittää vain kaupungin omistaman metsäpalstan, jolla on monimuotoisuusarvoja.

Lammaslampi on paikallisesti merkittävä pienvesiluonnon kokonaisuus ja ekologinen yhteys. Direktiivilaji viitasammakko elää Lammaslammella. Luonnonsuojelulain 49§:n mukaan luontodirektiivin liitteessä IV (a) tarkoitettuihin eläinlajeihin kuuluvien yksilöiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty, siis joka tapauksessa ilmankin yleiskaavan luo-rajauksella. Luo-määräys ei tarkoita sitä, että alueella ei saa tehdä mitään hoitotoimenpiteitä. Viitasammakon elinympäristöjen suositeltuja kunnostus- ja hoitotoimia ovat rantaniittyjen avaus ja niitto sekä avovesialueen lisääminen (Viitasammakko 27.2.2014). Ruoppauskin on mahdollista niin, ettei viitasammakon

suojelu vaarannu. Lammaslammella olisi siis syytä niittää ja lisätä avovesipintaa sekä viitasammakon että virkistyskäytön näkökulmista. Kunnossapidosta huolehtii kadut ja puistot -palvelualue. Kunnostustyöt talkoilla ovat myös mahdollisia. Silloin ympäristökeskus antaa luvan niittoon ja ohjeet työn tekemiselle.

Ekologiset runkoyhteydet kulkevat pääosin riittävän leveitä metsäisiä yhteyksiä pitkin Petikossa, Askistossa, Hämeenkylässä ja Linnaisissa. Hämevaarasta Espoon puolelle jatkuva ekologinen runkoreitti on merkitty Koivuvaaran pientalovaltaisen asuinalueen (AP) päälle. Se kulkee asemakaavan VL-alueilla, mutta paikoitellen niin kapeana, että yhteydelle ei ole tehty aluevarausta.

Myyrmäen suuralueelle on osoitettu neljä viheryhteyden kehittämis-kohtaa: Kehä III:n varteen Lintutorninsillan kohdalla lähellä Espoon rajaa ja Muuripuiston/Pärispruunsaran kohdalle, Hämeenlinnanväylälle Kaivokselan alueelle Hankapuiston kohdalle sekä Vihdintien varrelle lähelle Espoon rajaa.



Kuva 57. Myyrmäen lehdon ja Mätäojan luonnonsuojelualueen yhdistävää ekologista käytävää virkistysreitin vierellä. (Kuvat: Paula Kankkunen)

Kulttuuriympäristö

Vantaanjokilaakson maisema-alueella Vantaanlaakso on yksi sen hyvin säilyneistä ja paljon rakennettua kulttuuriperintöä sisältävistä osista. Vantaanlaakso on oikeusvaikutteisella liitekartalla erotettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi. Vantaanjokilaakson arvokkaan viljelymaiseman sisälle annetaan mahdollisuudet rakentaa joitain uusia pientaloalueita, koska ajatellaan, että laajan viljelymaiseman kokonaisuus kestää täydennysrakentamista, kunhan pientaloalueiden reunat suunnitellaan pieteetillä, kuten määräyksessä kehoitetaan tekemään. Nämä pientaloalueet on varattu jo aikaisemmissa yleiskaavoissa. Rajauksiin on tehty joitain muutoksia maiseman eheyttä ajatellen.

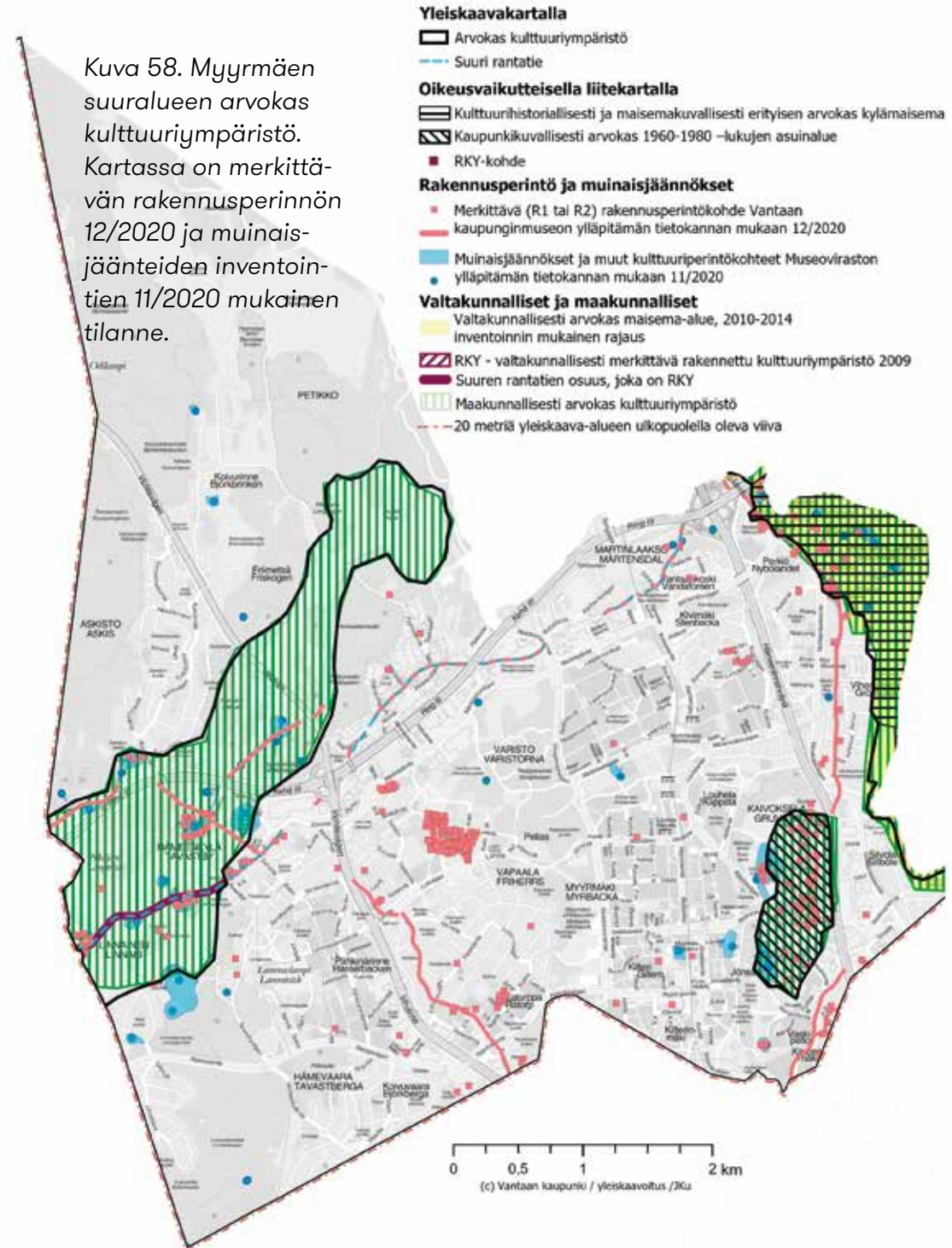
Suuren Rantatien linjaus on muutamia katkoksia lukuun ottamatta säilynyt, ja se on yleiskaavassa omalla merkinnällään.

Hämeenkylässä viljelymaisema on todettu maakunnallisesti arvokkaaksi. Sinne sijoittuu keskiaikaisia kylätontteja ja Suuri rantatie sekä useita rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita.

Kaivoksella on ansiokasta 1960-luvun kaupunkisuunnittelua. Voimakaspiirteinen maasto ja rakennukset muodostavat veistoksellisen mutta samalla kodikkaan kokonaisuuden. Aluerajaus on maakunnallisen inventoinnin mukainen.

Viherkummun siirtolapuutarha on maakunnallisesti arvokkaan rajauksen sisällä, mutta sitä ei ole mainittu erikseen maakuntakaavan maisema-alueen inventointitekstissä. Alueen kulttuurihistorialliset arvot ovat rakennusperinnön osalta heikentyneet purkamisten myötä. Siksi aluetta ei esitetä arvokkaana kulttuuriympäristönä yleiskaavassa.

Kuva 58. Myyrmäen suuralueen arvokas kulttuuriympäristö. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön 12/2020 ja muinaisjäänteiden inventointien 11/2020 mukainen tilanne.



7.1.4 Toimitila-alueet

Vierekkäin sijaitsevat Vantaankoski ja Hämeenkylä-Petikko-Varisto muodostavat suurimman yhtenäisen toimitila-aluekokonaisuuden Myyrmäen suuralueella. Alueella on runsaasti monipuolisia toimitilarakentamismahdollisuuksia kaupasta toimistoihin ja työpaikkojen määrää alueella on mahdollista kasvattaa tuhansilla. Koivuvaaran monipuolinen työpaikka-alue sijaitsee joukkoliikenteen runkoyhteyksien solmukohdassa, Vihdintien ja Rajatorpantien risteyksessä. Toimitila-alue on merkitty siten, että se mahdollistaa myös asumisen alueiden uudis- ja täydennysrakentamisen hyviin yhteyksiin tukeutuen. Vihdintien varsi Askistossa ja ns. Vaisalan alue Vantaanlaaksossa on osoitettu toimitila-alueiksi.

Kaivokselan työpaikka-alue Hämeenlinnanväylän molemmin puolin on osoitettu kokonaisuudessaan asuntorakentamisen alueeksi. Ratkaisupohjautuu pitkälti alueelle käynnistettyyn yleiskaavan muutokseen, joka luonnosvaiheensa jälkeen sulautettiin koko kaupungin yleiskaavaan.

7.1.5 Liikenne

Myyrmäen alueella on varauduttu usean seudullisen joukkoliikennedyden kehittämiseen. Myyrmäen ja Pakkalan väliselle runkoyhteydelle tutkittiin liikenne-ennusteilla useita eri vaihtoehtoja. Vaikka yhteyden matkustajamäärät vuonna 2050 ovat ennusteen mukaan liian pieniä sen toteuttamiseksi vielä silloin raitiotienä, niin yhteys toimii tulevaisuuden varauksena. Runkoyhteys kulkee Tulkintien, Hakakorven tunnelivarauksen ja Ylästöntien kautta Vantaanlaaksontielle ja siitä edelleen Martinlaaksontietä pitkin Myyrmäkeen. Kyseinen linjaus on tutkituista vaihtoehtoista teknisesti sekä kaavallisesti toteuttamiskelpoisiin.

Muut joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnät Myyrmäen alueella ovat nykyisen bussirunkolinjan 560 varaus raitiotieksi (”Jokeri 2”) sekä Helsingin yleiskaavan Vihdintien raitiotien jatke Vihdintieltä Raappavuorentien kautta Myyrmäkeen tai Malminkartanosta Korutien kautta Myyrmäkeen. Lisäksi varaudutaan raitiotien jatkeeseen Vihdintien ja Rajatorpantien liittymästä kohti Leppävaaraa. Joukkoliikenteen paikallisen kehittämisen kannalta keskeisin yhteys on Luhtitien jatke Raappavuorentielle. Katu parantaa Pähkinärinteen ja Myyrmäen keskustan välistä saavutettavuutta. Luhtitiestä laadittiin vuoden 2019 aikana yleissuunnitelma, jonka mukaan kadun linjaus on tarkennettu yleiskaavaan.

Yleiskaavassa on kolme joukkoliikenteen vaihtopaikkaa Myyrmäen alueella. Vihdintien ja Rajatorpantien liittymässä on vaihtopaikka runkoyhteyksien ja Vihdintien bussiliikenteen välillä. Hämeenlinnanväylän liittymät Vaskivuorentien ja Martinlaaksontien kohdilla toimivat vaihtopaikkoina joukkoliikenteen runkoyhteyksiltä valtatie lähij- ja kaukobussiliikenteeseen. Näiden lisäksi alueen juna-asemat ovat vaihtopaikkoja Kehäradan, joukkoliikenteen runkoyhteyksien sekä liityntäliikenteen välillä. Vantaankosken ja Martinlaakson asemilla on myös seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet.

Pyöräliikenteen baanat kulkevat Myyrmäestä Kivistöön sekä Pakkalan kautta Tikkurilaan ja ne palvelevat erityisesti pitkämatkaista pyöräilyä. Helsingistä tuleva baana jatkuu Myyrmäessä Korutietä pohjoiseen Vaskivuorentielle, jolta se yhdistyy Kivistöön menevään baanaan Silvolassa. Tämä kulkee Hämeenlinnanväylää mukaillen Vehkalan asemalle ja siitä edelleen Kehäradan varressa Kivistöön. Myyrmäen ja Pakkalan välillä baana kulkee Kahluuniityn läpi Vantaanjoen pohjoispuolelle siirtyen Tolpinkylän kohdalla Ylästöntien varteen. Baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreittiverkosto sekä muut pyörätiet.

Merkittävin muutos Myyrmäen tie- ja katuverkossa on Kehä II:n varauksen poistuminen yleiskaavasta. Sen tilalle on merkitty liikenneyhteytenä jatke Kuninkaantammen eritasoliittymästä Vanhalle Kaarelantielle. Muutos vaikuttaa Myyrmäen keskustan läpiajoliikenteeseen, joka jatkossa ohjataan vahvemmin Myyrmäen kaavarungon mukaisesti Raappavuorentien ja Vaskivuorentien kautta. Samalla tien entiset tilavaraukset vapautuvat muuhun maankäyttöön.

Vihdintie on merkitty viivamerkinnällä liikenneyhteydeksi, koska se on todettu kaupunkimaisena kehitettäväksi tie- tai katujuoksoksi Liikenneviraston vetämässä työssä, jossa jäsenneltiin pääkaupunkiseudun tie- ja katuverkkoa (Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet). Selvityksessä Vihdintien tapaisilla yhteyksillä on todettu merkittävää maankäytön kehittämispotentiaalia, ja tien liikenneympäristöä on tarkoitus kehittää maankäytön ja lähiliikkumisen lähtökohdista. Tiellä on myös seudullista merkitystä, mutta liikenneyhteys -merkintä kuvaa paremmin tien kehittämissuuntaa osana tie- ja katuverkkoa. Vihdintielle on lisäksi merkitty eritasoliittymävaraukset Rajatorpantien ja Martinkyläntien liittymiin, joilla pyritään osittain turvaamaan myös linja-auto- ja tavaraliikenteen toimintavarmuus tiellä. Vantaanlaaksontie on Silvolassa linjattu kulkemaan osittain Hämeenlinnanväylän vieressä ja Raappavuorentien jatke Helsingin puolelle on poistettu.

Rajatorpantie on merkitty katukuvan kehitysalueeksi Myyrmäen keskustan ja Pähkinärinteentien väliseltä osuudelta ja Martinkyläntie puolestaan Raappavuorentien ja Sanomatien väliseltä osuudelta. Näillä katuosuuksilla tuetaan jalankulun, pyöräilyn ja julkisen liikenteen houkuttelevuutta kehittämällä katutilojen yleisilmettä ja luomalla mahdollisuudet ihmisten monipuoliselle liikkumiselle. Erityisesti paikkojen tunnistettavuus ja saavutettavuus ovat tärkeitä.

7.1.6 Tekninen verkosto

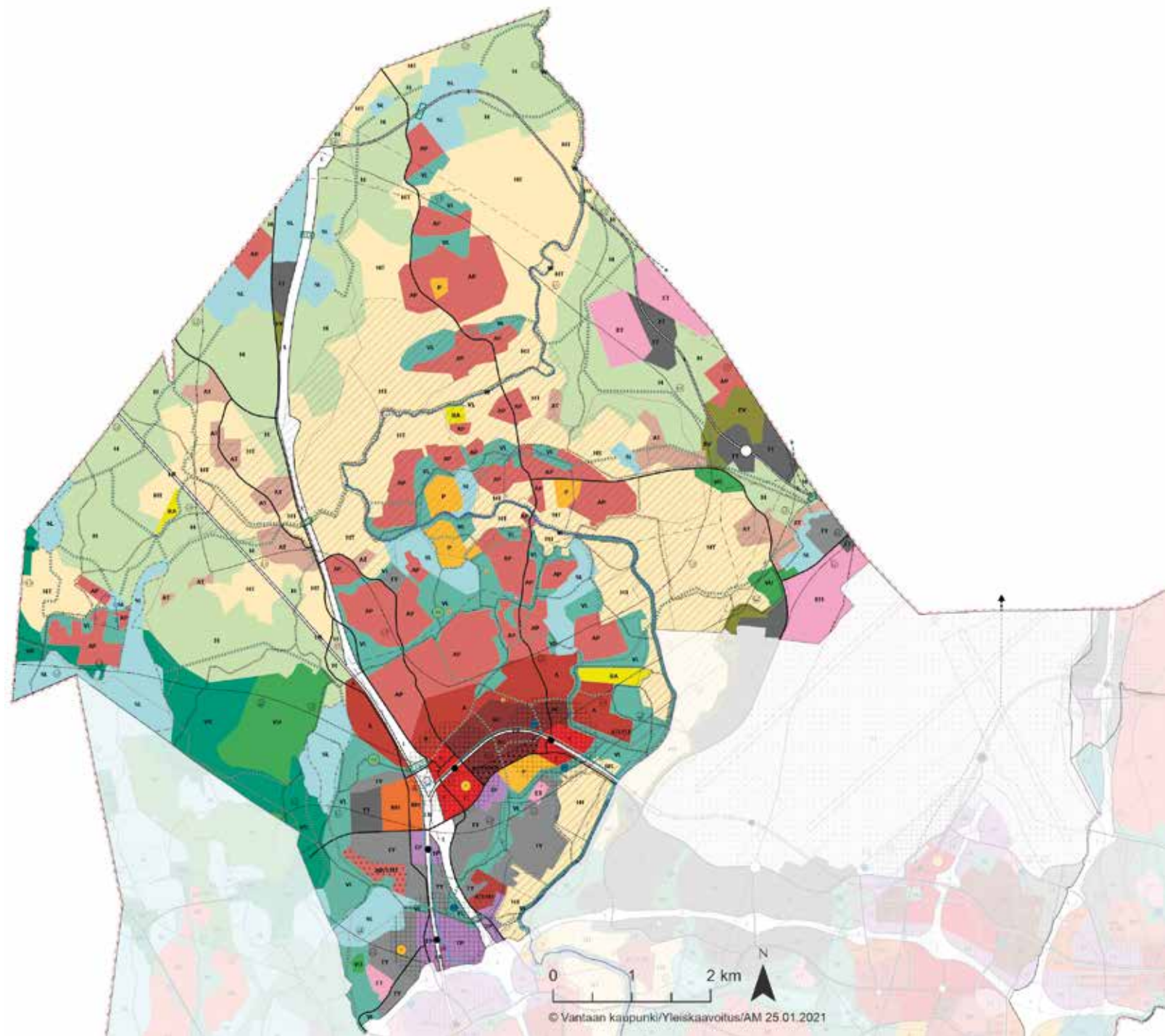
Varistossa on tarve uudelle sähköasemalle, joka sijoittuu Variston lämpökeskuksen länsipuolelle voimajohtokäytävän viereen. Sähköasemavarausta varten lämpökeskuksen sekä viereisen Martinlaakson voimalaitoksen polttoainevaraston kattavaa yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevarausta on laajennettu länteen päin Kehä III varrella. Maakaasun runkojohdon reittiä on tarkennettu Raappavuorentien varrella tehtyjen ja suunniteltujen muutosten mukaisesti.

Myyrmäen alueella on yksi toteutumaton 110 kV voimajohtovaraus, joka kulkee Espoon Juvanmalmilta Vantaan Hämeenkyllän kautta takaisin Espooseen Leppävaaran sähköasemalle. Kehä III varressa varaus kulkee samassa johtokäytävässä nykyisen voimajohdon kanssa, joten toteumatonta voimajohtokäytävävarausta on noin 1 km matkalla. Varaus säilytetään yleiskaavassa.

Petikonhuipun täyttömäki sijaitsee urheilu- ja virkistyspalveluiden (VU) alueella. Ylijäämämaiden sijoitusta alueelle jatketaan ja käyttöä laajennetaan maapankkitoimintaan. Toiminnan päätyttyä alue maisemoidaan.

Raappavuorenpuistossa, Kolokalliontien päässä sijaitsee vesitorni. Jätevedet johdetaan Suomenojan jätevedenpuhdistamolle.

7.2 Kivistö

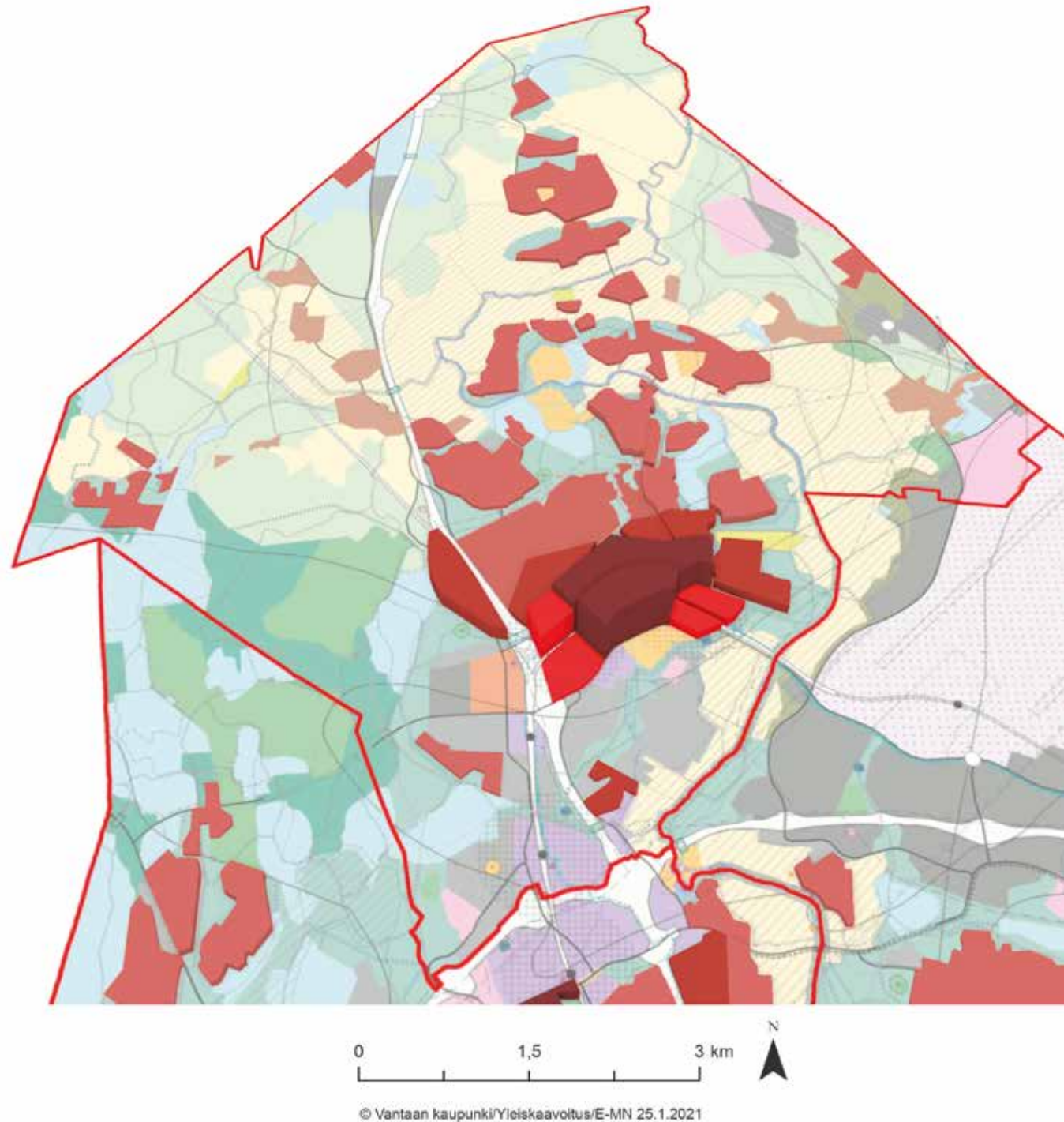


7.2.1 Keskustat ja asuminen

Kivistön keskusta on kaupungin uusimpia keskustoja 2000-luvulta. Se on määritelty yleiskaavassa kaksinapaisena, kahteen asemanseutuun tukeutuvana keskustana. Kaupunkikeskustan alueita (C) on sekä Kivistön aseman että Lapinkylän aseman ympärillä. C-alueita yhdistää välissä kaupunkikeskustan asuinalue (AC). Lapinkylän keskusta-alue ja asemanseudun asumisen alueet on määritelty Kivistön keskustan kaavarunko-suunnitelman pohjalta.

Kivistön suuralueella on merkittävin määrä Vantaan asemakaavoittamattomista ja osin täysin rakentamattomista asumisen aluevarauksista, joista valtaosa on pientaloalueita. Yleiskaavassa näitä alueita on merkitty pientalovaltaisten asuinalueiden merkinnällä (AP).

Kuva 59. Asumisen laskennallinen yleiskaavavaroitus Kivistön suuralueella



Lentomelualueet määrittelevät Kivistössä tarkkaan asuntorakentamiseen soveltuvan alueen. Siksi yleiskaavassa on linjattu asemanseutujen lähikorttelien asuntoalueelle reunaehtoja lentomelun rajoituksien vuoksi. Finavian ennusteen mukaan lentomelualue Kivistön keskustassa levenee noin 200 metriä. Kivistön keskusta sijaitsee lentomeluvyöhykkeen 2 (Lden 55-60 dB) tuntumassa ja siellä on varauduttu lentomelun voimistumiseen tiukemmalla ääneneristävyysvaatimuksella kuin muilla vastaavan sijainnin alueilla. Tällä yleiskaavassa varmistetaan Kivistön keskustan toteuttaminen. Lentomelualueen laajenemisen vuoksi alueelle on merkitty asumisen mahdollistavien kaavamerkintöjen alueilla lisämääräys / LM2 (lentomelualueen laajenemisvyöhyke), joka takaa keskusta-asumisen alueella riittävät meluntorjuntatoimenpiteet niin rakennusten sisällä kuin ulko-oleskelualueilla: parvekkeet tulee lasittaa ja ulko-oleskelualueita kattaa. Asemakaavoituksessa määritellään tarkemmin, kuinka em. toimenpiteillä voidaan taata säädösten edellyttämät melutason ohjearvot sisällä ja ulko-oleskelutiloissa.

Petaksen ja Vantaanpuiston asumisen alueet sekä Koivupään alueen itäosa sijaitsevat lentomeluvyöhykkeellä 1 (Lden yli 60 dB). Näillä alueilla on asumisen merkinnän lisäksi lisämääräys /LM1 (asuinalue voimakkaan lentomelun alueella), jonka mukaan asuntojen määrää alueella ei saa lisätä. Lentomeluvyöhyke 1 (Lden yli 60 dB)-määräys selventää asuinalueen tilannetta: lentomelun vuoksi rakennuspaikkoja ei tule lisätä, mutta nykyisiä asuinrakennuksia voi ylläpitää, korjata ja ääneneristysvaatimukset huomioiden korvata.

Uusi yleiskaava on edeltävää Marja-Vantaan osayleiskaavaa yleispiirteisempi esitystavaltaan. Siksi pienempiä maankäyttöalueita, kuten esimerkiksi Vantaanpuiston ja Piispankylän asumisen alueet, on yhdistetty laajempiin aluekokonaisuuksiin. Alueelle tulevaisuudessa laadittava asemakaava määrittelee tarkemmin alueiden sisäisen rakenteen ja mahdolliset suojavyöhykkeet ja ekologiset käytävät. Vantaanpuisto ja Piispankylä ovat kokonaisuudessaan lentomeluvyöhy-

kettä 1 (Lden yli 60 dB). Nykyiset asunnot voivat lentomelualueella säilyä, mutta uusia asuntoja eikä muita melulle herkkiä toimintoja saa alueelle sijoittaa. Korjausrakentaminen ja tuhoutuneen asuinrakennuksen korvaaminen on sallittu. Vantaanpuiston laajempi asuntoalue on yleiskaavassa asuinalueena (A), jossa on päällekkäismerkintä ”asuinalue voimakkaan lentomelun alueella /LM1” ja määräys ”lentomelualueella sijaitsevalla asuinalueella ei saa lisätä asuntojen määrää”.

7.2.2 Palvelut

Kivistön kaupallisten palvelujen keskus on vielä rakentumatta, mutta hankkeen pitäisi edetä lähivuosien aikana. Keskukseen sijoittuu myös julkisia palveluita. Petaksessa sijaitsee kaupan alueen varaus, jota ei ole tarkoitus toteuttaa ennen keskuksen toteumista ja aseman käyttöönottoa.

Palveluiden (P) aluevarausten lisäksi yleiskaava mahdollistaa palveluiden toteuttamisen keskustatoimintojen sekä asumisen alueilla. Palvelut ovat siten lähellä käyttäjiään ja saavutettavissa joukkoliikenteellä.

Kivistön urheilupuistolle on esitetty aluevaraus Lapinkylän asemavarausten eteläpuolelle. Kivistön keskustaan juna-aseman läheisyyteen on osoitettu symbolimerkinnällä toisen asteen koulun tulevaisuuden tarve, jonka vaatima aluevaraus ja sijainti määrittyy asemakaavassa. Katriinan sairaalan kokonaisuus Seutulassa säilyy palvelujen alueena. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaista kohteista Linnan sekä Königstedtin kartanoalueet osoitetaan palveluiden alueina. Riipilässä sijaitseva P-alue on tulevaisuuden varaus julkisille palveluille.

Virkistyspalvelut

Läntisen Vantaan laajin virkistys- ja suojelualuekokonaisuus on Petikon luontovirkistysalue. Keimolanmäen eteläpuolelle on VU-symbolilla osoitettu tarve urheilu- ja virkistyspalveluille siten, että se kytkeytyy Kivistön keskustan ja Petikon metsien välisiin ulkoilureitteihin. Kivistön keskustassa virkistysalueverkoston jatkosuunnittelun lähtökohtina ovat virkistysalueyhteydet.

Saraksen vielä asemakaavoittamattoman alueen itäpuolelle on merkitty urheilu- ja virkistyspalvelujen paikka (VU) palvelemaan Kivistön kasvavaa väestöä. Katriinantien ja Myllykyläntien risteyksessä on VU-alue, jonne on laadittu asemakaava koirakoulutuksen toiminnoille. Vehkalan länsipuolella ja Katriinantien eteläpuolella sijaitsevat ratsastuskeskukset on myös osoitettu VU-alueena.

Luoteis-Vantaalla laaja arvokkaan kulttuuriympäristön kokonaisuus on oivallinen virkistysympäristö, kunhan alueelle saadaan toteutettua lisää ulkoilureittejä. Kivistön alueen kolme tärkeää viheraluetta ovat Parolanmäki, Sotilaskorpi ja Linna. Parolanmäki ja Sotilaskorpi ovat selännemetsiä, Linnan alueesta osa on vielä peltoa ja osa pensoitumassa. Linnan alueella on hyvät mahdollisuudet kehittää alueesta monipuolinen virkistysalue.

Kivistön keskustassa virkistysalueverkoston jatkosuunnittelun lähtökohtina ovat virkistysalueyhteydet. Yhteyttä keskustasta Petikon virkistysalueille tukee vihersilta Hämeenlinnanväylän yli. Virkistysalueyhteys -viivalla on kuvattu erilaisia, kapeita viheralueita ja ulkoilureittien jatkuvuutta rakennettujen alueiden läpi.

Joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhykettä on Vantaanjoen rannalla Kivistön ja Lapinkylän keskuksien läheisyydessä sekä Katrinebergin kartanon kohdalla Seutulassa. Aluetta olisi mahdollista kehittää

matkailu- ja virkistyspalvelujen kokonaisuutena, johon joen varsi kuuluu. Virkistyskäytön kehittämisvyöhykkeen kohdalla joen pohjoispuolella on asemakaavoitettua virkistysaluetta ja kaupungin omistamaa maata. Vantaankoskella kehittämisvyöhyke on kolmen palvelualueen rajalla.

Ohjeellisten ulkoilureittien verkosto on asumisen alueiden läheisyydessä tiheä. Kauemmas vievät yhteydet jatkuvat kohti Tuusulaa ja Nurmijärveä. Tuusulassa reitit yhdistyvät mm. Seitsemän veljeksien vaellusreittiin. Ohjeelliset ulkoilureitit voivat toteutua ulkoiluteinä, polkuina tai latuina. Jatkosuunnittelussa tarkennetaan reittien tyyppi ja sijainti.

Luonnonsuojelualueilla reittien tarkempi suunnittelu tehdään luonnonsuojelualueen hoito- ja käyttösuunnitelmassa.

7.2.3 Suojeluarvot

Luonnonsuojelu ja ekologinen verkosto

Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät Natura-alueesta sijoittuu Vantaan alueelle Mustakosken lehtomainen metsäalue, Vestran vanha metsä, Herukkapuron lehto, Keimolan Isosuon keidassuo, Pyymosan lehto ja Odilammen-Smedsmossenin suo. Alue muodostaa pääkaupunkiseudulla erittäin merkittävän varsin luonnontilaisina säilyneiden luontokohteiden keskittymän. Alueen vanhat metsät, lehdot ja suot ovat valtakunnallisesti arvokkaita. Kivistön suuralueen halki virtaa Vantaanjoki, jonka koko pääuoma on Natura-aluetta. Natura-alueen suojeluperusteena ovat luontodirektiivin liitteen IV(a) ja II lajeihin kuuluvat vuollejokisimpukka (*Unio crassus*) ja saukko (*Lutra lutra*). Lisäksi Vantaanjoki on myös tärkeä erittäin uhanalaisen taimenen elinympäristö.

Kivistön suuralueen ekologinen verkosto täydentyy useilla metsäisillä luonnonsuojelualueilla: Rauhamaa (ent. Rauhamaan metsä), Josvaholman (ent. Josvaholm) laajennus, Syväojanmetsä (ent. Syväojan metsä ja lehto), Lamminsuon laajennus, Kistolannotko (ent. Lamminsuon kaakkoispuolen metsä), Linnanmetsä (ent. Linnan metsä), Königstedtinmetsä (ent. Königstedtin laajennus), Sotilaskorpi, Vähäjoenranta (ent. Lillå-Solbacka) ja Karhusuo-Tyttömäki (ent. Karhusuo-Tyttömäenmetsä).

Alueelle on osoitettu myös useita uusia luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen merkittäviä alueita (luo-alue): Rajakoskenranta (ent. Rajakoski), Yli-Kistolän mäki (ent. Yli-Kistola), Tammionkallioiden (ent. Palomäki) laajennus, Konkoonkallioiden laajennus, Jokimaanrinne (ent. Jokimaa), Nummimäet (ent. Riitukin laajennus), Keimolan puro-laakso ja räme -luo-alueen laajennus, Lapinmetsä (ent. Lapinniitty) ja Kesämetsä. Ekologista verkostoa vahvistavat lisäksi luo-alueiksi osoitettavat arvokkaat puroluontokohteet Jelmusanojan, Lillån ja Kynikenojan varsilta. Radioaseman luo-alue on poistettu kokonaan, koska alue on menettänyt niin paljon luontoarvoistaan.

Kivistön alueella ekologiset runkoyhteydet kulkevat pääosin metsäisiä reittejä pitkin MT-alueilla. Riipilän, Seutulan ja Kivistön alueilla yhteyksiä on ohjattu kulkemaan myös kyläalueiden (AT) yli. Alueen ekologisista runkoyhteyksistä iso osa tukeutuu virtavesien varsiin.

Kivistön suuralueelle on osoitettu ekologiseen verkostoon liittyviä viheryhteyden kehittämiskohtia seitsemään kohtaan. Hämeenlinnanväylälle viheryhteyden kehittämiskohtia on osoitettu Vantaanpuiston kohdalle, Keimolanmäen eteläpuolelle, Luhtaanmäenjoen kohdalle, ja Lamminsuontien kohdalle. Luhtaanmäenjoen varren ekologista yhteyttä on parannettava väylän kunnostuksen yhteydessä. Vihersilta ei ole laakson pohjalla mahdollinen, vaan parannettava olisi väylän alitusta. Maantie 152:n linjauksen varrelle viheryhteyden kehittämiskohtia on

osoitettu kolme. Josvaholmissa MT 152 on toteutettava luonnoltaan arvokkaan jyrkkäreunaisen laakson yli pitkällä sillalla. Vantaanjoen kulku maantie 152:n ali on tehtävä siten, että eläimet ja ihmiset pääsevät liikkumaan rantaa pitkin. Tuusulan rajalla Hanskallion ja Vähäjoen alueilla on tien jatkosuunnittelussa ratkaistava ekologisten yhteyksien ja ulkoilureittien jouheva jatkuminen kuntarajan yli.

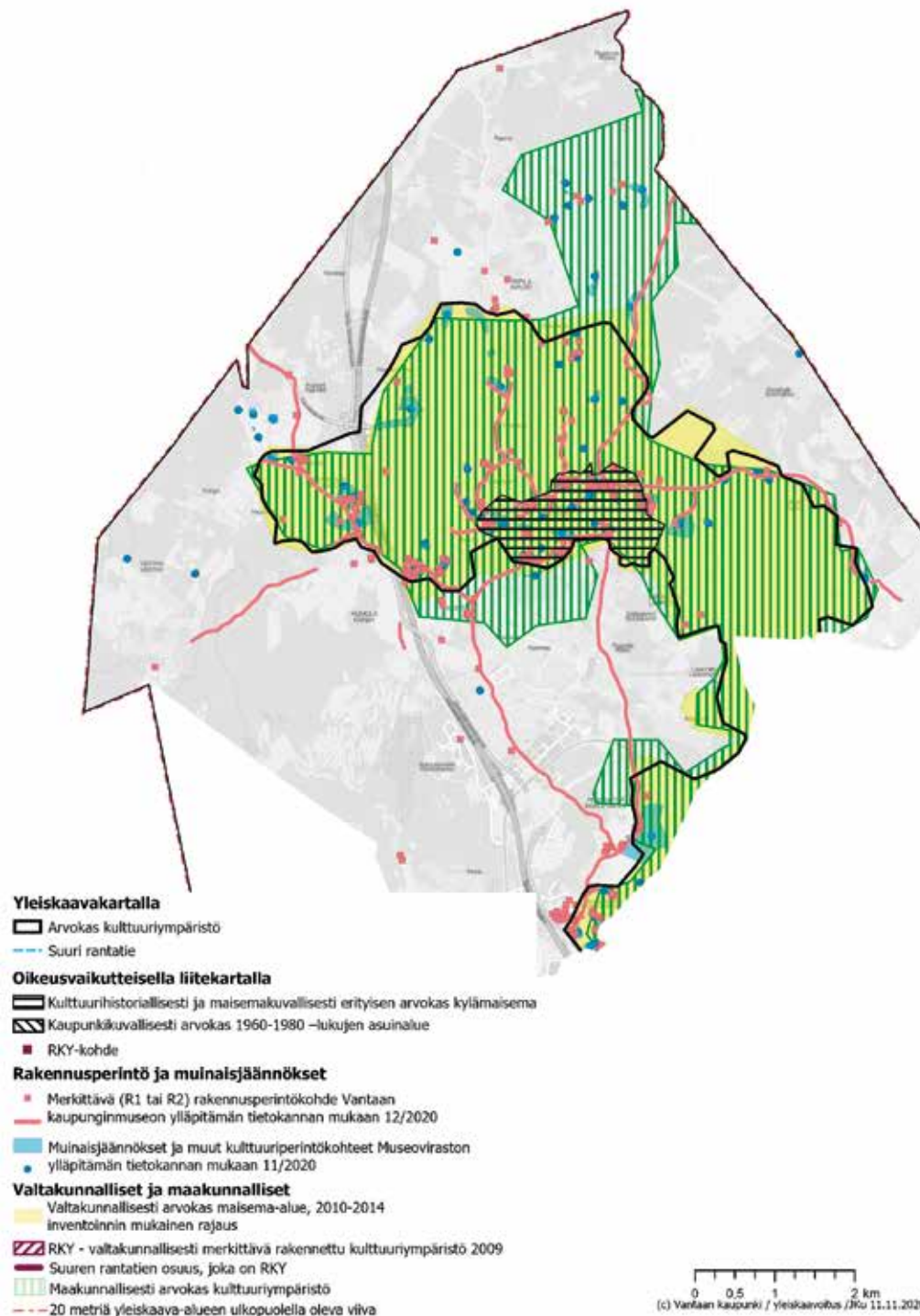
Kulttuuriympäristö

Kivistössä on valtakunnallisesti arvokkaan Vantaanjokilaakson maisema-alueen pohjoisosa. Merkittävä rakennusperintö on pääosin maisema-alueen sisällä. Merkittävää tiestöä on sen ulkopuolellakin. Vantaanjokilaakso on arvo-kas kartanokulttuurin ja maanviljelyksen synnyttämänä kulttuurimaisemana, joten rakennusperintökin on pääosin ennen 1930-lukua rakennettuja kartanoita, tilakeskuksia, kouluja ym. Alueella on runsaasti muinaisjäänneksiä.

Seutulan kylän ydinalue kartanoineen ja useine rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaine kohteineen sekä lähipeltoineen on alueen arvokkain ydin, joka on oikeusvaikutteisella liitekartalla erotettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi.

Maantie 152:n linjaus rikkoi aikaisemmissa yleiskaavoissa kulttuurimaisemaa Riipilässä ja Luhtaanmäessä. Luhtaanmäessä on arvokkaan kulttuurimaiseman alue inventointeja laajempi, koska maantien liitymä ei tule rikkomaan metsän reunaa ja maisemakuvan eheyttä.

Riipilässä, Seutulassa, Kiilassa, Kivistössä ja Lapinkylässä arvokkaan kulttuuriympäristön raja on lähes sama kuin maakunnallisessa inventoinnissa, mutta tarkoittaa hieman valtakunnallisen inventoinnin suurpiirteistä rajaa. Rajauksen sisällä on laaja avoin maisematila ja sitä rajaava metsänreuna tai perinteinen rakennettu ympäristö.



Kuva 60. Kivistön suuralueen arvokas kulttuuriympäristö. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön 12/2020 ja muinaisjäänneiden inventointien 11/2020 mukainen tilanne.

Valtakunnallisesti arvokkaasta maisema-alueesta on rajattu pois Piispankyläntien länsipuolinen peltotasanko ja maakunnallisesti arvokkaasta rajauksesta Ruusumäenkujan luoteispuolelle jäävää tasankoa. Poistetun alueen ainoa rakennusperintö- tai muinaismuistokohde on Piispankyläntie, jonka linja on jo rikkoutunut Tikkurilantien-Riipiläntien kiertoliittymän rakentamisen myötä. Piispankylässä maasto nousee hiljalleen Vantaanjoesta kohti Piispankyläntietä ja Norrkullan tilakeskusta. Norrkullan tilakeskus ja Ruusumäenkuja on aikoinaan rakennettu pienen moreenikumpareen ja lounas-koillisuuntaisen hietajakson päälle. Avoin maisematila voidaan tässä maisemarakenteeseen tukeutuen rajata uudelleen siten, että se päättyy Norrkullan tilakeskukseen ja Ruusumäenkujaan maaston korkeimpaan kohtaan. Yleiskaavan yleismääräyksissä on edellytetty, että maisematilalle luodaan uusi reuna, joka samalla on osa puustoista ekologista verkostoa, joka palvelee mm. liito-oravaa. Tämän reunan taakse voidaan rakentaa uusi Lapinkylän aseman ympäristöllä oleva kaupunkikeskus.

7.2.4 Toimitila-alueet

Yleiskaavassa on huomattava määrä toimitilarakentamisen mahdollisuuksia Kivistön suuralueelle. Vehkalan asemanseutu on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi (TP) sekä länsipuolelta osin tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi (TY). Vehkalan pohjoispuolella sijaitsevan Petaksen asemavarausten ympäristö on merkitty kokonaisuudessaan toimitila-alueeksi lentomelusta johtuen. Asemanseudun ydin on osoitettu monipuoliseksi työpaik-

ka-alueeksi (TP) ja sitä ympäröivät alueet kaupallisten palveluiden (KM) ja tuotanto- ja varastotoiminnan alueiksi (TY) sekä tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueiksi (TT). Toimitila-aluevarauksen pohjoisreunaan on merkitty viheryhteys Kivistön keskustan suuntaan. Valtaosa toimitilavarauksista on pitkän aikavälin kehittämismahdollisuuksia, jotka ovat sidoksissa Petaksen aseman käyttöönottoon.

Piispankylän alue Hämeenlinnanväylän itäpuolella on osoitettu lähes kokonaan tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi (TY) lentomelusta ja heikoista joukkoliikenneyhteyksistä johtuen. Maantie 152:n varauksen yhteyteen on osoitettu kaksi toimitilarakentamisen aluetta. Täyttömä-kivarauden yhteyteen on edelleen osoitettu tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TT). Kiilan kiertotalousalueen raja-alue on merkitty sellaisella laajuudella, että se kattaa olemassa olevat toiminnot. Seutulan vanha kaatopaikka on merkitty suojaviheralueeksi (EV).

Pienempinä toimitila-alueina on merkitty tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TT) Lamminsuon eteläpuolella sekä tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TY) Kylänpääntien varrella.

7.2.5 Liikenne

Kivistössä on yleiskaavassa nykyisten Kehäradan asemien, Kivistön ja Vehkalan, lisäksi kaksi asemavarausta: Lapinkylä ja Petas. Petaksen asemalta erkanee Klaukkalan rata, joka on pitkän aikavälin raidevaraus. Kivistön ja Klaukkalan välinen runkoyhteys kehittyy ensi bussiliikenteenä. Lapinkylän asema tukee Kivistön keskustan kehittymistä.

Alueen tärkein vaihtopaikka on Kivistön asema. Se toimii kehyskunnista tulevien bussilinjojen sekä kaukoliikenteen liityntäasemana Kehäradalle ja tarjoaa Hämeenlinnanväylän ajoneuvoliikenteelle mahdollisuuden

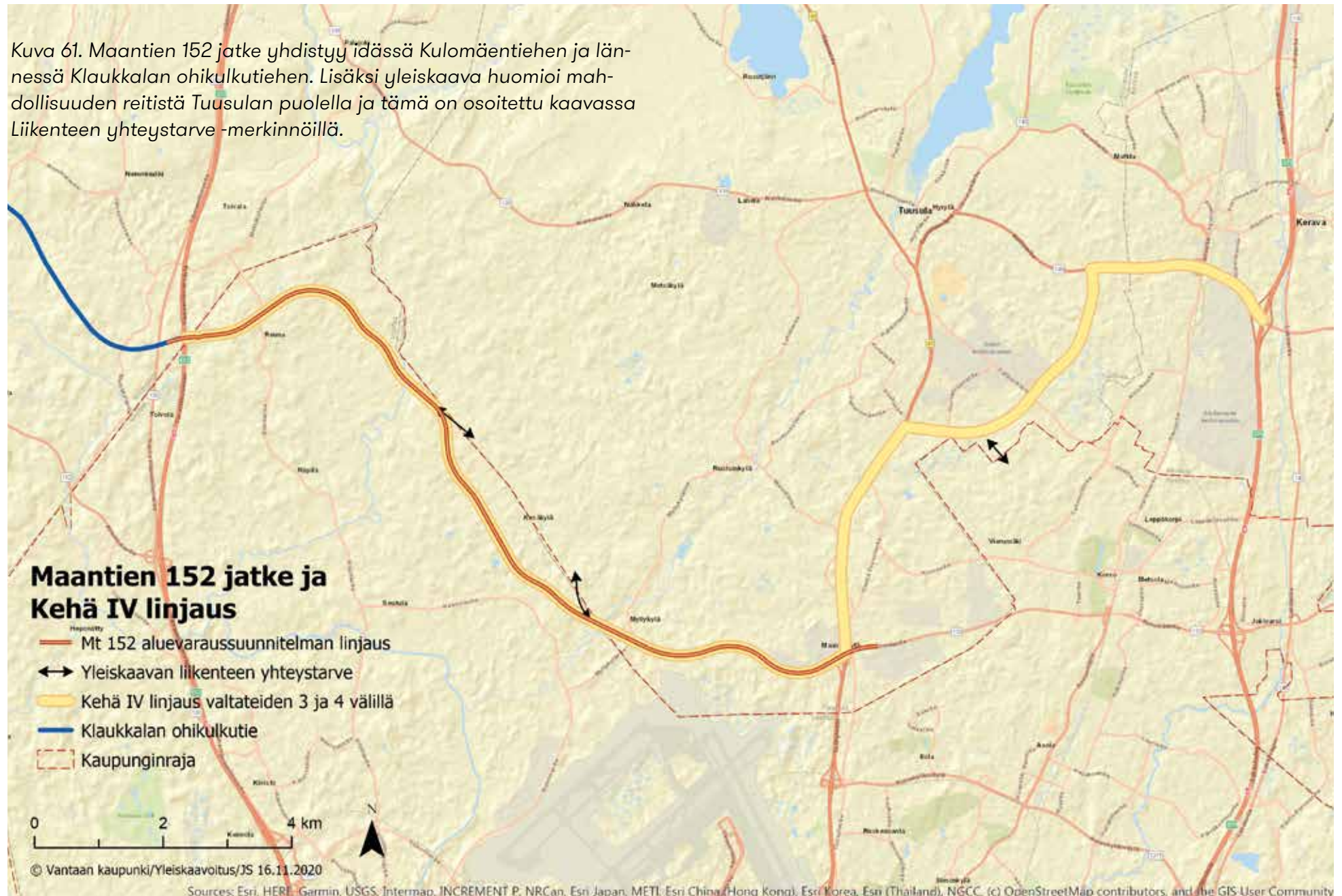
liityntäpysäköintiin. Toinen seudullisesti merkittävä liityntäpysäköinti-alue Kivistön alueella on Vehkalan asema.

Kivistössä kohtaa kaksi pyöräliikenteen baanaa. Kivistön ja Tikkurilan välinen baana kulkee Kvartsiraittia ja Tikkurilantietä pitkin aina pääradalle asti. Kivistöstä Myyrmäkeen baana kulkee Kehäradan varressa olevaa huoltotietä pitkin Vehkalan asemalle, josta se jatkuu Hämeenlinnanväylää mukaillen Vaskivuorentielle. Baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreitiverkosto sekä muut pyörätiet.

Maantien 152 jatkeesta on laadittu yleiskaavan laadinnan aikana aluevaraussuunnitelma ja osana sitä tiestä on tehty myös ympäristövaikutusten arviointi (YVA). Tavoitteena oli löytää hankkeelle toteuttamiskelpoinen ratkaisu ja YVA-menettelyssä tutkituista vaihtoehdoista aluevaraussuunnitelman pohjaksi valikoitui Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välinen vaihtoehto 1 sekä Reunan pohjoinen vaihtoehto VE Reuna 1B. Yleiskaavassa aluevarauksena merkitty maantien 152 linjaus on maakuntakaavan sekä aluevaraussuunnitelman mukainen ja linjaus on Kesäkyläntien itäpuolella sama kuin vuoden 2007 yleiskaavassa. Kyseisessä liikennealueena (L) merkityssä linjauksessa varaudutaan tien toteutumiseen 1+1-kaistaisena. Maantien 152 jatke muodostaa seudullisen päätieyhteyden mahdollistaen toteutuessaan Kehä III:n ruuhkien keventämisen. Uusi väylä toimii myös maakunnallisena varareittinä.

Lisäksi yleiskaava huomioi mahdollisuuden reitistä Tuusulan puolella ja tämä on merkitty kaavaan Liikenteen yhteystarve -merkinnöillä. Tiellä on myös eritasoliittymävaraus Hanskalliontien kohdalla. Tie liittyy Hämeenlinnanväylän kohdalla Klaukkalan ohikulkutiehen Lamminsuon eritasoliittymässä, jonka yhteyteen on tehty varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. Kehä IV:n jatke Hämeenlinnanväylältä Lahnuksen on poistunut yleiskaavasta.

Kuva 61. Maantien 152 jatke yhdistyy idässä Kulomäentiehen ja lännessä Klaukkalan ohikulkutiehen. Lisäksi yleiskaava huomioi mahdollisuuden reitistä Tuusulan puolella ja tämä on osoitettu kaavassa Liikenteen yhteystarve -merkinnöillä.



Yleiskaavassa on säilytetty Tikkurilantien jatke Hämeenlinnanväylältä Vihdintielle pitkän aikavälin varauksena. Katuvaraus on esitetty tunnelissa niiltä osin kuin se katuliittymien ja kallion olemassaolon perusteella on arvioitu mahdolliseksi. Hämeenlinnanväylällä on eritasoliittymävaraus suuntaisliittymälle etelään Keimolanportin kohdalla.

Länsi-Vantaalla ei ole bussivarikkoa, mutta sellaisen sijoittaminen on mahdollista Petaksen tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueelle (TT). Bussivarikkoja ei ole esitetty kaavakartalla, mutta niiden sijainnit on esitetty yhdyskuntateknisen huollon verkoston liitekartalla 7.

7.2.6 Tekninen verkosto

Kivistön suuralueella on nykyisten voimajohtojen lisäksi varaus voimajohtolle. Voimajohtovaraus kulkee Keimolan sähköasemalta Seutulan sähköasemavaruksen kautta Seutulan peltoalueen halki haarautuen pohjoiseen Tuusulaan Ruotsinkylän sähköasemalle sekä etelään Tuusulaan Ruotsinkylän sähköasemalle sekä Seutulan sähköasemavarukselta Tuupakan sähköasemalle. Seutulan sähköasemavaraus on osoitettu yhdyskuntateknisen huollon symbolimerkinnällä.

Piispankylässä on yhdyskuntateknisen huollon aluevaraus (ET), jolle on mahdollista sijoittaa esimerkiksi tukikohtatoimintoja sekä lämpökeskus. Vehkalanmäen ET-alueella sijaitsee käytössä oleva lumenvastaanottopaikka. Länsi-Vantaalla on varauduttu tulevaisuuden bussivarikotarpeisiin osoittamalla Petaksen alueelle tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan aluetta (TT), jolle on mahdollista sijoittaa myös varikotoimintaa.

Helsingin seudun ympäristökeskus HSY:n jätehuollon investointiohjelmassa on varauduttu uuden Sortti-aseman rakentamiseen tänä kevään HSY:n hallituksen hyväksymässä 10-vuoden investointiohjel-

massa. Uuden Sortti-aseman rakentaminen ohjelmassa ajoittuu vuosille 2029–2030 ja aseman suunnittelu olisi tarkoitus aloittaa vuonna 2028. Täyden mittakaavan sorttiasema edellyttää noin 2 hehtaarin tilavaruksen. Yleiskaava mahdollistaa Sortti-aseman sijoittamisen Petaksen TT-alueelle ja teknisen verkoston liitekartalla 7. on huomioitu sorttiaseman tarve. Tarkempi sijainti täsmentyy jatkosuunnittelussa HSY:n kanssa yhteistyössä.

Vantaan nykyiset täyttömäet ovat täyttymässä lähivuosina ja on tarve osoittaa uusi alue ylijäämämaiden läjitystä varten. Yleiskaavassa on osoitettu uudelle puhtaiden ylijäämämaiden täyttömäelle yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevaraus sekä kaupungin että yksityiselle hankkeelle Kiilan kaupunginosasta.

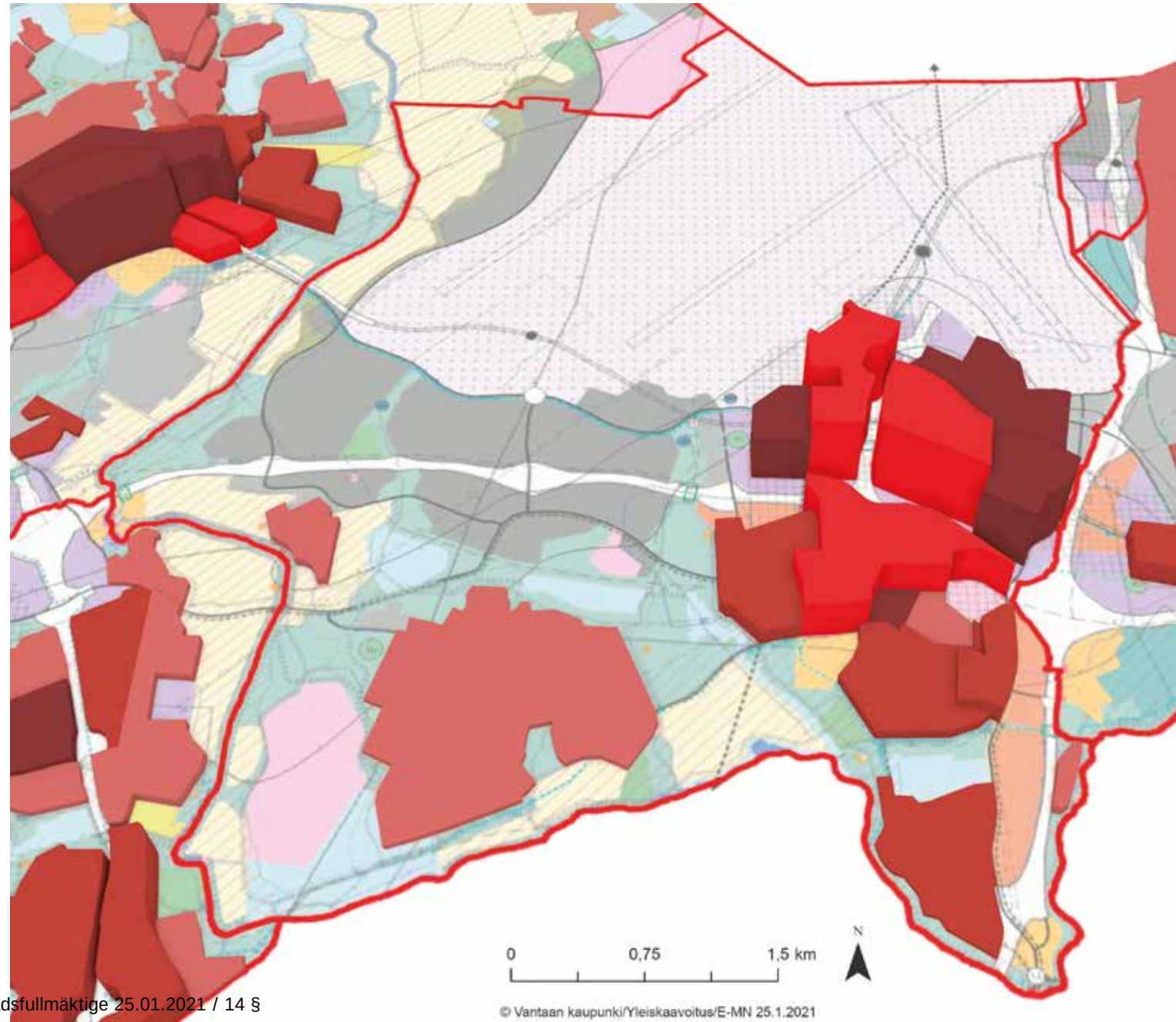
Lavangon moottorirata-alue Kiilan kaupunginosassa on osoitettu omalla erityisalueen merkinnällä moottorirata-alue (EM) moottoriturheilua ja ajokoulutusta varten.

Kivistössä on varaus ylävesisäiliölle, joka on osoitettu Vesihuollon liitekartassa 9. Raakavesitunneli kulkee Lavangon moottorirata-alueen eteläpuolella, ja sen suojaetäisyydet tulee ottaa huomioon tarkemman tason suunnittelussa. Kivistön jätevedet johdetaan Myyrmäen viemäriverkoston kautta Suomenojan jätevedenpuhdistamolle.

7.3.1 Keskustat ja asuminen

Aviapoliksen keskusta on Vantaan keskustoista laajin ulottuen Pakkan puolen keskustasta Aviapoliksen asemalle. Keskustan kehittyminen alkoi Kehä III eteläpuolelta Jumbon rakentamisen myötä ja laajentui Kehäradan aseman myötä pohjoispuolelle. Lentomelualueet mahdollistavat kansainvälisestikin poikkeuksellisesti asuntorakentamisen lentokentän välittömässä läheisyydessä. Kehärataan ja Aviapoliksen asemaan varauduttiin laatimalla kaavarunko, joka nyt toimii alueen kehittämisen pohjana. Yleiskaavan kaupunkikeskustan alue (C) noudattaa Kehä III pohjoispuolella kaavarungon laajan sekoittuneen kaupunkirakenteen alueen rajausta. Keskusta-alueen etäisyydet ovat pitkiä ja Kehä III estevaikutus merkittävä, joten toimiakseen keskustana alue tarvitsee hyvän reittien verkoston ja sisäisen joukkoliikenteen - raitiotien.

Kuva 62. Asumisen laskennallinen yleiskaavavaranto Aviapoliksen suuralueella



Määrällisesti keskustassa on jo nyt seudullisesti merkittävä määrä palveluita ja työpaikkoja. Työpaikkojen kasvu Aviapoliksessa on Suomen suurinta. Kehityksen jatkuvuus on varmistettu riittäväillä tilavarauksilla ja yhteyksillä. Työpaikkarakentamisen lisäksi on varattu merkittävä määrä tehokasta asuntorakentamista. Suurin osa Kehä III:n eteläpuolisista Aviapolikseen esitetyistä asumisen alueista on merkitty asuinalueina (A), mikä tukee mm. Karta-nonkoskelle tyypillisen tiiviin tehokkaan ja monipuolisen kaupunkirakenteen kehittämistä. Veromäen pientaloalue on merkitty miljööltään vaalittavana pientalovaltaisena asuinalueena (AP).

Aviapoliksen keskustan yhteys Tammiston kaupan alueelle edellyttää luontevaa kaupunkirakenteen jatkumoa. Yksi keino rakenteen ja reitien jatkumiselle on Tammiston pohjoisosan kaupan kortteleissa, joihin on osoitettu asuntorakentamisen mahdollisuuksia muun maankäytön ohkeen asumisen ja kaupallisten palvelujen aluemerkinällä (A/KM).

Aviapoliksesta itään on yleiskaavassa 2007 esitetty idea Aviapoliksen ja Tikkurilan välillä olevasta keskustamaisesta kaupunkiakselista. Uusi yleiskaava säilyttää akselin: Tikkurilantielle on merkitty raitiotie ja siihen kohdistuvat sekä kestävänsä kasvun vyöhyke että katukuvan kehitysalue -merkinnät. Lisäksi tämän kahta pääkeskusta yhdistävän akselin ajatusta tukevat Veromiehen kaupunkikeskustan asuinalueet (AC).

Lentomelualueiden muutokset vaikuttavat Aviapoliksen alueella erityisesti Voutilassa, kun lentomeluvyöhyke 1 (Lden yli 60 dB) kattaa koko asumisen alueen. Alueella on lisämerkintä /LM1, asuinalue voimakkaan lentomelun alueella. Melualueella ei ole mahdollista lisätä asuinrakennusten määrää, mutta nykyisiä asuinrakennuksia voi ylläpitää, korjata ja korvata ääneneristävyysvaatimukset (38 dB) huomioiden.

7.3.2 Palvelut

Aviapoliksen kaupallisten palveluiden tarjonta on seudullisesti merkittävää. Keskustan Jumbon kauppakeskuksen lisäksi kaupallisten palveluiden alueita (KM) on Vantaanportissa ja Tammistossa. Kartanonkoskella ja Ylästössä on päivittäistavaramyymälät, joita tulevaisuudessa asumisen määrän kasvaessa sijoittuu lähipalveluina myös Veromieheen ja Aviapoliksen aseman seuduille. Tammiston kaupan alueen liikenneongelmat rajoittavat seudun suurimman kaupan alueen kehittämismahdollisuuksia, siksi yleiskaavan liikennetkaisuilla parannetaan alueen saavutettavuutta ja sisäisiä yhteyksiä. Osa kaupan alueesta on yleiskaavassa osoitettu asumisen ja kaupallisten palveluiden (A/KM) alueeksi.

Aviapoliksen alueen kulttuurihistoriallisista kohteista palveluiden ja hallinnon alueina (P) osoitetaan Vantaankoski ja Backaksen kartano.

Aviapolis merkittävästi kasvavana keskustana tarvitsee uusia palveluille osoitettuja alueita. Aviapoliksen mahdollista kampusaluetta on vaikea merkitä tässä vaiheessa yleiskaavaan, koska ennustettu sijainti voi lopulta olla väärä. Palveluiden on tarkoitus toteutua keskusta- ja asumisen merkintöjen turvin. Toisen asteen oppilaitoksen tarve on tunnistettu ja se on osoitettu julkisten palveluiden ja hallinnon paikka-symbolimerkinällä Aviapoliksen asemanseudulle hyvien joukkoliikenneyhteyksien yhteyteen.

Tammiston eteläkärkeen, tulevaisuuden ratikoiden risteyskseen on osoitettu palveluiden ja hallinnon P-aluevaraus, jolla halutaan mahdollistaa paikan merkitystä kohottavan erityiskohteen kehittäminen ratikoiden risteyskseen hyvälle joukkoliikennesaavutettavuudelle ja ”portiksi” Helsingin ja Vantaan rajalle, joen rantaan. Palveluiden ja hallinnon

[P] aluevarausten lisäksi yleiskaava mahdollistaa palveluiden toteuttamisen keskustatoimintojen sekä asumisen alueilla. Palvelut ovat siten lähellä käyttäjiään ja saavutettavissa joukkoliikenteellä.

Virkistyspalvelut

Aviapoliksen laajat metsäiset virkistysalueet kiertyvät Ylästön pientaloalueiden ympärille. Vantaanjokilaakson viljelymaisemissa kulkee ulkoilureittien verkosto.

Veromies on muuttumassa työpaikka-alueesta monipuoliseksi ja tiiviiksi kaupunkiympäristöksi, jossa myös asutaan. Nykyisellään heikkoja virkistysalueyhteyksiä on parannettava. Virkistysalueyhteyksiä on esitetty kehitettävien yhteyksien suunnat ja suurpiirteiset sijainnit. Veromiehen sisäiset virkistysalueyhteydet nojaavat Pytinojaan ja Pyttisbergetiin. Pyttisberget ja Plootukallio on niiden tärkeyden takia esitetty kaavakartalla lähivirkistysalueina (VL). Virkistysalueyhteydet kohti Tikkurilan keskuspuistoa kulkevat osittain tukeutuen asemakaavoitettuihin viheralueisiin ja osittain katuja pitkin, mutta viestivät myös toivetta uusista viheralueista ja ulkoilureiteistä alueiden maankäytön mahdollisesti muuttuessa. Kartanonkoskella virkistysalueyhteys nojaa asemakaavoitettuihin viheralueisiin ja Illepuroon.

Urheilun ja virkistyspalvelujen tulevaisuuden tarpeeseen osoitettu urheilu- ja virkistyspalveluiden paikka (VU) -symbolimerkintä yhdistyy Krakanojan varren pohjoiseteläsuuntaiseen virkistysalueeseen Veromiehen itä-länsisuuntaisen virkistysalueyhteyden kautta. Saman virkistysaluekokonaisuuden eteläosassa sijaitsee Kartanonkosken liikuntapuisto.

Joen varren virkistyskäytön kehittämisen merkintä kiertää Aviapoliksen alueen jokien rantoja Backaksen kartanon eteläpuolelta Pitäjän kirkonkylän myllylle saakka. Jokien risteämäkohtaan varattu palvelujen alue

mahdollistaa virkistyskäyttöön liittyvää rakentamista suojaksi Tuusulanväylän melulta. Vantaankoskella joen varren virkistysalueen kehittämisyöhyke on kolmen palvelualueen rajalla.

Aviapoliksen alueella Kehä III ja Tuusulanväylä valtavine liittymäalueineen ovat kaupunkirakenteen sujuvaa jatkumista katkaisevia esteitä. Lentoasemantie halkaisee Aviapoliksen kehittyvän kaupunkikeskuksen. Jalkaisin liikkuvan ihmisen näkökulmasta ympäristö hahmottuu leveisiin ja meluisiin väyliin päättyvinä kokonaisuuksina. Kolme Aviapoliksen neljästä viheralueyhteyden kehittämiskohdasta onkin tarkoitettu palvelemaan ennen kaikkea ihmisten liikkumista. Yhteys Veromiehestä kohti Vantaanjoen laakson laajoja viheralueita tulisi kehittää sujuvaksi rakentamalla Kehä III:n poikki joko Krakanojan vartta noudatteleva alikulku tai Osumapuiston kallioihin tukeutuva vihersilta. Aviapoliksen keskustaa yhdistämään on ideoitu Lentoasemantien ylittävää vihersiltaa. Tuusulanväylän alitus Pitäjän kirkonkylän ja Kartanonkosken välillä parantaa joen varren virkistysalueiden saavutettavuutta ja palvelee nopeaa pyöräilyä. Vantaankoskella Kehä III:n alituksesta pitäisi kehittää sekä eläinten että ihmisten liikkumista palveleva houkutteleva yhteys.

7.3.3 Suojeluarvot

Luonnonsuojelu ja ekologinen verkosto

Aviapoliksen suuralueella virtaa Vantaanjoki, joka on yksi Vantaan alueelle ulottuvista neljästä Natura-alueesta. Alueen ekologinen verkosto täydentyy yhdellä uudella luonnonsuojelualueella, Hakasuonkalliot (ent. Hagakärrsbergen). Lisäksi Krakanojan SL-aluevarausta laajennettiin Ylästöntien pohjoispuolella käsittämään hieman laajemmin puronvarsimetsää, ja kokonaisuus sai uuden nimen Krakanpuisto. Krakanpuisto on rauhoitettu luonnonsuojelualueeksi 7.4.2020.

Aviapoliksen uusina luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeinä alueina (luo) yleiskaavassa ovat Tuulensuunpuisto, Sarkaniitty-Peltovuorenmetsä (ent. Krakanpelto ja Tolkinmetsä), sekä Hagakärrsbergenin luo-alue. Hagakärrsbergenin luo-alue jatkuu yhtenäisenä Mustikkasuonkalliot-luonnonsuojelualueeseen asti. Hakasuonkallioiden luonnonsuojelualuevaraus (SL) ja Hagakärrsbergenin luo-aluemerkintä yhdessä kattavat maakunnallisesti arvokkaaksi luokitellun luontoarvoalueen, jonka sisäpuolelle jää mm. liito-oravan elinpiirin ydinalue. Uusia luo-alueita ovat myös arvokkaat puroluontokohteet Pytinojan luo-alue ja Krakanojan latva.

Alueen ekologiset runkoyhteydet on osoitettu kulkemaan virtavesiä seuraillen Vantaanjoen varrella. Ne kulkevat metsäisiä yhteyksiä pitkin Silvolaanmetsästä Hakasuonkallioiden luonnonsuojelualuevarauksen (SL), Hagakärrsbergenin luo-alueen ja Mustikkasuonkallioiden SL-alueen kautta Krakanojalle. Viinikkalassa ekologinen runkoreitti on osoitettu tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan aluetta (TT) reunustavalle metsäiselle suojavihealueelle (EV).

Aviapoliksen suuralueelle on osoitettu kehä III:n varteen viheryhteyden kehittämiskohta Vantaankosken kohdalle, ja toinen Krakanojan tienoille Osumapuiston ja Tuulensuunpuiston välille. Viheryhteyden kehittämiskohta on osoitettu myös Aviapoliksen keskustaan Lentoasemantielle, ja Tuusulanväylälle Ylästöntien alikulun kohdalle.

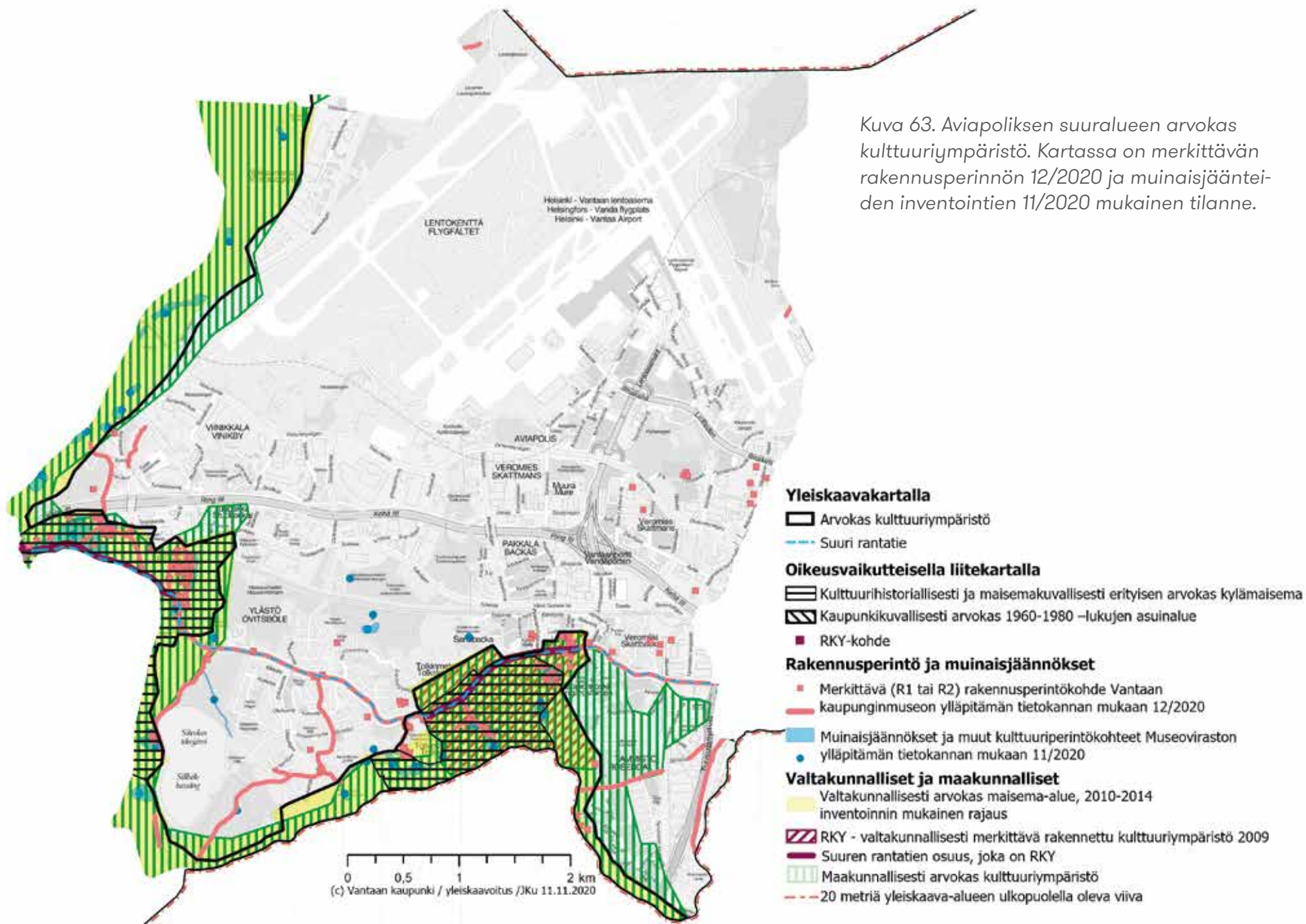
Kulttuuriympäristö

Keskiselle Vantaalle sijoittuu Backaksen kartanomaisema, joka on kartanoineen ja useine rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaine kohteineen sekä peltoineen oikeusvaikutteisella liitekartalla erotettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi. Backas – Elannon suurtilan valtakunnallisen arvon perusteluissa todetaan, että talouskeskus peltoineen on suurmaata-

loudesta kertova saareke kaupungistuneessa ympäristössä, ja että samaan maisemakokonaisuuteen kuuluu viljelyaukean ympäröimä vanha kapteenin virkatalo Petas. Peltujen häviäminen tilojen ympäriltä alentaisi maiseman arvoa, ja oikeusvaikutteisen liitekartan määräyksessä onkin edellytetty, että maisemallisesti merkittävät pellot tai niityt säilytetään. Suuri rantatie kulkee alueen läpi. Suuri rantatie on esitetty kaavakartalla omalla merkinnällään. Arvokkaan kulttuuriympäristön raja on pohjoisessa ja idässä sama kuin valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön. Erityisen arvokkaasta kylämaisemasta on rajattu ulos Kartanonkosken urheilupuisto. Etelässä ja lännessä arvokas kulttuuriympäristö jatkuu maakunnallisen rajauksen mukaisena.

Vantaanlaakson viljelymaisemasta on tarkempi kuvaus kappaleessa Myyrmäki.

Ylästössä Tulkintien Hakakorven kallioiden läpi menevän tunnelin suu aukeaa Voutilan avoimeen maisemaan. Tien eteläpuolella on lähivirkistysaluetta, joka voitaisiin metsittää ja siten tukea metsäistä ekologista yhteyttä ja muodostaa maisematilalle uusi reuna. Reuna tulee suunnitella tie- ja tunnelihankkeen yhteydessä. Arvokkaan kulttuuriympäristön raja on suunnilleen maakunnallisen inventoinnin mukainen, mutta jättää osan valtakunnallisen inventoinnin mukaisesta alueesta rajauksen ulkopuolelle. Samoin Ylästössä Pitkälän metsäinen luonnonsuojelualue on rajattu pois maakunnallisen inventoinnin mukaisesti.



Kuva 63. Aviapoliksen suuralueen arvokas kulttuuriympäristö. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön 12/2020 ja muinaisjäänteiden inventointien 11/2020 mukainen tilanne.

7.3.4 Toimitila-alueet

Aviapolis kehittyy maankäytöltään monipuolisen kaupunkikeskustan suuntaan, mutta on jatkossakin Vantaan suurin ja tärkein työpaikka-keskittymä. Viinikanmetsä, Viinikkala sekä Tuupakka on osoitettu lähes kokonaisuudessaan tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi (TT) lukuun ottamatta Voutilan kylän pohjoisreunaa, joka on osoitettu tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi (TY).

Veromiehen alueella Kehä III:n pohjoisreuna sekä Lentoasemantien pohjoisosa on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi (TP). Alueen odotetaan muodostuvan kasvavan lentokenttäkaupungin työpaikkaytimeksi. Veromiehen itä- ja länsireunat on osoitettu tuotanto- ja varastotoiminnoille, jotka eivät aiheuta ympäristöhäiriöitä. Ylästöntien pohjoispuoli Hakakorven eteläpuolella on edelleen osoitettu tuotanto- ja varastotoimintaan (TY).

7.3.5 Liikenne

Yhtenä yleiskaavan tavoitteena on varmistaa lentoaseman kasvun edellytykset. Tavoitteen toteutumista edesauttaa Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus -merkintä, joka mahdollistaa sekä Lentoradan pääradalta lentoaseman kautta Helsingin keskustaan että Tallinna-tunnelin, joka kulkee lentoasemalta Tallinnaan. Merkintä mahdollistaa yhteyksien jatkumisen myös pohjoiseen ottamatta kuitenkaan tarkemmin kantaa mihin suuntaan maanalaiset radat Vantaalta suuntautuvat. Ratojen linjaukset tarkentuvat suunnittelun edetessä, mutta niillä on joka tapauksessa merkittäviä vaikutuksia sekä kansalliseen että kansainväliseen liikkumiseen lentoasemayhteydestä johtuen. Yleiskaavassa on Viinikkalan asemavaraus ja eritasoliittymävaraus Caravallentien pohjoispäässä: asema ja liittymä toimivat yhteytenä

mahdolliselle uudelle terminaalille. Yleiskaavassa on myös eritasoliittymävaraus etelään Ylästöntieltä Tuusulanväylällä.

Vantaan uuden raitiotien toinen päätepiste on lentoasema. Yleiskaavan yleispiirteisyys huomioiden Raitiotie -merkintä ei osoita linjauksen täsmällistä sijaintia lentoaseman alueella, vaan se määritetään yhdessä Finavian kanssa jatkosuunnittelun yhteydessä. Merkinnällä kuitenkin osoitetaan lentoaseman tärkeys raitiotien päätepaikkana ja vaihtopaikkana. Raitiotie tuo samalla Aviapoliksen keskusta-alueelle uuden sisäisen joukkoliikenteen runkoyhteyden, joka yhdistää keskustan eri osat toisiinsa. Raitiotien varsi on asemien tapaan kestävä kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan.

Joukkoliikenteen runkoyhteys on Tasetien eteläpuolella osoitettu Hagelstamintielle, jolta se haarautuu Tilkuntietä pitkin etelään sekä Tammiston kauppatielle. Linjausten on todettu olevan liikenteellisesti saman arvoisia, ja on mahdollista, että molemmat toteutuvat tulevaisuudessa raitiotienä. Näiden runkoyhteyksien jatkumiseen varaudutaan sekä Malmin että Tuusulanväylän ja siitä edelleen Helsingin keskustan suuntaan. Pohjoisessa Tammiston runkoyhteyksien jatkeena on varaus Tikkurilantiellä Rälssitietä Aviapoliksen asemalle.

Myyrmäen ja Pakkalan väliselle runkoyhteydelle tutkittiin liikenne-ennusteilla useita eri vaihtoehtoja. Vaikka yhteyden matkustajamäärät vuodelle 2050 ovat ennusteen mukaan liian pieniä sen toteuttamiseksi vielä silloin raitiotienä, niin yhteys yleiskaavassa toimii tulevaisuuden varauksena. Runkoyhteys kulkee Aviapoliksessa Tulkintien ja Hakakorven tunnelivarauksen kautta Ylästöntielle, jolta se jatkuu Myyrmäkeen. Kyseinen linjaus on tutkituista vaihtoehdoista teknisesti sekä kaavallisesti toteuttamiskelpoinen.

Raitiotien vaihtopaikat Aviapoliksessa ovat nykyisten juna-asemien lisäksi Tasetien ja Lentoasemantien liittymässä sekä Tuusulanväylän kohdalla. Lentoasemalla on merkittävä rooli kansainvälisen, valtakunnallisen sekä seudullisen joukkoliikenteen kannalta. Se toimii porttina kansainvälisiin lentoyhteyksiin ja on merkitty Tikkurilan aseman tapaan omalla symbolillaan valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemaksi. Tammiston runkoyhteyksien välinen vaihtopaikka on merkitty Tapanin-
kyläntien liittymään.

Aviapoliksen läpi kulkee kolme pyöräliikenteen baanaa. Tikkurilantietä pitkin kulkeva Kivistö-Tikkurila-baana risteää Turbiinitien kohdalla lentoasemalta tulevan baan kanssa. Tämä jatkuu Turbiinitieltä Veromiehen ja Pakkalan läpi Tammistonrantaan. Lentoaseman baana yhdistyy Tikkurilaan myös Kartanonkosken ja Helsingin pitäjän kirkonkylän kautta kulkevan baan välityksellä. Länteen päin Tikkurilan ja Myyrmäen välinen baana jatkuu Ylästöntietä pitkin Tolkinkylään asti, jossa se siirtyy kulkemaan Vantaanjoen pohjoispuolelle. Baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreittiverkosto sekä muut pyörätiet.

Tikkurilantie on merkitty katukuvan kehitysalueeksi Aviapoliksen ja Tikkurilan keskustojen väliseltä osuudelta ja Tammiston kauppatie puolestaan Kehä III:n eteläpuoliselta osuudelta. Näillä katuosuuksilla tuetaan jalankulun, pyöräilyn ja julkisen liikenteen houkuttelevuutta kehittämällä katutilojen yleisilmettä ja luomalla mahdollisuudet ihmisten monipuoliselle liikkumiselle. Erityisesti paikkojen tunnistettavuus ja saavutettavuus ovat tärkeitä.

7.3.6 Tekninen verkosto

Seutulan sähköasemavaraukselta Tolkinkylän sähköasemalle kulkeva voimajohtolinjaus kulkee Turvalaakson kautta, Kehä III pohjoisreunaa pitkin. Voimalinja Tuulensuunpuistossa on siirretty puiston länsilaidalle, mikä mahdollistaa paremmin luontoarvojen turvaamisen ja johtokäytävän kehittämisen. Tolkinkylän sähköaseman uusi sijainti Tuulensuunpuiston pohjoisreunassa on merkitty ET-symbolimerkinnällä.

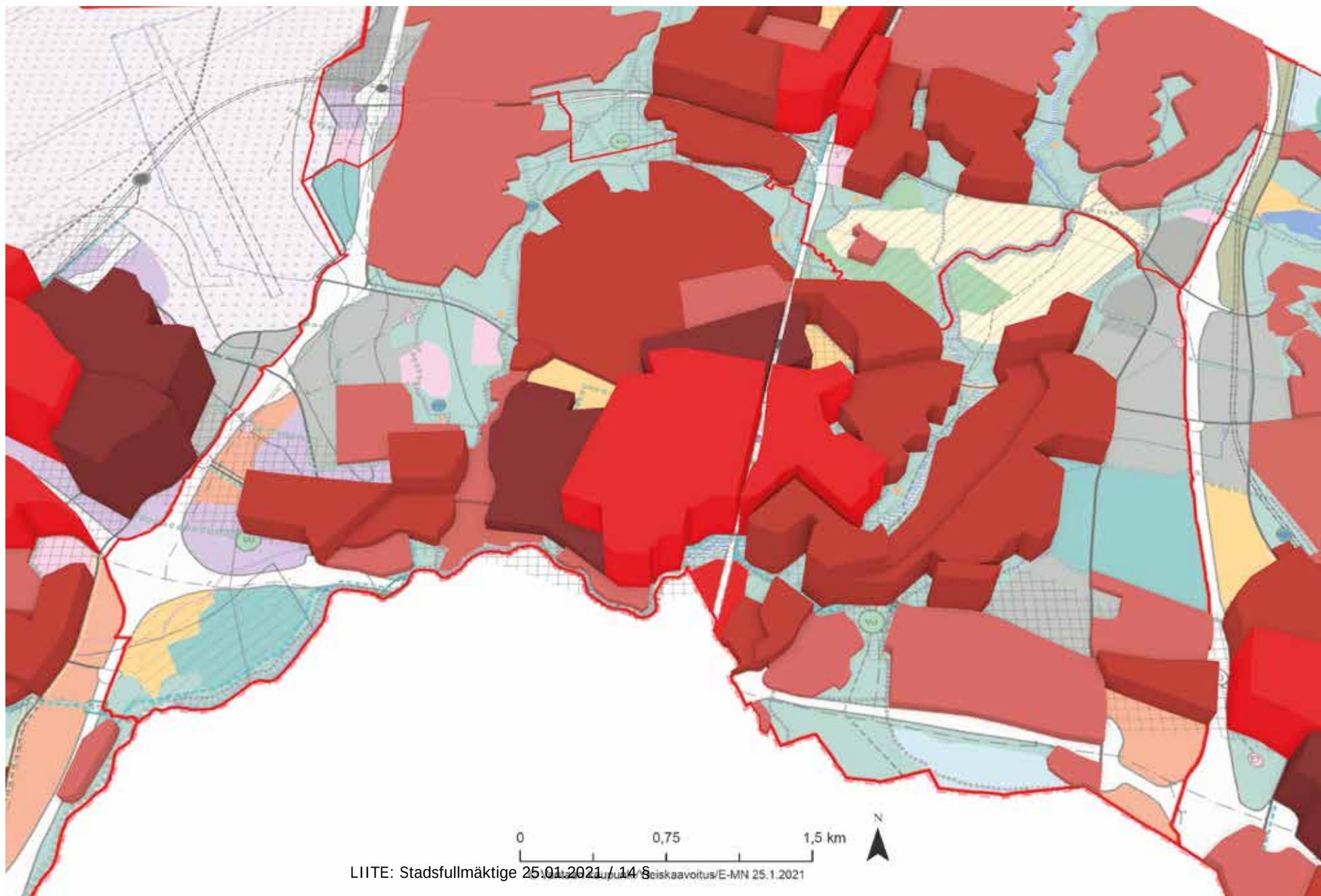
Väinö Tannerin tien–Tasetien mukaisesti kulkevat voimajohdot on esitetty kehitettävänä voimajohtona, joiden sijoittamista maan alle tulee tutkia. Voimajohtokäytävässä kulkee useita 110 kV ja 400 kV johtoja, joten nykyisellään se rajoittaa reunavyöhykkeineen maankäyttöä laajalla alueella. Myös Tammiston sähköasemalta etelään Helsinkiin suuntautuvat voimajohtoyhteydet on esitetty kehitettävänä. Voimajohdon sijoittaminen maan alle mahdollistaisi Tammistoon erilaisia maankäytön ratkaisuja. Tammiston nykyinen sähköasema-alue on osoitettu ET-alueena.

Lentokenttäalueen tuntumassa Ilmakehän laidalla on teknisen huollon aluevaraus (ET), jolla sijaitsee lentokentän hulevesien käsittelyyn tarkoitettuja rakenteita.

Raakavesitunneli eli Päijänne-tunneli kulkee Aviapoliksen suuralueen halki pohjois-eteläsuunnassa. Raakavesitunnelin suojaetäisyydet tulee ottaa huomioon tarkemman tason suunnittelussa. Aviapoliksen jätevedet johdetaan Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

7.4.1 Keskustat ja asuminen

Kuva 64. Asumisen laskennallinen yleiskaavavaranto
Tikkurilan suuralueella



Tikkurila on kaupungin vanhin keskus, jonka rakentaminen alkoi Helsinki-Hämeenlinna-radon myötä 1800-luvulla. Seuraava vaihe käynnistyi Malmin siirrettyä osaksi Helsinkiä: Tikkurila lähti kasvamaan Helsingin maalauskunnan hallinnollisena keskuksena. 2010-luvulla käynnistyi Tikkurilan kaupunkikehityksessä ns. kolmas vaihe, jossa Tikkurilaa uudistetaan ja tiivistetään merkittävästi. Yleiskaavan ratkaisulla varmistetaan kasvun jatkuminen yhtenä kaupungin kolmesta pääkeskuksesta. Yleiskaavassa Tikkurilan kasvu perustuu uudistavaan lisärakentamiseen. Uusia kasvusuuntia on osoitettu Tikkurilan keskustaa ympäröivistä asuminen ja työpaikkojen alueista raitiotien varrelta. Kaupunkikeskustan alue (C) on määritelty laajasti asemakeskuksen ympärillä ulottuen lähialueiden asunto- ja palvelukortteleihin.

Tikkurilasta Aviapolikseen kulkeva keskustamainen kaupunkiakseli on mukana yleiskaavassa: Tikkurilantiellä kulkee raitiotie ja siihen kohdistuvat sekä kestävä kasvun vyöhyke että katukuvan kehitysalue -merkinnot. Akselia tukee Tikkurilan länsipuolelle esitetty kaupunkikeskustan asuinalue (AC).

Hiekkaharjun asema on kävelyetäisyydellä Tikkurilan asemasta. Asemanseutujen välistä kaupunkirakenteen kehittämistä tukemaan on Tikkurilan keskustan C-alueen pohjoispuolelle merkitty kaupunkikeskustan asuinalue (AC) Hiekkaharjun asemalle asti. Muuten Tikkurilan asuminen alueet on merkitty asuinalueina (A). Useita Tikkurilan alueen pientaloalueista, kuten Kuusikko ja Hakkila, on esitetty pientalovaltais-ten asuinalueiden (AP) merkinnällä.

Lentomelualueet rajoittavat asuntorakentamista Koivuhaan kohdalla. Osa Koivuhaan pientalovaltaisesta alueesta sijaitsee lentomeluvyöhykkeellä 1 (Lden yli 60 dB), missä on asuminen merkinnän lisäksi lisämääräys /LM1 (asuinalue voimakkaan lentomelun alueella).

7.4.2 Palvelut

Tikkurilan urheilupuiston ja Tikkurilan lukion, Jokiniemen koulun ja päiväkodin sekä Hiekkaharjun Varian muodostamat usean palvelutoiminnon kokonaisuudet osoitetaan P-alueina. Varian P-alue kattaa Tennistien varren itäpuolen, mahdollistaen Hiekkaharjun aseman läheisyydessä sijaitsevien tennistoimintojen keskittämisen sinne. Koivuhaassa Tuusulanväylän varsi Piitiestä pohjoiseen on osoitettu kaupan palveluiden alueena. Pitäjän kirkonkylän kulttuurihistoriallinen kokonaisuus on osoitettu palveluiden ja hallinnon alueena (P) rajattuna siten, että Kyrkobyskolan, Helsingin skolan sekä Helsingin gymnasium sekä kirkonkylän vanha kyläasutus kuuluvat rajaukseen. Kyläasutusta saa ylläpitää ja täydentää kulttuuriympäristön arvot huomioiden.

Palveluiden ja hallinnon aluevarausten (P) lisäksi yleiskaava mahdollistaa palveluiden toteuttamisen keskustatoimintojen sekä asumisen alueilla. Palvelut ovat siten lähellä käyttäjiään ja saavutettavissa joukkoliikenteellä.

Porttipuistoon asuminen ja kaupallisten palveluiden alueelle (A/KM) voidaan sijoittaa suuryksikkörajan alittavaa paikallisia asukkaita palvelevaa päivittäistavarakauppaa. Porttipuistossa päivittäistavarakauppa ohjataan sijoittumaan A/KM-alueelle Kyytitien varteen.

Virkistyspalvelut

Keravanjoen ja Kylmäjoen varteen ketjuttuvat tärkeimmät virkistysalueet. Kylmäjoen varren kokonaisuuteen kuuluvat Tikkurilan keskuspuisto ja Simonkylänpuisto. Tämä laaja viheraluevyöhyke mahdollistaa tulevaisuudessa monenlaisten virkistyspalvelujen kehittämisen laajenevia asukasjoukkoja palvelemaan, mm. arboretumin laajentamisen. Keravanjoen varrella avoin maisematila laajenee Hanabölen pelloilla, joille on merkitty ohjeellisten ulkoilureittien verkosto.

Tikkurilan keskustassa joen rantoja ollaan jo kohentamassa kaupunkilaisten ja vierailijoiden käyttöön. Asukasmäärän kasvaessa joen varren puistorakentamista jatketaan kohti itää ja koillista joen varren virkistyskäytön kehittämisen merkinnän mukaisesti. Tikkurilan tehtaiden kohdalla virkistysalueiden laajuus ratkaistaan asemakaavoituksen yhteydessä.

Heidehofinpuiston viheralue jatkuu lännessä Kuninkaalan kylään ja idässä Kanervanummen viheralueelle.

Virkistysalueyhteyksillä on osoitettu Tikkurilan keskustan kehitettävien julkisten ulkotilojen sarjoja, kehitettäviä yhteyksiä Veromiehen suuntaan, asumisen alueilla toisiinsa kytkeytyneiden asemakaavoitettujen virkistysalueiden turvaamista ja virkistysalueyhteyksien tai ulkoilureittien jatkuvuutta rakennettujen alueiden läpi.

Urheilu- ja virkistyspalvelujen alueina (VU) on osoitettu Hiekkaharjun liikuntapuisto sekä Hiekkaharjun golfkentän alue sekä sen laajentumisvara Keravanjoen itäpuolella. Urheilun ja virkistyspalvelujen verkkoa täydentämään on merkitty kaksi urheilun ja virkistyspalvelujen paikkaa, toinen Koivuhakaan Puukullanpellolle ja toinen Kuninkaalaan.

7.4.3 Suojeluarvot

Luonnonsuojelu ja ekologinen verkosto

Tikkurilan suuralueella ei ole lainkaan luonnonsuojelualueita, koska alue on niin tiiviisti rakennettu. Alueelle on osoitettu uusina luo-alueina useita arvokkaita puroluontokohteita Kylmäojan varrelta, Kylmäojan alajuoksun luo-alueet. Myös pieni osa Kylmäojan yläjuoksun ja länsihaaran luo-alueesta on Tikkurilan alueella. Lisäksi Rekolanojan alajuoksun purokäytävä on osoitettu luo-alueeksi, eli Rekolanojan keski-

ja alajuoksun luo-alue sivuaa Tikkurilan suuraluetta. Tikkurilan suuralueella ekologinen runkoyhteysreitistö kulkee VL-alueella pohjois-eteläsuuntaisena Kylmäojan, Rekolanojan ja Keravanjoen varsia pitkin, sekä poikittaisyhteytenä Simonmetsästä Rekolanojalle ja Vantaanjoen varrella. Keravanjoen varrella Kehä III:n alituksen kohdalle on osoitettu viheryhteyden kehittämiskohta.

Kulttuuriympäristö

Helsingin pitäjän kirkonkylä ja Kuninkaalan kylä ovat kaupungin kehittymisen myötä menettäneet niitä ympäröineet laajat viljelysaukeat. Rakennusperintönsä ja kulttuurikasvillisuutensa ansiosta kylät ovat edelleen arvokkaita muistoja menneestä ajasta. Pitäjän kirkonkylässä arvokkaan kulttuuriympäristön rajausta on muuten sama kuin valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön, mutta arvokas kulttuuriympäristö ei ylety liikennealueen päälle. Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi on oikeusvaikutteisella liitekartalla merkitty Pitäjän kirkonkylästä osa, johon kuuluu pala entistä kirkkopeltoa sekä Kuninkaalan kylä. Suuri rantatie on esitetty kaavakartalla omalla merkinnällään.

Tikkurilan rautatieasema on oikeusvaikutteisella liitekartalla osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennusperintökohteeksi. Simonmetsä edustaa ansiokasta 1960-luvun kaupunki- ja rakennussuunnittelua, missä omintakeinen korttelirakenne ja yksinkertaisen kaunissuhteiset rakennukset muodostavat harmonisen kokonaisuuden. Simonmetsä on rajattu maakunnallisen inventoinnin mukaisesti.

Tikkurilan maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö koostuu monista eri ikäisistä erillisistä fragmenteista, eivätkä niiden väliset alueet ole kokonaisuuden säilymisen kannalta merkityksellisiä. Jokiniemessä ja Kuninkaalassa on keskusrikospoliisin pysäköintialue ja siitä Keravanjokeen saakka sekä Tikkurilan tehtaiden alueella rakennusten välisiä

alueita rajattu pois arvokkaasta kulttuuriympäristöstä. Pois rajatulla alueella ei ole merkittävää rakennusperintöä. Jokiniemen koelaitoksen valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö sisältyy rajaukseen kokonaisuudessaan.

Hanabölen kylämaisemassa Sahamäen pellot on rajattu arvokkaan alueen ulkopuolelle, koska kun pellolle rakennetaan pientaloalue, pelto ei enää kuulu historiallisen kylämaiseman kokonaisuuteen.

Kuva 65. Tikkurilan suuralueen arvokas kulttuuriympäristö. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön 12/2020 ja muinaisjäänteiden inventointien 11/2020 mukainen tilanne.

Yleiskaavakartalla

Arvokas kulttuuriympäristö

Suuri rantatie

Oikeusvaikutteisella liitekartalla

Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokas kylämaisema

Kaupunkikuvallisesti arvokas 1960-1980 -lukujen asuinalue

RKY-kohde

Rakennusperintö ja muinaisjäännökset

Merkittävä (R1 tai R2) rakennusperintökohde Vantaan kaupunginmuseon ylläpitämän tietokannan mukaan 12/2020

Muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet Museoviraston ylläpitämän tietokannan mukaan 11/2020

Valtakunnalliset ja maakunnalliset arvot

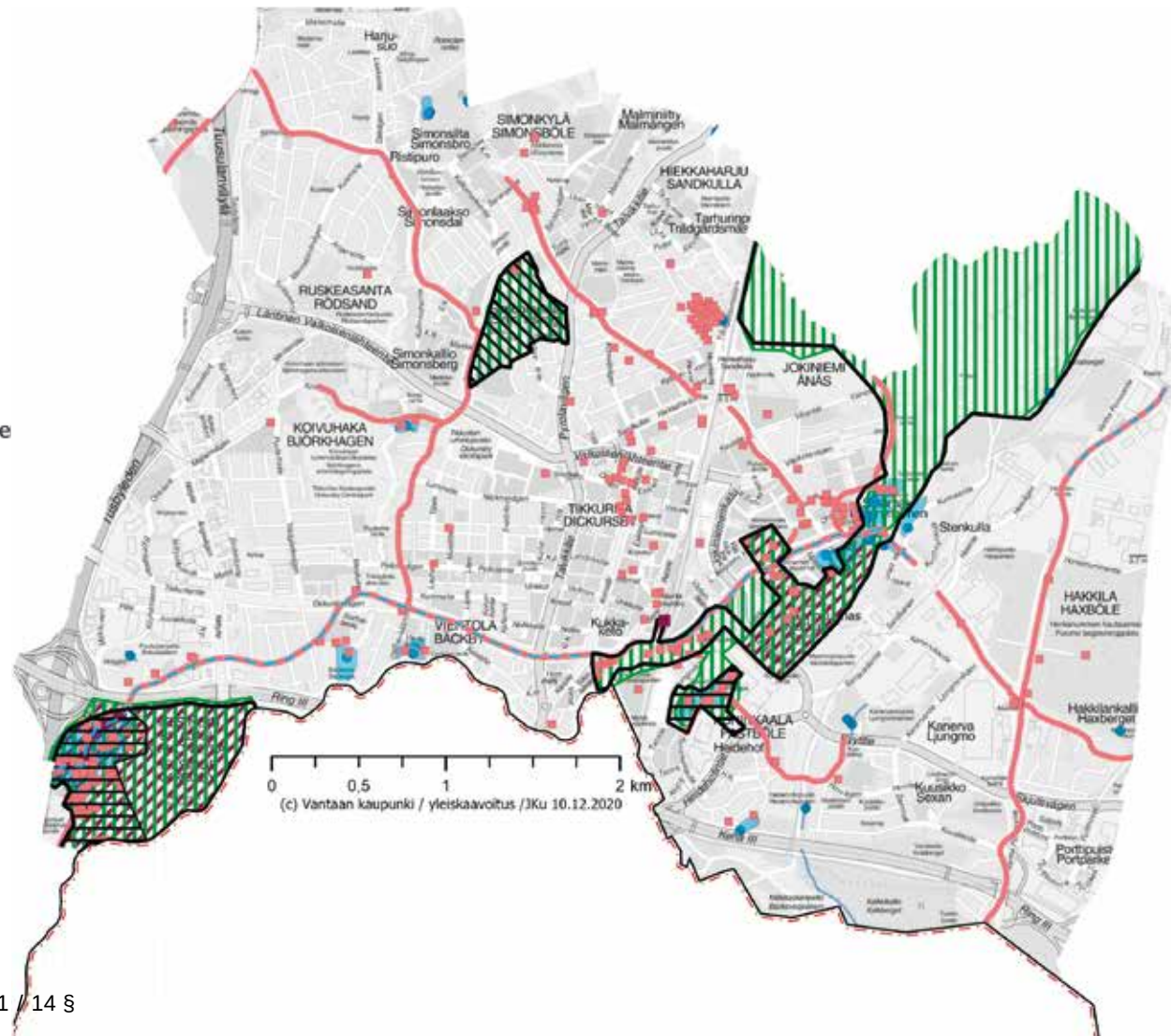
Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, 2010-2014 inventoinnin mukainen raja

RKY - valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö 2009

Suuren rantatien osuus, joka on RKY

Maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö

20 metriä yleiskaava-alueen ulkopuolella oleva viiva



7.4.4 Toimitila-alueet

Tikkurilan suurin työpaikkakeskittymä on Tikkurilan keskusta. Alueen kaupunkirakenteen uudistumispaine näkyy vahvasti toimitilarakentamisen alueiden muutoksessa. Huomattava osa vanhoja toimitila-alueita keskustan itäpuolella ja Tikkurilantien varressa on osoitettu asumisen ja työpaikkojen (A/TP) alueiksi.

Toimitila-alueiksi yleiskaavassa on osoitettu lentomelualueelle sijoitettava Koivuhaan työpaikka-alue, jossa ratikan varsi on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi ja pohjoisempi alue tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi. Meiramitien varrella sijaitseva alue on osoitettu tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi ympäröivän maankäytön häiriöistä sekä heikoista joukkoliikenteen yhteyksistä johtuen.

Osa Kanervan alueesta sekä ns. Vantaan akseli on osoitettu edelleen toimitilarakentamiseen. Ympäristöhäiriöitä aiheuttavien toimintojen aluevaraus on rajattu pohjavesialueen suojeleminen huomioiden.

7.4.5 Liikenne

Yleiskaavassa raitiotie alittaa Tikkurilan juna-aseman tunnelissa lyhentäen matka-aikaa ja luoden erinomaiset vaihtoyhteydet juniin ja busseihin. Raitiotien reitti Tikkurilassa tarkentuu vielä sen suunnittelun edetessä. Vantaan ratikka yhdistää Hakunilan entistä tehokkaammin Tikkurilaan ja vahvistaa kahden Vantaan pääkeskuksen välistä joukkoliikenneyhteyttä. Raitiotien varsi on asemien tapaan kestävän kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan.

Tikkurila on valtakunnallisen liikenteen matkakeskus, joka on lentoaseman tavoin merkitty valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemaksi. Tikkurilan asemalla on myös seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue. Hiekkaharjun asema toimii Tikkurilan aseman lisäksi alueensa liityntäliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn vaihtopaikkoina kulkumuo-
dosta toiseen. Tärkeä vaihtopaikka alueella on asemien lisäksi raitiotien reitillä Tuusulanväylän kohdalla. Kaikilla asemilla sekä vaihtopaikoilla painotetaan laadukkaita liityntä- ja vaihtoyhteyksiä.

Pääradalla on yleiskaavassa lisäraidevaraus Tikkurilan alueella Valkoisenlähteentielle asti ja se on vuonna 2008 hyväksytyn lisäraidesuunnitelman mukainen. Tikkurilan asema on rakennettu ja alueen asemakaavat laadittu kyseisen suunnitelman mukaisesti. Lentorata toimii vaihtoehtona lisäraiteiden mahdollistamalle pääradan kapasiteetin lisäykselle.

Tikkurilan suuralueella kulkee kolme pyöräliikenteen baanaa. Pohjois-eteläsuuntainen baana seuraa Helsingin rajalta pääradan vartta Keravalle. Poikittainen baana Hakunilasta kulkee Kyytitietä pitkin Kuninkaalan läpi Tikkurilaan, josta se jatkuu Tikkurilantietä pitkin aina Kivistöön asti. Tikkurilantieltä haarautuu toinen poikittainen baana Kuriiri-tielle, jolta se jatkuu Helsingin pitäjän kirkonkylän kautta Tammiin ja sieltä edelleen Ylästön läpi Myyrmäkeen. Baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreittiverkosto sekä muut pyörätiet.

Tikkurilassakin liikenneyhteyksinä on esitetty pääosin alueiden välisiä yhteyksiä, joille läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan. Tikkurilantie on Aviapoliksen ja Tikkurilan keskustojen väliseltä osuudelta merkitty katukuvan kehitysalueeksi, jolla tuetaan jalankulun, pyöräilyn ja julkisen liikenteen houkuttelevuutta. Raitiotie sekä baana muuttavatkin Tikkurilantien yleisilmettä ja luovat mahdollisuuksia ihmisten monipuoliselle liikkumiselle. Erityisesti paikkojen tunnistettavuus ja saavutettavuus ovat tärkeitä katukuvan kehitysalueilla.

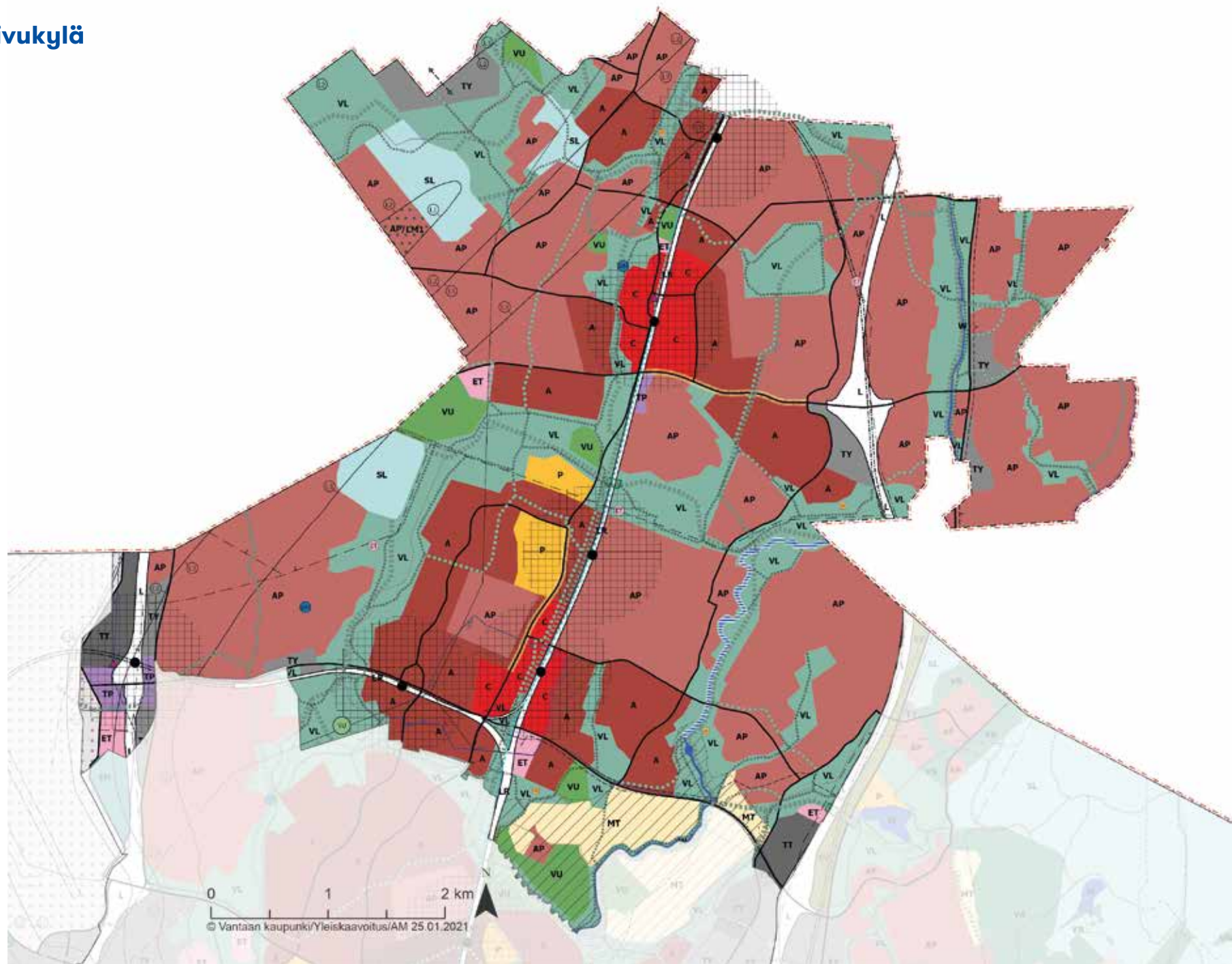
Santarata on Tikkurilan asemalta itään Jokiniemen läpi kulkeva tavaraliikenteen rata, jota käytetään raidesepeleikuljetuksiin. Lisäksi rataa on käytetty suurmuuntajien siirtokuormaukseen, mutta tämä tarve on jatkossa poistumassa ja suurmuuntajakuljetuksille on löydetty uusi reitti Vuosaaren kautta. Tällöin radalle jää käyttöä ainoastaan raide-sepeleikuljetuksissa. Raidesepeleliikenne on tärkeä osa raideverkon kunnossapitoa, mutta sille tulee löytää paikka, joka ei estä kaupunkikehitystä ja Tikkurilan asemaa ympäröivän maankäytön tiivistämistä sekä täysimääräistä hyödyntämistä. Santaradan rautatieyhteyden alueella kulkee yleiskaavassa raitiotie ja alue tukeutuu vahvasti myös Tikkurilan asemaan. Santarataa ei ole merkitty yleiskaavan raskaan raideliikenteen alueisiin.

7.4.6 Tekninen verkosto

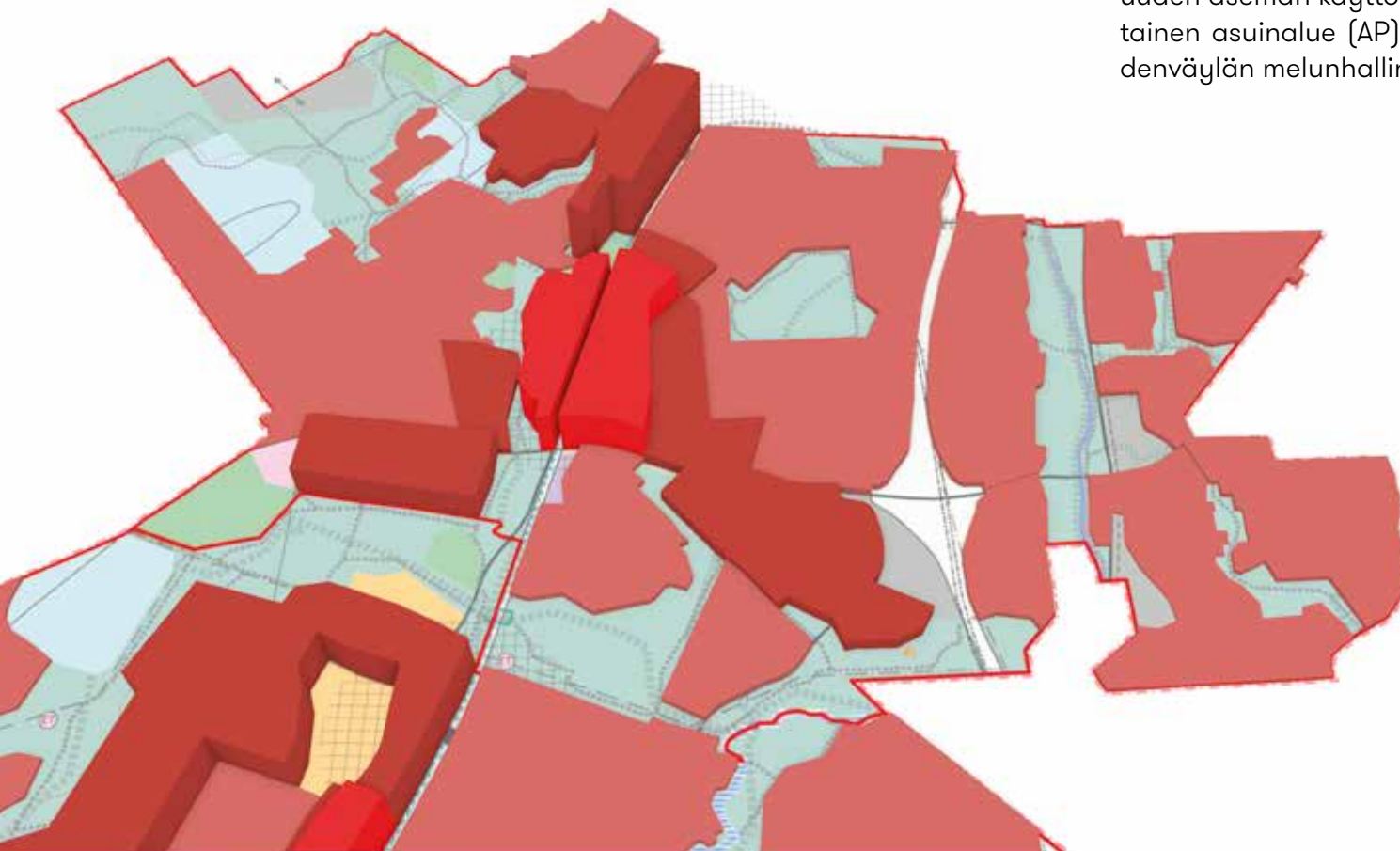
Yleiskaavassa esitetään Tikkurilaan paikka uudelle sähköasemalle yhdyskuntateknisen huollon laite-symbolilla Koivuhaan Arboretumin ja Meiramitien välissä. Maarinkunnaan alueella sijaitsee lämpökeskus ja sähköasema, jotka on merkitty yhdyskuntateknisen huollon symbolimerkinnällä. Tämä mahdollistaa niiden säilymisen myös ympäröivän maankäytön kehittyessä. Tarkemmassa suunnittelussa huomioidaan sähköaseman ja lämpökeskuksen asettamat rajoitteet ja yhteensovittamisen keinot. Koivuhaassa sijaitsee kaksi kaupungin tukikohtaa osoitteissa Koisotie 7 ja 10, jälkimmäinen lumen vastaanottopakan yhteydessä. Molempien rajauksia on hieman laajennettu, jotta tukikohtatoimintojen lisääminen alueella on mahdollista.

Tikkurilan suuralue on kauttaaltaan vesihuoltoverkoston piirissä. Simonkylässä sijaitsee olemassa oleva vesitorni Talvikkitien varrella. Tikkurilan jätevedet pumpataan Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

7.5 Korso ja Koivukylä



Kuva 66. Asumisen laskennallinen yleiskaavavaranto Korson ja Koivukylän suuralueilla



7.5.1 Keskustat ja asuminen

Korson keskusta on yleiskaavassa määritelty radan molemmin puolin. Yleiskaava ohjaa keskustan kehittämistä kaventaen radan estevaikutusta Korson itäisten ja läntisten osien välillä. Korson keskusta-alue on kokonaan kestävän kasvun vyöhykettä, jonne kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti tulee sijoittaa. Länsipuolelle rataa on osoitettu asuntorakentamisen lisäämisen mahdollisuuksia ns. Vallinojan seisakkeen alueelle, jotta asukasmäärä mahdollistaisi uuden aseman käyttöönoton. Keravan rajalla on merkitty pientalovaltainen asuinalue (AP), jonka käyttöönotto edellyttää ratkaisuja Lahdenväylän melunhallintaan.

Koivukylässä kaupunkikeskustan alueen ratkaisu on samantapainen kuin Korsossa: keskustarakennetta tulee kehittää tasapuolisesti radan molemmin puolin. Koivukylän keskusta muodostaa Rekolan ja Leinelän asemanseutujen kanssa kokonaisuuden, jota tulee kehittää yhteen toimivana alueena. Kolmella lähellä toisiaan sijaitsevilla asemanseuduilla on mahdollisuuksia kehittyä elinvoimaiseksi yhtenäiseksi kaupunkiympäristöksi: alueella tulee vahvistaa erilaisia asumisen vaihtoehtoja, monipuolistaa palveluverkkoa ja lisätä työpaikkoja mm. Peijaksessa. Kokonaisuuden toimivuutta tulee parantaa mm. Asolanväylän kehittämisellä sekä lisäämällä kulkuyhteyksiä ratojen estevaikutuksen vähentämiseksi. Leinelän aseman ympäristössä

selvitettiin erilaisia vaihtoehtoja rakentamisen sijoittamiselle Leinelän asemanseudulla. Alue on hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden vyöhykettä. Yleiskaavan asuinalue (A) laajennetaan siten, että vanhan Asolan länsipuolinen täydennysrakennusalue voidaan toteuttaa laajempaan kuin aiemmin suunniteltu. Pohjoisempaan rakentamista laajennetaan mm. alueelle, joka on ollut vielä 30–40 vuotta sitten peltoa, ja missä puusto ei ole kovin vanhaa.

Sekä Korso että Koivukylä tarvitsevat keskustoihin vetovoimaa. Yleiskaavaa laadittaessa on pohdittu mm. urheilupalveluiden sijoittamista keskustoihin, koska kaupan varaan rakentuvat kehittämissuunnitelmat eivät ole toteutuneet. Yleiskaavan kaupunkikeskustan alue mahdollistaa tällaisen ratkaisun.

Asumisen monipuolistamisen osalta varsinkin Koivukylään sopii Helsingin Alppikylän tyyppistä ratkaisua, missä kerrostalokortteleiden naapurisiin on tuotu pientaloasutusta alueen asuntokantaa kirjavoittamaan.

Lentomelualueet laajenevat hieman Korson alueella ja sen vuoksi uusien asuinrakennusten ääneneristävyysvaatimuksiin on kiinnitetty erityishuomiota. Osa Vierumäen pientalovaltaisesta asuinalueesta (AP) sijaitsee lentomeluvyöhykkeellä 1 (Lden yli 60 dB), missä on asumisen merkinnän lisäksi lisämääräys /LM1 (asuinalue voimakkaan lentomelun alueella).

7.5.2 Palvelut

Korson ja Koivukylän kaupalliset palvelut sijaitsevat keskuksissa ja yleiskaava tukee tätä kehitystä myös tulevaisuudessa. Asumisen lisääminen alueilla mahdollistaa kaupallisten palveluiden kasvun.

Palveluiden ja hallinnon (P) aluevarausten lisäksi yleiskaava mahdollistaa palveluiden toteuttamisen keskustatoimintojen sekä asumisen alueilla. Palvelut ovat siten lähellä käyttäjiään ja saavutettavissa joukkoliikenteellä. Peijaksen sairaala-alue on Korso-Koivukylän alueen julkisten palveluiden keskittymä. Elmon urheilupuiston aluevarauksessa on huomioitu alueen pohjoispuolisen ekologisen runkoyhteyden vaatima tila.

Virkistyspalvelut

Korso-Koivukylän laajimmat virkistysaluekokonaisuudet tukeutuvat Keravanjokeen ja Ilolanojaan. Koillisessa Vierumäen virkistysalue liittyy seudulla merkittävään Mätäkivenmäen viheraluekokonaisuuteen.

Kehäradan ja Kulomäen välissä oleva Rekolanmetsä on itäisen Vantaan asukkaille tärkeä laaja, metsäinen viheraluekokonaisuus. Rekolanmetsän viheraluekokonaisuuden runkona ovat Ilolanojan purolaakso ja sitä rajaavat kalliomerenimäet. Pohjoisosassa on Kylmäojan korven ja Kylmäojanmetsän luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu luonnonsuojelualue, josta edelleen koilliseen ja itään päin viheraluekokonaisuus yhdistyy Elmo-urheilupuiston kautta Rekolanpuiston purolaaksoon. Yleiskaavassa Kehäradan pohjoispuolelta pääradan varrelle ulottuvan lähi-virkistysalueen pinta-ala on yli 160 hehtaaria. Luonnonsuojelualueen pinta-ala on n. 37 hehtaaria. Urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta on yli 30 hehtaaria. Yhteensä yleiskaavaan varattu viheralue on siis yli 200 hehtaarin laajuinen monipuolinen kokonaisuus. Matarinkosken ja Rekolanmetsän välinen poikittainen viheralueyhteys on maakunnallinen ekologinen käytäväalue, jonka virkistyspalveluja halutaan parantaa perustamalla Elmo-urheilupuisto, rakentamalla Kulokukkulan täyttömäki virkistyskäyttöön ja vihersilta radan ja Rekolanpuiston välillä. Simonkylänpuisto on monipuolinen virkistysaluekokonaisuus, joka sijaitsee osin Koivukylän ja osin Tikkurilan suuralueella. Rekolanpuisto ja

sen varren viheralueet ovat tiiviissä kaupunkirakenteessa tärkeitä. Keravan ja Vantaan välillä on viheraluetta rajan molemmin puolin.

Uusien asumisen alueiden kytkeytyneiden virkistysalueiden tarve on yleiskaavassa esitetty virkistysalueyhteyksinä Rekolanmäessä, Leppäkorvessa ja Jokivarressa sekä Metsolansuon ja Rekolanajan välillä. Lisäksi virkistysalueyhteyksinä on esitetty kapeita jo asemakaavoitettuja viheralueita ja ulkoilureittiyhteyksien jatkuvuutta asuin- ja kyläalueiden läpi.

Joen varren virkistyskäytön kehittämisyöhykkeeksi on merkitty Keravanjoen vartta Hanabölenkoskelta Matarinkoskelle ja kaupungin rajalle saakka.

Urheilun ja virkistyspalveluiden aluevarauksia on Elmossa, Kalmuurissa sekä Vallinojalla. Uusi urheilu- ja virkistyspalveluiden varaus (VU-symboli) on merkitty Kehäradan eteläpuolelle Simonkylänpuistoon. Merkintä tukee alueen toimintojen jatko kehittämistä. Korson liikuntapuisto on palveluverkon kannalta tärkeä alueen urheilu- ja virkistyspalvelu, siksi se pienestä koostaan huolimatta esitetään kaavakartalla.

7.5.3 Suojeluarvot

Luonnonsuojelu ja ekologinen verkosto

Korso-Koivukylä-alueelle on osoitettu uusi luonnonsuojelualue Vierumäenmetsä. Lisäksi alueen ekologinen verkosto vahvistuu uusilla luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävillä alueilla (luo): Korkinmäki (ent. Vierumäki) Vierumäenmetsän SL-alueen kyljessä, Satupuisto, Ilo-lanoja, Rosenlund ja Metsolansuo. Alueella on luo-alueiksi osoitettavia arvokkaita puoluontokohteita Myllyniitynojan varrelta, Rekolanajan ylä-, keski- ja alajuoksulta, sekä Kylmäojan varrelta.

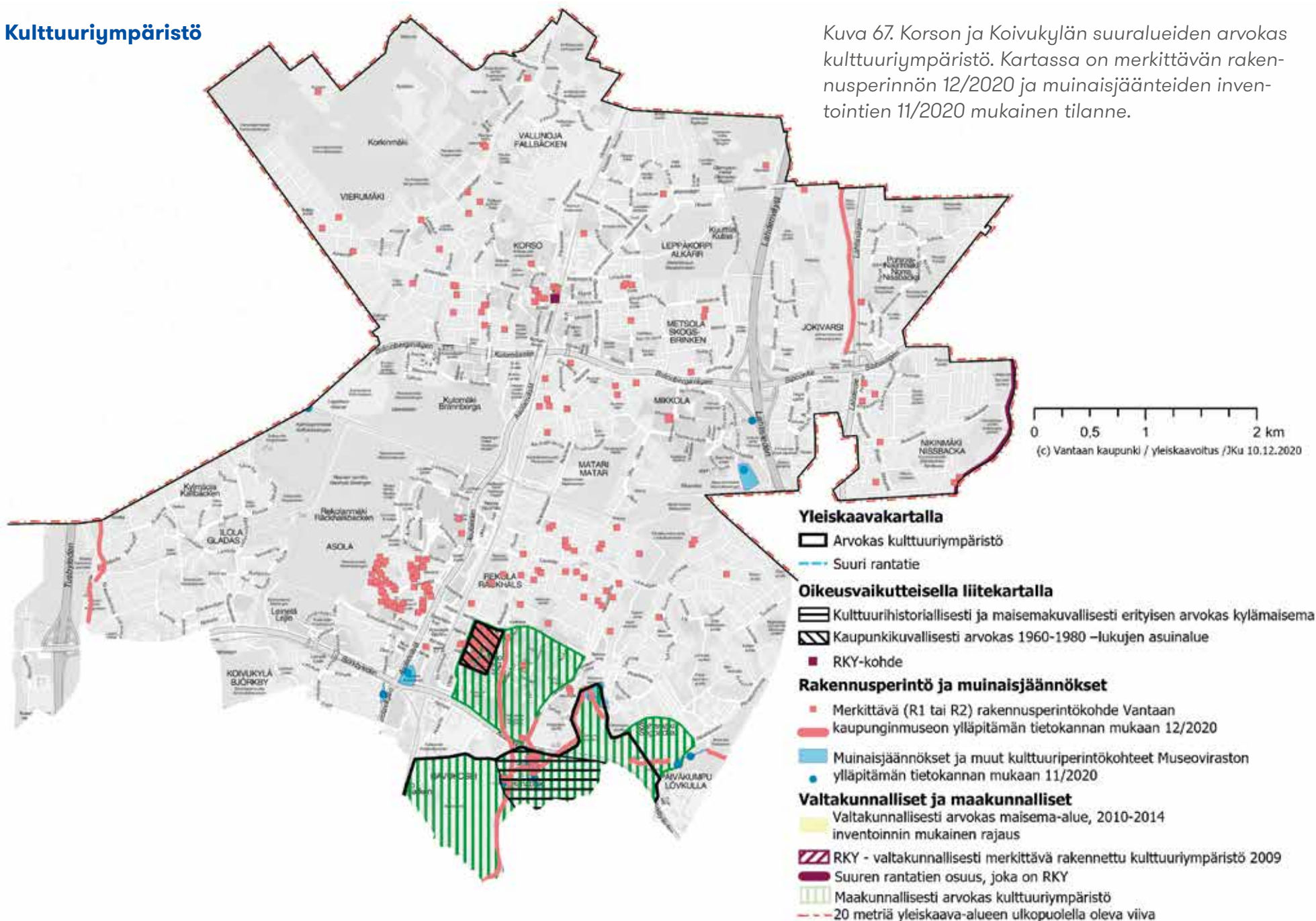
Vahvoja etelä-pohjoissuuntaisia ekologisia runkoreittejä alueella tarjoavat virtavesien varret, eli Kylmä-oja, Rekolanaja ja Keravanjoki. Tärkeitä itä-länsisuuntaisia yhteyksiä ovat Kylmäojan korven, Kylmäojanmetsän ja Matarinkosken yhdistävä ekologinen runkoyhteys, sekä yhteydet Vallinojan ja Vierumäen välillä. Yhteydet on osoitettu VL-, VR- tai VU-alueille. Leppäkorven, Jokivarren ja Nikinmäen yhteydet kulkevat paikoitellen pientalovaltaisen asuinalueen (AP) poikki. Maakuntakaavan mukainen viherysteys on Keravan yleiskaavassa tarkennettu Vantaan rajalle. Vantaan puolella yhteyden jatkuvuus halutaan turvata. Rajalle osoitetaan VL-aluetta. Matarin ja Kulomäen välille on osoitettu viherysteiden kehittämiskohta junaradan kohdalle.

Rekolanmetsässä nykyistä metsää on varattu rakentamiselle. Viheralueeksi jäävän ja rakennettavaksi varatun alueen raja on pyritty vetämään mahdollisimman paljon maisemaa ja luontoarvoja säästävällä tavalla. Viheralueelle jää kallioiden ja kosteiden alueiden muodostamia kokonaisuuksia ja lehtomaisia kankaita tai lehtoja. Pohjoisessa korkea kalliomäki jää viheralueelle. Ekologinen runkoyhteys noudattaa tässä Kylmäojaa ja päättyy Kylmäojan korven ja Kylmäojanmetsän rauhoitetulle luonnonsuojelualueelle. Metsäisen maakuntatason ekologisen yhteyden minimisuositusleveys on taajamassa 300 metriä ja sen ulkopuolella 500–1000 metriä (Ojala 2019). Rekolanmetsässä yhteys pääsääntöisesti täyttää vaatimuksen. Kapein kohta on 220 metriä leveä, mikä johtuu voimassa olevasta asemakaavasta.

Metsän sisäosaa häviää Isoniitun alueella. Isoniittu on ollut vielä 40–30 vuotta sitten peltoa. Kestää kauan ennen kuin kerran pelloksi raivattu alue kehittyy metsäksi, jonka maaperä ja ekologiset rakennepiirteet vastaavat metsää, jota ei ole koskaan raivattu pelloksi. Muualla rakennettavaksi varatulla alueella on tehty hakkuita.

Kulttuuriympäristö

Kuva 67. Korson ja Koivukylän suuralueiden arvokas kulttuuriympäristö. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön 12/2020 ja muinaisjäänteiden inventointien 11/2020 mukainen tilanne.



Hanabölen maakunnallisesti merkittävään kylämaisemaan sisältyy Keravanjoen rantamaisemaa Hanabölen myllypaikalle asti ylävirtaan ja Jokiniemen koelaitoksen alueelle alavirtaan. Hanabölen kylämäki, jonka historia juontaa mahdollisesti keskiajalta, ja sen lähipellot, ovat kulttuurimaiseman arvokkain ydin, joka on oikeusvaikutteisella liitekartalla osoitettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi. Maakunnallisen inventoinnin mukaisesta alueesta on rajattu pois sivulaakso, jotta se voidaan rakentaa pientaloalueeksi. Pientaloalue rajautuu etelässä suunnilleen Kauniston pihatiehen. Muuten pientaloalueeksi varatulla alueella ei ole merkittävää rakennusperintöä. Sahamäentien itäpuolella on mahdollista istuttaa avoimelle maisematilalle uusi luonteva reuna Storpetaksen tilakeskuksen ja Kauniston tilakeskuksien ja Sahamäenpuiston välille, jonka avoin maisematila on alkanut kasvaa umpeen 1970–1980-luvuilta lähtien.

Korson rautatieasema on oikeusvaikutteisella liitekartalla osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennusperintökohteeksi.

Havukoskella arvokkaaseen alueeseen on sisällytetty Rautkallion tornitalot ja niiden lähiympäristö. Havukosken alueen suojeluarvo ei ole yksittäisissä rakennuksissa, vaan aluekokonaisuudessa ja sen näkyemisessä kaukomaisemaan. Asemakaavallisen ratkaisun (kulkureitit, rakennusten sijoittelu) ja rakennusten massoittelun pääperiaatteiden ylläpitäminen tukee kokonaiskuvan säilymistä.

7.5.4 Toimitila-alueet

Ruskeasannan asemavarauksen yhteyteen sijoittuvat Koivukylän suurimmat toimitilarakentamisen potentiaalit. Asemanseutu on osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi ja sitä ympäröivät alueet joko TY- tai TT-alueiksi riippuen asutuksen läheisyydestä. Ilolan toimitila-alue Koivukylänväylän varrella on merkitty ympäristöhaiiriötä aiheutta-

mattomalle työpaikkatoiminnalle. Koivukylän keskustan eteläpuolella, Korson keskustassa sekä Lahdenväylän länsireunassa Keravan rajalla entisiä toimitila-alueita on muutettu asumisen alueiksi. Päiväkummussa Lahdenväylän varrella on TT-alue ja Nikinmäessä Lahdentien varrella TY-alueita.

Vierumäkeen Tuusulan rajaa vasten on osoitettu tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TY). Alue sijaitsee voimakkaan lentomelun alueella ja yhdistyy vastaavaan maankäyttöön Tuusulan puolella. Alue tukeutuu Tuusulan katuverkkoon, sillä Vantaan puolella aluetta ympäröivät retkeily- ja ulkoilualueet. Alueelta on osoitettu liikenteen yhteystarve Tuusulaan ja alueen toteuttaminen edellyttää sen toimintaan soveltuvaa liikenneyhteyttä.

7.5.5 Liikenne

Päärata ja Kehärata muodostavat Korson ja Koivukylän suuralueiden joukkoliikenteen rungon, eikä alueelle ole yleiskaavassa esitetty muita joukkoliikenneyhteyksiä. Korson asema sekä sen yhteydessä oleva bussterminaali ja liityntäpysäköintialue toimivat Korson suuralueen liityntäliikenteen vaihtopaikkana pääradan junaliikenteeseen. Leinelän sekä Ruskeasannan asemat palvelevat puolestaan Tuusulan suunnan liityntäliikennettä Kehäradalle ja lisäksi Ruskeasanta toimii toteuduttuaan seudullisesti merkittävänä liityntäpysäköintialueena Tuusulanväylän ajoneuvoliikenteelle. Koivukylän ja Rekolan asemat toimivat omien alueidensa liityntäliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn vaihtopaikkoina kulkumuodosta toiseen.

Ruskeasannan lisäksi alueella on pääradan varressa varaus uudelle asemalle. Vallinojan asemavaraus sijaitsee Anttilantien kohdalla ja aseman yhteyteen radan länsipuolelle on merkitty asuinalue (A). Aseman ympärillä oleva kestävä kasvun vyöhyke mahdollistaa muutosta

myös itäpuolen pientalovaltaisella asuntoalueella (AP). Raideliikenteen kehittämisen kannalta yleiskaavassa on säilytetty myös pohjoisesta tuleva yhteys, niin sanottu Koivukylän kolmioraide, pääradalta Kehäradalle.

Korson ja Koivukylän alueiden halki kulkee Tikkurilan ja Keravan välinen pyöräilyn baana. Reitti mukailee pääradan vartta. Baanaa täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreittiverkosto sekä muut pyörätiet.

Liikenneyhteyksinä on esitetty vain keskeisimmät tiet ja pääkadut, jotka ovat pääosin alueiden välisiä yhteyksiä ja joille läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan. Korson ja Koivukylän alueiden liikenneyhteyksiä tutkittiin yleiskaavan luonnosvaiheessa liikenne-ennusteilla ja yhteyksiä, joilla ei ennusteiden mukaan ole välttämätöntä tarvetta liikenneverkon toimivuuden kannalta, ei enää merkitä yleiskaavaan. Korsossa ja Koivukylässä tällaisia yhteyksiä ovat Lehmustontien jatke Korsontieltä Kulomäentielle sekä Laurintien jatke pääradan ali. Lehmustontien jatkeen alueella liikenneverkko on riittävä ilman kyseistä jatketta eikä läpiajoliikennettä haluta ohjata pientaloalueen läpi. Laurintien jatke on puolestaan pääradan alituksen sekä maaperäolosuhteiden takia hyvin kallis, ja liikenteelliset hyödyt ovat pienet.

Vierumäen TY-alueelle on yleiskaavaan merkitty liikenteen yhteystarve-merkintä, joka osoittaa, että liikenneyhteydet kyseiselle alueelle on tarkoitus järjestää Tuusulan itäväylältä. Aluetta koskien myös yleismääräyksissä on maininta, että Vierumäen uuden työpaikka-alueen toteuttaminen edellyttää asemakaavaa ja aiottuun työpaikkatoimintaan soveltuvaa liikenneyhteyttä Tuusulan puolelta.

Kulomäentie on yleiskaavassa merkitty liikenneyhteydeksi sekä katu-
kuvan kehitysalueeksi pääradan ja Pihkalan-tien väliseltä osuudelta. Vaikka yhteys liittyy maantiehen 152 Tuusulanväylän kohdalla, niin se on jo nykyisin osittain kaupunkimaista ympäristöä. Tavoitteena

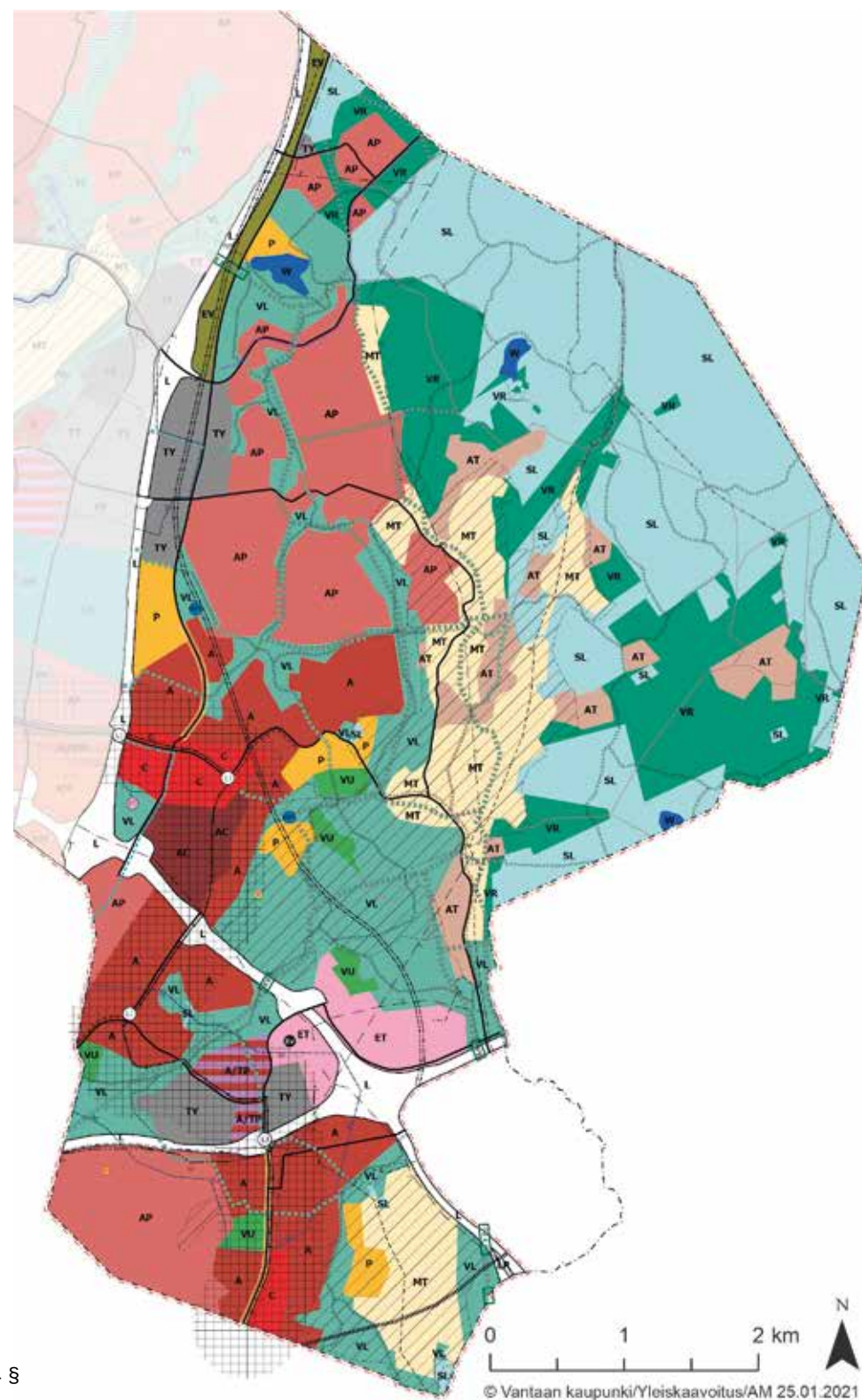
on, että maantien 152 tavaraliikenne kulkee muun tieverkon kautta. Kulomäenttiellä ei haluta lisätä raskasta liikennettä, vaan yhteyttä on tarkoitus kehittää entistä paremmin kaupunkiympäristöön sopivaksi. Asolanväylä on myös merkitty katukuvan kehitysalueeksi Koivukylän puistotien ja Valtimotien väliseltä osuudelta. Näillä katuosuuksilla tuetaan jalankulun, pyöräilyn ja julkisen liikenteen houkuttelevuutta kehittämällä katutilojen yleisilmettä ja luomalla mahdollisuudet ihmisten monipuoliselle liikkumiselle. Erityisesti paikkojen tunnistettavuus ja saavutettavuus ovat tärkeitä.

7.5.6 Tekninen verkosto

Korson kautta kulkee varaus toistaiseksi toteutumattomalle voimajohdolle Mikkolan pienteollisuusalueen ja Leppäkorven ohi Lahdenväylän viertä pohjoiseen. Tällä välillä on yhdyskuntateknisen huollon piste-merkintä sähköasemalle Leppäkorvessa. Matarin ja Rekolan rajalla sekä Iloassa Rekolan metsän laidalla on nykyiset sähköasemat, jotka osoitetaan yhdyskuntateknisen huollon pistemerkinnällä. Uudelle lämpökeskukselle Korson alueella on yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevaraus pääradan varressa Kalmurin kentällä, joka tällä hetkellä on koirapuistona. Koivukylän ET-alueella on nykyinen lämpökeskus. Päiväkummussa Lahdenväylä varrella on ET-aluevaraus lumen vastaanotto-
paikkaa varten.

Korson keskusta-alueen eteläpuolella, Aurinkomäellä sijaitsee olemassa oleva vesitorni. Korson ja Koivukylän jätevedet johdetaan meriviemäritunnelin kautta Viikin jätevedenpuhdistamolle.

7.6 Hakunila



7.6.1 Keskustat ja asuminen

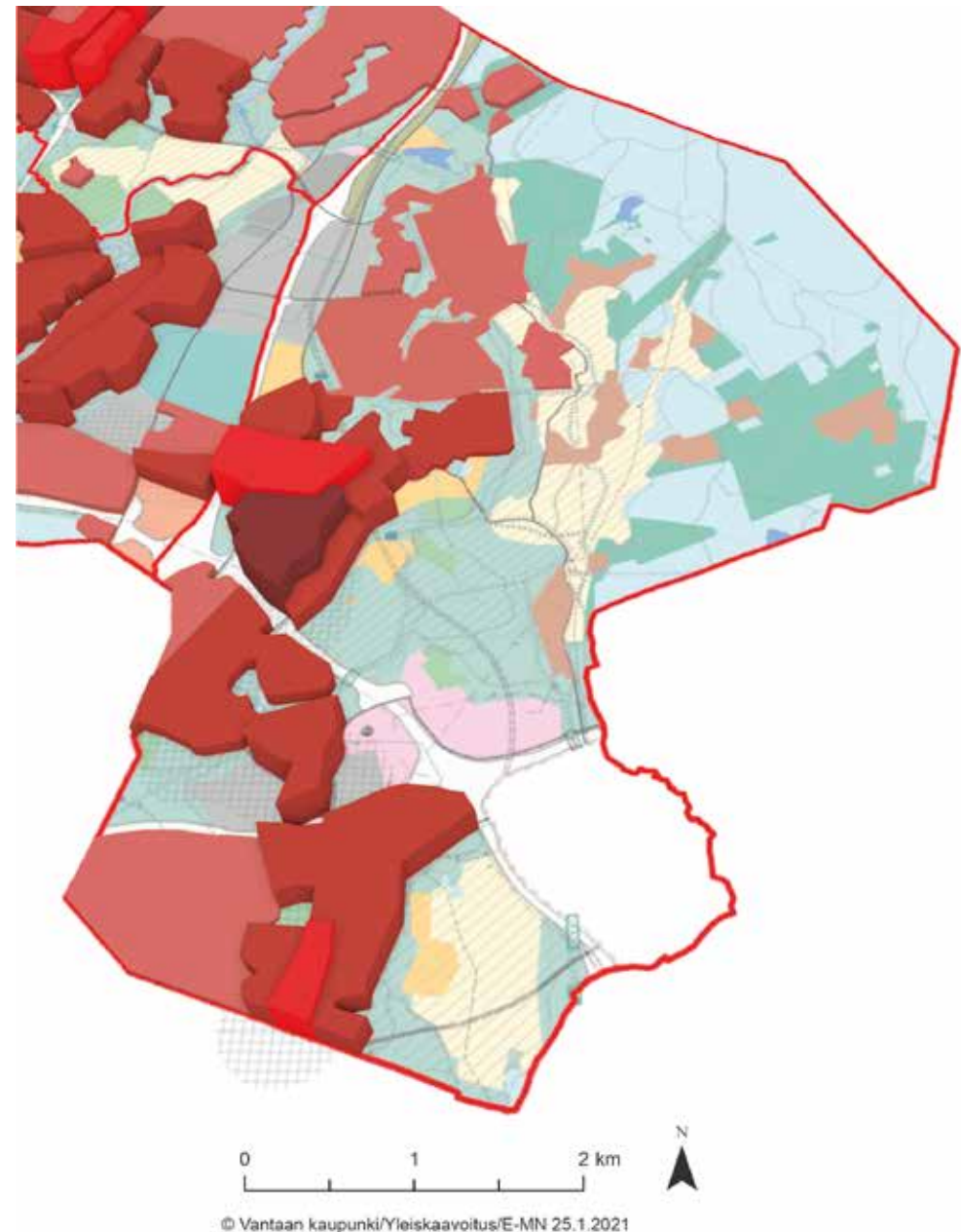
Hakunilan suuralueelle sijoittuu kolme yleiskaavan kaupunkikeskustan aluetta. Hakunilassa keskustakortteleiksi on merkitty alueet raitiotien varressa Kyytitieltä Lahdenväylälle. Keskusta-alueita tukee myös Lahdentien muuttaminen kaduksi ja eritasoliittymän poistaminen sekä keskusta-alueen eteläpuolelle raitiotiereitin ympärille merkitty kaupunkikeskustan asuinalue (AC). Koko alue on yleiskaavassa määritelty kestävän kasvun vyöhykkeeksi, jonne kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti tulee ohjata. Yleiskaava ohjaa erikoiskauppaa ja päivittäistavarakaupan suuryksiköitä keskustoihin, mikä edellyttää Hakunilan keskustassa uudistamista. Kauppaa voi sijoittaa keskustan kauppakeskukseen ja lähikorttelien kivijalkaan.

Länsimäkeen on osoitettu pieni keskustakortteleiden alue. Länsimäkeen on osoitettu korttelien rakennuskannan uudistamisen myötä kehitettävä oma keskus, jonne voi sijoittaa kasvavan kaupunginosan kaupallisia lähipalveluita sekä uutta asuntorakentamista.

Hakunilan suuralue kasvaa vahvasti sisäänpäin. Uuden raitiotien varseen on määritelty kestävän kasvun vyöhyke, minne alueiden asuntorakentaminen tulee ensisijaisesti keskittää. Raitiotien varressa Vaaralassa on laajoja alueita merkitty kehitettäväksi asuinalueina (A). Lisäksi vyöhykkeellä on pientalovaltaisia asuinalueita (AP), joiden täydennysrakentaminen tukee raitiotien kannattavuutta. Ratikan reitillä Vaaralan eteläisissä osissa Fazerin alueiden vierellä on toistaiseksi rakentamattomia rakentamisalueita merkitty asumisen ja työpaikkojen alueina (A/TP).

Sotungin kyläalueisiin on tehty pieniä aluetarkistuksia rakentamistilanteen mukaan, mutta muutokset eivät vaikuta rakentamisen määrään.

Kuva 68. Asumisen laskennallinen yleiskaavavaranto Hakunilan suuralueella



7.6.2 Palvelut

Palveluiden ja hallinnon (P) aluevarausten lisäksi yleiskaava mahdollistaa palveluiden toteuttamisen keskustatoimintojen sekä asumisen alueilla. Palvelut ovat siten lähellä käyttäjiään ja saavutettavissa joukkoliikenteellä.

Hakunilan suuralueella palvelujen ja hallinnon alueiksi on osoitettu Vantaan vankila ja Sotungin lukio yhdessä Hakunilan urheilupuiston kanssa. Kuusijärven pohjoisranta, jossa nykyiset palvelutoiminnot sijaitsevat, on osoitettu myös P-aluevarauksena. Tämä merkintä tukee Kuusijärven kehittämissuunnitelman mukaista virkistyspalvelujen kehittämistä alueella.

Kulttuurihistoriallisista kohteista Håkansbölen, Westerkullan sekä Nissbackan kartanot ovat palveluiden ja hallinnon alueita, joiden palvelutoimintaa voidaan kehittää kulttuuriympäristön arvot huomioiden.

Virkistyspalvelut

Hakunilan alueella on kaksi erityisen vetovoimaista viheraluetta, jotka lähikäyttäjien lisäksi keräävät kävijöitä laajalta alueelta: Sipoonkorpi ja Ojanko. Hakunilan urheilupuiston käsittävä Ojanko on tärkeä hiihtokeskus.

Ulkoilureittiyhteydet kaupungista Sipoonkorpeen ovat tärkeitä virkistuksen mahdollistajia. Sipoonkorven portteina ovat erityisesti Kuusijärvi ja Hakunilan urheilupuisto, mutta muitakin ulkoilureittiyhteyksiä on esitetty. Pääkaupunkiseudun viheraluejärjestelmässä tärkeä on Helsingin Viikki-Kivikko-viheryhteys, joka jatkuu Ojankoon ja siitä Sipoonkorpeen. Tätä yhteyttä halutaan Kehä III:n kohdalla vahvistaa vihersillalla tai alikululla.

Uusien asumisen alueiden kytkeytyneiden virkistysalueiden tarvetta on esitetty virkistysalueyhteyksinä Kaskelan ja Vaaralan alueilla. Lisäksi virkistysalueyhteyksiä on esitetty kapeita jo asemakaavoitettuja viheralueita ja ulkoilu-reittiyhteyksien jatkuvuutta asuin- ja kyläalueiden läpi.

Urheilu- ja virkistyspalveluiden alueina (VU) on esitetty Hakunilan urheilupuiston kentät, Ponihaan ratsastuskoulun alue, Rajakylän liikuntapuisto, Ojangan koirien koulutusalue, sekä Vaaralan lammet, joiden virkistyskäyttöä suunnitellaan yhdessä Helsingin kaupungin kanssa.

7.6.3 Suojeluarvot

Luonnonsuojelu ja ekologinen verkosto

Hakunilan alueella on entuudestaan hyvin vahva luonnonsuojelualueverkosto. Alueella ovat itäisen Vantaan Natura 2000 -alueet Sipoonkorpi sekä pieneltä osin myös Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet. Hakunilan suuralueelle on osoitettu uusi luonnonsuojelualue Bosbacken (ent. Bosbackanmetsä), joka yhdistää Palokallion luonnonsuojelualueen kansallispuistoon. Alueen ekologista verkostoa vahvistavat luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet (luo): Kustaa III:n puisto (ent. Kuusijärvi), Itä-Hakkilan oja, Sotungin Kirkkokallion (ent. Kirkkokallio) laajennus, Käärmekallio, Pikkukoulunmäki (ent. Luontokoulu), Slättmossen ja Lähdepuisto (ent. Kuussilta). Uusina luo-alueina osoitetaan myös arvokkaat puroluontokohteet Itä-Hakkilan ojan alajuoksu ja Liinapelto, Sotungin purokäytävä, Kormuniitynoja sekä Nissbackanoja.

Ekologiset runkoyhteydet kulkevat pääosin metsäisiä yhteyksiä pitkin VL- tai VR-alueilla niin Etelä-Hakunilasta (Vaarala, Länsisalmi) kuin pohjoisesta Hakunilasta Sipoonkorven suuntaan. Myyraksenojan-So-

tunginojan-Krapuojan ekologinen yhteys kulkee pitkiä matkoja myös MT-alueella pitkin tärkeitä purovesistöjä sekä muutamien paikoin Kuninkaamäen ja Itä-Hakkilan pientalovaltaisilla asuinalueilla (AP). Kuusijärveltä Hanabölen pelloille ulottuu maakunnallinen ekologinen käytäväalue, jota halutaan vahvistaa Lahdentien ja Lahdenväylän ylittävillä vihersilloilla.

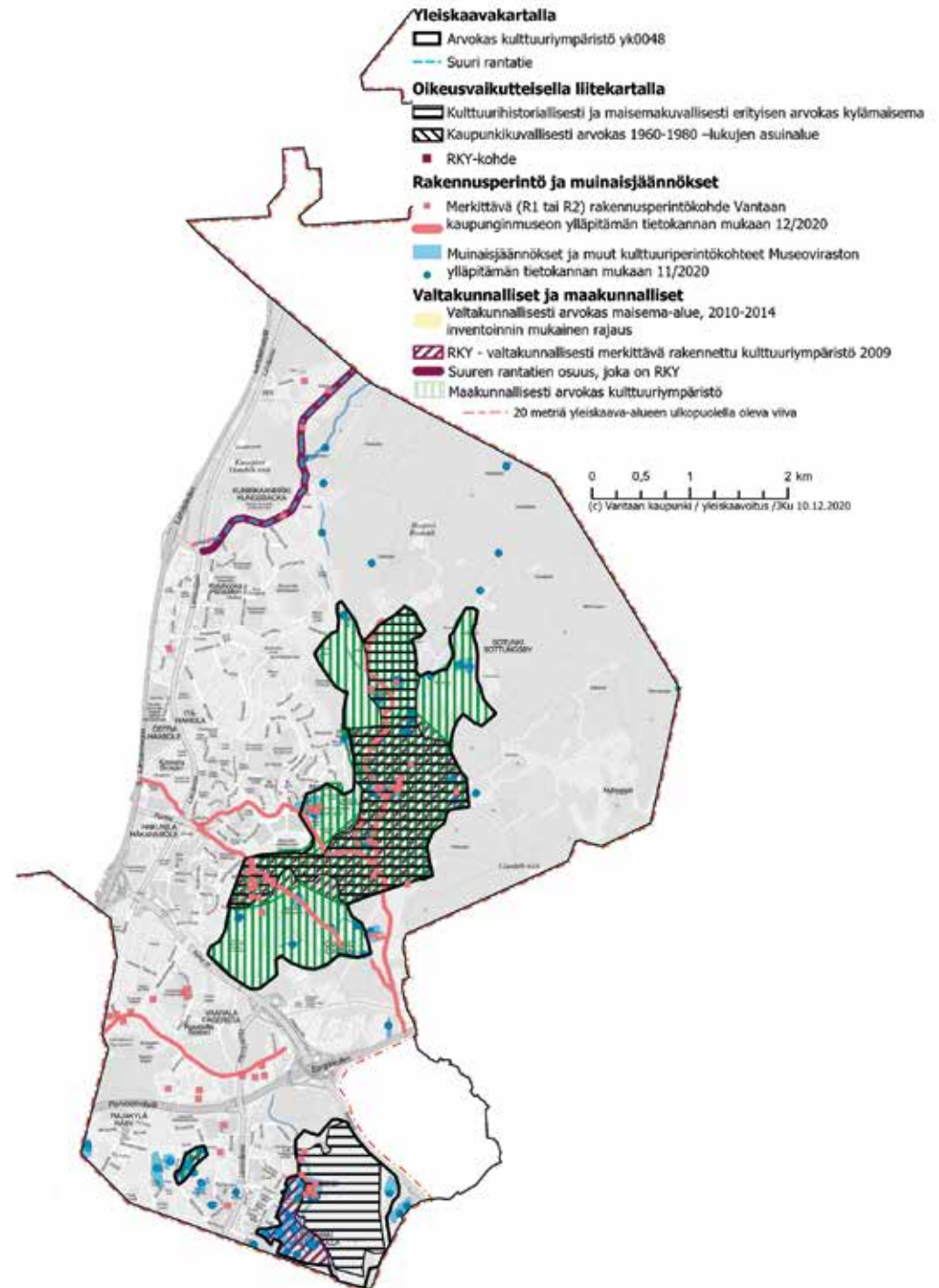
Hakunilan alueella on osoitettu viheryhteyden kehittämiskohta Lahdenväylän ja Lahdentien kohdalle Kuusijärven lähelle. Samoin Kehä III:n varteen Lähdepuiston itäpuolelle on osoitettu viheryhteyden kehittämiskohta.

Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan keskeiset osat poistettiin koko Vantaan yleiskaavasta. Kuntien yhteisen yleiskaavan kehitettävästä ekologisesta yhteydestä jäi kuitenkin osia kaavakartalle. Ekologiseen yhteyteen liittyy kolme viheryhteyden kehittämiskohtaa, jotka olisivat esitetyillä kohdilla vihersilloja. Ekologisen yhteyden ja siten myös tarvittavien vihersiltojen tai vehreiden alikulkujen sijainti on mahdollisen tulevan kaupunkirakenteen kokonaisratkaisun mukainen, eli vihersillat eivät välttämättä ole esitetyillä kohdilla.

Kulttuuriympäristö

Sotungissa ja Ojangossa arvokkaan kulttuuriympäristön raja on maakunnallisen inventoinnin mukainen ja sisältää kokonaisuudessaan valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (RKY).

Kuva 69. Hakunilan suuralueen arvokas kulttuuriympäristö. Kartassa on merkittävän rakennusperinnön 12/2020 ja muinaisjäänteiden inventointien 11/2020 mukainen tilanne.



Sotungin keskialjalta peräisin olevaa kylää ja Håkasbölen kartanoa yhdistää Kormuniitynoja ja sen eteläpuolella kohtuullisen hyvin säilynyt avoin maisema. Håkansbölen kartano on Kormuniitynojan varrella ja kartanon puutarhassa puoroa hyödynnettiin aikoinaan puutarhan elementtinä. Puutarha on kunnostettu historiaa kunnioittaen. Håkansbölen kartano ja Sotungin kylä lähipeltoineen ovat kulttuurimaiseman arvokkain ydin, joka on oikeusvaikutteisella liitekartalla osoitettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi.

Westerkullan kartano peltoineen kuuluu maakunnallisesti arvokkaaseen Länsisalmen kulttuurimaisemaan, joka on pääkaupunkiseudulla harvinainen laaja viljelyalue, joka on saavuttanut nykyisen laajuutensa jo viimeistään 1600-luvulla. Myllymäen vanhat linnoitteet kuuluvat kokonaisuuteen pääkaupunkiseudun I maailmansodan aikaiset linnoitteet, joka on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY). Oikeusvaikutteisella liitekartalla näiden kahden erilaisen kulttuuriympäristön kokonaisuus on merkitty maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi tai muuksi merkittäväksi kulttuuriympäristöksi ja viljelyaukea on erotettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi, jota koskee määräys: maisemallisesti merkittävät pellot tai niityt on säilytettävä.

Suuri rantatie on esitetty kaavakartalla omalla merkinnällään.

7.6.4 Toimitila-alueet

Hakunilan suuralueelle on yleiskaavassa osoitettu kaksi merkittävää toimitila-aluekokonaisuutta. Itä-Hakkilassa Lahdentien varsi sekä Vaaralassa Porvoonväylän pohjoispuoli on varattu tuotanto- ja varastotoiminnan alueiksi. Vaaralassa raitiotien reitin varrella säilyy toimitila-alueita Kuussillantien ja Fazerintien varsilla. Rajatien alue

Lahden-väylän ja Kehä III tuntumassa on osoitettu tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi, sillä tieliikenteen haittojen vuoksi aluetta ei voi kehittää asumiseen.

7.6.5 Liikenne

Raitiotie tuo yleiskaavassa raiteen Hakunilaan yhdistäen sen tehokkaammin Mellunmäkeen ja Tikkurilaan. Raitiotien linjaus kulkee Länsimäentieltä Fazerintielle ja siltä edelleen Hakunilantietä Vaaralan läpi Hakunilaan. Hakunilasta raitiotie jatkuu Kyytitietä pitkin Tikkurilaan ja sen reitti päättyy lentoasemalle. Raitiotien varikolla on yleiskaavassa varaus Vaaralassa. Varikon sijainti on osoitettu omalla symbolimerkinnällä (RV) ja sille on tehty ET-alueelle varaus yleissuunnitelman mukaisesti. Varikon sijainti näkyy myös yhdyskuntateknisen huollon verkoston liitekartalla 7.

Länsimäentie Porvoonväylän eteläpuoliselta osuudelta sekä Lahdentie Hakunilan keskusta-alueelta Siltaniittyyn asti on merkitty katukuvan kehitysalueeksi, jolla tuetaan jalankulun, pyöräilyn ja julkisen liikenteen houkuttelevuutta. Lahdentien linjaus noudattelee Hakunilan kaavarungon linjausta. Raitiotien myötä katutilan yleisilme uusiutuu ja samalla luodaan mahdollisuuksia ihmisten monipuoliselle liikkumiselle. Erityisesti paikkojen tunnistettavuus ja saavutettavuus ovat tärkeitä katukuvan kehitysalueilla.

Yleiskaavassa on joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnät Kuussillantietä pitkin kohti Jakomäkeä sekä Hakunilan keskustasta pohjoiseen Hakunilantietä pitkin urheilupuistoon. Molemmat merkinnät liittyvät Viikin-Malmin pikaraitiotien mahdolliseen jatkeeseen Hakunilaan. Joukkoliikenteen runkoyhteys merkintä mahdollistaa varautumisen raitiotiehen Hakunilan ja Malmin välillä laajentaen samalla seudullista raitiotieverkkoa.

Hakunilan alueen tärkeimmät vaihtopaikat sijaitsevat kaikki raitiotien reitin varrella. Länsimäentien ja Porvoonväylän sekä Kyytitien ja Lahdenväylän risteyskohdissa olevat vaihtopaikat mahdollistavat vaihtoyhteydet Lahden ja Porvoon suuntien kaukoliikenteen busseista raitiotiehen. Joukkoliikenteen liityntäyhteyksien osalta keskeisessä asemassa on Hakunilan keskusta, missä voi vaihtaa bussista raitiotiehen sekä tulevaisuuden varauksena myös Vantaan ratikasta Hakunilan urheilupuistoon päättyvään linjaan. Kuussillantien kohdalla voi raitioiteiden toteuduttua vaihtaa esimerkiksi Länsimäen suunnasta tultaessa Vantaan ratikasta Malmin suuntaan.

Metro jatkuu yleiskaavassa Mellunmäestä itään ja kaavassa esitetty metrolinjaus on maakuntakaavan mukainen. Metrolinjakaus on suunniteltu päättyvän Sipoossa Majvikiin.

Hakunilassa pohjois-eteläsuuntainen baana jatkuu Helsingin rajalta Rajatietä ja Lahdentietä pitkin Kyytitielle, jossa se yhdistyy poikittaiseen Hakunilan, Tikkurilan ja Kivistön yhdistävään baanaan. Baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreitiverkosto sekä muut pyörätiet.

*Kuva 70. Havainnekuva Hakunilasta
(Vantaan ratikan yleissuunnitelma 18.09.2019)*



Hakunilan alueellakin liikenneyhteyksinä on esitetty vain keskeisimmät tiet ja pääkadut, jotka ovat pääosin alueiden välisiä yhteyksiä ja joille läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan. Hakunilan keskustan alueella liikenneyhteys -merkinnät ovat Hakunilan kaavarungon mukaisia ja keskustan pohjoispuolelta Kehä III:lle suuntautuva läpiajoliikenne on tarkoitus ohjata kulkemaan Kyytitien ja Lahdentien kautta. Yhteyden kehittämiseen liittyy myös Kyytitien ja Lahdentien liittymän muuttaminen tasoliittymäksi. Valkoisenlähteentien ja Lahdenväylän suuntaisliittymälle etelään on esitetty eritasoliittymän varaus. Liittymän toteuttaminen edellyttää, että se täyttää Euroopan laajuiselle TEN-T-ydinverkolle asetetut palvelutasotavoitteet. Länsimäessä on liikenneyhteytenä osoitettu Vartiotien pohjoispuolelle uusi katuyhteys Länsimäentieltä itään. Kadun on suunniteltu yhdistyvän Länsisalmentiehen Kehä III:n ylittävällä sillalla.

7.6.6 Tekninen verkosto

Hakunilan suuralueella on keskeisiä energiahuollon alueita ja yhteyksiä. Långmossebergenin alueella on laaja yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevaraus jätevoimalan, lumenvastaanottopaikan ja bussivarikon tarpeisiin. Kehä III:n länsipuolella on ET-alue, jolla on Länsisalmen ja Vaaralan sähköasemat. Sähköasemille tulee ja niiltä lähtee useita eri voimajohtoja sekä yksi maanalainen voimajohto Helsinkiin Viikin sähköasemalle. Mellunkylän suuntaan kulkeva voimajohto on merkitty kehitettäväksi voimajohdoksi, jonka uusimisen yhteydessä tai ympäröivän maankäytön muuttuessa tulee tarkastella johdon sijoittamista maan alle. Lisäksi Hakunilan suuralueella kulkee maakaasun runkojohtoja, jotka tulee asemakaavoituksessa sovittaa yhteen maankäytön kanssa niiden suojaetäisyyksien vuoksi. Hakunilan Käärmekallion maanalainen lämpökeskus on osoitettu yhdyskuntateknisen huollon symbolimerkinnällä. Vaaralassa on osa yhdyskuntateknisen huollon alueesta varattu ratikkavarikolle, mikä on osoitettu ratikkavarikon symbolimerkinnällä (RV).

Hakunilan Käärmekallioilla on vesitorni. Hakunilan jätevedet johdetaan Länsimäen ja Helsingin viemäriverkoston kautta Viikin jätevedenpuhdistamolle. Helsingin maanalaisessa yleiskaavaluonnoksessa (21.4.2020) on esitetty tilavaraus uutta jätevedenpuhdistamoa varten. Puhdistamon kaksi tulotunnelia ja pääpurkutunneli tulisivat esiselvityksen mukaan sijaitsemaan osin Vantaan alueella ja kulkisivat Hakunilan suuralueen halki. Jätevesiverkosto ja jätevesitunnelien yhteystarpeet on kuvattu Jätevesihuollon liitekartalla 10.

8. Tiivistelmä vaikutusten arvioinneista

Yleiskaavan vaikutusten arvioinnit on laadittu yleiskaavaluonnoksen pohjalta useasta eri näkökulmasta joko kaupungin omina töinä tai konsulttitoiminä. Arviointien ehdottamia muutoksia on tehty yleiskaavaan. Arviointeja on täydennetty yleiskaavaehdotuksen pohjalta.

Tämä luku sisältää vaikutukset tiivistettynä. Kuhunkin teemaan voi syventyä niitä käsittelevissä erillisissä raporteissa.

8.1 Luontovaikutusten arviointi

Luontovaikutusten arvioinnissa tuotettiin olemassa olevan selvitys- ja tutkimustiedon pohjalta kattava asiantuntija-arvio yleiskaavan vaikutuksista kaava-alueen luontoarvoihin ja ekologiseen verkostoon, lajistoon sekä luonnon monimuotoisuuteen. Arvioinnista rajattiin tarkemman tarkastelun ulkopuolelle lentokenttä ja Östersundomin yhteisen yleiskaavan alue, koska alueesta on tehty erillisiä, kuntien yhteisiä kokonaistarkasteluja ja arviointeja. Arvioinnissa kerrotaan aluksi yleiskaavan keskeiset muutokset verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan. Vaikutuksia arvioidaan luonnon nykytilaan.

Arvioinnin pohjaksi muodostettiin kokonaiskuva Vantaan luonnon nykytilasta. Työssä käytettiin eri aineistoja yhdisteleviä paikkatietoanalyysijä, jotta saatiin monipuolinen ja tasalaatuinen yleiskuva koko Vantaan luonnonoloista ja verkostoista, sekä kuva käytettävissä olevien

tietojen kattavuudesta. Koottujen lähtötietojen ja niitä kokoavien kartta-analyysien pohjalta tehtiin johtopäätöksiä kaavaehdotuksen vaikutusten suunnasta, kohdistumisesta ja alueellisesta painottumisesta.

Yleiskaavan laatimisen lähtökohdiksi on otettu monia luontoarvojen, monimuotoisuuden, ekologisen verkoston ja kestävä kehityksen kannalta hyviä periaatteita. Suojelualueiden lisääminen ja niiden välisten yhteyksien turvaaminen ovat hyviä lähtökohtia luontoarvojen säilyttämiselle. Myös pyrkimys säilyttää laajoja yhtenäisiä luonnonalueita ja keskittää rakentaminen jo rakentuneiden alueiden yhteyteen on monin tavoin luonnon kannalta hyvä periaate. Toisaalta nykyisten keskustojen väkimäärän merkittävä kasvattaminen paitsi tiivistää alueita, myös laajentaa niiden ulkoreunoja vielä luontoarvoja käsittävillä ja luonnonpiirteitä säilyttäneille alueille. Kasvava väestö myös lisää virkistyskäyttöpainetta etenkin tiivistyvien asutuskeskusten laitamilla ja niiden keskelle jäävillä luonnon alueilla.

Vantaan alueella on turvattu länsi- ja itäosan laajoja metsäalueita ja luontoarvoja toisiinsa kytkeytyvillä SL- ja luo-alueilla. Keskisen Vantaan alueella jäljellä olevat metsäalueet ja muut luonnonympäristöt ovat pienialaisempia. Näitä luonnon arvoalueita, jotka muodostavat laajuudeltaan vähäisempiä, mutta arvokkaita elinympäristöjä säilyttäviä suojelualueita osin hyvin kapeidenkin ekologisten yhteyksien varrelle, on pyritty kytkemään ekologiseen verkostoon kaavaehdotuksessa esitettyjen ekologisten runkoyhteyksien avulla. SL-alueista osa on jo

perustettuja tai voimassa olevassa kaavassa esitettyjä SL-varauksia. Kaavaehdotuksessa on osoitettu myös uusia SL- ja luo-alueita täydentämään säilytettävää ekologista verkostoa ja turvaamaan sen merkittävimmiksi arvioituja luonnonympäristöjä.

Vaikutuksia metsäluontoon

Suurin osa Vantaan laajoista yhtenäisistä metsäalueista (yli 100 ha laajuiset metsäalueet) on jo suojeltu, tai niille on osoitettu SL-merkintä. Yli 50 hehtaarin laajuisista metsäalueista rakentamisen mahdollistava käyttötarkoitus on 725 hehtaarilla, kun Vantaan koko metsäpinta-ala on 9400 hehtaaria. Pinta-alaltaan laajin rakentamisen mahdollistavan käyttötarvemerkinnän saanut metsän sisäosa on Petaksen alueella. Alueella on jo toteutettuja hakkuita. Friimetsän länsipuolelle osoitettu AP-alue kaventaa myös nykyistä metsäydintä selvästi. Kylmäojan itäpuolella on osoitettu A-alueeksi lsoniittu, paikallisesti laajan metsäytimen muodostava alue. Vierumäen alueella metsäydin kaventuu sille osoitetun TY-alueen toteutuessa. Lentokentän itäpuolella sekä Vantaan koilliskulmassa on joitakin pienialaisempia metsäosia rakentuvilla alueilla. Monista kohteista leikkautuu pienempiä metsäisiä aloja, jolloin ne kaventuvat pienialaisemmiksi metsiköiksi ja puuryhmiksi kaupunkirakenteen tiivistyessä. Lentokentän välittömässä läheisyydessä kasvavien metsäalueiden hoitoa ohjaa niiden sijainti osana lentokentän aluekokonaisuutta. Suunniteltu Maantie 152:n linjaus rikkoo Josvahalmin suojelualuekokonaisuuden. Ekologisen verkoston kytkeytyneisyyttä on pyritty auttamaan merkitsemällä yleiskaavaan viheryhteyden kehittämiskohta. Maantie 152:n vaikutuksia on arvioitu omassa prosessissaan. (Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä. Aluevaraus-suunnitelma. Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Sitowise oy 2020.)

Vaikutuksia vesistöihin

Yleiskaava sisältää varsin paljon puroluonnon suojelua. Kaupunkirakenteen tiivistyminen voi lisätä virtaamien äärevöitymistä. Kaavaan merkityt rakennettavat hulevesialtaat tasaavat virtaamapiikkejä, ja niitä voidaan kehittää myös vedenlaatua parantaviksi. Pohjavesialueilla rakentamista ohjaa kaavamääräys, joka ohjaa pohjavesien laadun ja määrän säilyttämiseen.

8.2 Natura-vaikutusten arviointi

Natura-arviossa arvioitiin yleiskaavan vaikutukset kaikkiin Natura 2000-alueisiin, joihin vaikutuksia on arvioitu voivan kohdistua. Yleiskaava-alueella kokonaan tai osittain sijaitsevia Natura-alueita ovat:

- Vantaanjoki (FI0100104 SAC)
- Vestran suot, lehdot ja metsät (FI0100064)
- Sipoonkorpi (FI0100066 SAC)
- Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet (FI0100065 SAC/SPA)

Natura-arvioinnissa keskitytään suojelun perustana oleviin luontotyypeihin tai lajeihin. Arvioitu on vaikutuksen suuruutta ja merkittävyyttä. Vaikutusmekanismeja ovat virkistyskäytön eli liikkumisen lisääntyminen, elinympäristöjen suorat menetykset tai pirstoutuminen Natura-alueiden sisällä tai välillä, valuma-alueiden muutokset, kiintoaineen lisääntyminen, ravinteiden ja haitta-aineiden huuhtoutuminen, pinta-valunnan muutokset Natura-alueella, melu rakentamisaikana, liikenteen melu ja päästöt sekä yhteisvaikutukset, kuten pääkaupunkiseudun kasvava asukasmäärä, ja läheiset muut kaavahankkeet.

Asukasmäärän lisääntyminen Natura-alueen läheisyydessä tai hyvien liikenneyhteyksien varrella voi lisätä Natura-alueen virkistyskäyttöä, jonka seurauksena kasvillisuus voi kulua ja eläimistö häiriintyä. Ulkoilupaineen lisääntymiseen Natura-alueilla vaikuttavat ennen kaikkea saavutettavuus, virkistysreitit ja kohteen houkuttelevuus virkistyskäytön näkökulmasta. Eniten painetta kohdistuu asumisen alueiden välittömään läheisyyteen. Virkistyskäytön kuluttava vaikutus kohdistuu kuitenkin harvoin koko retkeily- tms. alueeseen, koska ihmiset kulkevat ensisijaisesti ulkoilureittejä ja polkuja pitkin. Selkeäksi ulkoilureitiksi rakennettu polku vähentää ihmisten poikkeamista kulku-uralta ja samalla vähentää mm. linnustoon kohdistuvaa häiriötä verrattuna ”rakentamattomaan” polkuun.

Yleiskaavassa ei ole osoitettu rakentamista Natura-alueille, joten suoria elinympäristöjen menetyksiä tai pirstoutumista Natura-alueilla ei tapahdu. Yleiskaavasta ei aiheudu muutoksia ekosysteemien toimintaan tai rakenteeseen. Osa-alueiden välisiin yhteyksiin kohdistuu vähäisiä vaikutuksia.

Yleiskaavassa osoitetun rakentamisen aiheuttamat valuma-alueiden muutokset kohdistuvat ensisijaisesti Vantaan-joen Natura-alueeseen. Yleiskaava-alueesta 159 km² sijaitsee joko Vantaanjoen pääuoman siihen laskevan Kera-vanjoen vesistön valuma-alueella. Jokien valuma-alueet kattavat suurimman osan 240 km² yleiskaava-alueesta. Muihin Natura-alueisiin ei arvioida kohdistuvan laajempia valuma-alueiden muutoksista johtuvia vaikutuksia. Kokonaisuudessaan Vantaan yleiskaavan vesistövaikutuksia Vantaanjoen vedenlaatuun ei voi pitää merkittävinä.

Uusi liikenneverkko on pääasiassa etäällä Natura-alueista, joten liikenteen melua ja päästöjä ei alueille juurikaan kohdistu.

Vantaanjoen Natura-alue

Vantaanjoen suurin kuormittaja on tällä hetkellä peltoviljely. Koko valuma-alueen mittakaavassa rakennetun ympäristön osuus kasvaa vain joitakin prosentteja. Vantaanjoen Natura-alueen vedenlaadun huomioiminen edellyttää yleiskaavan ja Vantaan hulevesiohjelman mukaista hulevesien hallintaa, jotta vesistöihin kohdistuva kuormitus ei kasva. Vantaanjokivarteen on osoitettu joen varren virkistyskäytön kehittämisyöhykkeitä. Ranta- ja vesialueen virkistyskäytön kehittäminen ja sitä kautta virkistyskäytön lisääntyminen ei vaikuta suojeluperusteena oleviin lajeihin, saukkoon ja vuollejokisimpukkaan. Toimenpiteiden tarkemmassa suunnittelussa tulee kuitenkin tapauskohtaisesti arvioida vaikutukset Natura-alueen suojeluperusteisiin.

Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät Natura-alue FI0100064

Luontotyyppeihin ei kohdistu vaikutuksia tai ne ovat vähäisiä. Esitetyllä rakentamisella ei ole sellaisia heikentäviä vaikutuksia, jotka kohdistuisivat ekosysteemien toimintaan tai rakenteeseen. Yleiskaava ei heikennä Natura-alueen eheyttä. Yleiskaavan maankäyttö heikentää liito-oravan kulkuyhteyksiä Natura-alueelta etelään ja itään, mutta vaikutukset eivät ole lajin Natura-alueella esiintymisen kannalta merkittäviä. Virkistyskäyttö lisääntyy Isosuon ja jossain määrin myös Smedsmossenin osa-alueilla.

Sipoonkorven Natura-alue FI0100066

Yleiskaava ei heikennä Natura-alueen eheyttä. Luontodirektiivin liitteen II lajeihin ei kohdistu yleiskaavan mukaisesta maankäytöstä haitallisia vaikutuksia. Asukasmäärän muutosten vuoksi liikkuminen Natura-alueella lisääntyy, eikä ole poissuljettua, että kulumiselle herkimpiin luontotyyppeihin (boreaaliset lehdot, kasvipeitteiset silikaattikalliot sekä lähteet ja lähdesuot) voi kohdistua paikallisesti vähäisiä haitallisia vaikutuksia kulumisen seurauksena.

Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet (FI0100065 SAC/SPA)

Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet Natura-alueeseen (FI0100065 SAC/SPA) kohdistuvia vaikutuksia on arvioitu Östersundomin yhteisen yleiskaavan Suora metro -vaihtoehdon Natura-arvioinnissa. Yleiskaavan maankäyttö Vantaan kaakkoisosassa (Kehä III:n itäpuoli ja Porvoonväylän eteläpuoli) on yhteneväinen Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan kanssa. Hyväksyttävään yleiskaavaan tehdyn aluerajauksen tarkistuksen myötä arviointi on riittävä eikä vaikutuksia valtaosin Helsingin puolelle sijoittuvalle alueelle ole.

8.3 Ilmastovaikutusten arviointi

Yleiskaavan ilmastovaikutuksia tarkasteltiin sekä ilmastomuutoksen hillinnän että siihen sopeutumisen näkökulmasta. Koska yleiskaava on pitkän aikavälin strateginen suunnitelma, se mahdollistaa monenlaisia kehityskulkuja, joiden tarkempi toteutus selviää vasta myöhemmissä vaiheissa. Yleiskaavan tulee kuitenkin tukea hiilineutraalius-tavoitetta ja ohjata kaupungin kehittämistä kestäväan suuntaan.

Vantaan kaupunki on sitoutunut vähentämään päästöjään ilmastomuutoksen hillitsemiseksi. Kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä, mikä edellyttää päästöjen leikkaamista nopeasti. Samalla on myös varauduttava tuleviin muutoksiin, sillä lämpenemisen ennustetaan jatkuvan päästöjen vähenemisen jälkeenkin. Hiilineutraaliustavoite näkyy yleiskaavassa erityisesti yhdyskuntarakenteen tiivistämisenä ja kestäväan liikumisen verkoston kehittämisenä. Yleiskaavan ilmastovaikutusten arvioinnin tavoitteena oli selvittää, onko yleiskaavassa huomioitu päästövähennystavoite ja ilmastomuutokseen sopeutuminen riittävällä tasolla.

Yleiskaavan vaikutuksia päästöihin mallinnettiin Ilmastoveivi-työkalulla ja tuloksia verrattiin Hiilineutraali Vantaa -tavoitteen arvioinnin yhteydessä laadittuun päästöskenaarioon. Vantaan kasvihuonekaasupäästöt olivat 1 068 tuhatta tonnia CO₂-ekv. vuonna 2018. Päästöt alittivat ensimmäisen kerran 2000-luvulla vertailuvuoden 1990 päästöt. Valtaosan kokonaispäästöistä muodostavat kaukolämmöntuotannon (43 %) ja liikenteen (36 %) päästöt. Yleiskaava vaikuttaa päästöihin välillisesti kaupunkirakenteen ja liikkumisen muutoksen mahdollistamisen kautta. Yleiskaava vie oikeaan suuntaan, mutta ei yksin riitä hiilineutraalisuustavoitteen toteutumiseen.

Ilmastomuutokseen sopeutumista arvioitiin ekosysteemipalveluiden näkökulmasta, mallintamalla kaupunkirakenteen lämpösaarekeilmiötä ilmastoskenaarioiden valossa sekä arvioimalla hulevesitulviin varautumisen toimenpiteitä. Ilmastomuutokseen sopeutumisen näkökulmasta keskeistä on turvata kattava viheralueverkosto sekä ylläpitää vettä haihduttavaa, viilentävää ja hulevesien imeytymistä edistävää viherrakennetta tiivistyville kaupunkialueilla sekä huomioida vesistö- ja hulevesitulvien riskipaikat ja varata niillä tilaa tulvimiselle. Kaavoitus ja erityisesti yleiskaava on keskeinen keino huolehtia viheralueverkoston yhtenäisyydestä.

Yleiskaavan vaikutukset ilmastomuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen arvioitiin vertaamalla yleiskaavan toimenpiteitä nykytilaan ja yleiskaavaan 2007 sekä arvioimalla vaikutuksen suuntaa, suuruutta ja kohdistumista. Toimenpiteitä, joilla tunnistettiin olevan merkittäviä tai ristiriitaisia vaikutuksia tai paikallisesti merkittäviä vaikutuksia ilmastomuutoksen hillintään tai sopeutumiseen, arvioitiin sanallisesti tarkemmin.

Asukas- ja työpaikkamäärien kasvu vaikuttaa ilmastomuutoksen hillintään. Voimakas kasvu on haaste päästöjen vähentämiselle, sillä asukasmäärän kasvaessa tulee asukaskohtaisia päästöjä pystyä leik-

kaamaan noin neljännekseen nykyisestä. Väestön ja työpaikkamäärän kasvaessa päästöjä syntyy sekä kotien ja työpaikkojen rakentamisesta että niillä tapahtuvasta energiankulutuksesta ja paikasta toiseen liikkumisesta.

Uusista asumisen alueista pääosa sijoittuu yleiskaavan 2007 työpaikka-alueille tai toteutumattomille työpaikka-aluevarauksille. Erityisesti hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden työpaikka-alueita muutetaan asumiseen ja kasvua ohjataan keskustojen lisäksi erityisesti raideliikenneyhteyksien varteen. Yleiskaava ohjaa kohti kestäviä liikkumismuotoja kehittämällä joukkoliikenneverkostoa, luomalla korkeatasoisen polkupyöräilyn baanaverkoston sekä keskittämällä kasvua erityisesti juna-asemien läheisyyteen ja pikaraitiotien varrelle. Useimmin tarvittavat palvelut ohjataan keskustoihin sekä asumisen alueille, jolloin liikkumistarve pienenee ja palvelut ovat helpommin saavutettavissa kestävillä kulkumuodoilla. Eri kulkumuotojen valintaan pyritään yleiskaavalla vaikuttamaan mm. pyöräilyn baanojen, jalankulkuympäristön laadun sekä pysäköintinormien avulla. Kävely- ja pyöräily-ympäristön laadun sekä reittiverkoston parantamisen arvioidaan lisäävän niiden houkuttelevuutta. Palveluiden sijoittumiseen ja asukkaiden kulkutavan valintaan vaikuttavat kuitenkin myös monet muut seikat kuin kaavoitus. Lentoliikenteen päästöjä ei ole huomioitu Vantaan kaupungin päästöjen laskennassa, mutta niiden arvioidaan lisääntyvän, mikäli lentoliikenteen kasvu jatkuu.

Nykytilaan verrattuna yleiskaavassa on osoitettu uusia työpaikkarakentamisen alueita nykyisille viheralueille, mm. Petikossa. Näistä valtaosa on yleiskaavan 2007 varauksia, mutta myös muutama uusi aluevaraus tai alueen laajennus on osoitettu Vierumäkeen ja Kiilaan. Joitakin asumisen alueita laajennetaan yleiskaavan 2007 aluevarauksiin nähdessä ja osa yleiskaavan 2007 aluevarauksista on yhä toteuttamatta ja ne ovat nykyisin virkistyskäytössä. Uusia asumisen alueita viheralueille osoitetaan mm. Länsimäessä, Asolassa ja Kivistössä. Samalla muu-

tetaan joitakin yleiskaavassa 2007 rakentamiseen osoitettuja alueita viheralueiksi.

Viherrakenne on tärkeä ilmastonmuutoksen ja siihen sopeutumisen kannalta monella tavalla. Mitä laajempi ja yhtenäisempi viherrakenne, sitä enemmän se tarjoaa erilaisia ekosysteemipalveluja. Yleiskaavassa viherrakenne säilyy pääosin ennallaan ja kaavaan on tuotu uutena vihertehokkuuteen kantaa ottava määräys, jonka avulla voidaan varmistaa riittävästi vihreää ja vettä läpäisevää pintaa kasvavassa ja tiivistyvässä kaupungissa. Sen merkitys ilmastonmuutokseen sopeutumisessa korostuu kaupunkien tiivistyessä. Yleiskaavassa huomioidaan sateisuuden lisääntyminen myös hulevesiä koskevalla yleismääräyksellä sekä hulevesitulva-altaan merkinnällä, jolla varataan tilaa tulva-altaalle. Yleiskaavassa on huomioitu vesistötulvat siten, että tulva-alueille ei ohjata uutta asumista. Tulva-alueet perustuvat mallinnettuihin ja havaittuihin tulviin, ja ne on varattu pääosin viheralueiksi ja maatalousvaltaisiksi alueiksi.

Yleiskaava mahdollistaa kaupungin sopeutumisen ilmastonmuutokseen. Määräykset tukevat sellaisen kaupunkirakenteen muodostumista, jossa hellekausina kasvillisuus viilentää ilmaa ja sateella vesi viipyy kasvillisilla alueilla. Kaupunkirakenne ja viheralueverkosto pysyvät edelleen sellaisina, että viheralueita on kattavasti joka puolella kaupunkia lähellä ihmisiä. Laajat metsäalueet Sipoonkorvessa ja Petikossa säilyvät.

Ilmastonmuutoksen hillinnän näkökulmasta tunnistettiin merkittäväksi haasteeksi yleiskaavan aikajänteelle ennustettu kasvu, joka edellyttää paljon uutta rakentamista. Vaikka yleiskaava ei ohjaa rakennusmateriaaleja tai lämmitysmuotoja, voisi yleiskaavalla ohjata myös näitä valintoja kestävämpään suuntaan, jotta haastava hiilineutraalius-tavoite saavutettaisiin. Kestävää kehitystä yleiskaavan yhtenä tärkeänä lähtökohtana voisi tuoda voimakkaammin esille. Yleiskaava on keskeinen

kaupunkirakenteen kehittämisen työkalu, ja sen tulee tukea kestävyystavoitteita. Päästölaskennan perusteella suunta on oikea, mutta hiili-neutraaliustavoitteen saavuttaminen vaatii yleiskaavan toteutumista kestäväällä tavalla. Kestävyys on yksi elinympäristön laadun näkökulma, ja jatkossa sen painoarvo tulee todennäköisesti kasvamaan.

8.4 Vaikutukset kulttuuriympäristöön

Yleiskaavan vaikutuksia kulttuuriympäristöön arvioitiin osana Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset (Kylli) -hanketta.

Yleiskaavassa toteutuu maankäyttö- ja rakennuslain alueidenkäytön suunnittelulle asettama velvoite rakennetun ympäristön kauneuden ja kulttuuriarvojen vaalimisesta, sillä tarkkuudella, joka on tarkoituksenmukaista yleispiirteisessä maankäytön suunnittelussa. Kulttuuriympäristön suojelua koskevassa yleismääräyksessä uutta on viittaaminen lukkoon lyödyn luettelon sijasta päivittyviin tietokantoihin eli uusimpaan tutkittuun tietoon. Tämä on onnistunut, joustava toimintamalli kulttuuriympäristön suojeluun.

Nykyisen kaupunkirakenteen tiivistäminen ja uudistaminen säilyttää monia kulttuuriympäristökohteita. Suurimmat tiivistymispaineet ja täten myös isoin huoli alueiden kulttuuriympäristöstä kohdistuu paikalliskeskustoihin Tikkurilassa, Myyrmäessä, Koivukylässä, Korsossa ja Aviapoliksessa. Yksi rakennusryhmä, johon tiivistämisen vaikutukset mitä todennäköisimmin kohdistuvat, ovat paikalliset ostoskeskukset, joiden sijaintia ei ole enää merkitty erillisellä c-merkinnällä uudessa yleiskaavassa. C-merkintä ei kuitenkaan pelasta ostoskeskusta purkamiselta, jos se ei enää ole kaupallisesti toimiva. Rakennusperinnön ja kaupunkikuvan kannalta olennaisia vaikutuksia ovat myös yleiskaavassa esitetyt toiminnalliset muutokset, mm. vaikutukset moderniin

teollisuusperintöön teollisuusalueilla, jotka on nyt osoitettu myös asumiseen soveltuviksi.

Kulttuurimaiseman säilymisen kannalta yleiskaavan ratkaisut ovat kaiken kaikkiaan hyviä. Arvokkaiden kulttuuriympäristökokonaisuuksien säilymistä ja kehittymistä ohjataan oikeusvaikutteisen liitekartan melko tarkkoilla määräyksillä samaan tapaan kuin vuoden 2007 yleiskaavassa. Maantie 152:n siirtäminen pohjoiseen parantaa kulttuurimaiseman säilymisen mahdollisuuksia Luoteis-Vantaalla. Kulttuurimaiseman arvoja menetetään vain pieneltä osin Sahamäessä. Monet muinaisjäänteet sijoittuvat luonnonsuojelualueille ja ovat näin hyvässä turvassa.

Kaikkiaan yleiskaava onnistuu luomaan kulttuuriympäristöä kunnioittavan ja mahdollisesti myös sitä kehittävä kokonaisuuden, mutta se jättää paljon vastuuta asemakaavoituksessa tehtävälle tarkemmalle suunnittelulle. Yhteistyö suunnittelijoiden ja museoviranomaisten kesken sekä kulttuuriympäristölinjausten huomioiminen tulevat olemaan tärkeässä roolissa.

8.5 Liikenteellisten vaikutusten arviointi

Arviointi tehtiin yleisesti hankkeiden arviointiin käytettävällä liikenteen mallinnusohjelmistolla, jolla esimerkiksi MAL-suunnitelman vaikutuksetkin on arvioitu. Ohjelmisto mallintaa väestön liikkumiskäyttäytymistä eli matkojen määrää, ajankohtaa, kulkutavan valintaa sekä matkojen suuntautumista. Lähtötietoina käytettiin maankäytön osalta MAL2019-suunnitelman mukaista maankäyttöä koko seudulla, ja Vantaan osalta yleiskaavasta arvioituja asukas- ja työpaikkamääriä vuosille 2030 ja 2050.

Yleiskaavan mitoitukseen liittyvät tekijät eivät muuttuneet kaavaluonnoksesta ehdotukseen. Vaikka joidenkin asumisen alueiden aluerajaukset ja joidenkin alueiden tehokkuutta kuvaavat merkinnät muuttuivat, yleiskaavan aluevaraukset mahdollistavat edelleen luonnoksen lähtökohtana käytetyn asukas- ja työpaikkamäärän kasvun. Muutokset maankäytön mitoitukseen ja sijoittumiseen eivät siis ole olleet merkittäviä ja toisaalta ajoneuvoliikenteen verkkoon eli yleiskaavan liikennealueisiin ja -yhteyksiin tehdyt muutokset koskivat lähinnä kaavan merkintöjä. Nämä muutokset eivät vaikuta katujen nopeusrajoituksiin ja kaistamääriin eikä muutoksilla siis ollut vaikutuksia tie- ja katuverkon sujuvuuteen tai ruuhkautumiseen. Näin ollen liikenne-ennusteita ei ollut tarvetta uusida ehdotusvaiheessa.

Vaikutuksia arvioitiin nykytilaan verrattuna neljässä eri tilanteessa. Vuodelle 2030 muodostettiin skenaario ”2030 Yleiskaava”, joka sisälsi MAL2019-suunnitelman mukaiset liikennehankkeet. ”2030 Mini” -skenaariorissa haettiin maankäytön aiheuttamaa suurinta mahdollista liikennemäärää karsimalla MAL-hankkeista esimerkiksi liikenteen hinnoittelumuutokset sekä useita väylien lisäkaistojen rakentamishankkeita. Myös tämän skenaarion vaikutukset voivat hyvin toteutua, jos esimerkiksi tiemaksut eivät toteudu. Tiemaksut eivät ole yleiskaavalla päätettävä asia, mutta ne oli arvioinnissa oletettu toteutuneeksi MAL2019-suunnitelman mukaisesti. Tiemaksujen lopullinen hyväksyntä koko seudulla on tekemättä, ja selvitykset niiden optimaalisesta toteutustavasta ja vaikutuksista ovat vielä kesken. Myös tiemaksut mahdollistava lainsäädäntö puuttuu.

2050 vuodelle tehtiin kaksi skenaariota, joista ”2050 Yleiskaava” kuvaa todennäköisesti vuoteen 2050 mennessä toteutunutta tilannetta liikennehankkeiden osalta. ”2050 Maksimi” -skenaariorissa ovat mukana kaikki yleiskaavan kuvaamat hankkeet, kuten esimerkiksi Klaukkalan rata.

Suurin osa liikenteellisistä vaikutuksista johtuu asukas- ja työpaikkamäärien suuresta kasvusta. Tämän kasvun myötä myös liikenne lisääntyy, ja ilman vahvaa ohjaamista kohti kestäviä kulkumuotoja (joukkoliikenne, pyöräliikenne, kävely) suuri osa liikenteen matkoista tehdään henkilöautoilla. Maankäytön kasvun mukaista henkilöautoliikenteen kasvua kaupunki ei kuitenkaan kestä, sillä väylille ja kaduille ei voida rakentaa enää useita lisäkaistoja. Etenkin tiiviissä, kaupunkimaisessa ympäristössä katutilaa ei voida leventää enää ollenkaan. Tästä syystä tarvitaan sekä vahvoja investointeja kestäviin kulkumuotoihin, että ajoneuvoliikenteen hinnoittelua, jolla voidaan säätää henkilöautoliikenteen määrää siellä missä tilaa kasvuille ei ole.

Liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa tutkittiin Vantaan nykyisten ja yleiskaavan mukaisten asukkaiden sijoittumista saavutettavuusvyöhykkeille I ja II, jotka ovat kestävien kulkumuotojen kannalta parhaita maankäytön sijoittamiskohteita. Vyöhykkeet muuttuvat liikennejärjestelmän muutosten vaikutuksesta, jolloin esimerkiksi henkilöautoliikenteen hinnan korotus lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Yleiskaavan maankäytön sijoittumisella ja liikennehankkeilla kehitys saavutettavuusvyöhykkeille I ja II sijoittuneen asukasmäärän osalta on todella hyvää.

Henkilöautoliikenteen määrän vuorokauden aikana Vantaalta lähtevistä matkoista mallinnettiin olleen 48 % ja joukkoliikenteen 20 % vuonna 2016. Yleiskaavan ja MAL-suunnitelman mukaisella kehityksellä vuonna 2030 henkilöautoliikenteen osuus laskisi 9 prosenttiyksikköä (39 %) ja joukkoliikenteen osuus nousisi 27 prosenttiin. Tämä olisi vahvasti seurausta liikenteen hinnoittelusta, sillä ”2030 Mini” -skenaariorissa ilman hinnoittelumuutoksia henkilöautoliikenteen osuus laskisi vain 3 prosenttiyksikköä ja joukkoliikenteen osuus nousisi 23 prosenttiin. Joukkoliikenteen kehittämällä ilman liikenteen hinnoittelua ei siis päästä yhtä hyvin tuloksiin. Vuodelle 2050 yleiskaavan ja muun seudun toimenpiteillä arvioitiin henkilöautoliikenteen osuudeksi kaikesta

liikenteestä 38 % ja joukkoliikenteen osuudeksi 28 %. Vuoden 2030 jälkeen ei ole suunnitteilla yhtä merkittäviä liikenteeseen vaikuttavia toimenpiteitä kuin ennen vuotta 2030.

Malli ei kuitenkaan pysty ottamaan huomioon monia kulkutapoihin vaikuttavia tekijöitä. Esimerkiksi liikkumiseen liittyvien asenteiden muutokset, uudet liikkumispalvelut ja sähköisten kulkuvälineiden yleistyminen ovat tekijöitä, jotka eivät mallissa näy. Lisäksi esimerkiksi alueiden sisäinen palveluverkko, kävelyolosuhteiden miellyttävyys ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen eivät lisää kävelyn ja pyöräliikenteen osuutta tuloksissa.

Liikenteen aiheuttamia päästöjä arvioitiin pohjautuen MAL2019-suunnitelman oletuksiin autojen ominaispäästöjen jatkuvasta vähenemisestä. Suunnitelmassa on oletettu, että vuoteen 2030 mennessä ajoneuvojen päästöt vähenevät noin puoleen, ja 2050 vuoteen vielä 30 % lisää. Tämä oletus aiheuttaa suuren osan yleiskaavan arvioinnin päästövähenneksistä. Tehtävistä toimenpiteistä liikenteen hinnoittelu vaikuttaa kaikista eniten liikenteen päästöihin. Vaikka hinnoittelu ja muut toimenpiteet otettaisiin käyttöön ei valtioneuvoston tavoitetta liikenteen päästöjen vähentämisestä puoleen vuodesta 2005 vuoteen 2030 saavuteta. Vähenemä olisi näillä toimenpiteillä 35 prosenttia.

Tieverkon ruuhkautumista tutkittiin, jotta yleiskaavan vaikutukset tavaraliikenteen sujuvuuteen saatiin esiin. MAL2019-suunnitelman toimenpiteillä ruuhkat vähenisivät nykyisestä, mutta ”2030 Mini” -skenaariossa ne kasvaisivat. Myös tässä liikenteen hinnoittelu on suurena osallisena tuloksessa. Pahimmassakin tilanteessa ruuhkautunutta osuutta pääväylistä olisi vain noin 5 prosenttia, joten liikenteen sujuvuuden voi todeta olevan myös yleiskaavan toimenpiteillä hyvää.

Keskustojen välisten matka-aikojen muutoksia tutkittiin sekä henkilöautolla että joukkoliikenteellä. Matka-ajat ovat suurpiirteisiä arvioita, ja ne

sisältävät henkilöautomatkoissa viisi minuuttia per matka kävelyn ja pysäköintiin, ja joukkoliikenteessä kävelyn pysäkillä ja pysäkiltä sekä keskimääräisen odotusajan pysäkillä. Ennusteen mukaan henkilöautomatkojen pituudet vuonna 2030 keskuksista toiseen pääosin lyhenisivät muutamilla minuuteilla. Tämä on seurausta liikenteen hinnoittelusta, sekä myös suurten väylien lisäkaistoista. Vuonna 2050 tulos on hyvin samansuuntainen. Keskustojen väliset matka-ajat henkilöautoliikenteellä eivät siis yleiskaavan ja MAL-suunnitelman ratkaisuille kasva.

Joukkoliikenteellä keskustojen väliset matka-ajat lyhenevät ennusteen mukaan vuonna 2030 huomattavasti etenkin Hakunilasta Vantaan ratikan myötä. Pakkalan ja Hakunilan välinen matka-aika kasvaa ratikasuunnitelmassa oletetun suoran bussilinjan poiston johdosta, mikä ei välttämättä lopullisessa linjastosuunnittelussa tapahdu. Tämän välin matka-ajan kasvu ei suoraan liity yleiskaavaratkaisuun tai MAL-suunnitelmaan. Vuonna 2050 matka-ajat kasvavat nykyisestä etenkin Kivistön ja Myyrmäen osalta, johtuen tämän hetken Pisara-radan liikennöinti-ajatuksista. Tällä hetkellä ajantasauspisteen on ajateltu Pisara-radan myötä siirtyvän Lapinkylän aseman kohdalle, jolloin Lapinkylän läpi kulkevien matka-aika kasvaa junan vaihdon myötä. Suunnitelmat ovat alkuvaiheessa ja tämän ratkaisun toteutumisesta ei ole vielä tietoa.

Lentoaseman saavutettavuus pysyisi yleiskaavan mukaisessa tilanteessa suunnilleen nykyisellään. Asukas- ja työ-paikkamäärien kasvun myötä lentoaseman henkilöautolla puolesta tunnissa saavuttavan asukas- ja työpaikkamäärän kasvu on kuitenkin suurta. Joukkoliikenteellä saavutettava alue pysyy myös suunnilleen samana tulevaisuudessa, mutta puolesta tunnissa saavutettava asukasmäärä kasvaa vuoteen 2030 noin 46 prosenttia ja työpaikkamäärä on 55 prosenttia. Tämä johtuu pääosin asukas- ja työpaikkamäärien kasvusta, mutta myös Vantaan ratikan aiheuttamasta saavutettavuuden lisäyksestä. Vuonna 2050 saavutettavan maankäytön määrä kasvaa entisestään, johon vaikuttaa myös esimerkiksi lentoradan rakentaminen.

Työvoiman saavutettavuus on yksi MAL2019-suunnitelman päämääräistä, ja sen muutoksia arvioitiin myös yleiskaavasta. Mittari kuvaa alueiden houkuttelevuutta ja sitä kuinka monta asukasta on saavutettavissa kunkin työpaikan näkökulmasta seudulla. Työvoiman saavutettavuus kasvaisi yleiskaavan ja MAL-suunnitelman toimenpiteiden myötä Vantaalla vuoteen 2030 noin 16 prosenttia ja vuoteen 2050 24 prosenttia. Suurimpia syitä myönteiseen kehitykseen ovat väestönkasvu, kaupunkirakenteen tiivistyminen ja sijoittuminen hyvien joukkoliikennepalvelujen läheisyyteen. Saavutettavuus kasvaisi myös liikenneyhteyksien kehittymisen ja joukkoliikenteen lipun hinnan alentumisen myötä.

Joukkoliikenteen osalta merkittävin muutos yleiskaavaluonnoksesta ehdotukseen koski Lentoradan ja Tallinna-tunnelin merkintää. Yleiskaavaehdotuksessa kyseiset radat oli merkitty Raskaan raideliikenteen tunnelin yhteystarve -merkinnällä. Ratojen yleissuunnitelman laatiminen voi perustua maakunta- tai yleiskaavan ohjeelliseen tai vaihtoehtoiseen ratalinjaukseen, mutta ei kaavassa esitettyyn yhteystarve -merkintään. Yhteyksien toteutumisen kannalta merkintä muutettiin yleiskaavaan ohjeelliseksi linjaukseksi. Muilla luonnoksesta ehdotukseen tehdyillä muutoksilla ei arvioitu olevan merkittäviä vaikutuksia esimerkiksi matkamääriin ja kulkutapaosuuskehitykseen.

Kokonaisuudessaan Vantaan yleiskaavan liikenteelliset vaikutukset vastaavat kaavan tavoitteita hyvin. Kaupungin voimakas kasvu lisää liikennettä, mutta yleiskaava ohjaa kestävämpiin kulkutapoihin. Tämä tulos on kuitenkin vahvasti riippuvainen siitä, otetaanko liikenteen hinnoittelutoimenpiteet käyttöön vai ei. Vuoteen 2030 mennessä on suunniteltu tehtäväksi paljon vahvoja, liikkumistapoihin vaikuttavia toimenpiteitä, joiden johdosta tulokset tähän mennessä ovat hyvät. Tämän jälkeen Vantaan paikallista tai seudullista liikennettä suuresti kehittäviä toimenpiteitä ei ole näköpiirissä, minkä johdosta maankäytön kasvu aiheuttaa tässä ennusteessa enemmän haasteita kaupungissa.

8.6 Melu- ja ilmanlaatuvaikutusten arviointi

Ilmanlaatu ja melu ovat keskeisiä kaupunkiympäristön terveyshaittojen aiheuttajia. Suurimmat melunlähteet Vantaalla ovat lentoliikenne, tie- ja katuliikenne sekä raideliikenne. Myös esimerkiksi kivenmurskaamot ja betoniasemat aiheuttavat melua. Ilmanlaatuhaittoja syntyy erityisesti tie- ja katuliikenteestä, mutta myös puun pienpoltto heikentää ilmanlaatua paikallisesti.

Yleiskaavan vaikutuksia ilmanlaatuun ja meluun sekä asumisen sijoittumisen näkökulmasta yleiskaavan vaikutuksia ilman epäpuhtauksille ja meluhaittoille altistumiseen arvioitiin yleisluontoisesti. Ensin arvioitiin sitä, minkä verran melu ja ilmanlaatuhaitat lisääntyvät yleiskaavan mahdollistamalla kasvulla, huomioiden yleiskaavan mukaiset liikennehankkeet. Tämän perusteella arvioitiin sitä, onko yleiskaavassa osoitettu uusia tai tiivistyviä asumisen alueita sellaisissa paikoissa, joissa ilmanlaatu- tai meluongelmat ovat todennäköisiä.

Lentomelualueet laajenevat yleiskaava 2007:ään nähden. Tämän muutoksen vuoksi lentomelualueilla asuu nyt laskennallisesti enemmän asukkaita kuin ennen. Kovimman lentomelun alueella asutusta ei lisätä, ja nämä alueet on pääosin osoitettu toimitila-alueiksi. Muilla lentomelu- vyöhykkeillä on täydennysrakentamista, mutta uusia asumisen alueita ei ole osoitettu lentomelualueille (Lden yli 55 dB). Raidemelu ei lisäännä merkittävästi, mutta asemanseutujen tiivistäminen tuo uusia asukkaita raidemelun piiriin. Täydennysrakentaminen kuitenkin suojaa taaempia alueita raidemelulta.

Ratikan meluvaikutus on pieni, mutta esimerkiksi kaarteissa se voi erottua muusta liikennemelusta. Tie- ja katuliikenteen melun arvioidaan lisääntyvän merkittävästi joillakin katuosuuksilla. Lisäksi yleiskaavassa on osoitettu uusia asumisen aluevarauksia melualueille tai niiden tuntumaan ja lisäksi melualueisiin rajautuu yleiskaava 2007:n vielä

toteuttamattomia asumisen alueita. Näillä alueilla tulee tarkemmassa suunnittelussa kiinnittää huomiota meluntorjuntaan. Yleiskaavassa on annettu melua koskeva yleismääräys ja lentomelumääräyksiin on tuotu ääneneristävyysvaatimukset eri vyöhykkeillä.

Liikenteen lisääntymisen myötä myös sen aiheuttamat ilmanlaatuhaivat lisääntyvät. Toisaalta ilman epäpuhtauksien pitoisuudet ovat olleet hitaassa laskussa ja niiden arvioidaan edelleen pienenevän ajoneuvokannan uudistumisen ja sähköistymisen myötä. Esimerkiksi katupölyyn tämä ei kuitenkaan vaikuta. Ilmanlaadun paranemisesta huolimatta ongelmallisia alueita on yhä vilkasliikenteisten teiden ja katujen varsilla. Liikenteen ohella keskeinen ilmanlaatuun vaikuttava tekijä Vantaalla on puun pienpoltto. Erityisesti lämmityskaudella ilmanlaatu heikkenee paikoin tiiviillä pientaloalueilla.

Yleiskaava ohjaa merkittävän osan asukasmäärän kasvusta keskustaluueille ja niiden lähellä sijaitseville tiivistyville asumisen alueille sekä hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden alueille. Keskeisesti sijaitsevilla ja tiiviisti asutuilla alueilla on usein myös vilkkaasti liikennöityjä katuja ja erityisesti keskustamaisilla alueilla kaupunkirakenne on tiivis ja heikommin tuulettuva. Yleiskaava kuitenkin ohjaa etenkin tiiviimmillä alueilla kestävään liikkumiseen, jolloin autoliikenne voi vähentyä.

Yleiskaavan tarkkuustasosta johtuen aluevaraukset on piirretty kiinni teihin ja katuihin. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että asuminen ohjattaisiin välittömästi väylien varteen. Jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon ilmanlaatuvaikutusten mukaiset suojaetäisyydet vilkasliikenteisistä teistä ja kaduista asumisen ja herkkien toimintojen osalta. Uusien teiden ja katujen sekä työpaikka-alueiden vaikutus ilmanlaatuun arvioitiin olevan pieni. Jatkosuunnittelussa olisi myös hyvä huomioida pientaloalueilla mahdollisuus puun säilyttämiseen esimerkiksi puuvajassa.

8.7 Ympäristöriskejä mahdollisesti aiheuttavien toimintojen vaikutukset

Vantaan yleiskaavan vaikutustenarvioinneissa arvioitiin kaupungin omana työnä Kemikaali- ja turvallisuusvirasto Tukesin määritelmän mukaisten (tilanne 8.3.2019) suuronnettomuutta ja ympäristöriskejä mahdollisesti aiheuttavien toimintojen vaikutuksia. Arviointi tehtiin tarkastelemalla konsultointivyöhykkeille sijoittuvien asukkaiden määrän muutosta vertaamalla nykytilannetta sekä yleiskaava 2007:n maankäyttöalueita yleiskaavaan 2020. Tavoitteena oli tunnistaa konsultointivyöhykkeiden sisällä eniten muuttuvat alueet, joiden jatkosuunnittelussa tulee erityisesti huomioida konsultaatiovyöhykkeiden vaikutus.

Valtaosa yleiskaavan ympäristöriskejä mahdollisesti aiheuttavista toiminnoista sijoittuvat yleiskaavan työpaikka-alueille. Yleiskaavassa ei ole suunniteltu sijoitettavan uusia, merkittävää vaaraa aiheuttavia toimintoja. Kuitenkin yleiskaavan mukainen kaupunkirakenteen tiivistäminen, täydentäminen ja etenkin entisten työpaikka-alueiden muuttaminen asumisen alueiksi saattaa lisätä painetta sijoittaa uutta rakentamista nykyisten vaaraa aiheuttavien kohteiden konsultaatiovyöhykkeiden sisälle. Koko kaupunkia koskeva Yleiskaava on yleispiirteinen, pitkän ajan suunnitelma, joka ei ratkaise paikallisesti millä aikajänteellä alueet muuttuvat ja mikä voidaan silloin olettaa olevan onnettomuusvaaraa aiheuttavien toimintojen tilanne alueella. Yksityiskohtainen häiriöitä tai riskejä aiheuttavien kohteiden selvittäminen ja arviointi on tarpeen tehdä tarkemman tason jatkosuunnittelussa.

Vaikutustenarvioinnin pohjalta yleiskaavan yleismääräyksiin on lisätty määräys jossa ”Suuronnettomuusvaarallisten kohteiden mahdolliset riskit tulee jatkosuunnittelussa selvittää ja huomioida riittävästi”. Yleismääräyksellä varmistetaan, että jatkosuunnittelussa, kuten osayleiskaavoissa tai asemakaavojen yhteydessä, selvitetään yksityiskohtaisemmin mm. toimintojen ympäristövaikutukset ja riskit sekä varmistetaan

taan riittävät suojaetäisyydet toimintojen ja herkkien kohteiden välillä. Aikaisemmin tämänkaltaista tarkastelua on jo tehty mm. Aviapoliksen kaavarungon yhteydessä.

Maankäytön tiivistäminen ja muuttunut ympäristö saattaa rajoittaa nykyisten ympäristöhaittaa tai vaaraa aiheuttavien toimintojen laajentamista, toiminnan muuttamista, toimintaan kuuluvien aineiden kuljesta tai ympäristöluvan uusimista.

Pilaantuneet tai pilaantuneeksi epäilty maat

Yleiskaavan vaikutusten arvioinnin yhteydessä on tarkasteltu myös tilannetta pilaantuneiden tai sellaisiksi epäiltyjen maiden osalta. Pilaantuneet maat ja pilaantuneeksi epäilty maat (ns. Pima-maat) on käsitelty yleiskaavojen ajantasaisuuden arvioinnissa (Vantaan kaupunki 2017) ja ne ovat olleet osana yleiskaavan valmisteluaineistoa läpi yleiskaavaprosessin.

Maaperän pilaantuneisuus johtuu useimmiten alueen aiemmasta käytöstä, joskus myös esimerkiksi onnettomuuksissa maaperään päässeistä haitta-aineista. Yleiskaavan 2007 selostuksen mukaan Vantaalla oli tuolloin noin 650 ha pilaantuneita, pilaantuneiksi epäiltyjä sekä jo kunnostettuja maita. Osa silloisista pilaantuneista alueista on kunnostettu, mutta samaan aikaan on löydetty ja kartoitettu lisää mahdollisesti pilaantuneita alueita.

Pilaantuneet ja pilaantuneiksi epäilty sekä jo kunnostetut maa-alueet on jaettu kahteen luokkaan (liitekartta 8). Lukumääräisesti noin kolmannes alueista on kunnostettu tai tarkemmissa tutkimuksissa maaperä on todettu puhtaaksi. Puhtaiksi todetut ja kunnostetut alueet eivät aiheuta rajoituksia maankäytölle. Loput alueet ovat joko osittain kunnostettuja, niillä on pilaantuneiksi todettuja maita tai ne ovat edelleen tut-

kimatta. Osittain kunnostetuilla alueilla on maaperässä pilaantuneita maa-aineksia muovikalvolla eristettynä tai maaperään tai pohjaveteen on jäänyt kunnostuksissa pilaantumaa, joka voi aiheuttaa rajoituksia esimerkiksi maa-ainesten käytölle tai alueen käyttötarkoitukselle.

Tällaisia alueita on esimerkiksi yleiskaavan teollisuus- ja työpaikka-alueilla. Mikäli alueiden käyttötarkoitus muuttuu esimerkiksi asumiseen, tulee jatkosuunnittelun yhteydessä arvioida puhdistamistarve uudestaan ja kunnostaa maaperä niin, että se ei aiheuta riskiä tai haittaa. Yleiskaavassa tällaisia muuttuvia työpaikka-alueita on esimerkiksi Vantaan ratikan kaavarungon alueella, Korson keskusta-alueella, Tikkurilassa, Aviapoliksessa sekä Kaivoksella.

Eniten pilaantuneita maa-alueita on yleiskaavan liikennealueilla, kuten valtaväylillä tai lentokentän alueella. Myös teollisuus- ja työpaikka-alueilla, erityisesti TP- ja TT-alueilla on huomattavasti pilaantuneita tai pilaantuneiksi epäiltyjä alueita. Yli kolmannes alueista on edelleen tutkimatta, ja niillä mahdollinen pilaantuneisuuden laajuus ja tarvittavat puhdistustoimet arvioidaan tarkemmissa tutkimuksissa jatkosuunnittelun, kuten kaavarunkojen ja asemakaavojen yhteydessä.

8.8 Taloudellisten vaikutusten arviointi

Yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arvioinnin tavoitteena oli tuoda esiin yleiskaavan ratkaisujen ja niiden taustalla olevan mitoituksen aiheuttamat merkittävimmät taloudelliset vaikutukset. Arvioinnissa tarkasteltiin kaupunkirakenteen ja yleiskaavan käyttötarkoituksalueiden vaikutuksia yhteiskuntatalouteen sekä vaikutusten kohdistumista. Yleiskaavassa varaudutaan 335 000 asukkaaseen Vantaalla vuonna 2050. Väestönkasvun mahdollistamiseksi on olemassa olevien realististen asemakaavavarianttien lisäksi rakennettava reilut 7 miljoonaa uutta kerrosneliömetriä asumiselle. Yleiskaava mahdollistaa vuositasolla

noin 2 280–2 670 asunnon rakentamisen. Yleiskaavassa varaudutaan 185 000 työpaikkaan Vantaalla vuonna 2050, mikä tarkoittaa noin 5,6 miljoonan uuden toimitilakerrosneliömetrin rakentamista. Tämä tarkoittaa vuoteen 2050 mennessä vuositasolla keskimäärin 190 000 k-m²/vuosi, joka on lähes puolet enemmän kuin Vantaalla 2010-luvulla valmistuneet toimitilat (noin 100 000 k-m²/vuosi). Yleiskaava mahdollistaa noin 29,5 miljardin euron investoinnit rakennusten rakentamiseen.

Rakenteen tiivistämistä pidettiin positiivisena taloudellisten vaikutusten kannalta, sillä keskusta-alueiden laajenemisella ja tiivistymisellä sekä kasvun ohjaamisella erityisesti hyvälle joukkoliikennesijainneille mahdollistetaan tuottavuuden kasvua sekä liikkumistarpeen vähentämistä. Tämä vaatii kuitenkin investointeja infraan ja yleisiin alueisiin. Keskusta-alueiden koko on noin kaksinkertainen yleiskaavaan 2007 verrattuna.

Kuntatalouden kannalta on edullista, että iso osa uudesta asumisesta osoitetaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen, sillä täydennysrakentaminen edellyttää suhteellisesti vähemmän kuntatekniikan investointeja. Asukkaille ja maanomistajille merkittävimmät positiiviset taloudelliset vaikutukset syntyvät maan ja kiinteistön arvon noususta tehostuvan maankäytön alueella sekä saavutettavuuden parantumisesta, erityisesti kestävän kasvun vyöhykkeellä. Yritysten ja elinkeinoelämän taloudellista kehittämistä tuetaan yleiskaavassa osoittamalla riittävät toimitila-aluevaraukset ja parantamalla saavutettavuutta. Toisaalta nykyisten toimitila-alueiden muuttaminen asuinkäyttöön nostaa maanomaisuuden arvoa.

Yleiskaavassa esitetyt uudet luonnonsuojelualueet, luo-alueet ja ekologiset yhteydet rajoittavat metsätalouden harjoittamista. Myös maisematyölupaa edellyttävät VL-, VR- ja VU-alueet voivat rajoittaa hakkuita ja ainakin kasvattavat kustannuksia. Maa- ja metsätalouteen voi olla

vähäisiä vaikutuksia myös asemakaava-alueen ulkopuolisilla alueilla, joilla rakentamisen ohjaamisessa käytettyä kantatilaperiaatetta on hieman väljennetty.

Yleiskaavassa on esitetty useita merkintöjä, jotka edellyttävät suuria infrainvestointejaliikenteeseen ja yhdyskuntatekniseen huoltoon. Tällä on merkittäviä myönteisiä taloudellisia vaikutuksia myös seudullisten verkostojen näkökulmasta. Yleiskaava mahdollistaa noin 1,9 miljardin euron investointeja suuriin liikenne- ja infrahankeisiin. Investoinnit edistävät huolto- ja toimintavarmuutta ja liikennehankkeet vaikuttavat positiivisesti yhdyskuntatalouteen saavutettavuuden paranemisen ja matka-aikojen lyhenemisen kautta. Liikennehankkeista erityisesti ratiikan arvioidaan parantavan kokonaissaavutettavuutta ja nostavan asuinkiinteistöjen arvoa. Pyöräilyn baanojen odotetaan nostavan pyöräilyn kulkumuoto-osuutta, millä on laskennallisesti miljoonien eurojen terveysvaikutukset vuosittain.

Lentomeluvyöhykkeiden taloudelliset vaikutukset kohdistuvat kiinteistöjen omistajille raakamaan hinnan laskuna (lentomelu rajoittaa rakentamista tietyillä alueilla) tai asuntojen arvon laskuna (yleisesti liikennemelu alentaa asuntojen arvoa). Lentomeluvyöhykkeillä 2 (Lden 55-60) ja 3 (Lden 50-55 dB) on kuitenkin mahdollista rakentaa, mutta ääneneristävyys voi nostaa kustannuksia. Lentomeluvyöhykkeellä 3 vaadittu ääneneristävyys ei juuri vaikuta rakentamiskustannuksiin, mutta lentomeluvyöhykkeellä 2 sekä laskeutumisvyöhykkeellä vaadittava ääneneristävyys lisää kustannuksia vähän. Lentomeluvyöhykkeellä 1 sallitaan ainoastaan korvaava rakentaminen tiukoin ääneneristävyysvaatimuksin, joiden osuus rakentamisen kustannuksista on maksimissaan 5 %.

Vantaan kaupungin talouden kannalta yleiskaavan mahdollistaman väestökasvun pohjalta huoltosuhteen arvioitiin heikkenevän tulevaisuudessa, kuitenkin suhteellisen lievästi verrattuna koko maan ennustettuun kehitykseen. Palvelutarpeet kasvavat ja kuormittavat kaupun-

gin taloutta. Esimerkiksi sosiaali- ja terveystoimen nettomenot olisivat vuonna 2050 yli 1 100 miljoonaa euroa, kun ne olivat vuonna 2017 noin 560 miljoonaa euroa. Muiden kuin sosiaali- ja terveystoimen nettomenot olisivat vuonna 2050 yli 700 miljoonaa euroa, kun ne olivat vuonna 2017 noin 440 miljoonaa euroa. Samalla tulevaisuudessa tarvittavat investoinnit uusiin opetusrakennuksiin ovat merkittävät, arviolta noin 370 miljoonaa euroa. Yleiskaavassa osoitetaan alueet julkisten palvelujen rakentamiselle riittävällä tasolla. Tulevaisuudessa verotulojen riittävyys vähenee oletusten mukaan noin 91 %:iin nettotoimintamenoista, toisaalta verotulojen riittävyys paranee, mikäli toimintamenojen kehitystä voidaan hillitä tai lisätä tuloja.

8.9 Kaupan vaikutusten arviointi

Kaupan vaikutusten arvioinnissa on arvioitu yleiskaavan kaupan ratkaisun vaikutuksia kaupan sijoittumisen, mitoituksen ja ajoituksen osalta. Vaikutuksia on tarkasteltu suhteessa kaupungin tavoitteisiin sekä maankäyttö- ja rakennuslain yleiskaavan sisältövaatimuksiin ja kaupan säännöksiin nähden.

Alkuperäisen luonnosvaiheen arvioinnin laati Katja Koskela WSP:ltä. Arviointi keskittyi yleiskaavamerkintöihin ja kaupan ratkaisuun. Taus-ta-aineistona kaupan ratkaisuihin ja niiden arvioinnissa on ollut 2015 valmistunut ”Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040”. Arviointia täydennettiin ehdotuksen ja siitä saatujen lausun-tojen pohjalta.

Arvioinnissa keskeisiä kysymyksiä olivat vaikutukset keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen. Lisäksi työssä tarkas-teltiin vaikutuksia lähialueiden toimintaedellytyksiin sekä palvelujen saavutettavuutta erityisesti joukkoliikenteen sekä pyöräilyn ja kävelyn näkökulmasta. Arvioinnissa tarkasteltiin myös kaupan kilpailuedelly-

tysten toteutumista yleiskaavan kaupan ratkaisun myötä. Kaupallisten vaikutusten arviointi pohjautuu kaupan palveluverkon nykytilaan ja kaupan kehitysnäkymiin sekä markkinoiden kehitykseen. Vaikutusten arviointi tehtiin yleispiirteisesti käyttäen lähtötietona kaupungille ja maakunnan liitolle tehtyjä palveluverkkoselvityksiä sekä muuta kaa-vaan liittyvää aineistoa. Seudulliset vaikutukset on kattavasti arvioitu Uusimaa 2050 maakuntakaavan kaupan vaikutusten arvioinnissa. Seu-dullista osuutta ei ole laajennettu yleiskaavan vaikutusten arviointiin.

Luonnosvaiheen arvioinnin pohjalta selkeytettiin kauppaa ohjaavia määräyksiä siltä osin, minkälaisia kaupan yksiköitä sallitaan asumi-sen alueille (A, AP) työpaikka-alueille (TP, TY, TT) sekä kaupan alueilla (KM). Myös keskustatoimintojen alueen (C) ja asuntovaltaisen keskus-ta-alueen välistä eroa täsmennettiin. Keskustatoimintojen alueen mää-räykseen tehdyt muutokset tukevat keskuksien kehittymisestä ensisijai-sina ja monipuolisina kaupan ja palveluiden paikkoina toteutumista. Asumisen alueiden määräyksiin tehdyt lisäykset tukevat toimivan kau-pan lähialueiden kehittämismahdollisuuksia ja toteuttavat yleis-kaavan tavoitetta ”jokapäiväiset palvelut ruokakaupasta lähimetsään saavuttaa kaupunkialueella sujuvasti kävellen ja pyöräillen”. Asumisen ja kaupallisten palveluiden tai työpaikkojen alueilla muutokset edes-auttavat lähialueiden kehitystä, kunhan hankkeet mitoitetaan lähialueen asukasmäärille.

KM-alueen määräystä täydennettiin ehdotukseen ja sitä on täyden-netty ehdotuksesta saatujen lausuntojen pohjalta mm. maakuntakaa-vassa osoitetun enimmäismitoituksen osalta. Mitoituksen väljyys mah-dollistaa kasvun edelleen, mutta rajaa seudullisesti alueiden kokoa ja suhdetta toisiinsa. KM-alueiden ratkaisuja muun keskustahakuisen eri-koiskaupan osalta ei ole muutettu maakuntakaavan ratkaisun muuttu-misesta huolimatta, koska yleiskaavan ratkaisu vastaa nykytilannetta ja tavoitetilaa Vantaanportissa, Tammistossa ja Porttipuistossa. Jotta kyseisten alueiden kehittymisen vaikutukset mm. keskustahakuisen

erikoiskaupan osalta voidaan hallita, on KM-alueen määräystä täydennetty: ”Vähittäiskaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, ettei suuryksiköiden sijoittamisella heikennetä keskustaan sijoittuvan kaupan toimintaedellytyksiä.”

8.10 Asumisen vaikutusten arviointi

Asumisen vaikutusten arviointi rajattiin yleiskaavan asumisen ratkaisujen rakentamiseen ja rakentamisen ohjaukseen kohdistuviin vaikutuksiin. Arvioinnin tueksi teetettiin konsulttityönä kolmelta kohdealueelta yleiskaavan ratkaisujen erilaisia toteutumisvaihtoehtoja havainnollistava työ. Havainnollistamisen työssä kustakin kohdealueesta tehtiin yleiskaavaluonnoksen pohjalta kaksi erilaista tulkintaa alueen mahdollisista kehityspoluista.

Vaikutusten arvioinnissa ei huomioitu asumisen ratkaisujen ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia, koska niitä arvioitiin yleiskaavan sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa.

Asumisen vaikutusten arvioinnin pohjaksi asetettiin kysymyksiä kahdesta näkökulmasta: miten yleiskaava vaikuttaa kaupungin asuntotuotannon ohjaukseen ja toimintamalleihin sekä minkälaista asuntorakentamista yleiskaava mahdollistaa ja mitä todennäköisimmin toteutuu. Arvioinnissa ei haarukoitu kaupungin kantaa asumisen kehittämisen suunnasta, koska sitä linjataan omilla asunto- ja maapoliittisilla linjauksilla.

Arvioinnin pohjalta todettiin, että yleiskaavan tulkintamahdollisuuksien väljentäminen luo mahdollisuuksia asemakaavoituksessa ottaa huomioon sellaisia toteutustapoja ja käytäntöjä, mitä ei yleiskaavan laadinnan yhteydessä vielä osata ennakoida. Tämä on perusteltua ennen

kaikkea yleiskaavan kestävyys tavoitetta ajateltuna, sillä tieto siitä, mikä on kestävyys kannalta paras mahdollinen rakentamisen malli, päivittyy tällä hetkellä kiivasta vauhtia. Suunnittelukäytäntöjen muuttamisessa ja laaja-alaisesti erilaisia mittareita läpäisevien kestävien ratkaisujen kehittämisessä on tilausta paljon sellaiselle tiedolle, jota ei vielä ole käytössä. Yleiskaava tähtää vuoteen 2050 ja monet yhteiskunnan päästötavoitteista vuosikymmeniin ennen sitä. On perusteltua, että yleiskaavaratkaisuissa on otettu päivittyvän tiedon mahdollisuus huomioon.

Arvioinnissa todettiin, että tulkintamahdollisuuksien laventamisessa on myös toinen puoli: se luo herkästi ns. porsaanreikiä kehitykselle, jota ei haluta tukea. Yleiskaavan monet tulkinnan mahdollisuudet luovat tarpeita kaavarunkotyyppisille tarkasteluille keskustojen lisäksi mm. ratikan varrelle sekä alueille, jotka on esitetty muuntumaan työpaikka-alueista toiminnallisesti monipuolisemmiksi kaupunginosiksi tai asumisen alueiksi.

Yleiskaavan ratkaisujen arvioimiseksi teetetystä havainnollistamisen työssä näkyi yleiskaavan tulkintamahdollisuuksien kirjo. Vaikka vaihtoehdot laadittiin samalla annettulla väestökehityksellä, oli kokonaisratkaisulla merkittävä rooli siinä, miten paljon lisärakentamista alueelle sijoittui.

Yleiskaavan yleispiirteinen esitystapa selkiyttää kaupungin strategisesti merkittävien alueiden hahmotettavuutta, jolloin esimerkiksi yleisöä tai muuta asiointiliikennettä tuottavat hankkeet on helpompi ohjata niille soveltuviin sijainteihin. Yleispiirteisestä esitystavasta huolimatta on paikalliset erityispiirteet otettavissa huomioon yksityiskohtaisemmissa suunnitelmissa. Asemakaavoituksen paikallisissa tulkinnoissa haasteeksi voi nousta maanomistajien tasapuolinen kohtelu eri puolilla kaupunkia. Yleispiirteinen aluevarausraja voi rakentamattomia alueita asemakaavoitettaessa nk. siirtää selvitystarpeita yleiskaavasta

asemakaavaan rakentamisen ja rakentamattoman käytännössä mahdollisen reunan löytymiseksi.

Asumisen merkintöjen osalta yleiskaavaluonnoksessa oli epäloogisuuksia ainakin maankäyttöluokkien nimeämisessä ja aluevarausten luokitteluperusteissa. Tämä näkyi osittain myös kartalla, mikä herätti paljon keskustelua mm. vuorovaikutustilanteissa. A- ja AP-merkintöjen esittäminen kartalla oli paikoin ristiriitaista, eikä noudattanut tasapuolisesti vyöhykemallin ajatusta. Yleiskaavaehdotukseen kaavaratkaisua kehitettiin ja tarkastettiin sekä asumisen yleiskaavamerkintöjen nimeämistä, merkintöjen määräysten sisältöä kuin kartalla osoitettujen alueiden sijaintia ja rajauksia.

Yleiskaavaehdotuksen pohjalta asumisen vaikutusten arviointiin lisättiin arvio yleiskaavan vaikutuksesta hajarakentamisen ohjaamiseen. Tarkastelu osoitti, että hajarakentamisen kehitys on ollut hallinnassa yleiskaavan 1983 linjausten jälkeen ja vuosittainen rakentamisen määrä on hyvin tasainen, suhteellisesti jopa laskeva, kun otetaan huomioon muun asuntotuotannon määrän kasvun.

Yleiskaavaehdotuksen ratkaisujen pohjalta asumisen vaikutusten arviointia täydennettiin lisäksi tilastotarkastelulla yleiskaavan asumisen ohjauksesta suhteessa toteutuneeseen asuntorakentamiseen. Arvioinnissa todetaan, että luonnoksesta ehdotukseen tehdyt muutokset ratkaisuissa eivät ole merkittävästi vähentäneet asumisen rakentamismahdollisuuksia ja niiden monipuolisuutta. Yleiskaava mahdollistaa edelleen tavoitteen mukaisen kasvun ohjaamalla sen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja vahvan joukkoliikenteen vyöhykkeelle.

Asumisen vaikutusten arvioinnin pohjalta todettiin, että yleiskaavan ratkaisut edellyttävät muutosta tavassa tulkita yleiskaavaa. Yleiskaavaratkaisut voivat luoda uutta joustoa yleiskaavan ohjaukseen ja samalla siirtävät yksityiskohtien päätösvastuuta asemakaavoitukseen

ja muuhun tarkemman mittakaavan ohjaukseen, lähemmäs toteutusta. Yleiskaava voi luoda odotusarvoja ympäristön laadusta ja kehittämisen paikoista. Yleiskaavan asumisen ratkaisut voi avata pohjan kehittää vyöhykeajatteluun pohjautuvia strategisia linjauksia esim. pysäköinnin ohjaukseen tai palveluverkon kehittämiseen.

Yleiskaavan ratkaisut eivät varsinaisesti tuo muutosta kaupungin asuntotuotannon ohjaukseen. Uusi yleiskaava mahdollistaa hyvin Vantaan maa- ja asuntopoliittisten linjausten toteuttamista ja tukee niissä esitettyjen asuntorakentamisen ja kaupunkirakenteen kehityksen tavoitteita.

8.11 Elinkeinopoliittisten vaikutusten arviointi

Yleiskaavan elinkeinopoliittisten vaikutusten arviointi koostui kahdesta toisiinsa lomittuvasta työvaiheesta: varsinaisesta selvityksestä ja vuorovaikutuksesta elinkeinoelämän asiantuntijoiden kanssa. Varsinainen vaikutusten arviointi laadittiin kaavamääräyksiin ja rakentamismahdollisuuksiin sekä tähänastiseen kehitykseen perustuen asiantuntijatyönä. Yleiskaavan lisäksi tausta-aineistona hyödynnettiin uutta elinvoimaohjelmaa sekä maa- ja asuntopoliittisia linjauksia. Arviointi sisältää nykytilanteen ja kehitystrendien kuvauksen sekä vaikutusten arvioinnit suuralueittain ja aiheittain. Asiaa on tarkasteltu keskustojen, kaupan ja palveluiden, työpaikka-alueiden, liikennejärjestelmän ja saavutettavuuden sekä tulevaisuuden toimialojen näkökulmista. Lisäksi on lyhyesti kuvattu seudullisia vaikutuksia. Elinkeinopoliittinen vaikutusten arviointi sisältää myös suuraluetasoiset arvioinnit, joita ei tähän tiivistelmään ole tuotu.

Vaikutusten arvioinnin tulokset ovat hyvin yleispiirteisiä, koska elinkeinoelämän kehitystä pitkälle tulevaisuuteen on äärimmäisen vaikea ennus-

taa. Näin ollen voitiin arvioida kehitystä suhteessa nykytilanteeseen ja tämän hetken kehityssuuntiin. Vantaan arvioitiin kasvavan nykyisten vahvojen toimialojen kaupan, rakentamisen ja logistiikan osalta myös tulevaisuudessa. Tulevaisuuden toimialoja ovat myös tietointensiiviset alat ja majoitus- ja ravitsemustoiminta. Tärkeää on, että yleiskaava mahdollistaa monipuolisen kehityksen, mitä tulee vahvasti toteuttamisvaiheessa ohjata. Kaupan kasvussa tarvetta on löytää riittävästi tilaa kasvavan väestön päivittäistavarakaupan rakentamismahdollisuuksille. Yleiskaava ohjaa tätä asumisen ja keskustojen palveluverkkoa määräyksien avulla: myös elinkeinopoliittinen arviointi ehdotti niiden täsmentämistä, mikä ehdotukseen tehtiin.

Arvioinnin mukaan yleiskaavan ratkaisut tukevat elinkeinoelämän ja yritysten kehittämistä osoittamalla riittävät aluevaraukset ja parantamalla saavutettavuutta. Tuottavuuden näkökulmasta tiivistyvät ja laajentuvat kaupunkikeskustat ovat alueita, joille elinkeinotoimintaa ja työpaikkoja tulee keskittää. Ne ovat vetovoimaisia nimenomaan palveluille, toimistoille ja samalla työntekijöille haluttuja työympäristöjä. Keskustojen laajuus kaksinkertaistuu suhteessa yleiskaavaan 2007 ja Marja-Vantaan osayleiskaavaan.

Yleiskaava muuttaa osan kestävän kasvun vyöhykkeen työpaikka-alueista asumisen tai keskustatoimintojen alueiksi, mikä saattaa yksipuolistaa alueita asuntovaltaisiksi. Tämän estäminen edellyttää vahvaa ohjausta yleiskaavaa tarkemmassa suunnittelussa. Yleiskaavaehdotukseen päädyttiin myös vaikutusten arvioinnin pohjalta muuttamaan asumiseen muuttuvia työpaikka-alueita asumisen ja työpaikkojen alueiksi.

Säilyvien työpaikka-alueiden osalta tavoitteena on tiivistyminen, kuten muillakin kasvavan kaupungin alueilla. Maankäytön tehokkuudella on vaikutuksia alueen tuottavuuteen. Keskittymisen vaikutusta tuottavuuteen on tarkasteltu useissa tutkimuksissa. Tutkimusten mukaan

keskittymän koon kaksinkertaistuminen tai saavutettavuuden paraneminen kaksinkertaiseksi, lisää tuottavuutta kaikilla toimialoilla. Työpaikka-alueiden tiivistyminen johtaa siihen, ettei Vantaalla enää tulevaisuudessa ole sijoittumispaikkoja paljon tilaa vieville logistiikkahankkeille. Logistiikan toimialalta löytyy paljon toimintoja, jotka tiivistyvään kaupunkiin sopivat.

Kaupunkien rooli on muuttumassa palvelujen järjestäjästä yhä vahvemmin alueensa elinvoiman, työllisyyden ja yrittäjyyden edistäjäksi. Vantaan kaupungin kilpailukyky riippuu ratkaisevasti siitä, miten se onnistuu luomaan yritysten sijaintitekijöiden näkökulmasta vetovoimaisia, kestäviä ja profiililtaan mielenkiintoisia alueita. Esimerkiksi yleiskaava mahdollistaa seudullisesti merkittävimpien kaupunkikeskusten, Tikkurilan, Aviapoliksen ja Myyrmäen, kehittymisen toiminnoiltaan monipuolisina keskuksina. Asumiselle riittää kaupunkikeskustoissa aina kysyntää, mutta yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa tulisi varmistaa keskustojen vetovoima ja kilpailukyky myös toimisto- ja tietointensiivisten yritysten sijaintipaikkoina.

Yleiskaavan toteutumista ja kaupungin kilpailukykyä ja vetovoimaa yritysten sijaintipaikkana voidaan edistää vuorostaan esimerkiksi toimitila-alueiden profiloinnilla ja brändäyksellä. Alueiden onnistunut profilointi edellyttää eri toimijoiden yhteistyötä ja yhteisten tavoitteiden määrittämistä. Profiloinnin yhteydessä on mahdollista arvioida myös Vantaan elinvoima- ja vetovoimaohjelmassa esitettyjen yritysklustereiden mahdollisuuksia.

8.12 Sosiaalisten vaikutusten arviointi

Sosiaalisilla vaikutuksilla on useita yhtymäkohtia muihin yleiskaavan vaikutuksiin, ja niitä on arvioitu myös useassa muussa yleiskaavasta laaditussa vaikutusten arvioinnissa. Vaikutusten arvioinnissa tarkasteltiin sosiaalisia vaikutuksia kahden kokonaisuuden osalta: vaikutuksista asukkaiden arjen toimintaympäristöön sekä asukkaiden kokemaan elinympäristöön. Arjen toimintaympäristöä tarkastellaan liikkumisen ja kulkutapojen, työssäkäynnin, palveluiden, asumisen sekä vapaa-ajan ja virkistyksen osalta. Asukkaiden kokemaa elinympäristöä tarkastellaan imagon, identiteetin, yhteisöllisyyden, viihtyisyyden sekä terveellisuuden näkökulmista. Yleiskaava 2020:n keskeisimpinä periaatteina on, että kasvunäkymistä huolimatta uusia kaupunkirakenteen avauksia ei kaavassa osoiteta, vaan kasvu ohjataan nykyrakenteeseen tiivistäen ja uudistaen. Tämän takia myös sosiaalisia vaikutuksia ilmenee jo ennen uusien asukkaiden muuttoa nykyisten asukkaiden arjessa.

Liikenteen osalta kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa ja siten liikenteen haitalliset vaikutukset voivat vähentyä. Itäisellä Vantaalla keskustojen välinen saavutettavuus paranee ratikan myötä. Ratikka luo myös hyviä kaupunkikehittämisen edellytyksiä, joiden toteutumista yleiskaavan ratkaisut tukevat. Lentorata parantaa lentoaseman saavutettavuutta ja vahvistaa sen asemaa seudullisena työpaikkakeskittymänä. Keskustojen kasvu lisää niiden houkuttelevuutta työvoimavaltaisten alojen näkökulmasta. Työssäkävijöiden näkökulmasta kaupungin sekoittunut rakenne helpottaa arkea lyhentämällä työmatkoja.

Yleiskaavaehdotukseen tehdyn A/TP- ja A/KM-alueiden määräysmuutoksen myötä kyseiset alueet eivät ainoastaan muutu asumiseen, vaan muuntuvat kahden toiminnon (asumisen sekä työpaikkojen tai kaupan) alueiksi. Muutos nähtiin tarpeelliseksi elinkeinoelämän tarpeiden turvaamiseksi kaupungissa. Näissä, kuten muissakin yleiskaavan ratkaisuisa varsinaiset vaikutukset konkretisoituvat tarkemman tason

suunnittelussa. Jotta kyseiset alueet saadaan toimiviksi ja viihtyisiksi niin asukkaiden kuin muiden alueella toimivien kannalta, tulee ne suunnitella laajempina kokonaisuuksina.

Yleiskaava mahdollistaa toiminnallisesti monipuolisen rakenteen myös asumisen alueilla siten, että palvelut voivat sijoittua lähelle käyttäjiään. Yleiskaavan mukainen kaupunkirakenteen tiivistäminen ja tehostaminen lisää niin julkisten kuin kaupallisten palveluiden käyttäjämääriä, mikä mahdollistaa tiheän palveluverkon toteuttamisen. Haasteena on sijainnin ja riittävän suuren tontin löytyminen riippuen palvelusta. Tiivis ja urbaani kaupunkirakenne pakottaa myös palvelut uudentamaan konsepteihin. Yleiskaavaehdotusta laadittaessa asumisen alueita on vähennetty siten, että muualle kaupunkirakenteeseen on kaavoitettava asumista noin 5000 asukkaalle. Tämä tiivistämisen lisätarve saatetaan kokea heikennyksenä asuinympäristöissä, vaikka tiivistämisen myötä voidaan myös vahvistaa palvelutarjontaa, tai kohentaa ympäristön laatua.

Virkistysalueiden verkostoon kohdistuvat muutokset ovat pääasiassa paikallisia ja pienehköjä, ja osa niistä parantaa virkistyksen mahdollisuuksia ja parantaa edellytyksiä mm. ulkoilureittien perustamiseen. Muutos V-alueista SL-alueiksi muuttaa virkistyskäytön luonnetta ja edellyttää resursseja sen ohjaamiseen. Yleiskaavan perusratkaisu, kaupungin kasvu sisäänpäin, johtaa paineeseen ottaa asemakaavoitettuja viheralueita rakentamiskäyttöön samaan aikaan, kun käyttäjien määrä lisääntyy. Tiivistyvässä kaupungissa tarvitaan entistä kulutuskestävämpiä ja rakennetumpia viheralueita.

Asumisen ratkaisuisa keskustoissa ja asemien ympäristöissä, sekä niiden läheisillä alueilla maankäytön odotetaan lisääntyvän sekä monipuolistuvan ja sekoittuvan toiminnallisesti siten, että asuntojen lisäksi alueille on mahdollista rakentaa tiloja palveluille, kaupalle ja asumisen kanssa samoihin kortteleihin soveltuville työpaikoille. Vaikka

täydennysrakentaminen voi olla vaikea prosessi ja koetaan usein asukkaiden näkökulmasta uhkana alueen viihtyisälle luonteelle, lopputulos on usein sekä asukkaita että kaupunkia hyödyttävä. Täydennysrakentamisella ja kaupungin tiivistymisellä on myös haitallisia vaikutuksia: Alueiden täydennysrakentaminen vähentää ihmisen itsensä toteuttamisen tilan tilaa alueilla rakennusten välissä. Tämän tilan turvaaminen tiivistyvässä kaupungissa on tärkeää, joten asiaa tulee tarkastella jatkosuunnittelussa useista näkökulmista. Asuinympäristöissä käyttäjämäärien lisääntyminen lisää kaupunkiympäristölle ominaisia potentiaalisia häiriötekijöitä asumiselle. Kaupungin kasvaessa ja tiivistyessä on aiheellista huomioida suunnittelusta lähtien asuinympäristöjen rauhallisuus.

Raitiotiellä voi olla positiivisia vaikutuksia alueiden imagoon ja siten vetovoimaan työpaikkojen, palveluiden ja asukkaiden näkökulmasta. Asumisen osalta Vantaalla on jatkossakin tarjolla monipuolisia asumisen vaihtoehtoja keskustoista pientaloalueisiin. Tiivistäminen muuttaa fyysisiä piirteitä. Kaupunkiympäristön laatuun liittyvät tavoitteet toteutuessaan parantavat kaupungin käytettävyyttä ja elinympäristön laatua. Elinympäristötavoite toteutuessaan parantaa kaupungin imagoa houkuttelevana ja hyvin toimivana asuinympäristönä. Keskustojen uusiutumisen ja tiivistymisen tuoman muutoksen voi olettaa olevan monin paikoin positiivinen, mutta samalla saatetaan kadottaa erityispiirteitä alueiden identiteetille ominaisesta historiasta. Yleiskaavan arvokkaiden kulttuuriympäristöjen merkinnöillä varmistetaan näiden elementtien säilyminen, mutta tarkemman tason suunnittelussa näitä historian kiinnekohtia on syytä tunnistaa ja vahvistaa niiden roolia osana kaupunkia.

Lentomelualueet laajenevat ja siten lentomelualueilla asuu nyt laskennallisesti enemmän asukkaita kuin ennen. Raidemelu ei lisäännä merkittävästi, mutta asemanseutujen tiivistäminen tuo uusia asukkaita raidemelun piiriin. Liikenteen lisääntymisen myötä myös sen aiheutta-

mat ilmanlaatuhaitat lisääntyvät. Keskustamaisilla alueilla kaupunkirakenne on tiivis ja heikommin tuulettuva. Yleiskaava kuitenkin ohjaa etenkin tiiviimmillä alueilla kestävään liikkumiseen, jolloin autoliikenne voi vähentyä. Liikenteen ohella keskeinen ilmanlaatuun vaikuttava tekijä Vantaalla on puun pienpoltto. Erityisesti lämmityskaudella ilmanlaatu heikkenee paikoin tiiviillä pientaloalueilla. Keskeistä onkin huomioida uuden asutuksen sijoittaminen suhteessa melun ja ilman epäpuhtauksien lähteisiin.

Sosiaalisten vaikutusten ennakointi yleiskaavan yhteydessä on vaikutusten monitahoisen ja vaikeasti ennustettavan luonteen vuoksi haastavaa ennakoida. Vaikutukset ovat usein subjektiivisesti eri tavoin koettuja. Lisäksi monet vaikutuksista konkretisoituvat vasta tarkemman tason jatkosuunnittelun ratkaisujen myötä. Sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu useita lisäselvitystarpeita sekä jatkosuunnittelussa huomioitavia seikkoja. Näitä ovat mm. kaupan uusien konseptien ja maankäytön yhteensovittaminen, julkisten palveluiden palveluverkon saavutettavuuden ja riittävyys ajantasainen varmistaminen, täydennysrakentamisen ja uudistamisen ympäristöhäiriöiden hallinta, ilmanlaatuvoihyökkien mukaiset suojaetäisyydet vilkasliikenteisistä teistä ja kaduista asumisen ja herkkien toimintojen osalta.

9. Suunnitteluprosessin vaiheet: osallistuminen ja vuorovaikutus

9.1 Viestintä ja vuorovaikutus

Viestinnän pääkanavaksi valittiin verkkosivut vantaa.fi/yleiskaava2020. Sivustolle koottiin artikkelien, asukastilaisuuksien ynnä muiden tietojen ja aiheiden lisäksi kaikki asiakirjat, selvitykset ja raportoinnit vaikutuksen arvioinnista. Yleiskaavatoimikunnan esityslistat, pöytäkirjat ja liitteet ovat myös kaikkien luettavissa verkkosivuilla. Keskustelun ja vuorovaikutuksen pohjana on ollut avoin ja tasapuolinen viestintä erilaisten kuntalaisryhmien kanssa.

Kaupungin Asukaslehteä käytettiin tiedotuskanavana koko Yleiskaava 2020 -työn ajan. Lehden jokaiseen numeroon kirjoitettiin artikkeli. Samoin jokaisessa alueellisessa uutiskirjeessä kerrottiin yleiskaavan tilanteesta. Kaupungin sosiaalisen median kanavia hyödynnettiin viestinnässä ja vuorovaikutuksessa.

9.2 Aloitus- ja tavoitevaihe

Työ käynnistyi kaupunginhallituksen päätöksellä 22.5.2017 § 59. Päätöksen liitteenä oli yleiskaavan työohjelma. Ohjelmassa luonnosvaiheen tavoitteeksi kirjattiin, että viestinnän tehtävä on tuoda julkiseen keskusteluun konkreettisia aiheita ja alueiden maankäyttöön liittyviä kysymyksiä sekä ratkaisumahdollisuuksia.

Aloitusvaiheen aikana tavattiin kuntalaisia erilaisissa tilanteissa ja tietoa kerättiin myös kyselyillä. Lisäksi mielipiteitä saatiin eri kumppaneita ja sidosryhmiltä. Luonnosta tehtiin yhteistyössä kaupungin asiantuntijoiden kanssa. Palaute hyödynnettiin luonnoksen laadinnassa.

Yleiskaavatoimikunta hyväksyi lokakuussa 2017 osallistumis- ja arviointisuunnitelman. Se oli nähtävillä 14.10. - 30.11.2017. Suunnitelmasta jätettiin yhteensä 26 mielipidettä, joista 6 oli viranomaiskannanottoja. Mielipiteet ja vastineet on koottu Vuorovaikutusraporttiin I.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman ollessa nähtävillä järjestettiin tilaisuus kaupunkisuunnittelun asiakaspalvelun tiloissa, jossa oli mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa yleiskaavatyön lähtökohdista.

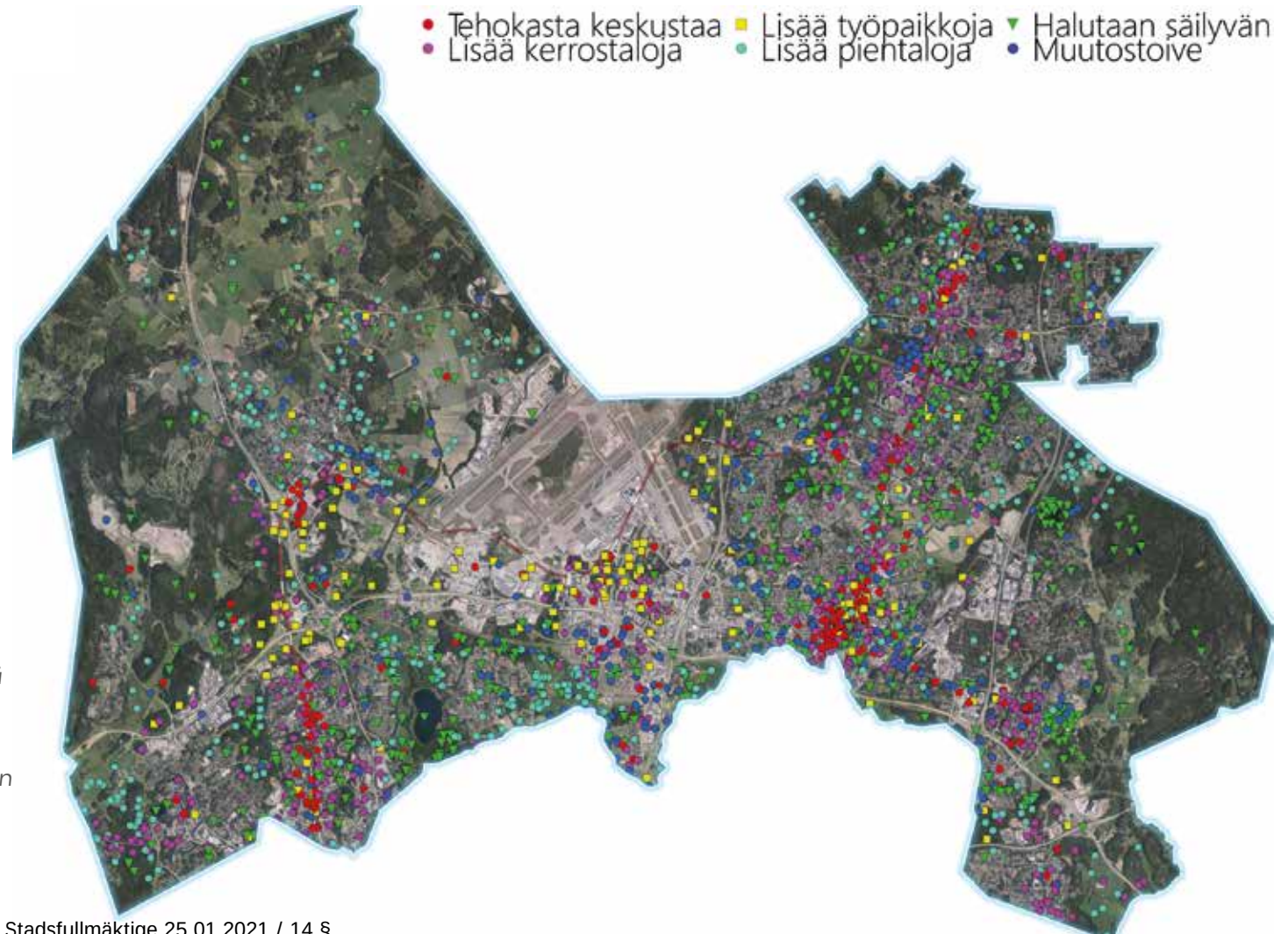
9.3 Luonnosvaihe

Kaupunginhallitus hyväksyi yleiskaavan tavoitteet 22.1.2018 § 8 ja valtuusto merkitsi ne tiedoksi 5.3.2018 § 6. Tämän jälkeen osallisia tavattiin Kivistön, Korson, Hakunilan, Myyrmäen, Koivukylän ja Aviapoliksen asukastilaisuuksissa ja lisäksi Tikkurilan Dixin infossa. Yleiskaavoittajat olivat tavattavissa myös kaupungin järjestämällä Alueiden päivillä Länsimäessä, Myyrmäessä, Kivistössä ja Koivukylässä.

Kaupunkilaisten ja muiden osallisten näkemysten hahmottamiseksi avattiin keväällä 2018 karttapohjainen kysely. Kyselyyn vastasi lähes tuhat vastaajaa, jotka tekivät kartalle yli 4500 merkintää ja ne koottiin Vuorovaikutusraporttiin II.

Kyselyn perusteella osalliset toivovat, että nykyisiä keskusta-alueita tiivistettäisiin täydennysrakentamalla ja katutilaan tuotaisiin lisää elämää ja vilskettä muun muassa kivijalkaliikkeiden ja kävelykatujen muo-

dossa. Uusia isoja rakentamisen aluevarauksia ei koettu tarvittavan, mutta olemassa olevien pientalovaltaisten laajentaminen nähtiin ratkaisuna kasvupaineeseen vastaamiseksi. Työpaikkarakentamista toivottiin kohdistettavan etenkin Aviapolikseen, Tikkurilaan ja Kehäradan asemanseuduille. Jokivarsien virkistysyhteyksien parantamista toivottiin kyselyssä laajalti. Tärkeäksi koostettiin myös tiiviisti rakennettujen keskusta-alueiden virkistysalueiden kehittäminen.



Kuva 71. Yleiskaavan karttakyselyssä esitettiin satoja näkemyksiä niin tulevaisuuden kasvun rakentamisen paikoista kuin toiveista säilyttää jokin erityinen paikka nykyisellään.

Viranomaisneuvottelu järjestettiin tammikuussa 2018. Keskustelussa nousi esille näkökulmia rajaseuduista, kulttuuriympäristöstä, rakentamisen rajauskysymyksistä, lentokentästä sekä kansainvälisistä raideyhteyksistä.

Vuoden 2018 aikana järjestettiin muun muassa kaksi työpajaa kaupungin henkilöstölle, vierailtiin kaupunginhallituksen asettamissa toimikunnissa ja alueellisissa kehittämistoimikunnissa, tavattiin naapurikuntien edustajia ja neuvoteltiin Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa.

Yleiskaavaluonnosta käsiteltiin yleiskaavatoimikunnassa 21.1.2019. Toimikunta hyväksyi apulaiskaupunginjohtajan esityksen yleiskaavaluonnokseksi seuraavin muutoksin:

- Hakunilan keskustan viereinen tiivis asuntoalue (A) muutettiin osittain asuntovaltaiseksi keskusta-alueeksi (AC)
- Hakunilassa Hevoshaan koulun tontti merkittiin tiiviin asuntoalueen (A) sijasta palvelujen ja hallinnon alueeksi (P)
- Korson keskustan läheinen asumiseen muuntuva työpaikka-alue (A/TP) muutettiin asuntovaltaiseksi keskusta-alueeksi (AC)
- Linnaisissa Tuomelan koulun alue merkittiin pientalovaltaisen asuntoalueen (AP) sijasta palvelujen ja hallinnon alueeksi (P)

Kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 11.2.2019 § 14 asettaa yleiskaavan nähtäville MRA 30 § mukaisesti ja oikeutti kaupunkisuunnittelua pyytämään tarvittavat lausunnot. Kaupunginhallitus päätti samalla myös kolmesta muutoksesta yleiskaavaluonnokseen. Lentokenttäaluetta laajennettiin terminaalien lähialueen osalta, Hiekkaharjussa rajattiin asuntoalueesta osa virkistysalueeksi ja kaupan alueen määräksiä muutettiin Porttipuistossa siten, että alueelle saa sijoittaa päivittäistavarakauppaa korkeintaan yhteensä 4000 k-m².

9.4 Kaavaluonnoksesta kaavaehdotukseksi

Kaupunginhallitus asetti yleiskaavaluonnoksen nähtäville 30 päiväksi MRA 30 § mukaisesti 11.2.2019 § 14. Vantaan yleiskaavaluonnos oli nähtävillä 18.2. - 29.3.2019. maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan asiakaspalvelussa Tikkurilassa ja Vantaa-infoissa Dixissä ja Myyrmäessä sekä Korsossa (remontista johtuen vasta 11.3.2019 eteenpäin). Yleiskaavaluonnoksen kartta ja määräykset olivat lisäksi nähtävillä kaupungin karttapalvelussa, jossa luonnosta oli mahdollista verrata mm. ilmakuviin, karttoihin ja yleiskaava 2007:ään.

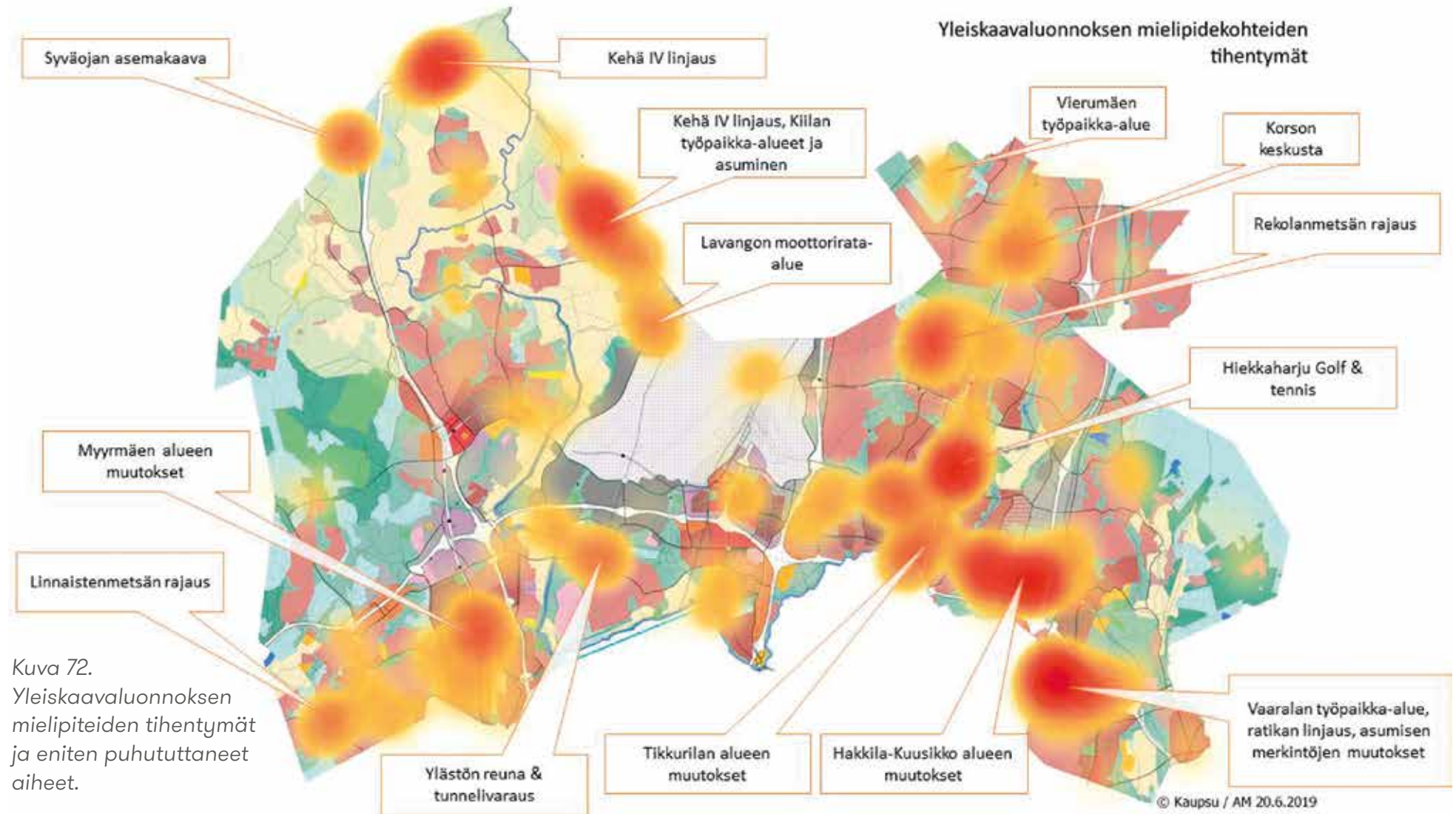
Nähtävillä olon aikana yleiskaavaluonnosta esiteltiin asukastilaisuuksissa kaikilla Vantaan suuralueilla: Kivistössä, Myyrmäessä, Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Korsossa, Koivukylässä ja Hakunilassa. Lisäksi kaupungintalolla järjestettiin tilaisuudet ruotsiksi ja englanniksi. Yhteensä tilaisuuksissa oli lähes 600 osallistujaa. Myyrmäen esittely nauhoitettiin ja on nähtävissä Vantaa-kanavalla.

Kaupunki käytti ensimmäisen kerran yleiskaavaluonnoksen virallisten mielipiteiden keräämisessä Maptionnaire-karttapalautejärjestelmää. Karttapalautejärjestelmään pystyi jättämään useamman piste-, alue ja viivakohteen sekä avoimia koko kaava-aluetta koskevia mielipidekohteita. Karttasovelluksen lisäksi virallisia mielipiteitä pystyi lähettämään kaupungin Kirjaamoon sähköpostilla tai kirjeellä.

Luonnoksesta jätettiin yhteensä noin 658 mielipidettä, joista noin 551 saapui karttapalautejärjestelmän kautta. Loput mielipiteistä annettiin perinteisillä tavoilla sähköpostilla ja kirjeitse suoraan kaupungin kirjaamoon. Mielipiteiden käsittelyyn otettiin mukaan myös 76 anonyymisti karttajärjestelmän kautta jätettyä mielipidettä. Osa mielipiteistä jätettiin nimettömänä, mutta kaikki saadut mielipiteet huomioitiin yleiskaavaehdotuksen valmistelussa. Kaikkiaan mielipiteitä jätettiin siis 734

kappaletta. Annetuista mielipiteistä laadittiin Vuorovaikutusraportti III, johon koottiin saadun palautteen keskeinen sisältö.

Yleiskaavaluonnoksesta pyydettiin 23.4.2019 mennessä lausunnot 44 taholta. Lausunnot saatiin 28 taholta ja niihin on laadittu vastineet. Lausunnoista ja vastineista on koottu erillinen kooste osana yleiskaavatyötä.



Saatu palaute oli valtaosin positiivista ja varsinaisia muutosesityksiä luonnokseen esitettiin vähän. Useat lausunnot koskivat liikennekysymyksiä, joita oli mukana hyvin eri mittakaavoissa Lentoradasta aina pyöräpysäköintiin. Ekologiseen verkostoon ja luonnonsuojelualueisiin saatiin myös täsmennys- ja täydennysehdotuksia. Vantaan kaupungin sivistystoimelta, sosiaali- ja terveydenhuollon toimialalta sekä elinkeinopalveluilta pyydettiin lausunnot. Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan tuloksyksiköiltä pyydettiin epävirallisempi palaute suoraan valmistelijoille. Useista lausunnoista esiin nostetuista aiheista on jatkettu keskustelua asianomaisten tahojen kanssa, jotta linjauksia on voitu kehittää yleiskaavaehdotukseen. Lisäksi lausunnot toimivat vaikutusten arviointien pohjana. Lausunnoista on tehty erillinen kooste, missä saadut lausunnot ovat kokonaisuudessaan, sekä tiivistelmä, joka sisältää lausuntoihin annetut vastineet.

Yleiskaavatoimikunta käsitteli yleiskaavaehdotuksen sisältöä kokouksessaan 27.02.2020 ja hyväksyi apulaiskaupunginjohtajan esityksen sekä muutokset yleiskaavamääräyksiin sekä kaavakartan maankäyttömerkintöihin. Useasta kohdasta jätettiin myös pöytäkirjalausumia sekä eriävä mielipide.

Kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 6.4.2020 § 7 asettaa yleiskaavan nähtäville MRA 19 § mukaisesti 22.4.-18.6.2020 väliselle ajalle ja oikeutti kaupunkirakennetta ja ympäristöä pyytämään tarvittavat lausunnot. Kaupunginhallitus päätti samalla myös yhdestä muutoksesta yleiskaavaehdotukseen. Kaupan alueen (KM) määräyksiä muutettiin Porttipuistossa siten, että päivittäistavaramyymälät tulee sijoittaa A/KM-alueelle.

9.5 Kaavaehdotuksesta kohti hyväksymiskäsittelyä

Kaupunginhallitus asetti yleiskaavaehdotuksen 6.4.2020 § 7 nähtäville 22.04.-18.06.2020 väliselle ajalle. Kevään 2020 koronaviruksen aiheuttamasta poikkeustilasta ja kokoontumisrajoituksista johtuen ehdotusvaiheen vuorovaikutus toteutettiin hyödyntämällä sähköisiä välineitä mahdollisimman laajasti. Nähtävilläoloaikaa pidennettiin tavanomaisesta 30 päivästä 58 päivään.

Yleiskaavaehdotuksen nähtävilläolosta tiedotettiin kuulutuksella Vantaan Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa sekä Helsingin Sanomissa. Vantaan kaupungin asukaslehden toukokuun numerossa oli artikkeli yleiskaavaehdotuksen nähtävilläolosta sekä iso kaavakartta merkintöjen selitysten kera.

Kaava-aineisto oli nähtävillä maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan asiakaspalvelussa Tikkurilassa ja Vantaa-infoissa Dixissä. Poikkeustilan aikana Korson Vantaa-info oli suljettu. Yleiskaavaehdotuksen kartta ja määräykset olivat lisäksi nähtävillä kaupungin karttapalvelussa, jossa ehdotusta oli mahdollista verrata mm. ilmakuviin, karttoihin ja voimassa olevaan yleiskaavaan. Yleiskaavan materiaalit olivat luettavissa myös yleiskaavan nettisivuilla. Yleiskaavan nettisivuilla yleiskaavaehdotuksen sisältöä esiteltiin tarinakartan muodossa. Tarinakarttaa katsottiin nähtävilläoloaikana 1606 kertaa, keskimäärin 30 kertaa päivässä.

Koska yleisötilaisuuksia ei voitu järjestää, tehtiin yleiskaavaehdotuksesta kolme videotallennetta, joissa esiteltiin yleiskaavaehdotuksen ratkaisua yleisesti ja merkittävimpiä muutoksia luonnoksesta ehdotukseen. Yksi esittelyistä oli ruotsinkielinen. Esittelyvideoita katsottiin nähtävilläoloaikana kaikkiaan 1145 kertaa. Videot olivat nähtävillä Vantaa-kanavan sivuilla sekä Vantaan osallistumisalusta Osallistuva Van-

taa-sivulla, jonka yhteydessä osallisilla oli mahdollisuus esittää suunnittelijoille kysymyksiä yleiskaavasta. Kysymyksiä saatiin 6 kappaletta.

Kokoontumisrajoitusten muututtua kesäkuun alussa järjestettiin ulkoilmatilaisuudet Tikkurilassa Kaupungintalon edustalla sekä Myyrmäessä Paalutorilla. Tikkurilassa kävi 20 ja Myyrmäessä 25 yleiskaavasta kiinnostunutta osallista.

Nähtävilläolon aikana suunnittelijoilla oli säännölliset puhelinajat maanantaista keskiviikkoon klo 9-11. Tarvittaessa kysyjä ohjattiin eteenpäin kuntaorganisaatiossa, jos kysymys ei koskenut yleiskaavaa. Nähtävilläolon aikana saatiin kaikkiaan 61 puhelua. Lisäksi kysymyksiä saatiin yleiskaavoituksen sekä suunnittelijoiden sähköpostiin useita kymmeniä.

Suojelualueiden maanomistajia tiedotettiin yleiskaavaehdotuksen ratkaisusta kirjeitse. Kirjeessä informoitiin yleiskaavaehdotuksesta, alueiden suojeluperusteista sekä nähtävilläoloajasta sekä muistutusten jättämisestä. Kirjeitä lähetettiin yhteensä 81 kpl. Osa maanomistajista otti yhteyttä puhelimitse (7), osan kanssa viestittiin sähköpostitse ja muutamaa maanomistajaa tai heidän edustajiaan tavattiin (2) paikan päällä tai etäkokouksessa. Yhteydenotot koskivat vaatimuksia SL-aluevarausten poistosta tai rajojen siirrosta pois maanomistajien mailta. Osa koki epäreiluna sen, että kaavaan oli heidän kiinteistölleen, kokonaan tai osittain, merkitty SL-aluevaraus. Myös mahdolliset SL-aluevarauksesta aiheutuvat rajoitukset alueen käytölle herättivät kysymyk-

Kuva 73. Yleiskaavan nähtävilläolon aikana hyödynnettiin erilaisia viestintä- ja vuorovaikutuskanavia mahdollisimman laajasti.



siä, esimerkiksi kieltäkö SL-aluevaraus kokonaan polttopuun oton alueelta jatkossa ja voiko vaarallisia puita kaataa. Kuitenkin jotkut maanomistajat olivat myönteisiä suojelulle, ja olivat kiinnostuneita METSO-vaihtoehdosta. Useat maanomistajat jättivät myös muistutuksen asiasta.

Lisäksi yleiskaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot tärkeimmiltä viranomaisahoilta sekä kaupungin sisällä muilta toimialoilta. Yleiskaavaehdotuksesta saatiin 30 lausuntoa. Lausunnoista ja niihin annetuista vastineista on laadittu oma tiivistelmäraportti.

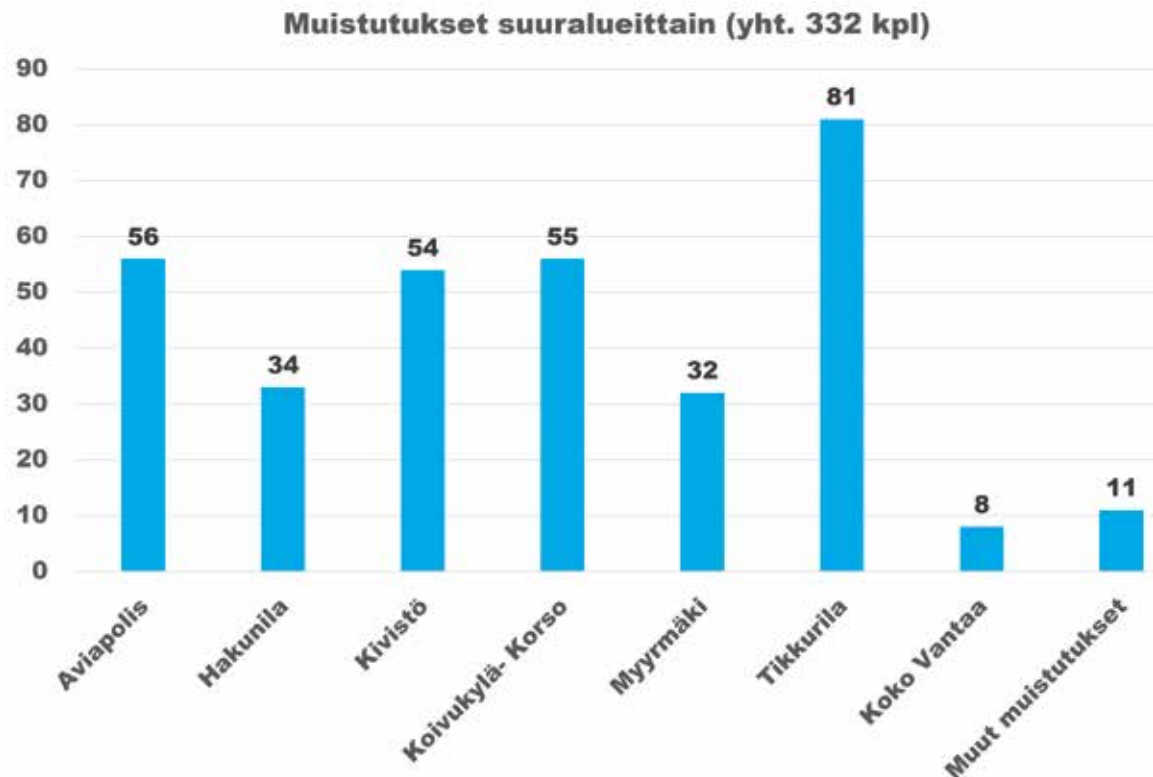
Yhteenveto muistutuksista

Nähtävilläolon aikana yleiskaavaehdotuksesta otettiin vastaan muistutuksia perinteisin kirjein tai sähköpostitse (47%) sekä netin välityksellä sähköisen muistutuslomakkeen kautta (53%). Muistutuksia saatiin kaikkiaan 332 kappaletta. Suurin osa muistutusten jättäjistä olivat yksityishenkilöitä (278 kpl), joiden lisäksi muistutuksia saatiin järjestöiltä ja yhdistyksiltä (20kpl) sekä yrityksiltä (15 kpl). Muistutuksia saatiin tasaisesti kaikilta suuralueilta. Eniten yksittäisiä muistutuksia saatiin Tikkurilan, Aviapoliksen sekä Koivukylä-Korson suuralueita koskevista yleiskaavaratkaisuista.

Eniten muistutuksia saatiin merkittävimmistä kaupunkirakenne- ja liikennejärjestelmämuutoksista kuten maantie 152 linjauksesta ja Vantaan ratikan reitistä sekä paikoista, joissa asumisen rajausta tai kaavamerkintää oli muutettu voimassaolevasta yleiskaavasta. Etenkin muuttuvat pientaloalueet keräsivät paljon muistutuksia asukkailta. Myös viheralueiden säilyttämisestä saatiin muistutuksia mm. Rekolanmetsästä sekä Etelä-Ylästä.

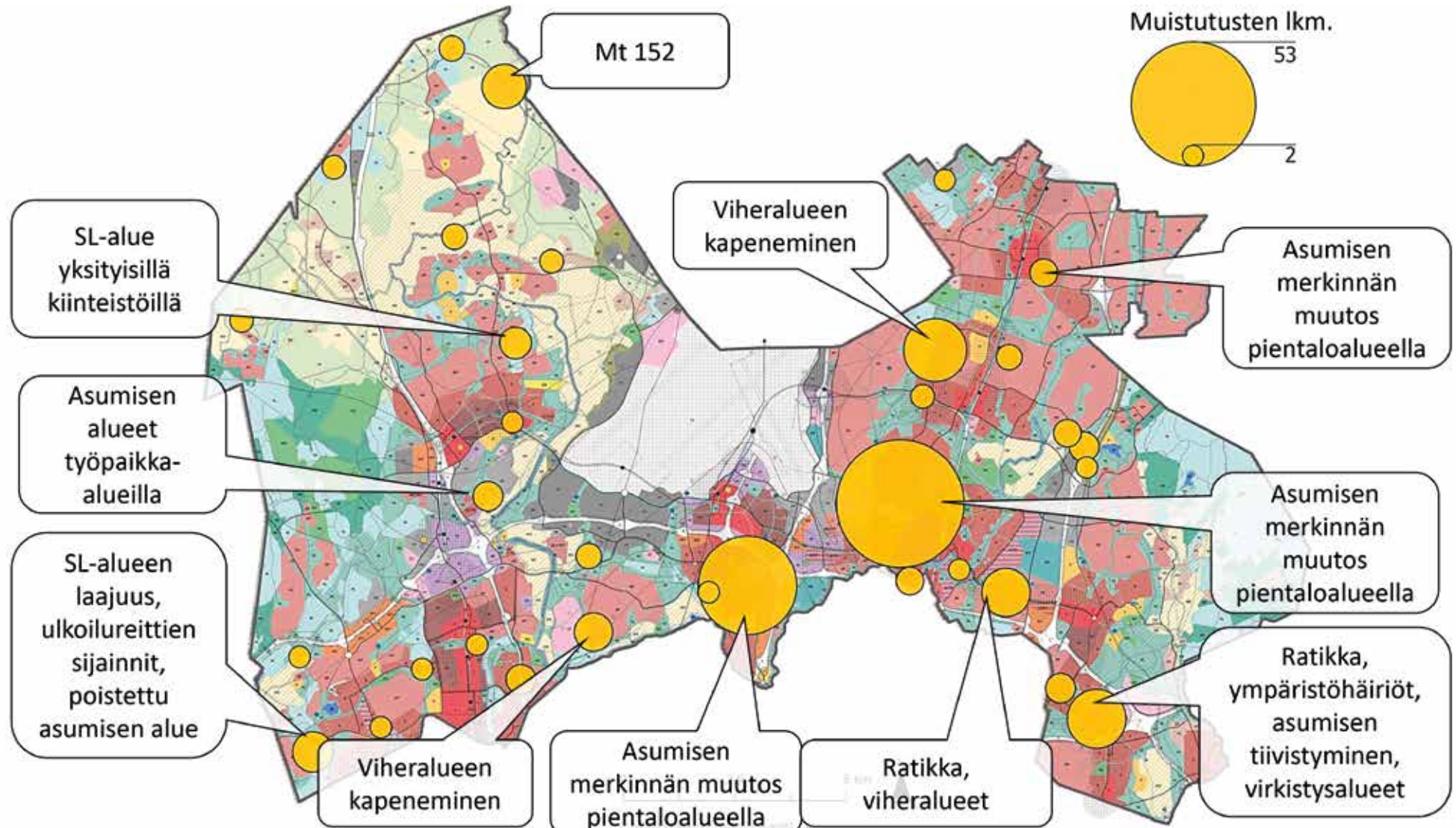
Luonnonsuojelualue-ehdotuksista saatiin muistutuksia yksityisiltä kiinteistönomistajilta. Lisäksi yleiskaavan virallisen nähtävilläoloajan jälkeen yleiskaavasta saatiin yhteydenottoja pientaloalueiden asukkailta mm. Jyvätieltä. Yhteydenotot koskivat enimmäkseen pientaloalueisiin kohdistuvia muutoksia ja sitä mitä A-kaavamerkintä tarkoittaa olemassaolevilla pientaloalueilla.

Kuva 74. Muistutusten määrä suuralueittain. Eniten yksittäisiä muistutuksia saatiin Tikkurilan, Aviapoliksen sekä Koivukylä-Korson suuralueita koskevista yleiskaava-asioista.



Yleiskaavasta saaduista muistutuksista on koottu suuralueittain Vuorovaikutusraportti IV ja muistutuksissa esille tuotuihin asioihin on vastattu tarkemmin aihepiireittäin ja alueittain. Raporttiin on koottu kattavasti kaikki muistutuksissa esille tulleet asiat. Kaupunginhallituksen 16.11.2020 hyväksymä vuorovaikutusraportti on toimitettu vastauksena kaikille muistuttajille, jotka jättivät yhteystietonsa.

Kuva 75. Kohteet, joista jätettiin useampi (>1 kpl) muistutus. Lisäksi saatiin 57 yksittäistä teemaa tai aihetta koskevaa muistutusta.



Toinen viranomaisneuvottelu

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 18 §:n 1 momentin mukaan toinen yleiskaavaan liittyvä viranomaisneuvottelu järjestetään sen jälkeen, kun kaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävänä ja sitä koskevat mielipiteet ja lausunnot on saatu. Viranomaisneuvottelu pidettiin 3.9.2020. Viranomaisneuvottelussa keskusteltiin alustavista lausuntojen vastineista.

Viranomaisneuvottelussa käydyin keskustelun perusteella täsmennettiin määräyksiä pohjaesitykseen, jota käsiteltiin 28.9.2020 yleiskaavatoimikunnassa.

MRA 32§:n mukainen erilliskuuleminen

Yleiskaavaehdotuksesta saatujen lausuntojen pohjalta yleiskaavakarttaan esitettiin karttamuutos lentoliikennealueen rajaukseen Turbiinitien ja Tietotien varrella. Rajausta ei muuta alueen liikennetarkoituksia. Muutos kuitenkin edellytti MRA 32§:n mukaan niiden osallisten, joita muutos kosketti, kuulemista erikseen. Kahdelta asianosaiselta osalliselta pyydettiin lisäystä ehdotuksesta saatuihin lausuntoihin aikavälillä 28.9.-9.10.2020. Yhdeltä osalliselta saatiin lisälausunto, minkä mukaan muutos voitiin karttaan jättää.

Ehdotuksen vuorovaikutuksen jälkeen tehdyt korjaukset

Yleiskaavasta tehtiin yleiskaavatoimikuntaan 28.9.2020 pohjaesitys, joka sisälsi vuorovaikutuksen ja päivitettyjen vaikutusten arviointien täydennysten pohjalta muutamia täsmennyksiä. Kaavakarttaan ei ollut tarvetta tehdä merkittäviä muutoksia, vaan palautteen perusteella päädyttiin korjaamaan erityisesti määräyksiä, jotka ohjaavat jatkosuunnittelua kattavasti kaikilla vastaavilla alueilla.

Korjaukset kaavakarttaan:

- Lentoliikennealueen rajausta Turbiinitien ja Tietotien varrella on muutettu Finavian lausunnon mukaisesti, mistä on kuultu erikseen maanomistajia (MRA 32§).
- Kaavakartasta on poistettu ratikan reitistä kaupunginhallituksen päätöksen mukaisesti Valkoisenlähteentien kautta kulkeva vaihtoehto.
- Aviapoliuksessa joukkoliikenteen runkoyhteys on siirretty tarkentuneiden suunnitelmien myötä korttelirakenteesta Tikkurilantielle.
- Ruskeasantaan on lisätty teknisenä korjauksena puuttuva voimajohtolinja.

Korjaukset määräyksiin:

- Yleismääräyksistä on poistettu ELY:n ja Finavian lausuntojen perusteella ”jos maanomistaja ei voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen aluettaan, kunta tai valtio on velvollinen lunastamaan alueen tai suorittamaan haitasta korvauksen”. (Asia lisätty SL-alueen määräykseen, kts. Yleiskaavaehdotuksen tarkistaminen).
- Yleismääräykseen on kaupunginmuseon (museoviranomaisen) lausunnon perusteella lisätty ”sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet”, koska muut kulttuuriperintökohteet eivät ole muinaismuistolain suojaamia.
- Strategisiin merkintöihin on Natura vaikutusten arvioinnin perusteella tehty yksi lisäys. Joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhykkeen määräykseen on lisätty lause ”Virkistyskäytön kehittäminen ei saa heikentää niitä luontoarvoja, joiden suojelemiseksi Vantaa-joki on liitetty Natura 2000-verkoston”.

- Asuinalueiden (A) määräystä on korjattu edelleen paremmin tavoitetilaa vastaavaksi. Määräyksestä on muistutuksissa saadun runsaan palautteen perusteella poistettu lause ”alueelle saa rakentaa kaikkia talotyyppejä”. Myös pientaloalueiden (AP) määräystä on korjattu vastaamaan A-määräyksen pientaloalueita koskevaa osuutta. (Määräystä tarkistettu päätöskäsittelyssä kts. Yleiskaavaehdotuksen tarkistaminen).
- Keskustatoimintojen alueen määräystä on täsmennetty ELYn ja Uudenmaan liiton lausuntojen pohjalta siten, että Lapinkylä on lisätty mukaan alueisiin, joille ”voidaan sijoittaa merkityksellään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä”.
- Kaupan alueiden määräyksiä on täydennetty ELYn ja Uudenmaan liiton lausunnoissa esiin nostetun maakuntakaavassa määritellyn enimmäismitoituksen osalta. Voimassa oleva maakuntakaavan kaupan ratkaisu toimii yleiskaavatyötä ohjaavana, mutta elokuussa hyväksytty Uusimaa 2050 maakuntakaava ehtinee tulemaan voimaan ennen yleiskaavan hyväksymistä, joten mitoitukset on täydennetty määräyksiin sen mukaisena. Lisäksi kaupan määräystä on täydennetty lauseella: ”Vähittäiskaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, ettei suuryksiköiden sijoittamisella heikennetä keskustaan sijoittuvan kaupan toimintaedellytyksiä.”
- Petikko-Varisto-alueen nimeen on lisätty Hämeenkyliä, koska kaavakartan KM-alueen rajauksen suhde määräykseen oli ilmeisesti epäselvä.
- Tallinnan tunnelin ja lentoradan merkinnän selitys ”raskaan raideliikenteen tunnelin yhteystarve” on korjattu Helsingin lausunnon perusteella muotoon ”raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus”, joka mahdollistaa ratasuunnitelman hyväksymisen.
- Useiden lausuntojen perusteella on lisätty liikenneyhteys -määräykseen sana seudullinen, mikä vastaa myös maakuntakaavan ratkaisua mm. Vihdintiellä.
- ELYn lausunnon perusteella on täsmennetty viheryhteyden kehittämiskohta-merkinnän määräystä muotoon ”merkinnän kohdalla tulee arvioida mahdollisuudet rakentaa vihersilta tai alikulku ihmisten ja eläinten liikkumista tukevaksi”.
- Baanan määräystä on muokattu yksityishenkilöltä saadun muistutuksen perusteella siten, että merkinnän selite on pyöräliikenteen baana ja määräyksessä puhutaan ”pyöräliikenteen nopeasta runkoyhteydestä”.
- ELYn lausunnon perusteella on lisätty pohjavesialueen määräykseen kaksi jatkosuunnittelua ohjaavaa lausetta: ”Jatkosuunnittelun tulee perustua riittäviin maaperä- ja pohjavesiselvityksiin. Vedenottamojen suojavyöhykkeiden turvaaminen tulee huomioida jatkosuunnittelussa.”

Yleiskaavaehdotuksen tarkistaminen

Yleiskaavatoimikunta käsitteli pohjaesitystä kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta määräyksineen sekä vuorovaikutuksen koosteesta ja vastauksista kokouksessaan 28.9.2020 jättäen sen pöydälle. Yleiskaavatoimikunta päätti 22.10.2020 kokouksessaan hyväksyä yleiskaavakartat ja määräykset kokouksessa tehtyjen muutosten mukaisesti sekä tarkennukset yleiskaavaselostukseen, sekä esittää nämä hyväksyttäväksi kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle. Lisäksi yleiskaavatoimikunta päätti viedä yleiskaavan tiedoksi kaupunkisuunnittelulautakunnalle 3.11.2020 kokoukseen.

Yleiskaavatoimikunta päätti 22.10.2020 kokouksessaan seuraavista muutoksista yleiskaavan määräyksiin ja selostukseen:

- **A-alueen määräys:**

Yleiskaavatoimikunta on muuttanut kuulemisen jälkeisessä käsittelyssä A-alueen merkintää.

Merkinnän muutos perustuu asukaspalautteeseen, jota on annettu A-alueella sijaitsevien pientaloalueiden asukailta. Yleiskaavatoimikunta katsoi aiheelliseksi täsmentää merkintää seuraavasti (täsmennetty kappale kursivoituna):

”Alue varataan monipuoliseen asumiseen.

Alueen kehittämisessä ja täydennysrakentamisessa tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueella tulee olla riittävästi virkistysalueita. Alueelle saa sijoittaa asuin ympäristöön ja paikalliseen alakeskukseen soveltuvia palveluita sekä toimitilaa. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähit-

täiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.

Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Näille alueille saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina vuorovaikutuksessa alueen asukkaiden kanssa.

Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.”

- **AP-alueen määräys:**

Käsittelyn kuluessa apulaiskaupunginjohtaja muutti esitystään AP-alueen määräykseksi siten, että se sanamuodoltaan vastaa muutettua A-alueen määräystä. Muutettu määräyksen kappale on seuraava:

”Alue varataan pientaloasumiseen. Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Näillä alueilla suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina. Alueella tulee säilyttää riittävästi virkistysalueita.”

- **SL-alueen määräys:**

Lisättiin määräykseen seuraava lause: ”Jos maanomistaja ei voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen aluettaan, kunta tai valtio on velvollinen lunastamaan alueen tai suorittamaan haitasta korvauksen.”

- **Lisäykset yleiskaavan selostukseen:**

Kaavaselostukseen täydennetään lisätietoja asuinalueiden eri talotyyppien jakautumisen logiikasta nykytilanteen perusteella ja eri talotyyppien määritelmistä.

Kaavaselostukseen kirjataan, miten maanomistajien kanssa on tehty yhteistyötä yleiskaavaprosessin aikana ja miten yhteistyö jatkuu yleiskaavan valmistuttua.

Kaavaselostukseen lisätään Lammaslammen Luo-merkintään liittyen seuraava teksti: ”Luo-alueella määrätään, että alueen suunnittelussa, käytössä ja hoidossa tulee turvata alueen sisältämien erityisten luontoarvojen säilyminen. Lammaslampi on paikallisesti merkittävä pienvesiluonnon kokonaisuus ja ekologinen yhteys. Direktiivilaji viitasammakko elää Lammaslammella. Luonnonsuojelulain 49§:n mukaan luontodirektiivin liitteessä IV (a) tarkoitettuihin eläinlajeihin kuuluvien yksilöiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty, siis joka tapauksessa ilman yleiskaavan luo-rajasta. Luo-määräys ei tarkoita sitä, että alueella ei saa tehdä mitään hoitotoimenpiteitä. Viitasammakon elinympäristöjen suositeltuja kunnostus- ja hoitotoimia ovat rantaniittyjen avaus ja niitto ja avovesialueen lisääminen (Viitasammakko 27.2.2014. <http://www.ymparisto.fi/Lajiesittelyt>). Ruoppauskin on mahdollista niin, ettei viitasammakon suojelu vaarannu. Lammaslammella olisi siis syytä niittää ja lisätä avovesipintaa sekä viitasammakon että virkistyskäytön näkökulmista.”

Lisäksi yleiskaavatoimikunta lisäsi päätökseen seuraavat pöytäkirjalausumat:

- **Toimikunnan yhteinen pöytäkirjalausuma:**

”Varikkoalueiden, erityisesti uusien raideliikenteen varikoiden, kaavoituksessa on niiden sijoittamiselle etsittävä vähiten asutusta häiritsevät alueet sekä tarvittaessa edellytettävä katettujen tilojen rakentamista melunsuojaukseksi.”

- **Toimikunnan yhteinen pöytäkirjalausuma:**

”Yleiskaavatoimikunta edellyttää, että Vantaan moottorirata-alueen meluntorjunta ja ympäristöpäästöt ovat määräysten edellyttämällä tasolla.”

- **Toimikunnan yhteinen pöytäkirjalausuma:**

Kaupungin on edistettävä neuvotteluja Tuusulan kunnan kanssa maantie 152 linjauksen toteuttamiseksi Kesäkylän pohjoispuolelta. Pohjoinen linjaus voi olla taloudellisesti edullisempi ratkaisu sekä säästäisi paremmin luontoarvoja ja olisi vähemmän haitallista asutukselle. Hyväksymisprosessin viimeisimmät vaiheet päivittyvät kaavaselostukseen myöhemmin.

- **Vihreiden pöytäkirjalausuma:**

”Lavangon moottoriradan aluetta ei tule varata pelkästään moottori-ratatoiminnalle kymmeniksi vuosiksi, vaan sen jatkokehitys myös toisenlaiseen, esim. työpaikkatoimintaan on mahdollistettava TY- tai TT-merkinnällä. Moottoriradan meluntorjunta on vaativaa, eikä ole takeita siitä, että se on millekään yrittäjälle mahdollista. Siksikin todennäköisyys, että alueelle on mielekkäämpää suunnitella vaihtoehtoja käyttöä, on suuri.”

Kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 16.11.2020 §6 antaa liitteiden mukaiset vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin sekä saattaa 16.11.2020 päivätty yleiskaava kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi.

Lisäksi merkittiin seuraavat pöytäkirjalausumat:

- **Kaupunginhallituksen yhteinen pöytäkirjalausuma:**
"Kaupungin on edistettävä neuvotteluja Tuusulan kunnan kanssa maantie 152 linjauksen toteuttamiseksi Kesäkylän pohjoispuolelta. Pohjoinen linjaus voi olla taloudellisesti edullisempi ratkaisu sekä säästäisi paremmin luontoarvoja ja olisi vähemmän haitallista asutukselle."
- **Vihreiden kaupunginhallitusryhmän pöytäkirjalausuma:**
"Lavangon moottoriradan aluetta ei tule varata pelkästään moottoriratatoiminnalle kymmeniksi vuosiksi, vaan sen jatko-kehitys myös toisenlaiseen, esim. työpaikkatoimintaan on mahdollistettava TY- tai TT-merkinnällä. Moottoriradan melun-
torjunta on vaativaa, eikä ole takeita siitä, että se on millekään yrittäjälle mahdollista. Siksikin todennäköisyys, että alueelle on mielekkäämpää suunnitella vaihtoehtoja käyttöä, on suuri."

Yleiskaavan rajauksen muuttaminen ja osallisten tiedottaminen

Kaupunginhallitus päätti 16.11.2020 § 6 saattaa yleiskaava 2020 (YK0048) kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi. Tämän jälkeen kävi ilmi, että hyväksyttävän yleiskaavan rajausta ja hyväksymiskäsittelyn aikataulua oli tarpeen muuttaa Östersundomin yhteiseen yleiskaavaan liittyvien ristiriitojen takia. Kaupunginhallitus päätti 30.11. kokouksessaan saattaa kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi yleiskaava 2020 (YK0048) kaupunginhallituksen 16.11.2020 § 6 päätöksen mukaisesti, kuitenkin siten muutettuna, että yleiskaavasta rajattiin pois Kehä III ja Porvoonväylän itä- ja eteläpuolelle jäävä Länsisalmen alue.

Rajauksen muutoksesta lähetettiin tieto lausunnonantajille samalla, kun heille toimitettiin kaupunginhallituksen 16.11.2020 antamat vastineet lausuntoihin. Kaikille yhteistietonsa antaneille muistutuksen jättäjille lähetettiin myös tieto aluerajauksen muutoksesta.

Yleiskaavan aineiston täydentäminen

30.11.2020 päätetyn aluerajauksen muutoksen jälkeen yleiskaavan merkintöjä ja määräyksiä sekä selostusta on korjattu vastaamaan yleiskaavan uutta aluerajausta, josta puuttuu Länsisalmea koskeva osuus. Yleiskaavan määräyksiä muutettiin aluerajauksen muutokseen perustuen seuraavasti:

- Ajoitusmääräyksistä on poistettu Länsisalmen rakentamista ja Naturan kannalta kriittistä ekologista yhteyttä koskeva osuus: ”Länsisalmen keskustan ja asuntoalueiden toteuttaminen edellyttää metroyhteyden sitovaa toteuttamispäätöstä. Länsisalmen asuntoalueen tarkemmassa suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee varmistaa metsälajiston liikkumisen kannalta toimivan ekologisen yhteyden säilyminen Sipoonkorven ja Natura 2000-verkostoon kuuluvan alueen ”Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet” välillä. Yhteyttä ei saa heikentää ennen kuin Länsisalmen alueen länsipuolinen uusi ekologinen yhteys on käytettävissä.”

Koska osa kyseisestä ekologisesta yhteydestä jää kaavakarttaan, on ekologisen runkoyhteyden määräystä täydennetty näin: ”Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa metsälajisto liikkumisen kannalta toimivan ekologisen yhteyden säilyminen Sipoonkorven ja Natura 2000-verkostoon kuuluvan alueen ”Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet” välillä.”

- Metron määräystä on täydennetty samalla perusteella: ”Metron toteuttaminen ei saa heikentää niitä luontoarvoja, joiden suojelemiseksi ”Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet” on liitetty Natura 2000-verkostoon.” Metroaseman merkintä ja määräys on poistettu, koska ainoa määräystä koskeva kohta jäi ulos rajatulle alueelle.

- Keskusta-alueen (C) määräyksestä on poistettu Länsisalmi ja kokonaan lause: ”Länsisalmessa vähittäiskaupan suuryksiköiden rakentaminen tulee ajoittaa asuntorakentamisen aikatauluun.”

Korjauksista päätettiin 11.1.2021 kaupunginhallituksessa, missä myös päätettiin täydentää yleiskaava-aineistoa vuodenvaihteessa 2020-2021 Metsähallitukselta sekä Uudenmaan ELY-keskukselta saaduilla Natura-arviointia koskevilla lausunnoilla. Yleiskaavan oheismateriaaleihin lisättiin joulukuussa 2020 valmistunut maantie 152:n aluevarussuunnitelma.

Samalla selostukseen päivitettiin voimassa olevaa maakuntakaavaa koskeva kirjaus, koska Uudenmaan maakuntahallitus määräsi 7.12.2020 Uusimaa-kaavan kokonaisuuden tulemaan voimaan. Selostukseen tehtiin myös teknisiä korjauksia ja täydennetty lähdeluetteloa, johon lisättiin mm. merkittävä määrä yleiskaavatyössä käytettyjä luontoselvityksiä.

10. Yleiskaavan toteuttaminen

Yleiskaava toteutuu monitasoisesti säilyttäen arvoja ja mahdollistaen kaupungin kasvun. Uusi yleiskaava ei ota kantaa käynnissä oleviin asemakaavoihin tai niihin pohjautuviin suunnitelmiin, vaan lähtee vaikuttamaan vasta uusien asemakaavojen ja muiden suunnitelmien myötä. Yleiskaavan voimaantulo ei tule kumoamaan voimassa olevia asemakaavoja, vaan yleiskaava ohjaa aikanaan uusien laadintaa alueille kohdentuvien merkintöjen ja määräysten avulla. Tarkemman suunnittelun yhteydessä määrittyvät toteuttamisen reunaehdot, jotka täsmentävät yleiskaavan ratkaisuja ja rajoituksia.

Yleiskaavan osoittamasta kasvusta merkittävä osa perustuu täydennysrakentamiseen tai nykyisen rakennuskannan uudistumiseen, mikä on toteuttamisen näkökulmasta vaikeampaa kuin rakentamattoman alueen käyttöönotto. Taloudellisesti ja muun kestävyysnäkökulmasta nykyisen kaupunkirakenteen ja sen verkostojen tehokkaampi käyttö on perusteltua. Laajempia muuttuvia ja täydentyviä alueita on tarpeen tarkastella kaavarunkotasoisilla suunnitelmilla. Yleiskaavan jatkotyönä on käynnistymässä ratikan kaavarungon laadinta.

Yleiskaava kohdentaa ajoitusmääräyksiä ja muita ehtoja maantie 152 varren työpaikka-alueille, Vierumäen uudelle työpaikka-alueelle, asumisen ja muiden toimintojen alueille (A/TP ja A/KM), Lapinkylään ja Petaksen kaupan alueelle. Maantie 152 jatkeen varren uusien työpaikka-alueiden toteuttaminen ja työpaikka-alueiden laajentaminen on mahdollista vasta, kun uusi maantie 152 jatke on käytettävissä. Vierumäen uusi työpaikka-alue Tuusulan rajalla kytkeytyy liikenneyhteyksien ja muun infran osalta Tuusulaan, joten ennen alueen käyttöönottoa sinne tulee laatia asemakaavaa ja rakentaa aiottuun työpaik-

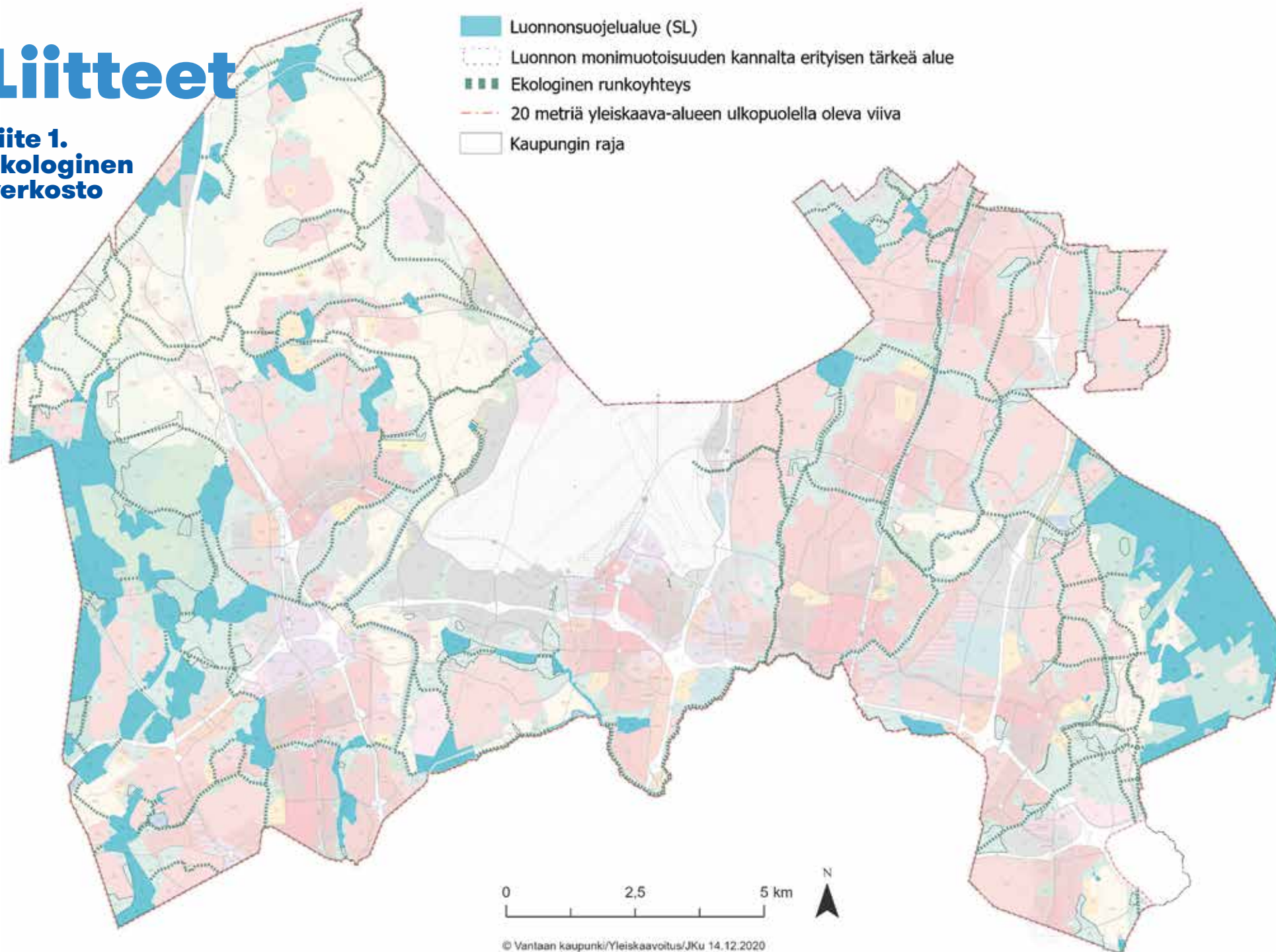
katoimintaan soveltuva liikenneyhteys Tuusulan puolelta. Asumisen ja kaupallisten palveluiden alueen (A/KM) sekä asumisen ja työpaikkojen alueen (A/TP) määräyksessä todetaan, että asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuinympäristöön. Muutos asumiseen sekä A/KM että A/TP alueilla tulee suunnitella yhtä tonttia laajempaa kokonaisuutena. Lapinkylän suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee kehittää metsäinen etelä-pohjoissuuntainen ekologinen yhteys ja rajata avoin maaseudun kulttuurimaisema. Petaksessa KM-alueella kaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisempi suunnittelu edellyttää sitovaa toteuttamispäätöstä Kehärataan liittyvästä asemasta.

Jatkossa yleiskaavan, seudullisten suunnitelmien ja sopimusten (kuten MAL) ja ajankohtaisten hankkeiden pohjalta on tarkoitus laatia yhteenvedo, joka osoittaa seuraavan vuosien painopisteet maankäytön toteuttamisessa. Yhteenvedon linjausten toteutumisesta seurataan MATTI-järjestelmän maankäytön suunnittelun ja toteuttamisen ohjelmoinnin (MTO) prosessissa. MTO sisältää kaupunkiympäristön toimialan eri osa-alueiden hankkeiden suunnittelun ja toteutuksen ohjelmoinnin. MTO prosessissa tarkastellaan sitä, miten kaavavarannot riittävät vastaamaan kaupungin tulevan kasvun erilaisiin tarpeisiin sekä arvioidaan sitä, milloin on tarvetta avata uusia alueita käyttöön. Tätä arvioidaan muun muassa asuntorakentamisen, työpaikkojen, liikenteen, palvelujen, ympäristön ja talouden näkökulmasta.

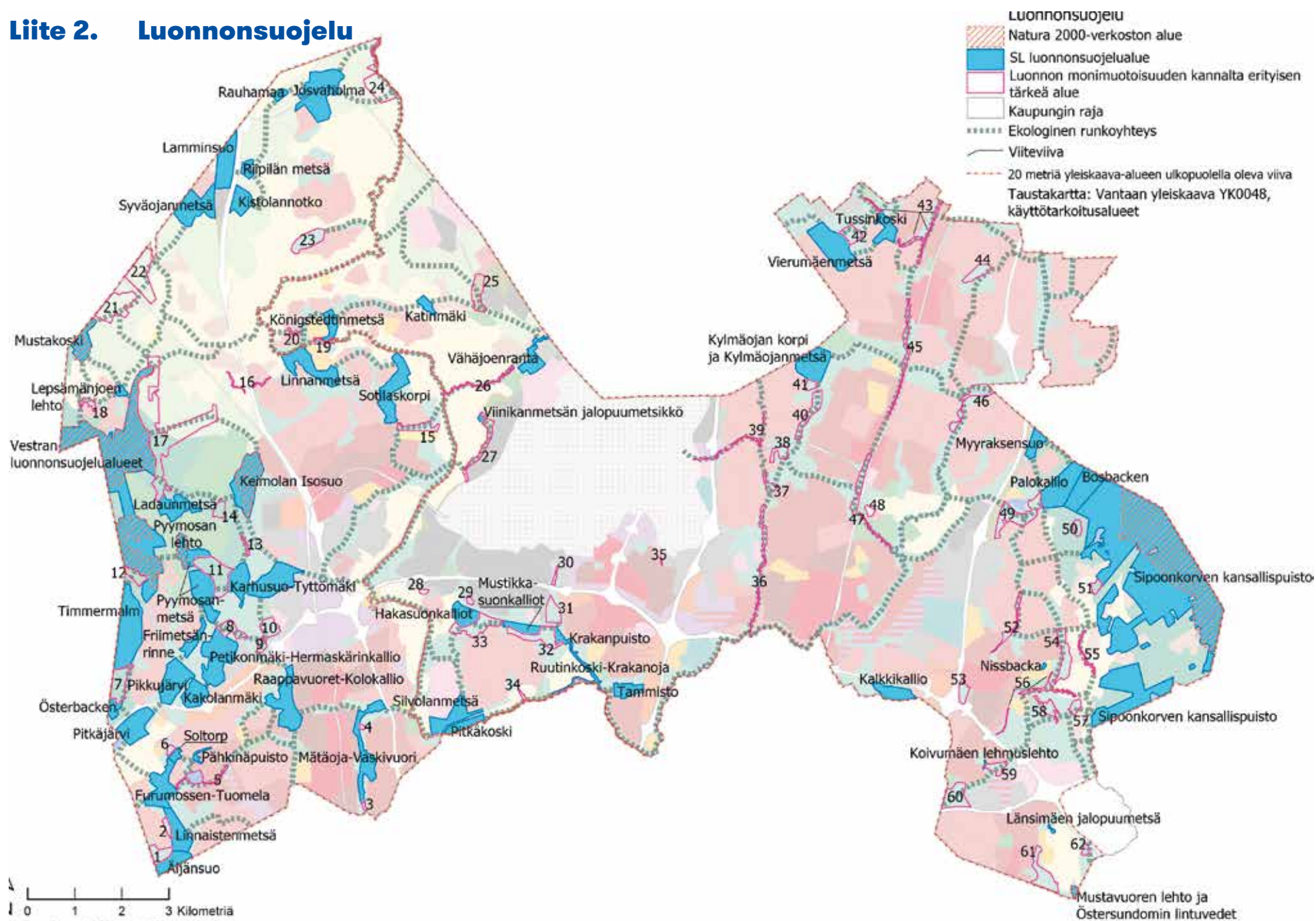
Virkistysalueiden ja luonnonsuojelualueiden toteuttamista on kuvattu selostuksen luvuissa 6.2.1 Ekologinen verkosto ja 6.2.2. Alueiden virkistyskäyttö.

Liitteet

Liite 1. Ekologinen verkosto



Liite 2. Luonnonsuojelu



Liite 3. Luonnonsuojelu

Luonnonsuojelualueet

nimi	pinta-ala (ha)		
Bosbacken (ent. Bosbackanmetsä)	37.6	Nissbacka	0.8
Friimetsänrinne (ent. Friimetsä)	12.7	Palokallio	46.2
Furumossen-Tuomela	36.0	Petikonmäki-Hermaskärinkallio	56.5
Hakasuonkalliot (ent. Hagakärrsbergen)	19.8	Pikkujärvi	40.0
Josvahalma (ent. Josvholm)	62.4	Pitkäjärvi	34.3
Kakolanmäki	22.9	Pitkäkoski	12.6
Kalkkikallio	19.8	Pyymosan lehto	13.2
Karhusuo-Tyttömäki (ent. Karhusuo-Tyttömäenmetsä)	73.5	Pyymosanmetsä	49.8
Katinmäki	7.7	Pähkinäpuisto	3.5
Keimolan Isosuo	55.6	Raappavuoret-Kolokallio (ent. Raappavuoret-Myyrmäen lehto)	46.5
Kistolannotko (ent. Lamminsuon kaakkoispuolen metsä)	19.6	Rauhamaa	5.2
Koivumäen lehmuslehto	0.6	Riipilän metsä	7.5
Krakanpuisto	6.9	Ruutinkoski-Krakanoja	10.2
Kylmäojan korpi ja Kylmäojanmetsä	37.4	Silvolanmetsä	29.3
Königstedtinmetsä (ent. Königstedtin metsän laajennus)	12.7	Sipoonkorven kansallispuisto	650.6
Ladaunmetsä (ent. Alkärr)	27.2	Soltorp	5.0
Lamminsuu	35.6	Sotilaskorpi	41.9
Lepsämänjoen lehto	3.8	Syväojanmetsä (ent. Syväojan metsä ja lehto)	43.1
Linnaistenmetsä	28.5	Tammisto	15.8
Linnanmetsä (ent. Linnan metsä)	39.5	Timmermalm	70.4
Länsimäen jalopuumetsä	1.1	Tussinkoski	18.1
Mustakoski	22	Vestran luonnonsuojelualueet	287.1
Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet	2.8	Vierumäenmetsä	52.0
Mustikkasuonkalliot	13.4	Viinikanmetsän jalopuumetsikkö	1.6
Myyraksensuo	13.6	Vähäjoenranta (ent. Lillån-Solbacka)	18.8
Mätäoja-Vaskivuori	39.3	Äijänsuo	18.4
		Österbacken	8.5
		yhteensä yleiskaava-alueella	2238.9

Liite 4. Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet (luo)

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet

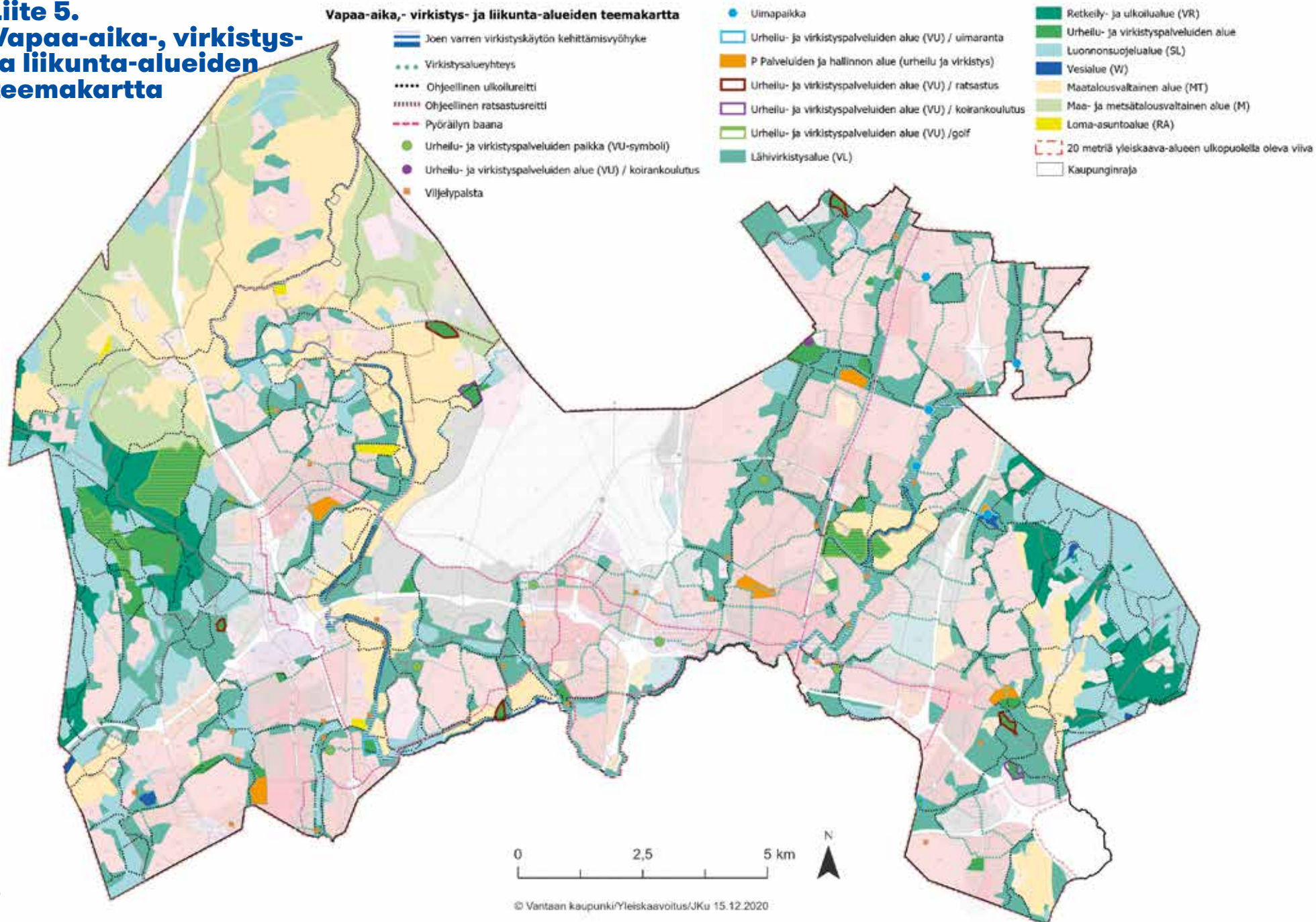
nro	nimi	pinta-ala (ha)			
1	Kulkusmäen luo-alue	11.8	26	Lillån	4.6
2	Kulkusojan luo-alue	4.1	27	Viinikanmetsä	14.4
3	Mätäojan eteläinen luo-alue	1.2	28	Voutilan kallioketo	1.6
4	Mätäojan pohjoinen luo-alue	1.1	29	Tuupakan lampi	1.9
5	Lammaslampi	10.9	30	Krakanojan latva	2.1
6	Yhteismaannotko (ent. Ainontie)	2.4	31	Tuulensuunpuisto	13.3
7	Askistonmetsä	21.6	32	Sarkaniitty – Peltovuorenmetsä (ent. Krakanelto ja Tolkinmetsä)	22.3
8	Hoorikinrinne (ent. Hermankär)	12.3	33	Hagakärrensbergen	23.9
9	Pyymosanmetsä (ent. Petikon Isosuo)	4.4	34	Ylästön purovarsi	1.3
10	Vehkalan mäki	12.8	35	Pytinoja	0.3
11	Pelininmetsä (ent. Alkärr)	34.6	36	Kylmäojan alajuoksun luo-alueet	11.2
12	Lampimäki (ent. Koivurinne)	8.7	37	Simonsillan metsä ja purovarsi	5.2
13	Kynikenoja	2.1	38	Kylmäojan metsä	7.4
14	Bredmalmen (ent. Bredmalm)	7.4	39	Kylmäojan yläjuoksun ja länsihaaran luo-alueet	4.4
15	Lapinmetsä (ent. Lapinniitty)	11.3	40	Ilolanoja	15.8
16	Jelmusanoja	3.3	41	Satupuisto	4.5
17	Nummimäet (ent. Riitukki)	119.6	42	Korkinmäki (ent. Vierumäki)	11.1
18	Jokimaanrinne (ent. Jokimaa)	4.2	43	Myllyniitynoja	9.7
19	Linnan joenvarsimetsä	3.3	44	Metsolansuo	11.1
20	Tapolan niityt	1.1	45	Rekolanojan yläjuoksu	12.9
21	Konkoonkalliot	30.6	46	Matarinkoski ja Pikkukoski	16.9
22	Tammionkalliot (Palomäki)	35.3	47	Rekolanojan keski- ja alajuoksu	17.3
23	Yli-Kistolän mäki (ent. Yli-Kistola)	19.8	48	Rosenlund	3.1
24	Rajakoskenranta (ent. Rajakoski)	28.8	49	Kustaa III:n puisto (ent. Kuusijärvi)	32.2
25	Kesämetsä	16.3			

50	Sotungin kilpikaarnamännikkö	5.1
51	Kalkkiuuninvuoren metsälaidun	4.5
52	Itä-Hakkilan oja	4.5
53	Itä-Hakkilan ojan alajuoksu ja Liinapelto	3.4
54	Käärmekallio	7.4
55	Sotungin Kirkkokallio (ent. Kirkkokallio)	20.5
56	Sotungin purokäytävä	3.4
57	Kormuniitynoja	8.3
58	Pikkukoulunmäki (ent. Luontokoulu)	5.4
59	Brandtsinmäet (ent. Ojanko)	8.4
60	Lähdepuisto (ent. Kuussilta)	7.6
61	Slåttmossen	21.0
62	Myllymäki	21.2
63	Westerkullan entiset laitumet	2.7

yhteensä yleiskaava-alueella

780.9

Liite 5. Vapaa-aika-, virkistys- ja liikunta-alueiden teemakartta

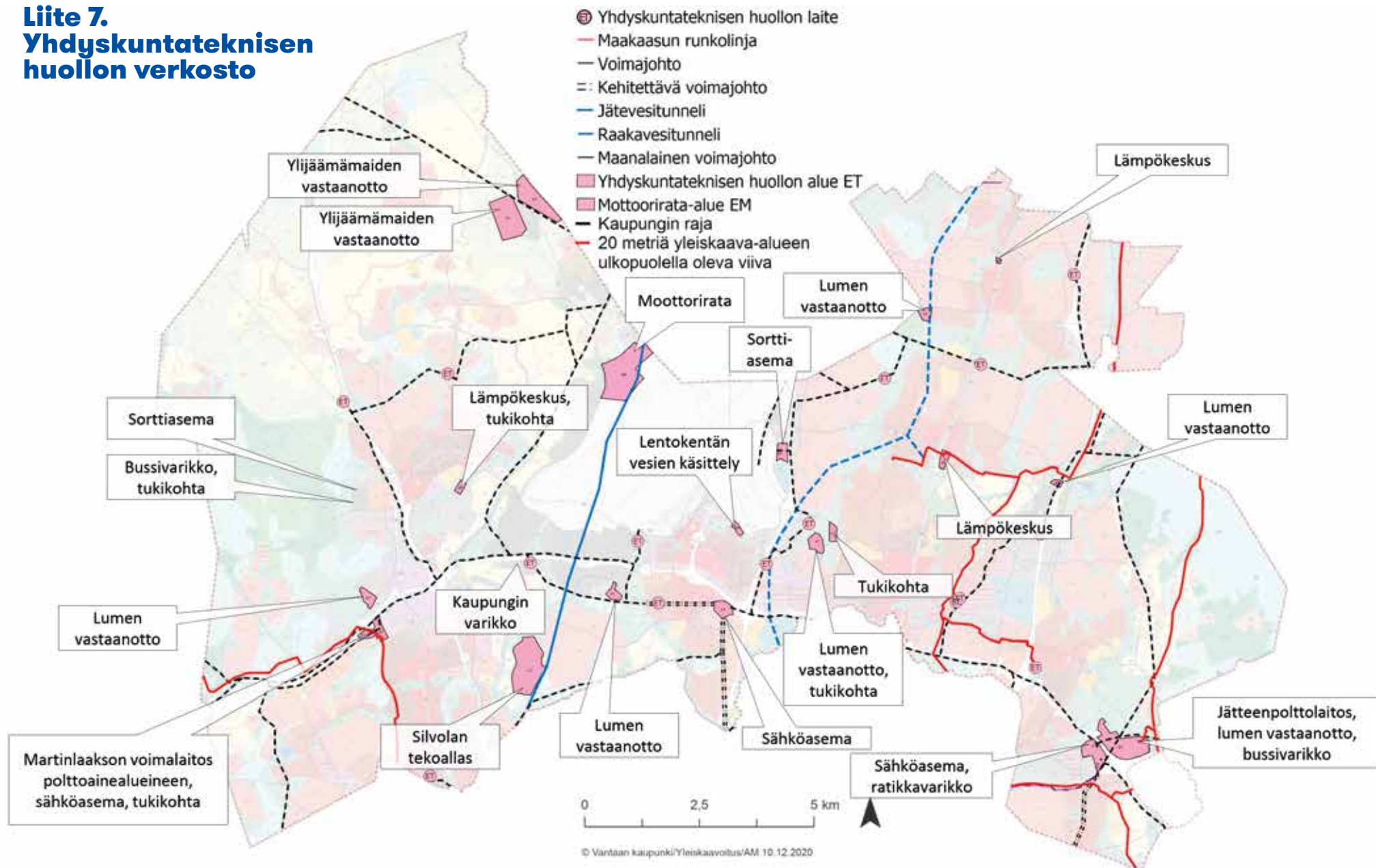


Liite 6.
Lentoestekorkeudet
Vantaalla

The map displays the following neighborhoods and their approximate flight restriction heights:

- Luhtaanmäki / Luhtabacka:** 100m
- Keimola:** 100m
- Kivistö:** 100m
- Pispankylä / Biskopställe:** 100m
- Myllymäki / Kvambäcka:** 100m
- Askisto / Askis:** 100m
- Hämeenkylä / Tavastby:** 100m
- Linnainen / Linnäs:** 100m
- Hämeväara / Tavastberga:** 100m
- Västerås:** 100m
- Vanda:** 100m
- Ylästö / Övreställe:** 100m
- Pääkylä / Backar:** 100m
- Tammisto / Rosendal:** 100m
- Veromies / Skatmäns:** 100m
- Ilola / Gladas:** 100m
- Buskasanta / Rödstrand:** 100m
- Simonkylä / Simonsbälle:** 100m
- Hiekkaharju / Sandkulla:** 100m
- Takkunla / Dickursby:** 100m
- Viikola / Backby:** 100m
- Kokkonen / Kokkonen:** 100m
- Häkkälä / Hakabälle:** 100m
- Kuninkaanmäki / Kungsbacka:** 100m
- Östra-häkkälä / Östra-häkbälle:** 100m
- Häkkälä / Hakabälle:** 100m
- Häkkälä / Hakabälle:** 100m
- Ojanmäki / Ojankulla:** 100m
- Vaarala / Fagersta:** 100m
- Rajakylä / Raby:** 100m
- Länsimäki / Västerkulla:** 100m
- Länsisalmi / Västersundom:** 100m
- Leppäkorpi / Alkärr:** 100m
- Metso / Skopsbinken:** 100m
- Mattar / Mattar:** 100m
- Rokola / Rokola:** 100m
- Päiväkumpu / Lovkulla:** 100m
- Koivukylä / Björkby:** 100m
- Haykock / Haykock:** 100m
- Asola / Asola:** 100m
- Viermäki / Viermäki:** 100m
- Valko / Valko:** 100m
- Koponen / Koponen:** 100m
- Leppäkorpi / Alkärr:** 100m
- Metso / Skopsbinken:** 100m
- Mattar / Mattar:** 100m
- Rokola / Rokola:** 100m
- Päiväkumpu / Lovkulla:** 100m
- Koivukylä / Björkby:** 100m
- Haykock / Haykock:** 100m
- Asola / Asola:** 100m
- Viermäki / Viermäki:** 100m
- Valko / Valko:** 100m
- Koponen / Koponen:** 100m

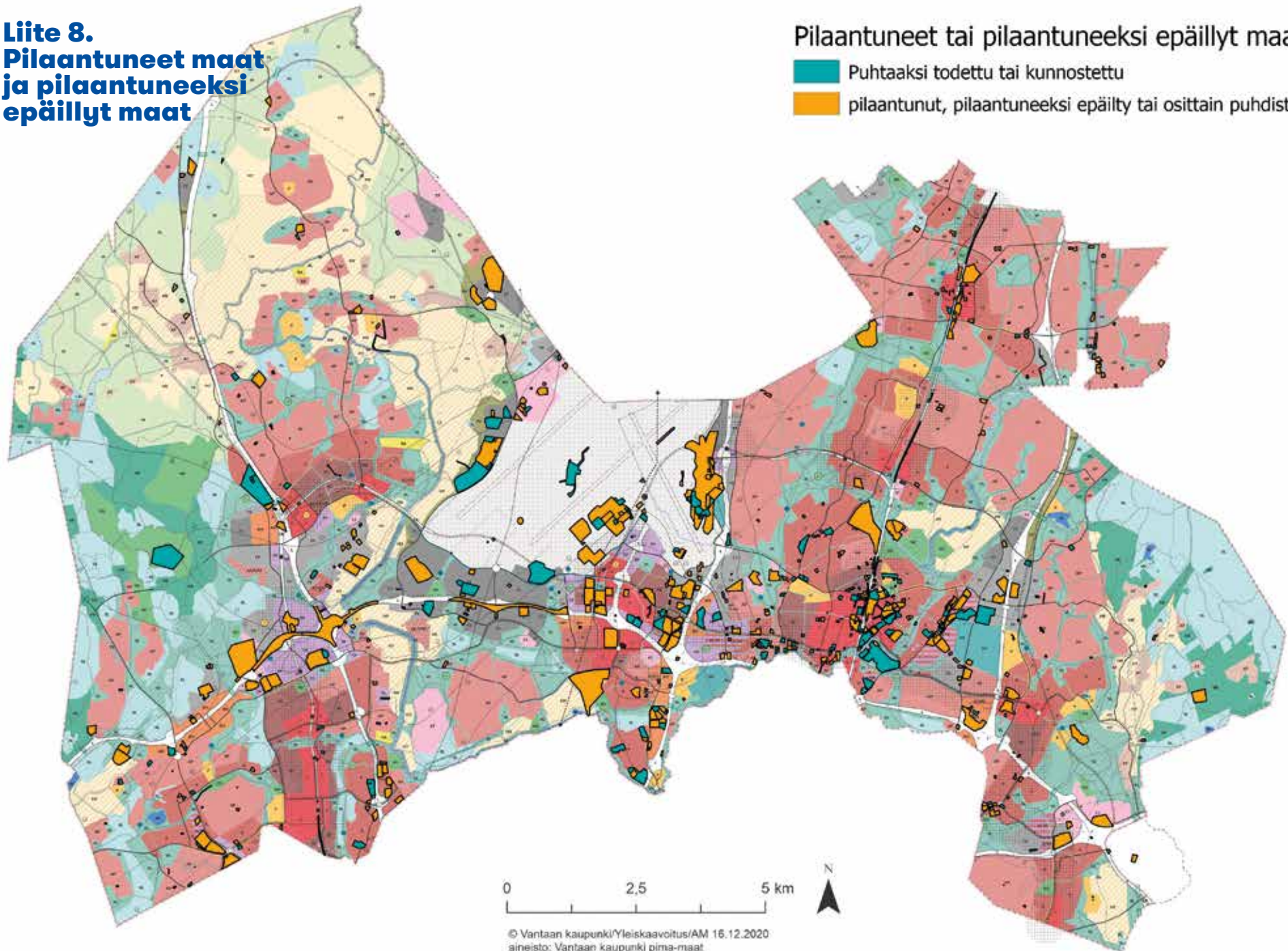
Liite 7. Yhdyskuntateknisen huollon verkosto



Liite 8.
Pilaantuneet maat
ja pilaantuneeksi
epäiltyt maat

Pilaantuneet tai pilaantuneeksi epäiltyt maat

- Puhtaaksi todettu tai kunnostettu
- pilaantunut, pilaantuneeksi epäilty tai osittain puhdistettu

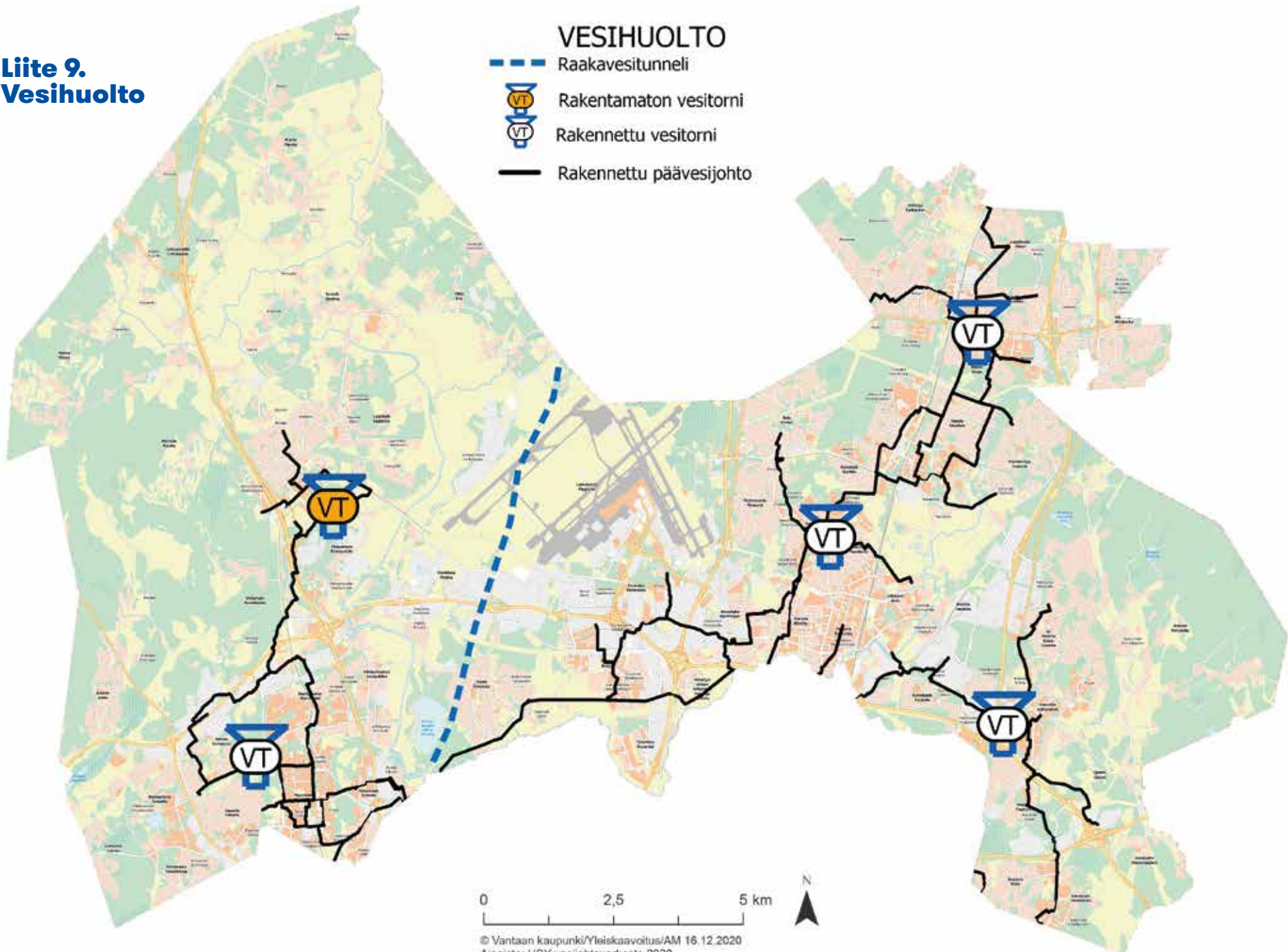


© Vantaan kaupunki/Yleiskaavoitus/AM 16.12.2020
aineisto: Vantaan kaupunki pima-maat

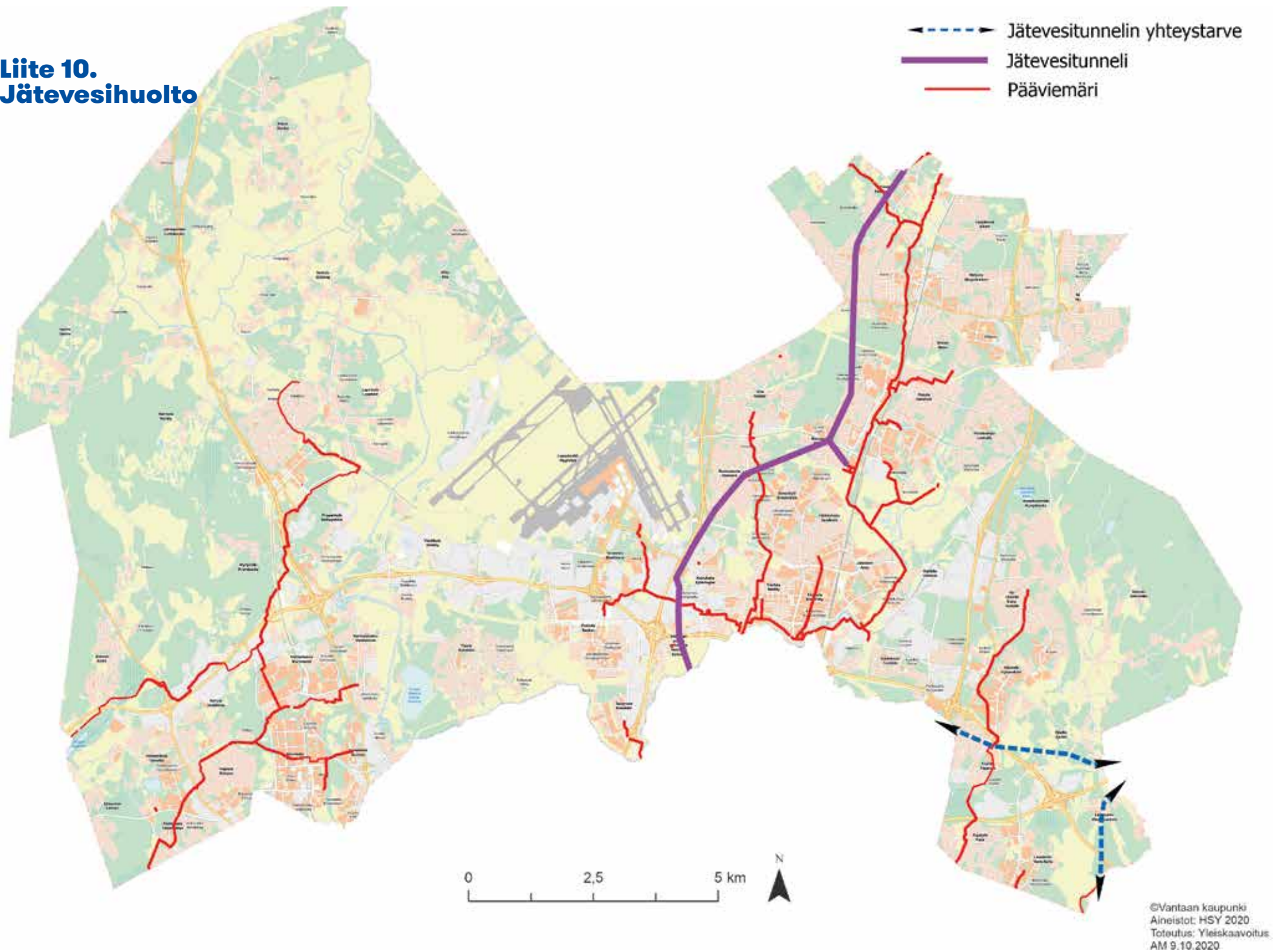
Liite 9. Vesihuolto

VESIHUOLTO

-  Raakavesitunneli
-  Rakentamaton vesitorni
-  Rakennettu vesitorni
-  Rakennettu päävesijohto



Liite 10. Jätevesihuolto



Lähdeluettelo

Yleiskaava 2020 selostuksen lähteet ja kirjallisuus:

Erävuori, Lauri & Lammi, Esa (2017). Suora metro -kaavaehdotuksen luontovaikutusten arviointi. 31.3.2017. SITO ja Enviro. 70 s.

Erävuori, Lauri & Lammi, Esa (2017). Arvio Östersundomin yhteisen yleiskaavan Suora metro -vaihtoehdon vaikutuksista Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet -Natura-alueeseen (FI0100065) sekä Sipoonkorven Natura-alueeseen (FI0100066). 5.4.2017. SITO ja Enviro. 77 s.

Gehl, Jan (2018). Ihmisten kaupunki. Rakennustieto. 269 s.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (2020). Baanakonseptiopas. 31.1.2020. 40 s.

Korhonen, Pauliina (2014). Ratsastusreitit kaupunkialueella, suunnitteluesimerkkinä Länsi-Vantaan ratsastusreitit. Diplomityö. Aalto-yliopisto. Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu. Arkkitehtuurin laitos. Maisema-arkkitehtuurin tutkinto-ohjelma.

MAL (2019). Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne. HSYK 28.3.2019. HSL. 82 s.

Pääkaupunkiseudun Vesi Oy (2010). Päijännetunnelin huomioiminen rakentamisessa ja maankäytön suunnittelussa 20.12.2010.

Ratahallintokeskus, Vantaan kaupunki (2008). Raiteisto- ja maankäytöselvitys Tikkurilan kohdalla. Sito Oy.

Turunen, Laura (2018). Veromiehen viheralueverkosto – kehittämissuunnitelma. Aalto-yliopisto, taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu, arkkitehtuurin laitos, diplomityö. 102 s.

Uudenmaanliitto. Uudenmaan maakuntakaavat valmisteluasiakirjoi-neen. Viitattu 9.11.2020: <https://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnitelu>

Uusimaa-kaava 2050. Uudenmaan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi. Uudenmaan liiton julkaisuja E 199 – 2018. 57 s.

Vantaan kaupunki (2018). Kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma 2018-2027. Kaupunginvaltuusto 24.9.2018. 136 s.

Vantaan kaupunki (2019). Uudet suojelu- ja luo-alue-ehdotukset suu-ralueittain. Vantaan kaupunki, ympäristökeskuksen julkaisuja 2019. 117 s.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Ympäristöministeriö. Valtioneuvoston päätös Valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017.

Vantaan kaupunki (2019). Vantaan elinvoima- ja vetovoimaohjelma 2019-2021. Vantaan kaupunki. 29 s.

Vantaan kaupunki (2018). Vantaan maa- ja asuntopoliittiset linjaukset. Kaupunginvaltuusto 18.6.2018. Vantaan kaupunki 57 s.

Vantaan kaupunki (2019). Vantaan resurssiviisauden tiekartta. Kaupunginvaltuusto 18.6.2018. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisuja 2019:2

Vantaan kaupunki (2015). Vantaan tulvaohjelma 2015. Vantaan kaupunki, Kuntatekniikan keskus 28.8.2015. 74 s.

ViherKARA-verkosto (2014). Kaupunkiseutujen vihreän infrastruktuurin käsitteitä. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 39/2013.

Viitasammakko 27.2.2014. Julkaisija: SYKE. Viitattu 9.11.2020: <http://www.ymparisto.fi/Lajiesittelyt>

Väylävirasto (2020). Lähijunaliikennealueen varikkoselvitys. Väyläviraston julkaisuja 25/2020. 2020. 86 s.

Östersundomin yhteinen yleiskaava valmisteluasiakirjoineen. Viitattu 9.11.2020: <https://yhteinenostersundom.fi/>

Yleiskaavan selvitykset ja oheismateriaali:

HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (2017). Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma. HSL:n julkaisuja 8/2017. 2017. 89 s.

Vantaan kaupunki (1/2018). Yleiskaava 2020: tavoitteet. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 22.1.2018. 40 s.

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

Vantaan kaupunki (2020). Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset. Vantaan kaupunki, Vantaan kaupunginmuseon julkaisuja. 60 s.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2020). Maantie 152 Hämeenlinnanväylä - Tuusulanväylä. Aluevaraussuunnitelma. Sitowise Oy. 2020. 198 s.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2020). Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä. Aluevaraussuunnitelma. Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Sitowise oy. 2020. 170 s.

Vantaan kaupunki (4/2005). Kulttuurimaisemaselvitys. Muukka, Laura ja Mäkynen, Anne. Vantaan kaupunki, kaupunkisuunnittelu C7:2005. Vantaan kaupunki (2019). Purokäytävien mitoitusperiaatteet. Käsikirjoitus, Vantaa 2019.

Vantaan kaupunki (2014). Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamalli – perustietoa suunnittelijoille ja rakentajille. Vantaan kaupunki, kuntatekniikan keskus 2014.

Vantaan kaupunki (2/2009). Hulevesiohjelma. Vantaan kaupunki, Kuntatekniikan keskus C16:2009.

Vantaan kaupunki (2016). Vantaan virtavesien kehittämisperiaatteet. Purojen ja jokien Vantaa 2016.

Vuorovaikutusraportit

Vantaan kaupunki (2018). Vantaan tulevaisuuskuvat. Kaupunkilaisten näkemyksiä strategiatyöhön. Vantaan kaupunkisuunnittelun julkaisuja 2017-2018.

Vantaan kaupunki (10/2017). Osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 2.10.2017. Vantaan kaupunki (5/2018). Vuorovaikutusraportti I, Osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 28.5. 2018.

Vantaan kaupunki (11/2018). Vuorovaikutusraportti II, yleiskaavakyse-
lyn tulokset. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 19.11.2018.

Yleiskaava 2020 197

Vantaan kaupunki (11/2018). Vuorovaikutusraportti III, Luonnoksen mielipiteet. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 11.9.2019.

Vantaan kaupunki (11/2020). Vuorovaikutusraportti IV, muistutusten vastineraportti. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 16.11.2020.

Yleiskaavan taustaselvitykset

Vantaan kaupunki (2016). Joukkoliikennekaupunki Vantaa. Vantaan kaupunki. 50 s.

Vantaan kaupunki (2015). Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040. Vantaan kaupunki, yleiskaavoitus, Heikkola Joni 9.11.2015. 66 s.

Vantaan kaupunki (1/2017). Vantaan yleiskaavojen ajantasaisuuden arviointi. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 16.1.2017. 76 s.

Vantaan kaupunki (8/2017). Vantaan viherrakenneselvitys. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja YK0038, Mäkinen Anne 16.8.2017. 79 s.

Vantaan kaupunki (10/2017). Väestöskenaariot 2050. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 24.10.2017. 12 s.

Vantaan kaupunki (11/2017). Työpaikka- ja toimitilaennusteet Loppuraportti. Vantaan kaupunki, Gaia consulting 21.11.2017. 105 s.

Vantaan kaupunki (2018). Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018. Vantaan kaupunki, kaupunkisuunnittelu, Petro Pesonen.

Vantaan kaupunki (2018). Vantaan luontohyödyt. Selvitys ekosys-

teemipalveluista yleiskaavatyön taustalle. Vantaan kaupunki, WSP Finland Oy.

Vantaan kaupunki (10/2018). Vantaan yleiskaavan hankkeiden liikenne-ennusteet. WSP Finland Oy. 2.10.2018. 28 s.

Vantaan kaupunki (10/2018). Vantaan yleiskaavan hankkeiden liikenne-ennusteet. Liite 4: joukkoliikenteen hankekortit. WSP Finland Oy. 2.10.2018. 46 s.

Vantaan kaupunki (10/2018). Vantaan yleiskaavan hankkeiden liikenne-ennusteet. Liite 3: Autoliikenteen hankekortit. WSP Finland Oy. 16.10.2018. 58 s.

Vantaan kaupunki (11/2018). Vantaan yleiskaavan kaupan ratkaisun täsmentäminen. Vantaan kaupunki, WSP Finland Oy 13.11.2018. 24s. Vantaan kaupunki (1/2019). Vantaan ekologiset yhteydet. Vantaan kaupunki, ympäristökeskus, Ojala Anna.

Vantaan kaupunki (2019). Uudet suojelu- ja luo-alue-ehdotukset suuralueittain. Vantaan kaupunki, ympäristökeskuksen julkaisuja 2019. 117 s.

Vantaan kaupunki (1/2019). Baanaverkko Vantaalla. WSP Finland Oy. 17.1.2019. 51 s.

Vantaan kaupunki (9/2019). Vantaan viljelypalstaselvitys. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja, Rantalainen Vera 6.9.2019. 21 s. Vantaan kaupunki (9/2019). Selvitys puroluonnon täydennyskohteista yleiskaavaa 2020 varten. Vantaan kaupunki, ympäristökeskus, Rantalainen Sinikka 27.9.2019. 20 s.

Vantaan kaupunki (1/2020). Lahokaviosammal Vantaalla: esiintymiselvitys ja suojelusuunnitelma. Faunatican raportteja 1/2020, Manninen Olli & Nieminen Marko. 61 s.

Yleiskaavan vaikutusten arvioinnit

Kiiski, Juha & Erävuori, Lauri (2020). Vantaan yleiskaava. Arvio yleiskaavaehdotuksen vaikutuksista Natura2000-alueisiin. 9.11.2020. SITO-WISE. 43 s.

Vantaan kaupunki (6/2019). Vantaan yleiskaavan liikenteelliset vaikutukset. WSP Finland Oy. 25.6.2019. 41 s.

Vantaan kaupunki (6/2019). Vantaan yleiskaavan liikenteelliset vaikutukset: liitteet 1-6. WSP Finland Oy. 25.6.2019. 40 s.

Vantaan kaupunki (9/2020). Vantaan yleiskaavan liikenteelliset vaikutukset. Vaikutusten arvioinnin päivitysliite. Vantaan kaupunki 28.9.2020. 13 s.

Vantaan kaupunki (9/2020). Taloudellisten vaikutusten arviointi. Vantaan kaupunki, WSP Finland Oy 28.9.2020. 26 s.

Vantaan kaupunki, (9/2020). Elinkeinopoliittisten vaikutusten arviointi. WSP Finland Oy 18.9.2020. 51 s.

Vantaan kaupunki (5/2019). Merkintöjen ja kaupan vaikutusten arviointi. WSP Finland Oy, 31.5.2019.

Vantaan kaupunki (9/2020). Kaupan vaikutusten arvioinnin päivitysliite. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 28.9.2020. 6s.

Vantaan kaupunki (11/2020). Ilmastovaikutusten arviointi. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja. 8.8.2019 /päivitys 16.11.2020 8.8.2019 /päivitys 16.11.2020. 35 s.

Vantaan kaupunki (5/2019). Yleiskaavaluonnoksen vaikutukset kulttuuriympäristöön. Vantaan kaupunki, Vantaan kaupunginmuseo. Vantaan kaupunki (9/2020). Yleiskaavan vaikutukset kulttuuriympäristöön. Vantaan kaupunki, Vantaan kaupunginmuseo 17.9.2020. 4 s.

Vantaan kaupunki (9/2019). Yleiskaavaluonnoksen asumisen ratkaisujen vaikutusten arviointi 11.9.2019. Täydennetty yleiskaavaehdotuksen pohjalta 28.9.2020. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja. 19 s.

Vantaan kaupunki (11/2020). Melu- ja ilmanlaatuvaikutusten arviointi. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 27.9.2019, päivitys, 16.11.2020. 36 s.

Vantaan kaupunki (9/2020). Sosiaalisten vaikutusten arviointi. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 28.9.2020. 39s.

Vantaan kaupunki (11/2019). Ympäristöriskejä mahdollisesti aiheuttavien toimintojen vaikutusten arviointi. Vantaan kaupunki, yleiskaavoituksen julkaisuja 13.11.2019.

Vantaan kaupunki (10/2020). Yleiskaavaehdotuksen luontovaikutusten arviointi. Vantaan kaupunki, Ramboll 19.10.2020. 79 s.

Vantaan kaupunki (10/2020). Yleiskaavaehdotuksen luontovaikutusten arviointi: liitteet 1-9. Vantaan kaupunki, Ramboll 19.10.2020. 79 s.

Luontotietoaaineisto

Ahonen, T. & Makkonen, H. (2000). Seutulan jalopuumetsikkö I. Luonnonsuojelulain luontotyyppin kartoitus. Uudenmaan ympäristökeskus. 4 s.

Ellermaa, M. (2011). Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja niiden tunnistaminen Uudellamaalla. *Tringa* 4/2010–1/2011. 140–174. <https://www.tringa.fi/wp-content/uploads/2010/05/maali.pdf>

Faunatica Oy (2013). Vantaan Krakanojan saukkoselvitys 2012/2013. Vantaan kaupunki. Julkaisematon. 19 s.

Faunatica Oy (2014). Länsi-Vantaan liito-oravaselvitys vuonna 2013. Vantaan kaupunki. Julkaisematon. 54 s.

FCG Planeko Oy (2009). Vantaan pienvesiselvitys. Vantaan kaupunki. Vantaan kaupungin hankintakeskus. C6:2009. 86 s. https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/119028_vantaan_pienvesiselvitys_2009.pdf

Hildén, J. (1987). Uudet, kesällä 1987 selvitettyt geologiset kohteet Vantaalla. Vantaan kaupunki. Ympäristönsuojelulautakunta. Julkaisu 4/1987. 32 s.

Honkanen, J. (2014). Vantaan luonnonsuojelualueet. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. 97 s. https://www.vantaa.fi/instance-data/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/118896_luonnonsuojelualueet.pdf

Honkanen, J. (2015). Muistiot Riipilän soista. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon.

Husa, J. & Teeriaho, J. (2004). Luonnon ja maisemansuojelun kannalta arvokkaat kallioalueet Uudellamaalla. Suomen ympäristökeskus. Alueelliset ympäristöjulkaisut 350. 468 s. <https://www.doria.fi/handle/10024/134423>

Hyvärinen, E., Juslén, A. K., Kemppainen, E., Uddström, A., & Liukko, U.-M. (Toimittajat) (2019). Suomen lajien uhanalaisuus 2019 - Punainen kirja: The 2019 Red List of Finnish Species. Ympäristöministeriö & Suomen ympäristökeskus. <http://hdl.handle.net/10138/299501>

Innofor (2012a). Vantaan kaupungin metsien METSO-inventoinnin loppuraportti. Vantaan kaupunki. Julkaisematon. 72 s.

Innofor (2012b). Vantaan seurakuntayhtymän metsien METSO-inventoinnin loppuraportti. Julkaisematon. 32 s.

Jalkanen, J., Moilanen, A. & Toivonen, T. (2018). Uudenmaan ekologiset verkostot Zonation-analyysien perusteella. Uudenmaan liitto. Uudenmaan liiton julkaisuja E 194–2018. 131 s. https://www.uudenmaanliitto.fi/files/21415/Uudenmaan_ekologiset_verkostot_E194-2018%29.pdf

Janatuinen, A. (2011). Vantaan virtavesiselvitys 2010–2011. Vantaan kaupunki. Maankäyttö, rakentaminen ja ympäristö. Ympäristökeskus. 164 s. https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/119029_vantaanvirtavesiselvitys_2010-2011.pdf

Jääskeläinen, K. (2016). Jäkäläkartoitus Vantaalla 2016. 22 s. Vantaan kaupunki. Julkaisematon

Jääskeläinen, K. (2017). Jäkälähavainnot. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon.

Kajaluoto, V. (2018). Vantaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet -selvitys yleiskaavaa 2020 varten. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 204 s.

Kontula, T. & Raunio, A. (toim.) (2018a). Suomen luontotyyppien uhanalaisuus 2018. Luontotyyppien punainen kirja – Osa 1: tulokset ja arvioinnin perusteet. Suomen ympäristökeskus ja ympäristöministeriö, Helsinki. Suomen ympäristö 5/2018. 388 s.

Kontula, T. & Raunio, A. (toim.) (2018b). Suomen luontotyyppien uhanalaisuus 2018. Luontotyyppien punainen kirja – Osa 2: luontotyyppien kuvaukset. Suomen ympäristökeskus ja ympäristöministeriö, Helsinki. Suomen ympäristö 5/2018. 925 s.

Koskinen, M. & Mikkola, J. (2008). Keimolan Isosuon, Myyräksen suon, Slättmossenin ja Vesträn korven ennallistamissuunnitelmat. Vantaan kaupunki. Maankäyttö ja ympäristö. Ympäristökeskus. 47 s.

Leinonen, K. (1990). Vanhat metsät luonnonsuojelussa ja niiden huomioon ottaminen yleiskaavoituksessa Vantaalla. Vantaan kaupunki C3:1990. Ympäristöasiainkeskus/ympäristönsuojelu 1:1990. 108 s.

Lindblom, K. (2013). Eteläisen Vantaanjokilaakson pesimälinnusto ja luontoympäristöinä monimuotoiset viheralueet. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 33 s.

Lindblom, K. (2017). Vantaan linnustoselvitykset 2017. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 74 s.

Manninen, E., Heinonen, M., Makkonen, H., Nieminen, M. / Faunatica Oy (2019). Uusimaa-kaava 2050 – Luontoselvityskohteiden maakunnallinen arvo. Koosteraportti. Uudenmaan liitto. Uudenmaan liiton julkaisuja E 217–2019. 442 s. https://www.uudenmaanliitto.fi/files/23400/Luontoselvityskohteiden_maakunnallinen_arvo.pdf

Manninen, O. (2016). Maastokäynti Solbackan metsissä Vantaalla. Muistio Ympäristökeskukselle. Julkaisematon.

Manninen, O. (2017). Sammal-, jäkälä- ja kääpähavaintoja. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon.

Manninen, O. 2018. Vantaan lahakaviosammalkartoitus 2017. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 12 s.

Niemi, M. & Savola, K. (2008). Vantaan Linnan metsän kääpäselvitys 2007. Vantaan kaupunki. Julkaisematon. 24 s.

Nupponen, K. & Nieminen, M. (2015). Kalliosinisiiven elinympäristöjen jatkoselvitys Pohjois-Vantaalla vuonna 2014. Vantaan kaupunki. Julkaisematon. 25 s.

Ojala, A. (2006). Vantaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet. Vantaan kaupunki. 91 s. https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/118813_kaupsu_Vantaan_luonnon_monimuotoisuuden_kannalta_erityisen_tarkeat_alueet.pdf

Pimenoff, S. (2016). Vantaa purojen kaupunki 2015 teemavuosi – Saukkoselvitys 2016. Vantaan kaupunki. Julkaisematon. 26 s.

Ramboll (2016). Myyrmäen-Kivistön-Ylästön alueen liito-oravaselvitys 2016. Vantaan kaupunki. Julkaisematon. 28 s.

Ramboll (2018). Luoteis-Vantaan liito-oravaselvitys 2018. Vantaan kaupunki. Julkaisematon. 30 s. + 5 erillistä liitettä.

Ranta, P. (1989). Vantaanjoen vesistöalueen kasvillisuus selvitys. Vantaan kaupunki. Kaavoitus- ja kiinteistövirasto. Asemakaavaosasto. Vantaan kaupungin paino. 151 s.

Saarikivi, J. (2018). Jarmo Saarikiven ilmoitus matelijoille erityisen tärkeästä elinympäristöstä. Suullinen ilmoitus maaliskuu 2018 Ympäristökeskukselle.

Saarikivi, J. (2018). Vantaan viitasammakkokartoitus. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisuja 2019:3. 61 s. https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/145008_web_viitasammakkokartoitus_vaaka.pdf

Savola, K. & Wikholm, M. (2005). Vantaan kääpätutkimus 2003/2004. Vantaan kaupunki. 255 s.

Savola, K. (2006). Raportti Vantaan Hagakärrsbergenin alueen kääpälajistosta. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 9 s.

Savola, K. (2006). Raportti Vantaan Raappavuoren kääpälajistosta. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 13 s.

Savola, K. (2016). Muistio Vantaan ympäristökeskukselle syksyllä 2016 selvitettyjen luontoalueiden arvoista. 16.12.2016. Julkaisematon. 22 s.

Savola, K. (2017). Vantaan Vierumäen pohjoisosan korpi- ja lehtoalueen kääpä- ja metsäselvitys 2016. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 18 s.

Savola, K. (2017). Vantaan Josvahalmin ja lähialueen kääpä- ja metsäselvitys 2016. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 21 s.

Savola, K. (2017). Vantaan Lamminsuon kaakkoispuolisen metsän kääpä- ja metsäselvitys 2016. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 24 s.

Savola, K. (2017). Vantaan Linnaisten metsän kääpäselvitys 2016. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 26 s.

Savola, K. (2017). Vantaan Reunan koillispuolisen metsäalueen kääpä- ja metsäarvojen selvitys 2016. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 24 s.

Savola, K. (2017). Vantaan Syväojan metsän kääpä- ja metsäselvitys 2016. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 30 s.

Sierla, L., Lammi, E., Mannila, J. & Nironen, M. (2004). Direktiivilajien huomioon ottaminen suunnittelussa. Suomen ympäristö 742:1-113.

Siivonen, Y. & Wermundsen, T. (2006). Vantaan Itä-Hakkilan lepakko selvitys 2006. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 19 s.

Solonen, T. (2005). Länsi-Vantaan liito-oravakannan suojelusuunnitelma. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Materiaaliyksikkö C6:2005. 26 s.

Solonen, T. (2015). Päiväpetolintujen ja pöllöjen esiintyminen Vantaalla vuosina 2001-2014. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 20 s.

Suominen, H. (2018). Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä. Aluevaraussuunnitelma. Viitasammakkoselvitys. Vantaan kaupunki. Julkaisematon. 15 s.

Syrjänen, K., Hakalisto, S., Mikkola, J., Musta, I., Nissinen, M., Savolainen, R., Seppälä, J., Seppälä, M., Siitonen, J., Valkeapää, A. (2016). Monimuotoisuudelle arvokkaiden metsäympäristöjen tunnistaminen.

METSO-ohjelman luonnontieteelliset valintaperusteet 2016–2025. Ympäristöministeriö, maa- ja metsätalousministeriö. Helsinki. Ympäristöministeriön raportteja 17 /2016. 78 s.

Tringa (2017). Lintutiedot 2012–2017. Paikkatietoaineisto Vantaan ympäristökeskukselle. Julkaisematon.

Valovirta, I. & Hietala, J. (2015). Tuusulanjoen kunnostuksen vaikutukset vuollejokisimpukkaan. Simpukkamäärien muutokset vuosina 2005–2012. Tuusulanjoen simpukkaseurantojen loppuraportti. Keski-Uudenmaan vesiensuojelun liikelaitoskuntayhtymä. 33 s.

Vantaan kaupunki (2013). Vantaan pienet virtavedet. Tarkastelu purokunnostuksia, suojelua ja maankäytön suunnittelua varten. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 12 s.

Vantaan kaupunki (2017). Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030. Kuntatekniikan keskus, Viheralueyksikkö. 33 s. https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/131405_Metsanhoidon_periaatteet_2017-2030.pdf

Vantaan kaupunki (2018). Ympäristökeskuksen liito-oravahavainnot 2018. Julkaisematon.

Vantaan kaupunki (2020). Metsäsuunnitelma. Luonto ja ympäristö –

Metsäsuunnitelma. <https://kartta.vantaa.fi/>

Wikholm, M. (2006). Alkärrin metsä, Vantaa. Kääpäinventointiraportti 15.1.2006. Vantaan kaupunki. Ympäristökeskus. Julkaisematon. 7 s.

Vantaan yleiskaavan 2020 (YK0048) valmistelumateriaalit (mm. vaikutustenarvioinnit, selvitykset, vuorovaikutusraportit, yleiskaavaselostus, määräykset sekä kaavakartat) löytyvät Vantaan yleiskaavan nettisivuilta: (<https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>).



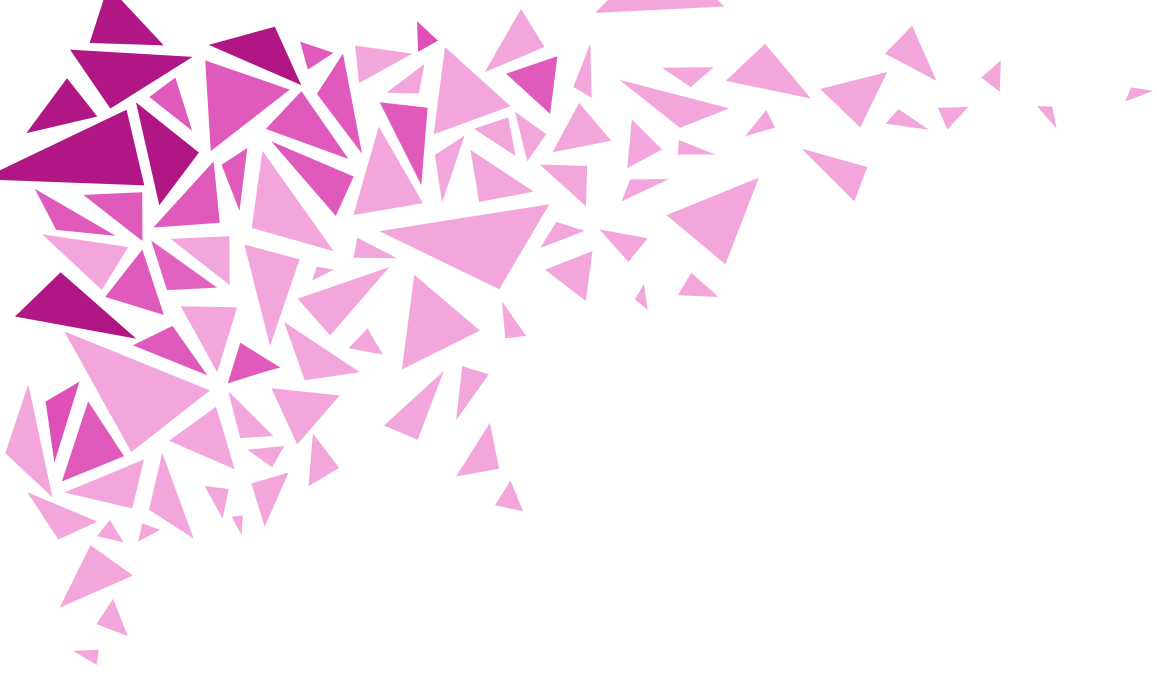
VANTAAN
YLEISKAAVA
2020

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Muistutusten vastineraportti, osa 4

LIITE: Stadsfullmäktige 25.01.2021 / 14 §





Vuorovaikutusraportti IV
Vantaan Yleiskaavan 2020 (YK0048) muistutusten vastineraportti

Vantaan kaupunki
Kaupunkiympäristön toimiala
Kaupunkirakenne ja ympäristö / Yleiskaavoitus
Kaupunginhallitus 16.11.2020

yleiskaava@vantaa.fi
<http://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>

Vantaan kaupungintalo, PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki,
Käyntiosoite: Asematie 7, 01300 Vantaa

TYÖRYHMÄ

yleiskaavapäällikkö **Mari Siivola**
yleiskaava-arkkitehti **Virpi Mamia**
johtava maisema-arkkitehti **Laura Muukka**
yleiskaavasuunnittelijat **Jonna Kurittu** ja **Eeva-Maria Niemi**
suunnittelijat **Anna-Mari Kangas** ja **Paula Kankkunen**
liikenneinsinööri **Joonas Stenroth**
kaavoitusinsinööri **Antonina Myllymäki**
kaavoituskoordinaattori **Ritva-Leena Kujala**

SISÄLLYSLUETTELO

1.	Johdanto	6		
1.1.	Yleiskaavaehdotuksen nähtävilläolo ja vuorovaikutus	8		
1.2.	Yhteenvedo muistutuksista	6		
1.3.	Lukuohje	11		
1.4.	Inledning	11		
2.	Muistutukset yleiskaavaehdotuksesta	13		
2.1.	Koko kaava-aluetta ja prosessia koskevat muistutukset	13		
2.1.1.	Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja viheralueet	13		
2.1.2.	Loma-asumisen alueet	16		
2.1.3.	Rakentamattomat asuntoaluevaraukset	16		
2.1.4.	Vantaan ratikka ja kaupungin kasvu	19		
2.1.5.	Pyöräilyn edistäminen yleiskaavassa	20		
2.1.6.	Vuorovaikutus	21		
2.1.7.	Vihersuunnitteluyksikön muistutus	23		
2.2.	Aviapolis	24		
2.2.1.	Backaksen kartanoalue	24		
2.2.2.	Eteläinen Ylästö / Södra Övitsböle	25		
2.2.3.	Hagakärssbergin luonnonsuojelualue / Naturskyddsområdet Hagakärssbergen	26		
2.2.4.	Ilmakehä-Tuusulanvöylän eritasoliittymän ympäristö	28		
2.2.5.	Kartanonkoski	28		
2.2.6.	Pohjois-Ylästö: Pukkivuorentie ja Mustikkasuon alue	29		
2.2.7.	Tallinnantunneli	30		
			2.2.8.	Veromies 30
			2.2.9.	Veromäki - Ylästöntien pohjoispuoli 31
			2.3.	Myyrmäki 33
			2.3.1.	Eräkujan pää 33
			2.3.2.	Hämeenkylä 31
			2.3.3.	Hämeenkylä kartanon alue 34
			2.3.4.	Hämeenkylä - Vihdintien varsi 35
			2.3.5.	Kaivoksela / Gruvsta 35
			2.3.6.	Koivurinne 38
			2.3.7.	Linnainen 39
			2.3.8.	Luhtitien jatke 41
			2.3.9.	Myyrmäen keskusta 41
			2.4.	Kivistö 43
			2.4.1.	Josvahalmin luonnonsuojelualue 42
			2.4.2.	Katinmäen luonnonsuojelualue 46
			2.4.3.	Kehä IV / maantie 152 46
			2.4.4.	Keimola 47
			2.4.5.	Keimolan Isosuon Natura-alue 47
			2.4.6.	Klaukkalan rata 48
			2.4.7.	Lapinkylän asemanseutu / Stationsområdet i Lappböle 48
			2.4.8.	Lavangon moottorirata-alue 50
			2.4.9.	Lepsämänsjoen lehto 50
			2.4.10.	Lillån-Solbackan luonnonsuojelualue 50

2.4.11. Petas	51	2.6.7. Päiväkumpu - Tapionranta	76
2.4.12. Piispankylä	52	2.6.8. Päiväkumpu - ET-alue	77
2.4.13. Pirttiranta	52	2.6.9. Päiväkumpu - Peijaksentien lähiympäristö	77
2.4.14. Päivärinne	54	2.6.10. Rekola & yleiskaavan nähtävilläolo ja vuorovaikutus	78
2.4.15. Rauhamaan luonnonsuojelualue	54	2.6.11. Rekolanmetsä	82
2.4.16. Riipilä	54	2.6.12. Vierumäki	85
2.4.17. Riipilän Seppälä	56		
2.4.18. Sotilaskorven luonnonsuojelualue	57	2.7. Hakunila	88
2.4.19. Syväoja	59		
2.4.20. Tikkurilantien jatkeen tunneli	61	2.7.1. Byända	88
2.4.21. Vantaanpuisto - Piispankylä	61	2.7.2. Liikenne	88
2.4.22. Vestra	63	2.7.3. Joukkoliikenne	90
2.5. Tikkurila	65	2.7.4. Ulkoilu ja virkistysalueet	90
		2.7.5. Vaarala - ratikka	92
2.5.1. Hakkila - Kuusikko	65	2.7.6. Asuminen	93
2.5.2. Hiekkaharjun golfkeskus	65	2.7.7. Vaarala - pohjavedet	95
2.5.3. Jokiniemi	66	2.7.8. Vaarala - ympäristöhäiriöt	96
2.5.4. Koivuhaka	66	2.7.9. Westerkullan kartano	96
2.5.5. Kuusikon viheralueet	67	2.7.10. Myyraksensuo	97
2.5.6. Köyhämäki	68		
2.5.7. Minttutien lähiympäristö	68	3. Lähteet	98
2.5.8. Tikkurila Oyj:n alue	70		
2.5.9. Virnatie	71		
2.6. Korso-Koivukylä	W72		
2.6.1. Jokivarsi	72		
2.6.2. Korso - asumisen merkinnät	73		
2.6.3. Korson Jokivarsi, Kiiltomadonranta	74		
2.6.4. Lahdenväylän EV-alue	75		
2.6.5. Leinelä - Asola	75		
2.6.6. Naakkamäki	76		

JOHDANTO

1.1. Yleiskaavaehdotuksen nähtävilläolo ja vuorovaikutus

Kaupunginhallitus asetti yleiskaavaehdotuksen Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 19 §:n nojalla 26.4.2020 § 14 nähtäville 22.04.-18.06.2020 väliselle ajalle ja oikeutti kaupunkisuunnittelua pyytämään lausunnot. Kevään 2020 koronaviruksen aiheuttamasta poikkeustilasta ja kokoon-tumisrajoituksista johtuen ehdotusvaiheen vuorovaikutus toteutettiin hyödyntämällä sähköisiä välineitä mahdollisimman laajasti. Nähtävilläoloota pidennettiin asetuksen edellyttämästä 30 päivästä 58 päivään.

Yleiskaavaehdotuksen nähtävilläolosta tiedotettiin kuulutuksella Vantaan Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa sekä Helsingin Sanomissa. Vantaan kaupungin asukaslehden toukokuun numerossa oli artikkeli yleiskaavaehdotuksen nähtävilläolosta sekä iso kaavakartta merkintöjen selitysten kera.

Kaava-aineisto oli nähtävillä maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan asiakaspalvelussa Tikkurilassa ja Vantaa-infoissa Dixissä ja Myyrmäessä. Poikkeustilan aikana Korson Vantaa-info oli suljettu. Yleiskaavaehdotuksen kartta ja määräykset olivat lisäksi nähtävillä kaupungin karttapalvelussa, jossa luonnosta oli mahdollista verrata mm. ilmakuviin, karttoihin ja voimassa olevaan yleiskaavaan. Yleiskaavan materiaalit olivat luettavissa myös yleiskaavan nettisivuilla.

Koska yleisötilaisuuksia ei voitu järjestää, tehtiin yleiskaavaehdotuksesta kolme videotallennetta, joissa esiteltiin yleiskaavaehdotuksen

ratkaisua yleisesti ja merkittävimpiä muutoksia luonnoksesta ehdotukseen. Yksi esittelyistä oli ruotsinkielinen. Videot olivat nähtävillä Vantaa-kanavan sivuilla sekä Vantaan osallistumisalusta Osallistuva Vantaa-sivulla, jonka yhteydessä osallisilla oli mahdollisuus esittää suunnittelijoille kysymyksiä yleiskaavasta. Kysymyksiä saatiin 6 kappaletta. Esittelyvideoita katsottiin nähtävilläolotilana kaikkiaan 1145 kertaa.

Yleiskaavan nettisivuilla yleiskaavaehdotuksen sisältöä esiteltiin tarinakartan muodossa. Tarinakarttaa katsottiin nähtävilläolotilana 1606 kertaa, keskimäärin 30 kertaa päivässä.

Kokoon-tumisrajoitusten muututtua kesäkuun alussa järjestettiin ulkoilmatilaisuudet Tikkurilassa Kaupungintalon edustalla sekä Myyrmäessä Paalutorilla. Tikkurilassa kävi 20 ja Myyrmäessä 25 yleiskaavasta kiinnostunutta osallista.

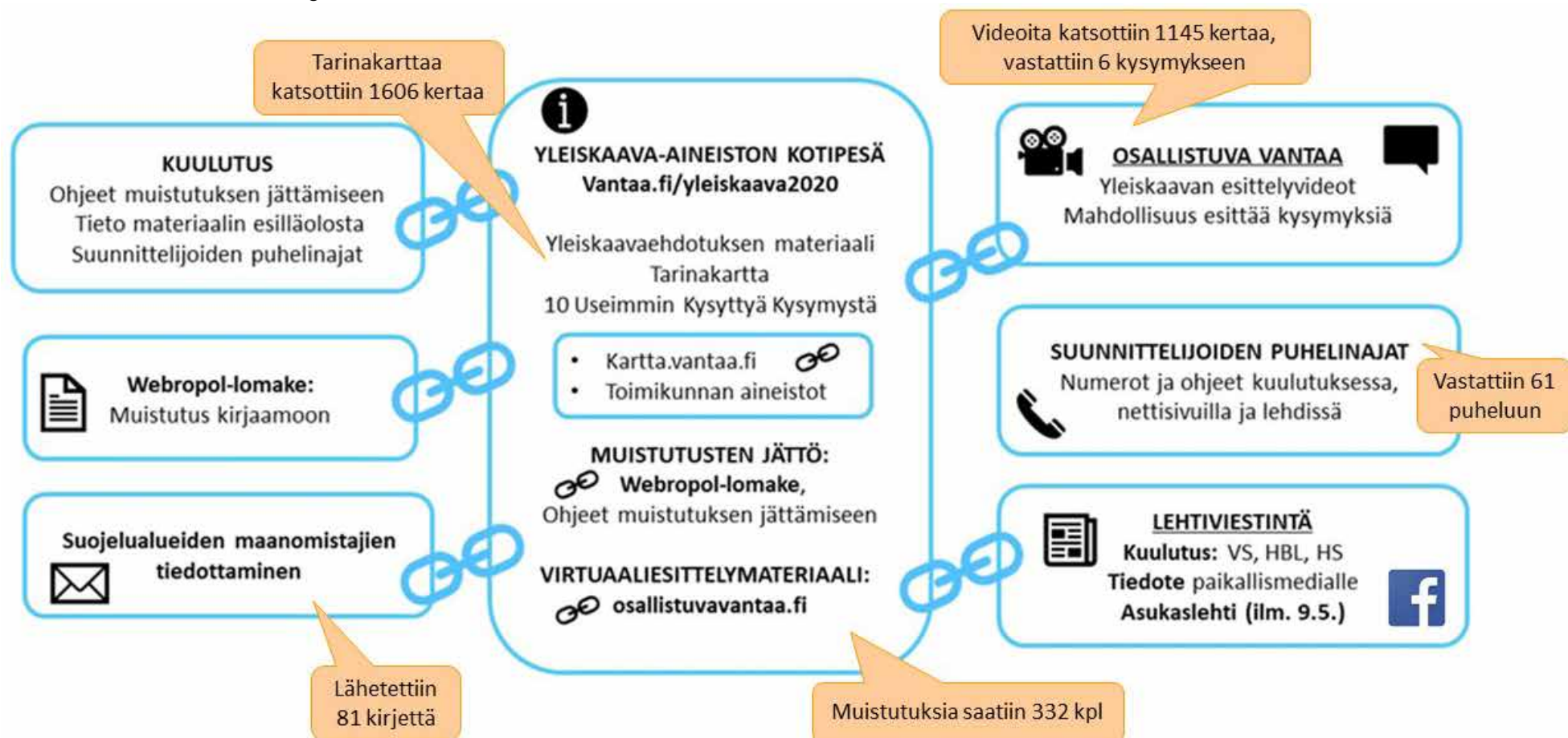
Nähtävilläolon aikana suunnittelijoilla oli säännölliset puhelinajat maanantaista keskiviikkoon klo 9-11. Tarvittaessa kysyjä ohjattiin eteenpäin kuntaorganisaatiossa, jos kysymys ei koskenut yleiskaavaa. Nähtävilläolon aikana saatiin kaikkiaan 61 puhelua. Lisäksi kysymyksiä saatiin yleiskaavoituksen sekä suunnittelijoiden sähköpostiin useita kymmeniä. Kaavaehdotuksesta otettiin vastaan muistutuksia perinteisin kirjein, sähköpostitse sekä netin välityksellä sähköisen muistutuslomakkeen kautta. Muistutuksia saatiin kaikkiaan 332 kappaletta.

Suojelualueiden maanomistajia tiedotettiin yleiskaavaehdotuksen ratkaisusta kirjeitse. Kirjeessä informoitiin yleiskaavaehdotuksesta, alueiden suojeluperusteista sekä nähtävilläoloajasta ja muistutustenjättämisestä. Kirjeitä lähetettiin yhteensä 81 kpl.

Lisäksi yleiskaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot tärkeimmiltä viranomaistahoilta sekä kaupungin sisällä muilta toimialoilta. Poikkeustilan vuoksi lausunnonantajien infotilaisuus järjestettiin verkossa Microsoft Teams-sovelluksen välityksellä. Yleiskaavaehdotuksesta saatiin 30

lausuntoa. Lausunnoista ja niihin annetuista vastineista laaditaan oma tiivistelmäraportti.

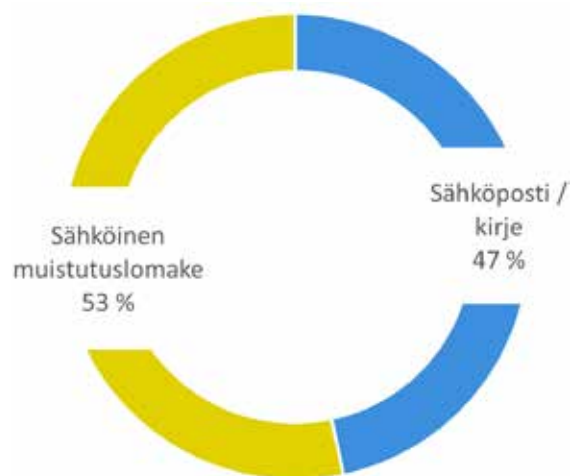
Kuva 1) Yleiskaavan vuorovaikutus lukuina. Yleiskaavan nähtävilläolon aikana hyödynnettiin erilaisia viestintä- ja vuorovaikutuskanavia mahdollisimman laajasti. Lisäksi kesäkuun alussa järjestettiin toritapahtumat Tikkurilassa ja Myyrmäessä, joissa kävi yhteensä 45 henkilöä.



1.2. Yhteenveto muistutuksista

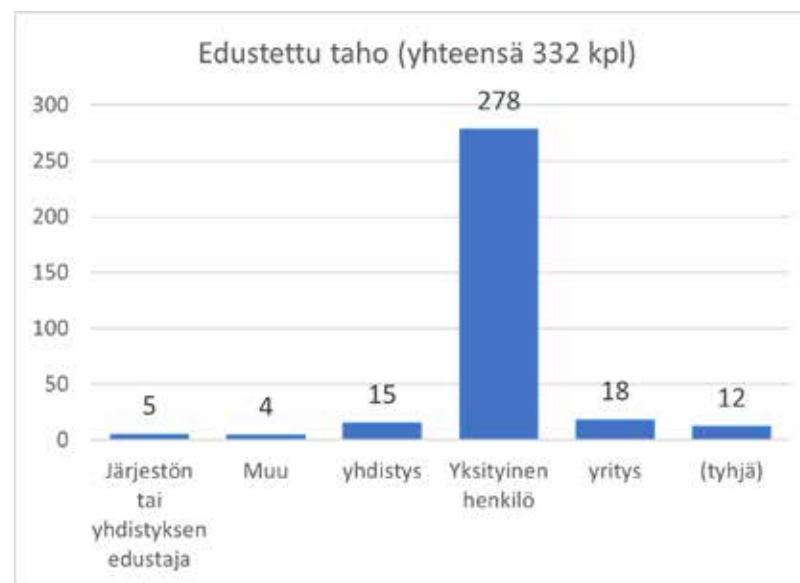
Maankäyttö- ja rakennuslaki linjaa 65 § kaavaehdotuksen nähtävilläolosta seuraavasti: ”Kaavaehdotus on asetettava julkisesti nähtäville. Nähtäville asettamisesta on tiedotettava kaavan tarkoituksen ja merkityksen kannalta sopivalla tavalla. Kunnan jäsenille ja osallisille on varattava tilaisuus esittää mielipiteensä asiassa (muistutus). Muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa, on ilmoitettava kunnan perusteltu kannanotto esitettyyn mielipiteeseen.” Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 19 § täsmentää lakia yleiskaavaehdotuksen osalta mm. nähtävillä olon keston osalta.

Yleiskaavan pidennetyn nähtävilläolon aikana (22.04.-18.06.2020) yleiskaavaehdotuksesta otettiin vastaan muistutuksia perinteisin kirjein tai sähköpostitse (47%) sekä netin välityksellä sähköisen muistutuslomakkeen kautta (53%). Muistutuksia saatiin kaikkiaan 332 kappaletta. (Kuva 2.)



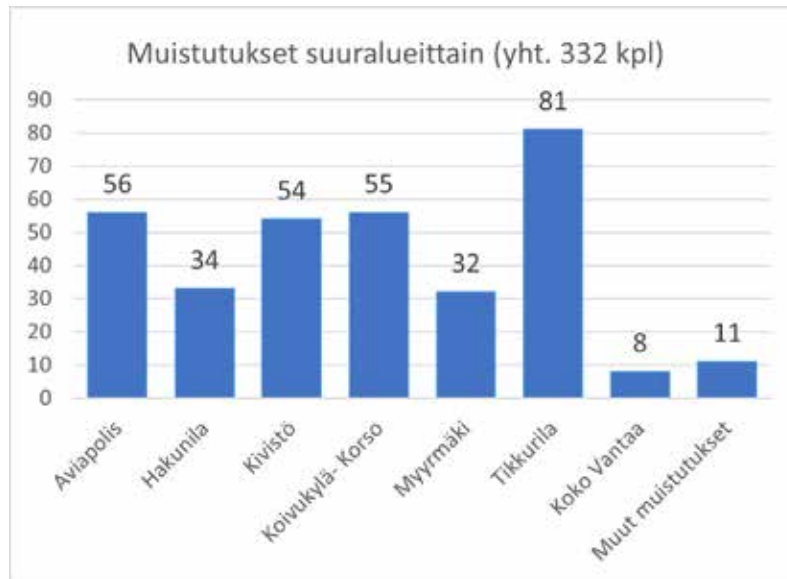
Kuva 2.) Muistutuksia saatiin tasaisesti sekä sähköisen muistutuslomakkeen kautta että perinteisesti sähköpostilla tai kirjeitse.

Suurin osa muistutusten jättäjistä olivat yksityishenkilöitä (278 kpl), joiden lisäksi muistutuksia saatiin järjestöiltä ja yhdistyksiltä (20 kpl) sekä yrityksiltä (15 kpl). (Kuva 3.)



Kuva 3.) Muistutusten jättäjien edustetut tahot. Eniten muistutuksia saatiin yksityishenkilöiltä.

Muistutuksia saatiin tasaisesti kaikilta suuralueilta. Eniten yksittäisiä muistutuksia saatiin Tikkurilan, Aviapoliksen sekä Koivukylä-Korson suuralueita koskevista yleiskaavaratkaisuista. (Kuva 4.)



Kuva 4.) Muistutusten määrä suuralueittain. Eniten yksittäisiä muistutuksia saatiin Tikkurilan, Aviapoliksen sekä Koivukylä-Korsan suuralueita koskevista yleiskaava-asioista.

Eniten muistutuksia saatiin merkittävimmistä kaupunkirakenne- ja liikennejärjestelmämuutoksista. Maantie 152 YVA-selostus oli nähtävillä lähes saman aikaisesti: osa palautteesta oli saman sisältöistä molemmissa. Yleiskaavan Maantien 152 jatketta koskevissa muistutuksissa painotettiin, että tie tulisi säilyttää voimassa olevan yleiskaavan mukaisella linjauksella. Tietä ei haluta pilaamaan luontoa, maisemaa tai maatiloja. Mikäli jatkeesta pitää jotain toteuttaa, niin vain Tuusulanväylän ja Myllykyläntien välinen osuus (hankkeen YVA-selostuksen mukainen vaihtoehto 0+).

Vantaan ratikasta saatiin palautetta erityisesti Vaaralasta liittyen ratikan aiheuttamaan meluun, tärinään sekä ratikan varikkoon ja sen ympäristövaikutuksiin. Lisäksi ratikan reitillä osittain katualueella sijaitseva kampaamo ja sen säilyminen nähtiin tärkeäksi asiaksi. Ratikkaan liittyvät yksityiskohtaisemmat suunnittelukysymykset ja vaikutusten arvioinnit toteutetaan ratikan suunnitteluprosessin yhteydessä. Ratikan suunnitelmien vuorovaikutus on tarkoitus käynnistää syksyllä 2020 yhteisellä osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla, joka kattaa kaavarungot, asemakaavat ja katusuunnitelmat.

Asumisen yleismerkintä A keräsi muistutuksia eri puolilta Vantaata. Eriyisesti puhuttivat paikat, joissa asumisen rajausta tai kaavamerkintää oli muutettu voimassa olevasta yleiskaavasta. Etenkin pientaloalueet, jotka on merkitty yleiskaavaan asumisen (A) -alueiksi, keräsivät paljon muistutuksia asukkailta. Eniten muistutuksia tuli Minttutien ympäristöstä Tikkurilasta ja Johdintien alueelta Pakkalasta. Lisäksi yleiskaavan virallisen nähtävilläolon jälkeen saatiin yhteydenottoja pientaloalueiden asukkailta mm. Jyvätieltä. Yhteydenotot olivat saman sisältöisiä kuin esimerkiksi Minttutieltä tulleet muistutukset. Saadun palautteen perusteella on arvioitu, että asuinalue - määräystä on edelleen tarve selkiyttää.

Myös viheralueiden säilyttämisestä saatiin muistutuksia mm. Rekolan metsästä sekä Ylästön eteläreunasta. Alueiden luonto- ja virkistysarvot halutaan säästää rakentamiselta. Ylästössä on kyse jo voimassa olevassa yleiskaavassa rakentamiseen osoitetuista, mutta vielä rakentamattomasta alueesta. Rekolan metsän rakennettavaksi varattua aluetta on laajennettu voimassa olevaan yleiskaavaan verrattuna. Luonnonsuojelualue-ehdotuksista saatiin muistutuksia yksityisiltä kiinteistönomistajilta, joista suurin osa vastusti alueilleen esitettyjä luonnonsuojelualuevarauksia.

Kuva 5) Kohteet, joista jätettiin useampi (>1 kpl) muistutus. Lisäksi saatiin 57 yksittäistä teemaa tai aihetta koskevaa muistutusta.



1.3. Lukuohje

Tähän raporttiin on koottu kaikki yleiskaavasta saadut muistutukset suuralueittain. Lisäksi koko kaava-aluetta ja prosessia koskevat muistutukset on käsitelty omassa kappaleessaan. Samaa aihealuetta käsittelevistä muistutuksista on laadittu yhteinen yhteenveto toiston välttämiseksi ja luettavuuden parantamiseksi. Vastaukset on laadittu aiheittain ja alueittain, joten muistutuksen jättänyt löytää yhteenvedon ja vastauksen oman aiheensa tai alueen kohdalta. Tietosuojakäytäntöjen vuoksi jokaiselle muistutuksen jättäjälle on annettu yksilöivä anonyymi tunniste MXXX (esim. M102). Otsikoiden alle on kirjattu, kuinka paljon yksittäisiä muistutuksia kustakin aihealueesta on vastaanotettu. Myös muistutuksiin sisältyneet yksilöivät tunnisteet, kuten kiinteistönumerot tai katuosoitteet on jätetty pois.

Ruotsinkieliset muistutukset on referoitu ja tiivistetty ruotsiksi, ja niihin on vastattu suomen ja ruotsin kielellä.

1.4. Inledning

Under generalplanens förlängda framläggningstid (22.04–18.06.2020) inlämnades anmärkningar om generalplaneförslaget enligt följande: per brev eller e-post (47 %), på webben via en elektronisk anmärkningsblankett (53 %). Allt som allt 332 anmärkningar lämnades in. (Bild 2.) Det var främst privatpersoner (278 st.) som lämnade in anmärkningar, men också organisationer och föreningar (20 st.) och företag (15 st.). (Bild 3.) Det kom anmärkningar från alla storområden. Största delen av anmärkningarna gällde generalpanelösningarna för storområdena Dickursby, Aviapolis och Björkby-Korso. (Bild 4.)

Anmärkningarna gällde främst ändringar i stadsstrukturen och trafiksystemen. Miljökonsekvensbedömningsrapporten (MKB) om Landsväg 152 hölls framlagd praktiskt taget samtidigt: en del av responsen hade samma innehåll. I anmärkningarna som gällde fortsättningen av Landsväg 152 i generalplanen betonades att vägen borde bevaras enligt den gällande generalplanens dragning. Man vill inte att vägen förstör naturen, landskapet eller lantbruken. Om fortsättningen av vägen måste genomföras, så då endast avsnittet mellan Tusbyleden och Kvarnbyvägen (alternativet 0+ i enlighet med projektets MKB-rapport).

Respons om den s.k. Vandabanan inkom främst från Fagersta och gällde buller och skakningar som orsakas av spårvagnarna, spårvagnsdepån och dess miljökonsekvenser. Dessutom ansåg man att det är viktigt att bevara frisersalongen som ligger vid spårvagnsrutten och delvis i gatuområdet. Mer detaljerade planeringsfrågor och konsekvensbedömningar som gäller Vandabanan verkställs i samband med Vandabanans planeringsprocess. När det gäller växelverkan vid beredningen av Vandabanans planer ska ett gemensamt program för deltagande och bedömning göras upp under hösten 2020. Programmet omfattar dispositionsplaner, detaljplaner och gatuplaner.

Anmärkningar som gällde den allmänna beteckningen A för boende lämnades in från olika delar av Vanda. Anmärkningarna handlade särskilt om sådana platser och områden där avgränsningen eller planbeteckningen för boendet hade ändrats från den gällande generalplanen. I synnerhet de småhusområden som betecknats som områden för boende (A) i generalplanen fick många anmärkningar av invånarna. Störstdelen gällde Myntavägens omgivning i Dickursby och Kabelvägens område i Backas. Invånare från småhusområdena bl.a. Spannmålsvägen tog också kontakt efter generalplanens offentliga framläggningstid. Kontakterna gällde samma saker som anmärkningarna från till exempel Myntavägen. Man har bedömt att bestämelsen för bostadsområdet behöver förtydligas ytterligare utifrån den inlämnade responsen.

Anmärkningar om bevarande av grönområden lämnades också in, bland annat från Räckhalsskogen och Övitsböles södra sida. Områdets natur- och rekreationsvärden vill skyddas från byggandet. I Övitsböle är det fråga om ett område som redan i den gällande generalplanen anvisats för byggande, men som ännu är obebyggt. Området som reserverats för byggande i Räckhalsskogen har utvidgats om man jämför med den gällande generalplanen.

Anmärkningar om förslagen till naturskyddsområden lämnades in av privata fastighetsägare som till största delen motsatte sig de föreslagna reserveringarna för naturskyddsområden i sina områden.

I denna rapport har man sammanställt alla anmärkningar om generalplanen som lämnades in per storområde. De anmärkningar som gäller hela planområdet och processen har dessutom behandlats i ett eget stycke. De anmärkningar som behandlar samma tema har sammanfattats till en text för att undvika upprepning och förbättra läsbarheten. Svaren har sammanställts per tema och område, och de

som lämnat in en anmärkning hittar sammandraget och svaret under det egna temat eller området. Av dataskyddsorsaker har alla som lämnat in en anmärkning getts en anonym identifieringskod MXXX (t.ex. M102). Under rubrikerna anges hur många enskilda anmärkningar som har lämnats in per respektive tema. Identifierbar information, t.ex. fastighetsnummer eller gatuadresser har lämnats bort.

2. Muistutukset yleiskaava-ehdotuksesta

2.1. Koko kaava-alue ja prosessia koskevat muistutukset

2.1.1. Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja viheralueet

M9, M189

Muistuttajat ovat huolissaan asuinalueiden tiivistämisestä. Levottomuuksien uskotaan lisääntyvän, kun ihmiset asetetaan niin lähekkäin, eikä rakentamisessa selvästikään ole mielessä ihmisten hyvä vaan raha. Yleiskaavaluonnoksessa 2020 ollaan ottamassa merkittävä määrä nykyisiä metsäalueita rakennusmaaksi.

Kaavaehdotuksessa on jätetty kokonaan huomioimatta näiden aikaisemmin rakennettujen alueiden lähellä olevien metsien merkitys virkistyskäytössä ja asumisviihtyvyyttä lisäävänä tekijänä. Kokonaisvaltaisen kestävän kehityksen huomioivan arvioinnin tulisi ottaa huomioon myös alueen muut arvot kuin vain ekologinen lokero. Kaavasuosunnitelma 2020 perusteella vaikuttaa siltä, että Vantaa on päättänyt luopua kokonaan yhtenäisestä metsäisestä ”keskuspuistosta” Itä-Vantaan alueella.

Kaavasuosunnitelmassa tulee huomioida lähimetsäalueet tarkemmin myös virkistysalueina sekä asumisen laatua nostavana elementtinä.

Kaavasuosunnitelman systemaattinen vika on, että sen ensisijainen tavoite on kategorinen massiivinen sisäänpäin kasvu, jota perustellaan kestäväällä kehityksellä. Kaavasuosunnitelma ei ota huomioon nykyisten asukkaiden tarpeita ja asukasviihtyvyyttä samassa mittakaavassa.

Kestävä kehitys sisältää taloudellisen näkökulman lisäksi elementtejä ekologisesta sekä kulttuurillisesta ja sosiaalisesta näkökulmasta. Kaavasuosunnitelma tulisi arvioida uudelleen siitä näkökulmasta, mikä on Vantaan todellinen kokonaisvaltaisen kestävän kehityksen periaatteet huomioiva asukasmäärän nousupotentiaali.

Kaavasuosunnitelmassa kaupunkimainen rakentaminen pyritään keskitämään ns. kaupunkikeskustoihin (Tikkurila, Myyrmäki, Kivistö). Tämä on kestävän kehityksen näkökulmasta perusteltua. Näissäkin tiivistämishankkeissa tulee kuitenkin huomioida kaupunkikeskustojen viihtyisyys.

Koronapandemia saattaa vaikuttaa ihmisten haluun asua väljemmin rakennetuissa ympäristöissä. Riittävän laajoja viheralueita tulee säilyttää myös kaupunkirakentamisen alueella. Yleiskaavasuosunnitelma ei ota huomioon pandemian aiheuttamaa muutostarvetta. Vantaa on ainoa pääkaupunkiseudun iso kunta, joka pystyisi tarjoamaan pientaloasumista pääkaupunkiseudulla hyvien kulkuyhteyksien (sekä julkisen liikenteen että henkilöauto) alueella. Vantaan alueen näkeminen vain

lähiöpotentiaalina on valitettava ilmiö, johon Vantaan omatkin päättäjät näyttävät juuttuneen. Kaavasuunnitelman tulee mahdollistaa myös pientalovaltainen asumistyyli myös joukkoliikenteen saavutettavilla alueilla. Tämä on mahdollista lisäämällä AP-alueiden määrää nykyisessä ehdotuksessa. Valittu kaavaratkaisu (A-tyylin suosiminen) valitettavasti ohjaa rakennusliikkeet suunnittelemaan alueet betonilähiöajattelun pohjalta, eikä esimerkiksi merkittäviä innovaatioita kuten puurakentamisen laajenemista tulla Vantaalla näkemään.

Kaavasuunnitelmassa 2020 on lähdetty kategorisesti laajentamaan A-tyylin alueita myös sellaisille alueille, missä niitä ei ole aikaisemmin ollut. Vantaalla on valtava massa teknisen käyttöikänsä päässä olevaa tai siihen kohta tulevaa rakennuskantaa. Kaavasuunnitelmassa A-tyylin massarakentaminen tulisi keskittää näiden vanhojen alueiden uudelleenrakentamiseen eikä varata niille uutta rakennusmaata.

Huomiot liittyen Rekolanmäen ja Leinelä 2 alueeseen

Rekolanmäen alueen rakennustapa on muutettu A-tyypiksi vanhan kaavan A2-tyypistä. Muutos ei ole kestävästi perusteltu. Rekolanmäen ja Leinelä 2 alue nojautuu Asolan pientaloalueeseen sekä välillisesti Ilolan pientaloalueeseen. Alueen muuttaminen kaavassa on räikeässä ristiriidassa alueen nykyisen rakennustyylin sekä tiheyden suhteen. Sekä Asolalla että Ilolalla on oma, Vantaalla hyvin omaleimainen ja karismaattinen, miljöönsä. Kaavaluonnoksessa alueen tyyppi tulisi olla AP. Kaavassa alueelta on perustelematta poistettu varaus yleishyödylliseen rakentamiseen, vaikka Leinelän alueella on pulaa mm. päiväkotipalveluista.

Kaavasuunnitelmasta Luontoliitolle annetussa vastineessa Rekolanmäen alueen merkittävää laajentamista metsäalueelle on perusteltu hyvin arveluttavasti jo olemassa olevalla asemakaavalla. Rakennetun alueen laajentaminen alueen pohjoisosassa on perusteltu jouk-

koliikennesaavutettavuudella sekä kategorisella perustelulla alueen metsänpohjan iästä (40 vuotta, entinen peltoalue). Lisäksi Rekolanmäen pohjoisosien rakentamisen perustelu joukkoliikenneyhteyksillä on vähintään outo, koska alue ei enää kuulu Kehäradan vaikutuspiiriin etäisyyden perusteella. Alueen viheralueiden koossa tulee noudattaa minimisuositustasoa, ja luontoarvot tulee arvioida perustuen siihen paremmin sopiviin mittareihin, eikä vain metsän ikään.

Rekolanmäen alueen laajaa lisärakentamista määriteltäessä on täysin jätetty huomioimatta Kylmäojankorven luonnonsuojelualueeseen Tuusulan puolelta kohdistuva paine. Ainoaksi viherkäytäväksi on jäänyt alueen itäpuolinen metsäalue, jota nyt tehty kaavaluonnos kutistaa merkittävästi. Kaavaluonnoksessa Rekolanmäen huippu on jätetty virkistysalueeksi tiiviin rakentamisen keskelle. Tällä kaavaluonnoksella paine suojelualueita kohtaan kasvaa entisestään ja Rekolanmäen huippu jää vain kaupunkipuistoiksi, eikä aluetta voida enää pitää luonnonmukaisina metsäalueina. Tehty kaavaehdotus 2020 pienentää Ilola-Korso alueen metsäaluetta epätasapainossa kokonaisuuteen nähden ja jättää alueen eteläosan lähes ilman laajempaa lähimetsäaluetta. Kaavasuunnitelmaan ehdotettu rakennetun alueen laajuus ei ole kestävä Kylmäojan korven luonnonsuojelualue huomioiden ja alueen koko tulee palauttaa yleiskaavan 2007 tasolle.

Rekolanmäen metsäalueiden rakentamisella poistetaan alueelta viimeinen ehjä lähimetsä. Jäljelle jäävät alueet ovat käytännössä voimalinjojen suoja-alueita. Tämä yksityiskohta rajoittaa alueen saavutettavuutta tietyille erityisryhmille, kuten sydämentahdistinpotilaat, joiden liikkuminen voimalinjojen läheisyydessä on kiellettyä.

Vastine

Kaupungistuminen on ilmiö, joka koskee myös Helsingin seutua. Asukasluvun kasvu ei ole tavoite, vaan siihen varaudutaan, jotta muillakin kuin nykyisillä asukkailla olisi mahdollisuus asua pääkaupunkiseudulla.

Kestävyys on asetettu yleiskaavan 2020 tavoitteiden raamiksi. Yleiskaava 2020 tavoitteet (Kaupunginhallitus 22.1.2018) -raportissa on tulkittu kestävyiden ulottuvuuksia maankäyttöön. Maapallon kantokyky on kestävyiden kivijalka. Ekologista kestävyttä yleiskaavassa on mm. se, että viherrakenne turvaa luonnon monimuotoisuutta ja toimivia ekosysteemejä ja tiivistyvä kaupunkirakenne mahdollistaa kestävästä liikkumisesta ja säästää viheralueita rakentamiselta. Sosiaalista ja kulttuurista kestävyttä ovat mm. eriytymiskehityksen hidastaminen ja alueiden tasapainoinen kasvu, elinympäristön laatu, liikkumisyhteyksien kehittäminen ja aineellisen kulttuuriperinnön vaaliminen. Elinympäristön laatua ovat muun muassa hyvin saavutettavat, riittävän laajat ja monipuoliset virkistysalueet. Kestävän kehityksen raami tuottaa keskenään ristiriitaisia tavoitteita, joita yleiskaavassa on sovitettu yhteen.

Yleiskaavassa sovitetaan yhteen erilaisia, monesti keskenään ristiriitaisia tavoitteita. Vantaan väestönkasvun ennustetaan jatkuvan voimakkaana. Asuntoja esitetään rakennettaviksi sellaisille paikoille, joilta käsin ihmiset pystyvät hoitamaan päivittäiset työ-, kauppa- ja koulumatkansa julkisella liikenteellä, kävellen tai pyöräillen. Joukkoliikennekaupunki Vantaa -julkaisussa (Vantaan kaupunki 2016) on esitetty Vantaan joukkoliikennevyöhykkeet. Mahdollisia rakentamisen paikkoja on etsitty ensisijaisesti joukkoliikennevyöhykkeiltä. Lisäksi yleiskaavaan merkittiin kestävästä kasvun vyöhykkeet 600 metrin etäisyydelle juna-asemista ja 400 metrin etäisyydelle raitiotielinjasta.

Vantaan viherrakenneselvityksessä (Mäkynen Anne 2017) analysoitiin virkistysalueiden saavutettavuutta monilla eri analyyseillä. 97 %:lla

kaikista vantaalaisista ja 100 %:lla asemakaavoitetun alueen asukkaista on vähintään puolen hehtaarin kokoinen virkistysalue enintään kolmensadan metrin etäisyydellä kotoa. Vaikka yleiskaavan pääasiallinen ratkaisu väestönkasvun aiheuttamaan rakentamisalueiden tarpeeseen on kaupunkirakenteen tiivistäminen, on siitä huolimatta haluttu merkintöjen ja määräysten avulla huolehtia siitä, että ympäristöt säilyvät ja kehittyvät vehreinä. Määräyksissä edellytetään, että asuinalueilla tulee olla riittävästi virkistysalueita, ja että useimpia alueita on toteutettava vihertehokkaasti. Vihertehokkuus on laskentatyökalu, jolla osoitetaan, että rakennettaville alueille jää tai istutetaan riittävästi kasvillisuutta. Alueiden sisäisen vehreyden säilymistä ja lisääntymistä korostavat myös virkistysalueyhteyksiä, joka on uusi merkintä yleiskaavassa 2020.

Yleiskaavan rakennettavien maankäyttöluokkien sisällä on asemakaavoitettuja viheralueita. Asemakaavaa voidaan muuttaa, ja silloin yleiskaava määräyksineen ohjaa asemakaavan muutosta. Asemakaavan on täytettävä maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n asemakaavan sisältövaatimukset, joissa todetaan: ”Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.”

Muistutuksessa toisaalta toivotaan viheralueiden säilyttämistä ja toisaalta väljien pientalotonttien varaamista hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle. Nämä tavoitteet ovat keskenään ristiriitaisia. Väljä asuminen pientalossa tarkoittaa sitä, että maata käytetään paljon per henki, eikä riittävästä väestöpohjasta toimivalle joukkoliikenteelle synny. Pientaloasumisen hyviä puolia, kuten omia pihvoja, on mahdollista saavuttaa talo- ja asuntotyypeiltään monimuotoisissa ympäristöissä, joiden syntymiseen A-merkinnällä pyritään. Yleiskaavassa Vantaan maankäyttöä on suunniteltu siten, että Vantaalle ominaisia laajoja pientaloalueita säilyy, ja edellisen yleiskaavan määrittämä viheralueverkosto säilyy

lähes ennallaan. A-alueilla mahdollistetaan kaupunkirakenteen tiivistyminen siten, että nykyisten pientaloalueiden ominaispiirteitä vaalitaan. Rekolanmetsän reuna on yksi niistä harvoista alueista, joilla rakentamista laajennetaan voimassa olevan yleiskaavan määrittelemälle viheralueelle. Rekolanmetsästä on kirjoitettu oma vastine, johon on koottu vastauksia lukuisten eri muistuttajien esittämiin huolenaiheisiin. Katso Rekolanmetsää koskeva vastine Rekolanmetsää käsittelevästä kappaleesta.

Ekologisille yhteyksille on laaditussa selvityksessä arvioitu suositeltavia minimileveyksiä. Suositus on yksi asia maankäytön palapelissä, eikä sitä voida jokaisessa kohdassa kirjaimellisesti noudattaa.

2.1.2. Loma-asumisen alueet

M82

Siirtolapuutarhojen (loma-asuntoalueet RA) määrää ja kokoa tulee kasvattaa yleiskaavaan, sillä tulevaisuudessa vantaalaiset haluavat viettää myös vapaa-aikansa lähellä koteja.

Vastine

Siirtolapuutarhojen tarvetta ja sijoittamista Vantaalle on tutkittu Siirtolapuutarhaselvityksissä, osat I (FCG 2011) ja II (Anne Mäkynen 2014). Osassa II on esitetty mahdollisia paikkoja siirtolapuutarhoille, vaikka yksikään alueista ei kaikilta osin ole paikkana ihanteellinen. Monet selvityksessä ehdotetuista paikoista sijaitsevat yksityisellä maalla. Maanomistajat eivät ole osoittaneet kiinnostusta siirtolapuutarhojen perustamiseen maillensa. Mahdollisten toteuttamishankkeiden jatkoselvityksissä on alueiden soveltuvuus tutkittava yksityiskohtaisesti. Tällöin vasta voidaan tutkia, onko jokin ao. alueen heikkous voitettavissa.

Asemakaava siirtolapuutarhaa varten voitaisiin hyviksi osoittautuneille paikoille näiden selvitysten perusteella laatia.

2.1.3. Rakentamattomat asuntoaluevaraukset

M68, M69, M74, M228

Huolenaiheena on Vantaan kaupunkirakenteen täydennys ja tiivistäminen suhteessa ympäristön vehreyden ja luontoelementtien säilymiseen.

Muistuttaja pitää mittavana ongelmana yleiskaavan mahdollistamaa mittavaa rakentamista, katsoo että kaava mahdollistaa metsäkadon Vantaalla. Muistutuksessa nostetaan esiin seuraavat ongelmakohteet: Asumisen varaukset Linnaisten (AP), Friimetsän (AP), Rekolanmetsän (A), Metsolansuon (AP), Hanabolen (A) ja Kalkkikallion (A-varaus Kehä 3:n pohjoispuolella, Kivistön aseman itä- ja kaakkoispuoliset metsät, Westerkullan peltojen pohjoispuoli (A) ja Länsisalmen keskusta (A). Ongelmallisia ovat myös työpaikkavaraukset Petaksessa (TY-varauksen länsi- ja itäpuoli), Tyttömäellä (SL-varauksen eteläpuoli), sekä luontoalueiden huomiointi maantie 152:n linjauksessa ja toteuttamisessa (Josvaholm, Königstedtin vuori, muut Reunan luontoalueet).

Muistuttaja vastustaa yleisesti uuden rakentamisen osoittamista metsäisille alueille, metsien sijaan rakentaminen tulisi ohjata joutomaille. Erityisen lähimetsien hävittäminen uhkaa ihmisten hyvinvointia ja terveyttä, ja voi pakottaa ihmiset matkustamaan autolla päästääkseen metsään tai luontoon. Muistuttajan mielestä uhanalaiset ja harvinaiset lajit tulisi yleiskaavassa ottaa huomioon, ja kaikissa Vantaan metsissä tulisi toteuttaa vastaava kääpätutkimus mitä Savola & Wikholmin ovat tehneet. (Savola & Wikholm: Vantaan kääpätutkimus 2003/2004).

Vastine

Yleiskaavaluonnoksen 2020 luontovaikutusten arvioinnissa selitettiin valitettavan monitulkintaisesti Vantaan metsien tulevaisuutta koskevia lukuja, ja syntyi väärinkäsitys, että uuden yleiskaavan takia jopa kolmannes Vantaan metsistä rakennettaisiin. Yleiskaavaehdotuksen luontovaikutusten arvioinnissa metsäisten alueiden rakentumista on tarkennettu. Yleiskaavaehdotuksen luontovaikutusten arvioinnissa todetaan, että Vantaan noin 9400 hehtaarin metsäalueista yli 50 hehtaarin metsäalueita on noin 4800 hehtaaria, ja näistä rakentamisen mahdollistavilla käyttötarkoituksalueilla on 725 hehtaaria. Tämä luku on lähellä yleiskaavan todellista vaikutusta metsiin.

Yleiskaavassa nimenomaan säästetään laajoja yhtenäisiä metsäalueita. Kaupungin rakentamiseen osoitettua pinta-alaa ei olla lähdetty isommin laajentamaan jo rakentuneiden alueiden ulkopuolelle. Väestönkasvupaineessa sekin olisi yksi vaihtoehto. Yleiskaavan viheralueverkosto on pystytty säilyttämään pitkälti samana kuin yleiskaavassa 2007. Luonnosvaiheessa käytiin läpi monia mahdollisia rakentamisen paikkoja yleiskaavan 2007 viheralueilla, mutta useimmista luovuttiin luontoarvojen ja virkistyskäytön tarpeiden takia.

Luontovaikutusten arvioinnissa tehtiin paikkatietoanalyysi, jossa kaikki puustoiset alueet ja yleiskaavan rakennettavat maankäyttöluokat laitetiin päällekkäin ja laskettiin rakennettavilla maankäyttöluokilla olevien puustoisten alueiden pinta-ala. Puustoista aluetta on Vantaan jo nykyisin rakennetuilla alueilla runsaasti. Tämä kertoo Vantaan rakennettujen alueiden vehreydestä ja virkistysalueiden hyvästä saavutettavuudesta. Vantaan viherrakenneselvityksessä (Anne Mäkynen 2017) analysoitiin virkistysalueiden saavutettavuutta monilla eri analyyseillä. 97 %:lla kaikista vantaalaisista ja 100 %:lla asemakaavoitetun alueen asukkaista on vähintään puolen hehtaarin kokoinen virkistysalue enin-

tään kolmensadan metrin etäisyydellä kotoa. Yleiskaavaehdotuksessa on haluttu korostaa alueiden vehreyden tärkeyttä mainitsemalla määräyksissä erikseen, että asuinalueilla tulee olla riittävästi virkistysalueita, ja että alueita on toteutettava vihertehokkaasti. Rakennettavien maankäyttöluokkien päällä kulkee virkistysalueyhteyksiä, jotka useimmiten tukeutuvat asemakaavoitettuun virkistysalueverkostoon.

Yleiskaavan rakennettavien maankäyttöluokkien sisällä siis on metsiä asemakaavoitetuilla viheralueilla. Asemakaavaa voidaan muuttaa, ja silloin yleiskaava määräyksineen ohjaa asemakaavan muutosta. Asemakaavan on täytettävä maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n asemakaavan sisältövaatimukset, joissa todetaan: ”Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.”

Yleiskaava ei siis missään tapauksessa aiheuta sitä, että kaikki asemakaavoitetuilla viheralueilla olevat metsät rakennettaisiin.

Yleiskaavan taustalla on lukuisia luontoa ja kulttuuriympäristöä koskevia selvityksiä. Niiden perusteella yleiskaavaan on merkitty luonnonsuojelualueita ja muita viheralueita sekä kulttuuriympäristön suojelua koskevia aluerajauksia ja määräyksiä.

Kehäradan ja Kulomäen välissä oleva Rekolanmetsä on itäisen Vantaan asukkaille tärkeä laaja, metsäinen viheraluekokonaisuus. Rekolanmetsän viheraluekokonaisuuden runko on Ilolanojan purolaakso ja sitä rajaavat kalliomoreenimäet. Pohjoisessa viheraluekokonaisuus yhdistyy Elmo-urheilupuiston kautta Rekolanpurolaaksoon.

Nykyisen metsän itäpuoli on ollut varattuna asuinrakentamiseen erilaisilla rajauksilla ainakin yleiskaavasta 1982 saakka. Yleiskaavaehdotuk-

sessä aluetta esitetään varattavaksi rakentamiseen noin 23 hehtaaria enemmän kuin yleiskaavassa 2007. Aluevarausta on pienennetty verrattuna yleiskaavaluonnokseen noin neljän hehtaarin verran ja muotoiltu uudelleen perustuen luonnon ja maiseman arvoihin. Yleiskaavassa 2020 aluerajaukset ovat suurpiirteisempiä kuin yleiskaavassa 2007.

Yleiskaavaehdotuksessa Kehäradan pohjoispuolelta pääradan varrelle ulottuvan lähivirkistysalueen pinta-ala on yli 160 hehtaaria. Kylmäojankorven ja Kylmäojanmetsän luonnonsuojelualueen pinta-ala on n. 37 hehtaaria. Urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta (Elmo) on yli 30 hehtaaria. Yhteensä yleiskaavaehdotukseen varattu viheralue on siis yli 200 hehtaarin laajuinen monipuolinen kokonaisuus. Rekolanmetsän alue ei suurimmaksi osaksi ole Vantaan kaupungin omistuksessa. Tällä hetkellä alue on virkistyskäytössä jokamiehenoikeudella. Yleiskaavaan ollaan varaamassa laajaa, yhtenäistä viheraluetta paljolti juuri muistutusten jättäneiden ihmisten mainitsemista monista hyvistä syistä siitä huolimatta, että maanomistaja toivoisi alueiden laajempaa varaamista rakentamiseen.

Vantaan väestönkasvun ennustetaan jatkuvan voimakkaana. Asuinrakentamiseen varattuja alueita ei siksi voida juurikaan pienentää verrattuna vuoden 2007 yleiskaavaan, ja vaikka yleiskaavassa suurin osa kasvusta sijoittuu jo rakentamiseen osoitettujen alueiden sisälle, on jonkin verran myös viheralueita esitetty rakennettaviksi. Asuntoja esitetään rakennettaviksi sellaisille paikoille, joilta käsin ihmiset pystyvät hoitamaan päivittäiset työ-, kauppa- ja koulumatkansa julkisella liikenteellä, kävellen tai pyöräillen. Joukkoliikennekaupunki Vantaa -julkaisussa (Vantaan kaupunki 2016) on esitetty Vantaan joukkoliikennevyöhykkeet. Mahdollisia rakentamisen paikkoja on etsitty ensisijaisesti joukkoliikennevyöhykkeiltä. Yleiskaavaan merkittiin kestävän kasvun vyöhykkeet 600 metrin etäisyydelle juna-asemista ja 400 metrin etäisyydelle raitiotiestä. Kaikki rakentaminen ei mahdu pelkästään asemien ja ratikan ympäristöön rajatuille kestävän kasvun vyöhykkeille.

Kaikkia kestävän kasvun vyöhykkeitä ei myöskään voida rakentaa täyteen johtuen luonnon ja maiseman arvoista ja virkistyskäytön tarpeista ja olemassa olevasta rakennuskannasta. Yksi tällainen arvokas alue on Leinelän aseman länsi- ja eteläpuolella.

Yleiskaavan luonnosvaiheen jälkeen rakentamisen sijoittamista Leinelän ympäristön kestävän kasvun vyöhykkeelle pohjoisemman alueen sijasta tutkittiin, mutta todettiin alueen luonnon ja virkistyskäytön arvot vielä suuremmiksi kuin pohjoisempaan. Alueella on mm. lehtomaista kangasta tai lehtoa, jonka puusto on iäkästä tai vanhaa. Simonkylänpuisto haluttiin säilyttää yhtenäisenä, monipuolisena virkistysaluekokonaisuutena. Lisäksi metsäinen ekologinen yhteys kapenisi, jos koko Leinelän aseman kestävän kasvun vyöhyke rakennettaisiin. Rakentamisen sijoittamista Ilolanojan päälle ei tutkittu puroympäristön monien luonto- ja virkistysarvojen takia. Leinelän aseman ympäristön sijasta rakentamista osoitettiin pohjoisemmaksi entisen pellon alueelle, jonka joukkoliikennesaavutettavuus ei ole yhtä hyvä, mutta jonka luontoarvot ja virkistyskäytön mahdollisuudet ovat vähäisemmät, ja Leinelästä pohjoiseen alueelle, jonka metsä ei ole yhtä vanhaa kuin asemanseudulla. Viheralueelle jää kallioiden ja kosteiden alueiden muodostamia kokonaisuuksia. Pohjoisessa maisemallisesti hieno korkea kalliomäki jätettiin viheralueeksi, joka liittyy Elmon urheilupuiston alueeseen.

Yleiskaavassa esitetään laajojen viheralueiden verkosto. Jos laki olisi sellainen, että yleiskaavaa ei laadittaisi, vaan siirryttäisiin suoraan asemakaavoitukseen, olisi todennäköistä, että laajoja viheraluekokonaisuuksia ei saataisi varattua, vaan viheralueet pirstaloituisivat. Maankäyttö- ja rakennuslain 4 § mukaan kunnan tehtäviin kuuluu tehdä kaavoja kahdessa eri mittakaavassa: yleiskaavoja ja asemakaavoja. Yleiskaavassa osoitetaan alueiden käytön pääpiirteet kunnassa. Yleiskaavan määräykset määrittelevät tarkemmin sitä, millaisina alueiden pitäisi kehittyä. Asuinalueen määräyksessä mm. todetaan, että alueella tulee olla riittävästi virkistysalueita. Asemakaavoituksen yhtey-

dessä tutkitaan ja suunnitellaan, mitkä alueet asuinalueen sisällä tai reunoilla jäävät viheralueiksi. Asemakaavassa siis määritellään yleiskaavaa pienipiirteisempi viheralueverkosto.

Friimetsässä on voimassa olevassa yleiskaavassa matala ja tiivis asuinalue. Yleiskaavaehdotukseen 2020 aluevarausta on luontoarvojen takia pienennetty väestönkasvupaineesta huolimatta ja aluevaraus on muutettu pientalovaltaiseksi asuinalueeksi, jonka määräyksessä mm. kehoitetaan säilyttämään riittävästi virkistysalueita. Kalkkikallion läheisyydessä ei ole rakentamattomia alueita varattu rakentamiseen. Kehä III:n pohjoispuolinen Variskallion alue on asemakaavoitettua viheraluetta. Valkoisenlähteentien varrelle tien molemmiin puoliin on haluttu luoda asuinrakentamisen mahdollisuus alueelle, jolla yleiskaavassa 2007 on teollisuus- ja varastoalueita (T ja TY) ja lähivirkistysaluetta. Valkoisenlähteentie on katukuvan kehittämisvyöhykettä Tikkurilan keskustaan saakka. Kadun varrelle halutaan luoda viihtyisä rakennetun ympäristön kokonaisuus, jossa katu pitkin on houkuttelevaa kävellä tai pyöräillä alle kahden kilometrin matka Tikkurilan keskustaan. Alueen tulevilla asukkailla on hyvät mahdollisuudet virkistäytyä lähiluonnossa.

Vaikka väestönkasvusta johtuva rakennettavan maan tarve on suuri, on tärkeää myös säilyttää arvokkaan kulttuurimaiseman kokonaisuuksia, metsää ja muita luontoalueita. Yleiskaavassa tärkeimmät säilytettävät alueet rajataan rakentamisen ulkopuolelle. Yleiskaavalla mm. suojellaan Backaksen peltoaukea.

Rekolanmetsästä on kirjoitettu oma vastine, johon on koottu vastauksia lukuisten eri muistuttajien esittämiin huolenaiheisiin. Rekolanmetsää koskevan vastineen löytää Rekolanmetsää käsittelevästä kappaleesta.

2.1.4. Vantaan ratikka ja kaupungin kasvu

M198

Yleiskaava perustuu siihen, että Vantaan ratikka toteutuu. Toteutuksesta ei ole päätöksiä.

Ratikan kustannukset on arvioitu 400 milj.€. Arvio ei sisällä kalustoa tai varikkoa (väh.100 milj. €). Kaupunki on budjetoinut suunnitteluun rahaa ja valtakunnan hallitus on myöntänyt 15 milj. suunnittelurahaa. Toteutuksen osalta hanke on täysin auki.

Valtio tulee yleensä kannattaviin ylikunnallisiin hankkeisiin mukaan 30 % investoinneista. Vantaalle jää joka tapauksessa maksettavaa vähintään 300 miljoonaa investoinneista. Soteuudistus vie kaupungin talousarvion volyyymistä yli 50 %. Kaupungin velka-aste on jo nyt 100 %. Vantaan pitäisi toteuttaa radan varteen 300 milj. euron nettotulojen saamiseksi 3 miljoonaa kerrosneliömetriä. Tämä tarkoittaa neliöitä, jotka kaavoitettaisiin ilman ratikkaakin.

Yleiskaavan osalta lähtöoletuksena on se, että vaihtoehtoa täysin taloudellisesti toteuttamisen kannalta epävarmalle ratikkahankkeelle ei ole. Itä-vantaalle tämä tarkoittaa, että yksityisiä isompia investointeja ei Hakunilan ostarille tai muualle Itä-Vantaalle ei tehdä ennen kuin ratikkahankkeesta on toteuttamispäätöksiä. Kaupungin palveluverkko suunnittelussa yleiskaava ohjaisi siten, että lähivuosina keskeiset palvelut siirretään Tikkurilaan, vaikka ratikka ei koskaan toteudu.

Yleiskaava perustuu keskeiseltä osaltaan epärealistiseen Vantaan ratikan toteuttamiseen ilman vaihtoehtoja. Ratikan toteutuminen on epätodennäköistä nykyisen taloustilanteen kannalta. Yleiskaavan pitäisi sisältyä vaihtoehto kaupungin kehittymisestä myös muilla joukkoliikennevaihtoehdoilla. Tämä on myös nykyisen maankäyttö- ja rakennuslain mukien vaatimus.

Vastine

Yleiskaava linjaa kaupunkirakenteesta vuoteen 2050 asti, joten mukana on useitakin epävarmoja hankkeita. Suunnitelmaratkaisu perustuu kaupunginhallituksen 22.1.2018 hyväksymiin tavoitteisiin. Yksi keskeinen ratkaisu on kasvun ohjaaminen sisäänpäin nykyiseen kaupunkirakenteeseen sitä uudistaen ja täydentäen. Jotta näin voidaan toimia, tulee liikennejärjestelmää kehittää siten, että se toimii edelleen asukasmäärien kasvaessa. Tarvitaan uusia sisäisiä joukkoliikenteen runkoyhteyksiä, joista itäisin osuus on Vantaan ratikka. Yleiskaava ei ratkaise sitä, koska hanke toteutuu vaan mahdollistaa sen. Yleiskaavassa on merkittävä määrä kasvua arvioitu sijoittuvaksi myös nykyisiin keskuksiin ja asuntoalueille, joten lähivuosisikymmenien kasvu ei edellytä ratikkaa. Liikennejärjestelmän kehitystä ja maankäytön sijoittumista eri vaihtoehtoihin ja vaiheineen ohjataan seudullisessa 14 kunnan ja HSL:n yhdessä laatimassa MAL-suunnitelmassa sekä sen pohjalta laadittavassa MAL-sopimuksessa. Seudullisen ratikkaverkoston rakentaminen on jo käynnissä Raide-Jokerin osalta. Kuten sielläkin ja kuten Vantaalakin; ensimmäinen vaihe ratikasta on runkobussilinja. Se aloittaa Vantaan ratikan reitillä numerolla 570 vuoden 2021 elokuussa.

2.1.5. Pyöräilyn edistäminen yleiskaavassa

M305

1. Baanan kaavamerkinnän tulisi olla pyöräliikenteen baanaverkko (ei pyöräilyn), koska verkosta halutaan selkeä liikenneverkko kuten muillakin liikennemuodoilla. Pyöräliikenne-termi vastaa myös Väyläviraston käyttämää käsitteistöä.

Ehdotettu muotoilu: ”Pyöräliikenteen baana

Ohjeellinen sijainti baanalle, joka on pitkämatkaisen pyöräliikenteen nopea runkoyhteys. Baanalle on jatkosuunnittelussa tehtävä riittävä tilavaraus ja se tulee toteuttaa erityisen korkeatasoisena”

2. Vantaankosken radan varren baana pitäisi linjata radan varteen myös välillä Kehä 3 – Vaskivuorentie. Lähempänä rataa kulkeva linjaus olisi tarkoituksenmukaisempi

3. Kaavassa on esitetty tärkeimmät nykyisen maankäytön kannalta elintärkeitä baanayhteydet, mutta tilaa olisi jo varattava kehittyvää maankäyttöä tukeville yhteyksille

4. Pyöräliikenne tulisi nostaa kaavassa keskiöön Vantaan strategian mukaisesti. Kaavakarttaan tulisi lisätä koko kaava-alueella koskeva yleismääräys, joka huomioi nämä seikat. Esimerkiksi: ”Koko kaava-alueella kehitetään jalankulku-, pyörä-, ja joukkoliikenteen edellytyksiä.”

C-alueita koskeva määräys: ”Kaupunkiympäristön lähtökohtana on jalankulkijan mittakaava. Jalankulku-, pyörä-, huolto-, ja joukkoliikenteen järjestelyiden toimivuuteen kiinnitetään erityistä huomiota” tulisi lisätä myös AC, A ja kestävä kasvun vyöhyke merkintöihin.

Vastine

Baanojen reittejä on tutkittu viimeksi yleiskaavan laadintaa varten Baanojen toteutettavuusselvityksessä ja ennen sitä määritettäessä Vantaan pyöräilyn laatukäytäviä. Myös baanien sijoittamista Myyrmäessä Kehäradan varteen on näiden selvitysten yhteydessä tutkittu, mutta sen osalta on todettu, ettei yhteyden toteuttaminen baanatasoisena ole mahdollista. Vaskivuorentien ja Kehä III:n välisiä ja keskusta-alueilla kulkevia, keskeisimpiä pääpyöräteitä on kuitenkin tarkoitusta kehittää tukemaan ja edistämään kestävästä liikkumisesta Vantaalla.

Baanat ovat lähtökohtaisesti keskuksien välisiä laadukkaita yhteyksiä, joita täydennetään hyvän laatutason pääpyöräreitiverkostolla sekä muilla pyöräteillä. Yleiskaavassa ei baanojen lisäksi esitetä muuta pyöräliikenteen verkkoa. Poikittaiset baanat Pakkalasta länteen on määritetty kulkemaan Myyrmäkeen ja Kivistöön, Ylästöntielle kulkee pääpyörätie. Hakunilan ja Länsimäen välistä yhteyttä parannetaan myös pääpyörätienä ja sitä suunnitellaan Vantaan ratikan yhtey-

dessä. Klaukkalan rata on puolestaan pitkän aikavälin varaus eikä se välttämättä toteudu yleiskaavan tavoitevuoteen 2050 mennessä. Lisäksi ratavarauksen varren maankäyttöä ja muita yhteyksiä ei vielä ole suunniteltu. Kivistön ja Klaukkalan välille ei ole muutenkaan suunniteltu baanaa, vaan ko. välin yhteyttä voidaan kehittää pääpyöräteihin tukeutuen, samoin kuin yhteyksiä Korsosta Nikinmäkeen ja Vantaan-koskelta Espooseen.

Yleiskaavaan merkityt baanat on sovitettu yhteen naapurikuntien kanssa ja baanaverkkoa kehitetään yhteistyössä seudulla. Baanan määräystä muokattiin muistutuksen pohjalta yleiskaavaan.

Vaikka yleiskaavassa ei ole pyöräilyn kehittämistä koskien yleismääräystä tai mainintaa asumisen määräyksissä, niin Vantaan liikennepoliittisen ohjelman linjauksia huomioidaan silti tarkemman asteisessa suunnittelussa. Kasvua ohjataan kestävän liikkumisen alueille, missä on paremmat edellytykset kestävien kulkumuotojen käytölle.

2.1.6. Vuorovaikutus

M306, M4, M196

Menettelytapavirhe

Yleiskaavan valmistelu on nyt loppuvaiheessa. Kaupunginhallitus päätti huhtikuussa asettaa yleiskaavan nähtäville juhannukseen asti. Vakava ongelma on menettelyllinen. Yleiskaavan asettaminen nähtäville ajankohdaksi, jolla kokoontumisrajoitukset on asetettu 10 henkilöön ja mahdollisesti myöhemmin kesäkuun alusta 50 henkilöön, on menettelytapavirhe. Tehostettu tiedottaminen ei paikkaa menetettyjä mahdollisuuksia kansalaisten tai järjestöjen vaikutusmahdollisuuksiin. Kansalaisvuorovaikutuksen keskeisiä toimijoita ovat lain perusteluiden mukaan asukasyhdistykset, joilla ei näiden poikkeuksellisten olosuh-

teiden vuoksi ole mahdollista järjestää kokouksia ja muodostaa kantojaan.

Yleiskaavaan sisältyy useiden omakotialueiden osalta merkittävä muutos. Asia selviää vertaamalla nykyistä yleiskaavaa uuteen yleiskaavaan ja näiden alueiden voimassa oleviin asemakaavoihin. Uudessa yleiskaavassa on merkintä AP pientaloalueen symbolina. Se on suppeampi kuin useimpien nykyisen asemakaavojen sallima rakentaminen. Merkintä asettaa maanomistajat eriarvoiseen asemaan. Ne, jotka ovat täysin hyödyntäneet rakennusoikeutensa ovat voineet A-asemakaavan tuoman mahdollisuuden myös päällekkäisten asuntojen rakentamiseen. AP ei tätä mahdollista. Uusi yleiskaava on ristiriidassa voimassa olevien asemakaavojen kanssa. Tämä on yksi esimerkki siitä, että järjestöillä on oltava mahdollisuus käsitellä ja esittää kantansa yleiskaavan aiheuttamista mahdollisista vaikutuksista. Yhdistysten yhteisen kannan muodostaminen on mahdotonta, kun kyse on jäsenten ristiriitaisista eduista ja tavoitteista, kun yhteisten sääntöjen mukaisten tilaisuuksien ja kokouksien järjestäminen on valtakunnan hallituksen toimesta rajoitettu henkilömäärältään.

Korona-aika

Vantaan kaupungin päättäjien ja virkamiesten on Vantaan yleiskaavasta 2020 annetuista muistutuksista yhteenvetoa tehdessään huomioitava poikkeuksellinen korona-aika. Yleiskaavan nähtävilläoloaika ajoittui pahimpaan korona-aikaan ja tämä olisi pitänyt Vantaan päättäjien ja virkamiesten huomioida jo alkuvuodesta 2020 ja siirtää nähtävilläoloaikaa pandemian kehittymistä seuraten.

Lehti-ilmoitus

Miksi Hämeenkyllän nimi puuttuu yleiskaavakartasta?

Menettelytapavirhe

Tilanne on hyvin poikkeuksellinen eikä sen päättymisestä ollut keväällä varmuutta, niinpä päädyttiin pitämään yhden valtuustokauden mittaisesta aikataulusta kiinni ja panostamaan merkittävästi kaikkiin mahdollisiin vuorovaikutuksen keinoihin ja kanaviin. Niistä löytyy kattava kuvaus tämän Vuorovaikutusraportti IV:n johdannosta. Poikkeustilanteen takia nähtävillä oloa jatkettiin lain edellyttämästä 30 päivästä 58 päivään. Kesäkuussa rajoitusten muututtua, järjestettiin yleiskaavasta toritapahtumia. Rajoituksien muutos mahdollisti myös yhdistysten kokoukset, mikä saattoi joidenkin yhdistysten sääntöjen perusteella olla kannanoton edellytys. Kokoontumisvelvoite kannanoton edellytyksenä ei ole kuitenkaan yleensä kirjattu yhdistysten toiminnan sääntöihin.

Huoli voimassa olevien yleiskaavojen ja asemakaavojen ristiriitaisuudesta on tässä yhteydessä tarpeeton. Uusi yleiskaava ei kumoa voimassa oleva asemakaavoja pientaloalueilta eikä estä rakennuslupien käsittelyä niiden pohjalta. Yleiskaava on aikanaan ohjeena, kun alueille laaditaan uusia asemakaavoja. Yleiskaavan pientaloalueiden kaavamääräys mahdollistaa ensisijaisesti erilaiset pientalotyypit, mutta asemakaava linjaa tarkemmin paikallisista ratkaisuista.

Korona-aika

Maankäyttö- ja rakennusasetus (19§) edellyttää, että yleiskaavaehdotus on vähintään 30 päivää nähtävillä. Nähtävilläolon voi toteuttaa kunnan verkkosivuilla ja käytännössä myös kunnan ilmoittamassa paikassa, kuten ilmoitustaululla tai kirjaamossa. Kuntaliiton ohjeistuksen mukaan tapauskohtaisesti voi harkita nähtävilläoloajan pidentämistä, jotta osallisille jää aikaa hankkia aineisto ja tutustua siihen poikkeavat olosuhteet huomioon ottaen. Lisäksi on syytä tarjota mahdollisuus keskustella kaavoittajan kanssa puhelimitse.

Vantaan yleiskaavaehdotuksen nähtävilläolo poikkeusaikana pidentettiin tavanomaisesta 30 päivästä 58 päivään, jotta osallisille jää riittävästi aikaa reagoida nähtävilläoloon ja mahdollisen muistutuksen jättämiseen. Yleiskaavasta tehtiin esittelyvideoita, koska yleisötilaisuuksia ei voitu järjestää. Lisäksi suunnittelijoilla oli säännölliset puhelinajat, jolloin osallisilla oli mahdollisuus keskustella ja kysyä yleiskaavasta. Nähtävilläolosta, esittelyvideoista, aineistojen esilläolosta Vantaan verkkosivuilla sekä Vantaa-infoissa, muistutusten jättämismahdollisuuksista sekä puhelinajoista tiedotettiin kuulutuksella Vantaan Sanomissa, Helsingin Sanomissa ja Hufvudstadsbladetissa sekä koteihin jaettavassa asukaslehdessä toukokuussa 2020. Lisäksi nähtävilläolosta on tiedotettu kaupungin verkkosivuilla sekä Facebookissa. Luonnonsuojelualueiden maanomistajia (81 kpl) on tiedotettu kirjeitse yleiskaavaehdotuksen nähtävilläolosta ja suojelun perusteista. Kesäkuussa, poikkeusoloja koskevien kokoontumisrajoitusten muututtua, järjestettiin Tikkurilassa ja Myyrmäessä toritapaaminen, jossa halukkailla oli mahdollisuus keskustella yleiskaavasta suunnittelijoiden kanssa. Toritapaamisista tiedotettiin kaupungin verkkosivuilla sekä Facebookissa. Lisäksi yleiskaavan materiaaleja on pyydettyäessä postitettu osallisille kotiin.

Yleiskaavaprosessille on asetettu tavoitteeksi, että se saadaan päätökseen yhden valtuustokauden aikana. Tästä aikataulusta on haluttu pitää kiinni. Koronatilanteen vaikea ennustettavuus voisi pitkittää prosessia kohtuuttoman paljon. Tästä syystä nähtävilläolon käytäntöihin reagoitiin edellä kuvatuin keinoin.

Lehti-ilmoitus

Vantaan sanomissa /asukaslehdessä julkaistu kartta oli lehteen muokattu versio yleiskaavakartasta, johon oli lisätty muutamia paikannimiä tulkinnan helpottamiseksi. Lainvoimaisessa kartassa ei ole esitetty paikannimiä.

2.1.7. Vihersuunnitteluyksikön muistutus

M54

Viheraluesuunnittelussa olemme tyytyväisiä siihen, että yleiskaava-luonnoksesta antamamme kommentit on erittäin monin paikoin otettu huomioon. Näkökulmastamme katsottuna on tärkeää, että palvelut, kuten liikuntakentät, koira-aitaukset, ulkoilureitit ja ladut mahtuvat viheralueille.

Tiiviissä kaupunkirakenteessa on haasteellista saada riittävän laajoja viheralueita, joissa olisi tilaa sekä kenttämaisille toiminnoille että luonnonmukaisille alueille, joita molempia kuitenkin tarvitaan.

Liitteenä olevassa kartassa on esitetty ulkoilureittien, virkistysalueyhteyksien ja siltojen sijainteja sekä viheralueiden rajauksia.

Vastine

Yleiskaava on laadittu yhteistyössä viheraluesuunnittelun kanssa. Yleiskaavaa laadittaessa yleiskaavoituksen ja viheraluesuunnittelun edustajat ovat yhdessä käyneet läpi erityisen tarkasti ohjeelliset ulkoilureitit.

Yleiskaava 2020 on koko kaupungin laajuudessa laadittu yleispiirteinen suunnitelma vuoteen 2050 tähtäävästä maankäytöstä Vantaalla. Yleiskaava on laadittu strategisena aluevarauskaavana. Rakentamiseen osoitettujen maankäyttöalueiden rajaukset ovat ohjeellisia ja suuntaa antavia. Paikalliset toteutusratkaisut linjataan tarkemman tason suunnittelussa. Yhteistyö viheraluesuunnittelun kanssa jatkuu tarkemman asteisessa suunnittelussa, ja viheraluesuunnittelu on myös itse tarkemman asteisen suunnittelun tekijä.

Yleiskaavaehdotukseen on merkitty ohjeellinen ulkoilureittien verkosto koko kaupungin alueelle. Kaupunki toteuttaa ulkoilureittien verkostoa vähitellen. Reittien sijainti, leveys, pinnoitteet, valaistus ym. tarkentuvat jatkosuunnittelussa, jota viheraluesuunnittelussa tehdään.

Yleiskaavassa sovitetaan yhteen erilaisia, monesti keskenään ristiriitaisia tavoitteita. Vantaan väestönkasvun ennustetaan jatkuvan voimakkaana. Asuntoja esitetään rakennettaviksi sellaisille paikoille, joilta käsin ihmiset pystyvät hoitamaan päivittäiset työ-, kauppa- ja koulumatkansa julkisella liikenteellä, kävellen tai pyöräillen.

Vaikka yleiskaavan pääasiallinen ratkaisu väestönkasvun aiheuttamaan rakentamisalueiden tarpeeseen on kaupunkirakenteen tiivistäminen, on siitä huolimatta haluttu merkintöjen ja määräysten avulla huolehtia siitä, että ympäristöt säilyvät ja kehittyvät vehreinä. Määräyksissä edellytetään, että asuinalueilla tulee olla riittävästi virkistysalueita, ja että useimpia alueita on toteutettava vihertehokkaasti. Alueiden sisäisen vehreyden säilymistä ja lisääntymistä korostavat myös virkistysalueyhteyksiä, joka on uusi merkintä yleiskaavassa 2020.

2.2. Aviapolis

Aviapoliksen suuralueelta annettiin yhteensä 56 muistutusta:

- Finest Bay area development Oy
- HOK-Elanto
- Wihuri Oy
- 53 yksityishenkilöä

2.2.1. Backaksen kartanoalue

M88, M303

Kartanoalueen yleiskaavamerkintä

Yleiskaavamerkintöjä tulee Backaksen Kartanon alueella muuttaa siten, että merkinnät eivät olisi ristiriidassa samaan aikaan vireillä olevan asemakaavamuutoksen kanssa. Yleiskaavaehdotuksen korjaaminen on välttämätöntä, jotta elämyspuiston suunniteltu sijoittuminen alueelle olisi mahdollista. Kaavamuutoksen tavoitteena on elämyspuiston ja uusien asuinrakennusten rakentamisen mahdollistaminen alueelle.

Muumimaailma

Muumimaailmaa ei tule suunnitella Backaksen kartanon alueelle. Alue on niin ihanan rauhallinen luonnon keskellä, jonne ei enää muuta kaivata. Ylästöntien ja Tammisto on muutenkin liikenteestä pyhinä tukossa, niin mitä se on sitten kun muumimaailma yms. tulee alueelle. Varmasti Vantaalta löytyy muitakin parempia paikkoja tallaiselle, joka ei tule häiritsemään asutusta ja luontoa.

Vastine

Kartanoalueen yleiskaavamerkintä

Backaksen alue ja Ylästön tien varren pellot ovat osa Backaksen –

Elannon suurtilan RKY-rajasta, joka on suurmaataloudesta kertova saareke kaupungistuneessa ympäristössä. Oikeusvaikutteisella liitekartalla arvokas kulttuuriympäristö on tarkennettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä maisemakuvaa on suojeltava mm. siten, että maisemallisesti merkittävät pellot ja niityt säilytetään. Ylästöntien eteläpuoli Backaksen kartanoalueen länsipuolella on osoitettu VL-alueeksi, joka mahdollistaa monipuolisen virkistystoiminnan kehittämisen lähialueen asukkaiden käyttöön ja osana Aviapoliksen viher- ja virkistysverkostoa.

Suunnitelmien ristiriita johtuu kaavaprosessien eriaikaisuudesta. Yleiskaavaehdotus on lähtenyt nähtäville asetettavaksi yleiskaavatoimikunnan kautta kaupunginhallitukseen jo joulukuussa 2019. Backaksen elämyskeskuksen ja siihen kytkeytyvän asumisen sisältävä asemakaavaprosessi on käynnistynyt vasta keväällä 2020, joten yleiskaavassa ei ole voitu ottaa kyseisen suunnitelman tavoitteita huomioon. Yleiskaavaehdotuksen mukaan P-alueilla voidaan ylläpitää ja täydentää pienimuotoista asumista, jota kyseisessä asemakaavaprosessissa suunniteltu asuminen ei ole.

Asumisen toteuttaminen Ylästöntien varteen edellyttäisi yleiskaavasta poikkeamista ja yleiskaavatasoisten selvitysten laatimista asemakaavaprosessin yhteydessä.

Muumimaailma

Backaksen elämyspuistoa suunnitellaan asemakaavaprosessissa (asemakaavan tunnus 512000). Yleiskaavan P-merkintä mahdollistaa elämyspuiston sijoittumisen alueelle, mutta alueen kulttuurimaiseman arvot asettavat toteutukselle omat reunaehdot. Asemakaavan yhteydessä selvitetään myös muut hankkeen toteutuksen edellytykset. Kulttuurimaisemaan sopimisen lisäksi liikenteen järjestäminen siten, että siitä aiheutuu mahdollisimman vähän haittaa alueen asukkaille

tai muille toiminnoille, on yksi asemakaavan yhteydessä selvitettävistä seikoista.

2.2.2. Eteläinen Ylästö / Södra Övitsböle

M10, M11, M12, M13, M14, M16, M18, M86, M207, M244

Silvolan tekojärven viereistä Lehtikummuntien takana olevia niittyjä ja metsiköitä ei tule kaavoittaa asuntotonteiksi. Aluetta tulee suojella luontoarvoja sisältävänä viheralueena. Kaupungin kavasuunnitelmat uhkaavat viedä oleellisen palan Ylästön vetovoimasta. Näitä näennäisesti hyödyttömiä niittyjä ja metsiköitä tarvitaan puskurivyöhykkeeksi, Pitkälän luonnonsuojelualueen ja Silvolan tekojärven viheralueiden suojelemiseksi ja rauhoittamiseksi asutukselta. Luonnonsuojelualue on jo nykyiselläänkin liian kovassa käytössä, ja se todellakin tarvitsee nykyisen puskurivyöhykkeen. Ylästöntien varrella on paljon muuta tilaa, johon rakentaa ja kulkuyhteydetkin olisivat julkisen liikenteen näkökulmasta paremmat. Ylästöön on muutettu luonnon rauhaan, eikä siitä haluta uutta Martinlaaksoa.

De ängar och skogsdungar intill Sillböle bassäng bakom Lövkullavägen ska inte planläggas till bostadstomter. Området ska bevaras som ett grönområde med naturvärden. Stadens planlägningsplaner hotar att ta bort en viktig del av Övitsböles attraktionskraft. Dessa till synes onödiga ängar och skogsdungar behövs som buffertzoner för att bevara Långforsens naturskyddsområde och Sillböle bassängs grönområdet och skydda dem från bebyggelse. Naturskyddsområdet används redan nu för mycket, och därför behövs den nuvarande buffertzonen i hög grad. Utmed Övitsbölevägen finns det många andra områden som kan byggas och har bättre kollektivtrafikförbindelser. De som har flyttat till Övitsböle har gjort det för naturen och lugnet i området, och de vill inte ha ett nytt Mårtensdal.

Vastine

Yleiskaava 2020 suunnitelma säilyttää yleiskaavallisen maankäytön ohjauksen voimassa olevan yleiskaavan mukaisena Ylästön lounaissa. Vantaan väestönkasvun ennustetaan jatkuvan voimakkaana. Asuinrakentamiseen varattuja alueita ei siksi voida pienentää verrattuna vuoden 2007 yleiskaavaan, ja vaikka yleiskaavassa suurin osa kasvusta sijoittuu jo rakennettujen alueiden sisälle, on jonkin verran myös viheralueita esitetty rakennettaviksi. Verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan 2007 yleiskaavaehdotukseen on lisätty alueen läpi kulkeva virkistysalueyhteys. Yleiskaavaehdotuksessa 2020 siis virkistysalueverkoston jatkuvuus rakennettavan alueen läpi on turvattu paremmin kuin voimassa olevassa yleiskaavassa.

Yleiskaavan laajojen viheralueiden verkosto kulkee Vantaanjoen laaksoa pitkin. Pientaloalueeksi varatun alueen vieressä oleva Silvolan metsä on rauhoitettu luonnonsuojelualueeksi sen monipuolisten luontoarvojen takia. Rakennettavaksi yleiskaavassa 2007 varattu alue on suurimmaksi osaksi entisiä peltoja, jotka ovat alkaneet kasvaa umpeen 1970-luvun jälkeen. Pientaloalueeksi varatun alueen luonnon ja maiseman arvot on arvioitu vähäisemmiksi kuin viheralueiksi varattujen alueiden. Vantaan ympäristökeskus on laatimassa Silvolan metsän luonnonsuojelualueelle hoito- ja käyttösuunnitelmaa. Siinä mm. suunnitellaan alueelle ulkoilureittejä, jotka ohjaavat alueen kulutusta kohdistumaan enemmän reiteille kuin koko metsään.

Svar

Den planerade generalplanen 2020 bevarar den generalplaneenliga styrningen av markanvändningen i Övitsböles sydvästra delar, helt enligt den gällande generalplanen. Befolkningsökningen i Vanda

förutspås fortsätta kraftigt. Av denna anledning kan man inte minska på de områden som reserverats för bostadsbyggande jämfört med generalplanen 2007, och även om största delen av tillväxten koncentreras till redan byggda områden i generalplanen, har man också föreslagit att det ska byggas i en del grönområden. Jämfört med den gällande generalplanen 2007 har generalplaneförslaget kompletterats med en rekreatiomsområdesförbindelse som går genom området. I generalplaneförslaget 2020 har man säkerställt kontinuiteten i nätverket av rekreatiomsområden som går genom det område som byggs, på ett bättre sätt än i den gällande generalplanen.

Generalplanens nätverk av omfattande grönområden följer Vanda ådal. Sillböleskogen som ligger intill det område som reserverats som ett småhusområde, är ett fredat naturskyddsområde på grund av de mångsidiga naturvärdena i skogen. Området som reserverats för byggande i generalplanen 2007 består till största delen av tidigare åkrar som vuxit igen efter 1970-talet. Natur- och landskapsvärdena i det område som reserverats som ett småhusområde har uppskattats vara mindre betydelsefulla än i de områden som reserverats som grönområden. Vanda miljöcentral håller på att göra upp en skötsel- och dispositionsplan för Sillböleskogens naturskyddsområde. I planen planeras bland annat friluftsleder i området för att styra användningen av området så att lederna används mer än själva skogen.

2.2.3. Hagakärssbergin luonnonsuojelualue / Naturskyddsområdet Hagakärssbergen

M21, M22, M256, M257

Muistuttaja vaatii luonnonsuojelualuevarauksen poistoa kiinteistöltään. Muistuttaja katsoo, että ei ole riittäviä perusteita rajata sl-alueita niin laajana, että sl-merkintä ulottuu muistuttajan kiinteistölle. Muistuttajan kiinteistölle ulottuva sl-merkintä hankaloittaa mm. puunottoa

alueelta ja puun käyttöä lämmitykseen. Muistuttaja toteaa siirtyvänsä öljylämmitykseen, mikäli ei voi jatkossa ottaa puuta omasta metsästä. Muistuttaja katsoo myös, että viljankuivaamon alueelle osoitettu luonnon alueen merkintä on ongelmallinen, ja vaarantaa alueen käytön maataloustoimintaan ja heikentää siten muistuttajan rahoituksen saamisen edellytyksiä. Vaatii että metsäalue merkitään M- tai MT-alueeksi. Katsoo että SL- ja luo-merkinnöillä tuhoetaan mahdollisuudet maataloustoimintaan. Katsoo myös että suunniteltu peltolaakson läpi osoitettu julkisen liikenneväylän linjaus pitää poistaa. Lisäksi Silvolan tekoaltaan ja Vantaanjoen välinen alue Sillbölentien länsipuolella pitäisi olla kokonaan M- tai MT-alueita.

De som lämnat in en anmärkning kräver att reserveringen för naturskyddsområde tas bort från den egna fastigheten. Enligt anmärkningarna finns det inte tillräckliga grunder att avgränsa sl-området i den omfattning att sl-beteckningen sträcker sig ända till fastigheten i fråga. Sl-beteckningen som sträcker sig till fastigheten försvårar bland annat vedinsamlingen i området och användningen av träflis för uppvärmning. De som lämnat in en anmärkning konstaterar att de är tvungna att återgå till oljeuppvärmning om de inte kan utnyttja virke från den egna skogen. De anser också att luo-beteckningen som anvisats för det område där en spannmålstorkanläggning finns är problematisk, och äventyrar användningen av området för jordbruksverksamhet och på så sätt försvagar förutsättningarna till finansiering. De kräver att skogsområdet betecknas som M- eller MT-område. De anser att SL- och luo-beteckningarna förstör möjligheterna till jordbruksverksamhet. Vidare anser de att den planerade dragningen av en anvisad kollektivtrafikled genom åkerdalen ska tas bort. Dessutom borde området mellan Sillböle bassäng och Vanda å, väster om Sillbölevägen vara M- eller MT-område i sin helhet.

Vastine

Hagakärrsbergen on osoitettu yleiskaavan SL-alueeksi sen monien luontoarvojen vuoksi. Alue yhdessä sen itäpuolen ympäristön kanssa on arvotettu myös maakunnallisesti arvokkaaksi kohteeksi. Alueen eräät metsäkuviot ovat luonnontilaltaan heikentyneitä, mutta niillä on silti selkeitä monimuotoisuusarvoja. Alue on olennainen osa muutoin tiiviisti rakennetun Keski-Vantaan ekologista verkostoa ja paikallista ekologista runkoyhteyttä. Hagakärrsbergenillä esiintyy uhanalaista ja erityisesti suojeltavaa sekä alueellisesti uhanalaista sammalajistoa ja se on paikallisesti erityisen merkittävä matelijoiden elinalue. Hagakärrsbergenin kalliit ovat myös maisemallisesti merkittäviä, ja niillä on useita geologisesti arvokkaita piirteitä, kuten Ancyluskautinen muinaisranta sekä useita suuria siirtolohkareita. Kallioalueen länsiosan jyrkänteet ovat kasvillisuudeltaan huomionarvoisia (Vantaan kaupunki 2018a). Tarkemmat tiedot alueen luontoarvoista löytyvät Uusimaa-kaavan luontoselvityskohteiden maakunnallinen arvo koosteraportista: https://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnittelu/valmistelussa_uusimaa-kaava_2050/selvitykset#Ympiristvoimavaratjavetovoima

Yleiskaavan valmistelussa on huomioitu vireillä olevan maakuntakaavan osoittamat SL-alueet, alueen luontoarvot ovat kiistattomat ja täytävät myös luonnonsuojelulain kriteerit luonnonsuojelualueen perustamiseksi.

Alueelle osoitetun luo-alue on olennainen osa muutoin tiiviisti rakennetun Keski-Vantaan ekologista verkostoa ja paikallista ekologista runkoyhteyttä. Luo-alueen merkintä VL-alueella ei kuitenkaan estä yksityistä elinkeinoharjoittajaa ottamasta puuta mailtaan. Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee maisemaa muuttavaa maanrakennustyötä, puiden kaatamista tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä.

Hagakärrsbergenin tunnelilinjaus ei ole uusi linjaus vaan on sellaisenaan siirtynyt voimassa olevasta yleiskaavasta valmisteilla olevaan yleiskaavaan.

Svar

Hagakärrsbergen har anvisats som SL-område i generalplanen på grund av områdets många naturvärden. Området tillsammans med omgivningen öster om området har också uppskattats vara ett landskapsmässigt värdefullt objekt. Vissa av områdets skogsfigurer kan ha försämrats naturtillstånd, men de har ändå tydliga biodiversitet-svärden. Området är en väsentlig del av det annars tätbebyggda ekologiska nätverket i Mellersta Vanda och den lokala ekologiska stomförbindelsen. I Hagakärrsbergen förekommer mossarter som är hotade och kräver särskilt skydd samt mossarter som är regionalt hotade, och området är lokalt sett en särskilt betydelsefull livsmiljö för kräldjur. Klipporna i Hagakärrsbergen är också landskapsmässigt betydelsefulla, och de har flera geologiskt värdefulla särdrag, t.ex. en s.k. fornstrand från Ancylustiden samt flera stora flyttblock. Stupen i bergsområdets västra del har beaktansvärd vegetation (Vanda stad 2018a). Närmare uppgifter om områdets naturvärden finns i Nyland-splanens sammanställningsrapport om värdet på landskapsnivå hos naturutredningsobjekt (Uusimaa-kaava 2050 – Luontoselvityskohteiden maakunnallinen arvo. Koosteraportti): https://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnittelu/valmistelussa_uusimaa-kaava_2050/selvitykset#Ympiristvoimavaratjavetovoima

I beredningen av den nya generalplanen har man beaktat SL-områdena som anvisats i den aktuella landskapsplanen, områdets naturvärden är självklara och uppfyller också naturvårdslagens kriterier för inrättandet av ett naturskyddsområde.

Luo-område som anvisats för området är en väsentlig del av det annars tätbebyggda ekologiska nätverket i Mellersta Vanda och den lokala ekologiska stomförbindelsen. Luo-områdesbeteckningen i VL-området hindrar inte en privat näringsidkare att ta ved och virke från sina egna marker. I området gäller en åtgärdsbegränsning enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL) som berör jordbyggnadsarbete, trädfällning eller någon annan med dem jämförbar åtgärd som förändrar landskapet.

Tunneldragningen i Hagakärrsbergen är inte en ny dragning utan har som sådan överförts från den gällande generalplanen till den generalplan som är under beredning.

2.2.4. Ilmakehä-Tuusulanväylän eritasoliittymän ympäristö

M321

Ilmakehä-Tuusulanväylän eritasoliittymän ympäristön länsi- ja pohjoispuoliset alueet on varattu tuotanto- ja varastotoiminnoille (TY). Kohteen sijainti pääkaupunkiseudun yhden pääväylän ja lentoaseman toisen eritasoliittymän ympärillä antaa kuitenkin mahdollisuuden tehokkaammalle toimitilarakentamiselle. Alueella tulisi sallia monipuolinen työpaikkarakentaminen (esim. TP) ja siten että se mahdollistaisi K tai KL merkinnät.

Vastine

Yleiskaava 2020 ehdotuksessa ympäristöhäiriöitä tuottamattomiksi tuotanto- ja varastotoiminnan -alueiksi (TY) on osoitettu toimitila-alueet, joita halutaan edelleen kehitettävän rouheampien toimintojen alueena ja joiden joukkoliikenneyhteydet eivät tarjoa hyviä edellytyksiä työ-

voimaintensiivisen työpaikkatoiminnan kehittämiseen. Monipuolisiksi työpaikka-alueiksi (TP) on puolestaan varattu etenkin hyvien joukkoliikenneyhteyksien varsilla sijaitsevia toimitila-alueita, jossa on hyvät edellytykset toimisto-, palvelu- ja tehokkaan tuotantotoiminnan kehittämiseen. Ilmakehä-Tuusulanväylän eritasoliittymän ympäristössä sijaitseva TY-alueeksi ehdotuksessa osoitettu alue ei sijoitu vahvan joukkoliikenteen alueelle (Joukkoliikennekaupunki Vantaa, 2015). Yleiskaavamerkintä on alueen pääkäyttötarkoituksmerkintä. Yleiskaavamerkinnän alueella asemakaavassa voidaan osoittaa myös muita työpaikkatoimintoja. Se kuitenkin ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.

2.2.5. Kartanonkoski

M190

Joukkoliikenteen runkoyhteysvaraus kattaa kaksi vaihtoehtoista raitiotielinjaa, joista toinen on sijoitettu lähempänä Vantaan jokea luonnonsuojelualueiden ja rakennustemme välittömään läheisyyteen. Pyydämme, että ennen lopullista sijoittamista arvioidaan raideliikenteen sijoittamisen vaikutuksia luonnonsuojelualueeseen ja sen luontotyyppien ominaispiirteisiin. Pidämme toista vaihtoehtoista reititystä Tammiston kauppätien varteen sopivampana ja pyydämme että joen lähempänä oleva läntinen varaus poistetaan tarpeettomana.

Vastine

Tammistossa olevia joukkoliikenteen runkoyhteyksiä tutkittiin yleiskaavan luonnosvaiheen hankearvioinneissa ja niissä Tammiston linjausten todettiin olevan liikenteellisesti saman arvoisia. On mahdollista, että molemmat toteutuvat tulevaisuudessa raitiotienä ja näiden runkoyhteyksien jatkumiseen varaudutaan sekä Malmin että Tuusulanväylän ja siitä edelleen Helsingin keskustan suuntaan. Luonnonsuojelualueen

viereinen, kulttuurihistoriallisesti arvokkaalla alueella oleva osuus joukkoliikenteen runkoyhteydestä voidaan toteuttaa kadulle Tammiston-tiellä sekä Tilkunttiellä. Tilkuntie on kyseiseltä osuudelta jo nykyisin joukkoliikennekatu, eikä siellä ole tällä hetkellä sallittu kuin bussiliikenne. Tammiston alueen läntinen joukkoliikenteen runkoyhteys -merkintä on myös voimassa olevan yleiskaavan mukainen. Yleiskaavaehdotuksessa olevan määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä ja yhteydelle on jatkosuunnittelussa tehtävä riittävä tilavaraus.

2.2.6. Pohjois-Ylästö: Pukkivuorentie ja Mustikkasuon alue

M290

Mustikkasuon lumenkaatopaikasta laadittiin adressi jo vuonna 2014, jonka asiasisältö ei ole muuttunut. Lumenkaatopaikan koon tarpeellisuutta tulee vielä tarkastella mm. vähälumisten talvien vuoksi. Lumenkaatopaikan ja nyt kaavoitetun teollisuusalueen (Mustikkamäentien/Mustikkasuontien) väliin jäävä kallioalue (VL-alue) tulee säilyttää ja muuttaa luonnonsuojelualueeksi alueen keskellä olevan suon johdosta. Mustikkamäentien ympäristön kallioiden puusto kaadettiin keväällä lintujen pesimäaikaan. Kallion louhimisen ja rakentamisen takia kaupunki tulee rakentaa alueelle meluaita, sillä puuston ja kallioiden menetyksen myötä melu kasvaa asuinalueella merkittävästi. Alueella on myös rauhoitettuja eläinlajeja, joten luontokartoitukset tulisi tehdä uudelleen ennen rakentamista.

Pukkivuorentiellä, asuintalojen pohjoispuolelle ja sähkölinjojen eteläpuolelle jäävä virkistysalue tulisi muuttaa luonnonsuojelualueeksi, jotta aluetta voitaisiin suojella lisääntyneeltä maastopyöräilyltä. Pukkivuorentieltä länteen kohti läheistä villiniittyä kulkenut puro on mennyt maankaadosta umpeen. Puro on lajistoltaan monimuotoinen ympäristö, jota tulisi vaalia.

Vastine

Mustikkasuon ET-alue on varaus lumenvastaanottopaikkaa varten. Yleiskaavassa on kuusi yhdyskuntateknisen huollon (ET) aluevarausta lumenvastaanottopaikkojen tarpeisiin. Näistä neljä on käytössä (Vehkalanmäki, Koisoie, Kulomäki ja Ojanko), yksi rakenteilla (Tolkinkylä) ja yksi on toteuttamaton aluevaraus (Päiväkumpu). Vantaan lumenvastaanottopaikkaverkoston kehittämisen tavoitteena on, että lähin lumenvastaanottopaikka sijaitsisi kolmen kilometrin säteellä kerättävästä paikasta. Mikäli tulevaisuudessa lumenvastaanottopaikkoja tarvitaan entistä lyhyemmän aikaa vuodesta, lumettomina aikoina niitä voisi käyttää myös muihin yhdyskuntateknisen huollon tarkoituksiin, kuten lehtien ja maa-ainesten väliaikaiseen varastointiin ja muihin kiertotaloustoimintoihin.

Mustikkamäentien mahdollinen melusuojaus suunnitellaan tarkemman tason suunnittelun yhteydessä.

Yleiskaavassa on osoitettu luonnonsuojelualueiksi alueita, joiden kaikkien katsotaan täyttävän niiltä vaadittavat luonnonsuojelualueen perustamiseksi vaadittavat kriteerit. Lumenkaatopaikan ja nyt kaavoitetun teollisuusalueen (Mustikkamäentien/Mustikkasuontien) väliin jäävä kallioaluetta ei ole osoitettu SL-alueeksi, vaan VL-alueeksi. Alueella oleva Blåbärkärrsbergenin luonnontilainen avosuo ja puustoinen räme on osoitettu kaupungin metsäsuunnitelmassa arvometsäkuvioksi, joille ei osoiteta metsänhoitotoimenpiteitä ja alueet saavat kehittyä rauhassa luonnontilaisina.

Pukkivuorentiellä, asuintalojen pohjoispuolelle ja sähkölinjojen eteläpuolelle jäävälle virkistysalueelle on osoitettu luo-aluemerkintä (luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue), jonka mukaan alueen suunnittelussa, käytössä ja hoidossa tulee turvata alueen sisältämien erityisten luontoarvojen säilyminen. Alueen kautta on osoitettu

myös ekologinen yhteys ja virkistysreittiyhteys. Alueen maastopyöräilyä ja muuta kulutusta pyritään ohjaamaan suunnittelemalla soveltuvia reittejä.

Mustikkasuonoja on vesilain tarkoittama puro ja arvokas pienvesikohde, kuitenkin yleiskaava ei ota kantaa puron tilaan, kuten sen umpeutumiseen, mutta asia välittyy tiedoksi asiasta vastaavalle taholle.

2.2.7. Tallinnantunneli

M55

Yhtiö suunnittelee ja valmistautuu rakentamaan junayhteyden Vantaan ja Tallinnan välille tunneliyhteytenä. Yhtiöllä on hankkeesta käynnissä ympäristövaikutusten arviointiprosessi (YVA). Radalle on suunnitteilla rahtiliikenteen terminaali Helsinki-Vantaan lentoaseman pohjoispuolelle Tuusulaan ja henkilöliikenteen asema tulee olemaan lentoaseman alla nykyisen Kehäradan aseman vieressä ja mahdollisesti tulevan Lentoradan aseman vieressä uuden rakenteilla olevan terminaalin alla. Yhtiö pitää hyvänä yleiskaavaehdotuksessa esitettyä tekstiä: ”Yleiskaavassa on lisäksi varauduttu omalla Raskaan raideliikenteen tunnelin yhteystarve -merkinnällä Lentorataan sekä Tallinna-tunneliin. Merkintä ei ota kantaa mihin suuntaan maanalaiset radat Vantaalta suuntautuvat, mutta mahdollistaa niiden toteutumisen. Ratojen linjaukset tarkentuvat suunnittelun edetessä, mutta niillä on joka tapauksessa merkittäviä vaikutuksia sekä kansalliseen että kansainväliseen liikkumiseen lentoasemayhteydestä johtuen.”

Tallinnan tunnelin linjaukset vaativat lisää tutkimuksia, eikä kukaan tiedä vielä tarpeeksi voidakseen varmuudella päättää mikä linjaus on paras. Varmaa on kuitenkin se, että tunnelin henkilöliikenteen asema tulee lentoasemalle ja rahtiterminaali sekä varikko Tuusulaan. Näin ollen on hyvä, että kaavoituksessa mahdollistetaan useamman linja-

uksen eteenpäin vieminen tässä vaiheessa.

Vastine

Lentorata ja Tallinna-tunneli ovat suuria liikennehankkeita, joilla on merkittäviä vaikutuksia sekä kansalliseen että kansainväliseen liikkumiseen. Vantaan yleiskaava 2020:n yhtenä tavoitteena on varmistaa lentokentän kasvun edellytykset mm. saavutettavuutta parantamalla. Tallinna-tunneli ja Lentorata on yleiskaavassa omalla merkinnällään, joka on hyväksytyn maakuntakaavan (Uusimaa-kaava 2050) mukainen. Määräystä on täsmennetty muotoon ”Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen sijainti”, mikä mahdollistaisi ratasuunnitelman hyväksymisen, Merkintä osoittaa ratojen ohjeellisen linjauksen Helsingin kautta sekä niiden yhteystarpeet lentoasemalta pohjoiseen.

2.2.8. Veromies

M43

Yrityksen omistama kiinteistö sijaitsee Aviapoliksessa osittain kaupunkikeskustan asuinalueella AC ja osittain työpaikka-alueella TY. Kiinteistöstä on tarkoitus luopua 10 - 15 vuoden kuluessa, joten yleiskaavaehdotuksen periaate nykykäytön korvautumisesta asuntopainotteiseksi on hyväksyttävä kehityssuunta. Sen sijaan mitään osia kiinteistöstä ei tarkoituksenmukaista osoittaa tuotanto- ja varastoalueeksi, koska nykyiset toiminnot siirtyvät sieltä pois kokonaisuudessaan. Mikäli ei ole maankäytöllistä estettä tulisi koko kiinteistö osoittaa AC-alueeksi tai varata sellaiseen käyttötarkoitukseen, joka on toteutettavissa myös tilanteessa, jossa nykytoiminnot on siirretty pois kiinteistöltä.

Vastine

Aviapoliksesta on tarkoitus kehittää toiminnoiltaan monipuolinen seudullinen keskus työpaikkoineen, palveluineen ja asukkaineen. Yleiskaava osoittaa yleispiirteisesti muuttuvan alueen perusrakenteen, jota asemakaava aikanaan täsmentää. Tarkemman korttelirakenteen määrittely asumisen ja työpaikkojen osalta tehdään asemakaavoituksessa. Kyseinen kiinteistö sijoittuu alueen itäreunaan, missä Tuusulanväylän läheisyys rajoittaa asumisen mahdollisuuksia.

2.2.9. Veromäki -Ylästöntien pohjoispuoli

M42, M108, M112, M133, M37, M65, M84, M89, M90, M91, M92, M93, M94, M95, M96, M97, M98, M99, M100, M101, M102, M116, M120, M121, M125, M127, M131, M132, M136, M155, M192, M193, M234, M235, M237, M238, M242, M284, M288

Yleiskaavaehdotuksessa Ylästöntien pohjoispuoli on kaavoitettu A-alueeksi. Veromäen alueelle, Ylästöntien pohjoispuolelle ei tule suunnitella kerrostaloja. Alue on olemassa olevaa vanhaa ja perinteistä pientaloaluetta (AP), jonne ei sovellu kerrostalorakentaminen.

Muistuttajia huolestuttivat kerrostalorakentamisen myötä lisääntyvän liikenteen aiheuttamat häiriöt mm. kapealla Johdinkujalla ja Johdintiellä, mittavat Paikoitus- ja pysäköintiongelmat sekä pientalojen pihojen yksityisyyden ja valoisuuden heikentyminen kerrostalojen vierellä. Lisäksi muistuttajia huolesti palveluiden (koulut, päiväkodit, terveydenhuolto) riittävyys alueen mahdollisesti kasvavalle asukasmäärälle. Myös alueen rauhallisuus ja turvallisuus kärsisi. Kerrostalorakentaminen vähentäisi Veromäen vähäisiä luontoalueita entisestään sekä loisi yksitoikkoisuutta alueen koostuessa vain rakennuksista.

Tiivistämistä pidettiin toisaalta myös ymmärrettävänä, mutta sitä pitää tehdä vanhoja alueita kunnioittaen, ei voiton maksimoimiseksi. Rakennusliikkeiden mahdollisesta vaikuttamisesta kaavoitukseen oltiin myös huolissaan. Vaihtoehdoksi tontille sopisi rakentaa omakotitaloja tai rivitali- tai paritaloja, kuten naapurustossakin. Vaihtoehtoisiksi kerrostalorakentamiselle ehdotettiin myös voimajohtojen maakaapelointia tai siirtoa rakennusmaan vapauttamiseksi lähialueella.

Viimeistään uutta asemakaavaa laadittaessa tuleekin huolehtia siitä, että tälle nimenomaiselle alueelle ei sallita rakentamista, joka on esimerkiksi korkeudeltaan ristiriidassa alueen ja etenkin lähialueen vanhan talokannan kanssa.

Vastine

Asumisen alueiksi (A) on määritelty keskustojen ja asemien lähialueita sekä joukkoliikenteen runkoyhteyksien varsia, joiden arvioidaan lähivuosisikymmeninä täydentyvän uusilla asunnoilla. Se miten alueet täydentyvät ratkaistaan asemakaavoituksessa. Yleiskaava ei kumoaa voimassa olevia asemakaavoja, vaan toimii ohjeena uusien laadittaessa. Uudisrakentamisen aloite lähtee yleensä maanomistajalta, joka haluaa kehittää omaa kiinteistöään. Omakotitontteja jaetaan ja osa uudistuu pientaloasunnoiksi asemakaavoituksen myötä. Hyvin harvoin talotyyppi vaihtuu kokonaan.

Yleiskaavakartalla kuvataan yleispiirteisesti minkälaisista toiminnoista alueet koostuvat, muttei ratkaista minkälaisia taloja alueille rakennetaan. Jatkosuunnittelua yleiskaava ohjaa määräysten avulla. Asuinalueen määräykseen on kuvattu erityisesti pientaloalueiden täydentymistä, koska tämä herätti huolta jo luonnosvaiheessa. Määräystä muokattiin vielä ehdotusvaiheen nähtävillöolon jälkeen seuraavasti: ”Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa

tulee vaalia alueen ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Näille alueille saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina vuorovaikutuksessa alueen asukkaiden kanssa. Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.”

Yleiskaavasta saadussa palautteessa korostuu huoli pientaloalueiden tulevaisuudesta, mikä edellyttäneen tarkempaa jatkosuunnittelun ohjausta.

Palveluverkkoa suunnitellaan pohjautuen viimeisimpiin väestö- ja asuntorakentamisennusteisiin. Pakkalassa Veromäen ja Kartanonkosken kouluissa syksyllä 2019 ei ollut liikaa oppilaita suhteessa koulun kapasiteettiin. Tosin monet koulut ovat lähellä maksimioppilasmäärää ja esimerkiksi Veromäkeen ollaan kohta rakentamassa paviljonkia oppilasmäärien painetta helpottamaan.

Alueen kehittämisen yksityiskohtaiset linjaukset tehdään tarkemman asteisen suunnittelun yhteydessä, eikä yleiskaava ota kantaa esimerkiksi yksittäisten alueiden tai katujen jalankulun ja pyöräilyn ratkaisuihin (pyöräilyn baanoja lukuun ottamatta). Pysäköintiin liittyen yleiskaavassa on asuinalueita (A) koskien määräyksessä, että alueella on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja. Tarkemmat paikkamäärät ja niiden sijoittuminen ratkaistaan asemakaavoituksen yhteydessä ja samalla tarkastellaan muuttuvan alueen vaikutusta sen läheiseen liikenneverkkoon ja liikenteen ratkaisuihin.

2.3. Myyrmäki

Myyrmäen suuralueelta annettiin yhteensä 32 muistutusta:

- Asunto Oy Kartanonpuiston asukkaat ja isännöitsijä
- Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen
- Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varma
- Kiinteistö Oy Kaivoksen Talliosake
- Kiinteistö Oy Larix/OY J-Trading Ab
- Kårböle ungdomsförening rf
- Linnaisten omakotitaloyhdistys
- Hämeenkylässen omakotiyhdistys ry
- 24 yksityishenkilöä

2.3.1. Eräkujan pää

M57, M156

Yleiskaavaehdotuksessa on Louhelan päiväkodin alue Eräkujan varrella merkitty AC kaupunkikeskustan asuinalueeksi. Vastustan ehdotusta ja katson, että alueella ei tule yleiskaavassa sallia tiivistä korkeata rakentamista, vaan alue tulisi säilyttää entisellään tai muuttaa puistoalueeksi. Jos nyt päiväkodin tontille suunnitellaan tulevaisuudessa korkeita, useita asuinrakennuksia, olemme kuin sumpussa. Viedään viimeinenkin henkireikä, ikkunoista näkyvä luonto. Näköalaa ei yleensä pidetä vaikuttavana seikkana kaavoituksessa, mutta asukkaiden enemmistön mielestä sen pitäisi olla. Jos Eräkujan varteen tulee tulevaisuudessa rakennuksia lisää ja samalla autoja, liikenne Eräkujalla lisääntyy huomattavasti. Louhelantien liikenne tulee lisääntymään myös asuntorakentamisen ja Luhtien jatkeen Uomatielle ulottamisen kautta, jolloin kulkuyhteys Eräkujalta Louhelantielle tulee suuresti vaikeutumaan kuten se on jo nyt varsinkin ruuhka-aikoina.

Yleiskaavassa on ymmärtääkseni luovuttu päiväkodin takaisen puiston täydennysrakentamisesta, mutta kaavaan on kuitenkin jätetty varaus päiväkotitontin ottamisesta asuntorakentamiseen. Mikäli tälle tontille rakennetaan kerrostalo, niin asuintalomme länsi- pohjoispuoli on täysin saarrettu. Ymmärrän, että kaupunki haluaa rakentaa radanvarret tehokkaasti, mutta se ei voi tarkoittaa sitä, että aiemmin rakennetut asuintalot saarretaan uusilla rakennuksilla niin, että kaikki valo ja yksityisyys asunnoista katoaa.

Vastine

Louhela sijaitsee rautatieaseman luona Myyrmäessä, joka on yksi Vantaan pääkeskustoja. Siksi alue on joukkoliikennekaupungin kehittämiseen tähtäävässä yleiskaavaehdotuksessa täydennysrakentamisen ydinaluetta, kestävän kasvun vyöhykettä ja merkinnällä kaupunkikeskustan asuinalue (AC). Eräkujan päässä on yleiskaavassa virkistysalue-merkintä VL. Asuinalueiden sisäiset puistot ja viheralueet eivät näy kartalla yleiskaavan tarkkuudessa. Eräkujan päässä oleva asemakaavan pallokenttä (UL) tekee tässä poikkeuksen. Yleiskaavassa ei määritetä rakennustehokkuutta, joka ei ole paras mittari ympäristön laadusta. Ympäristön laatua ohjataan yleiskaavamääräyksissä. Myyrmäen kaavarunko on hyväksytty kaupunginhallituksessa 29.4.2019. Yksityiskohdattaiset ratkaisut paikan kehittämiseksi tehdään asemakaavassa.

2.3.2. Hämeenkylä

M50, M152 + 26 allekirjoittajaa

Vantaan kaupungin yleiskaavaehdotuksessa on suunnitelma yleisen kävelytien rakentamisesta Hämeenkylään. Sen mukaan reitti kulkisi Hämeenkylässä kartanon ja sitä vastapäätä olevien rivitaloalueiden välistä. Emme vastusta varsinaista ehdotusta – päinvastoin on hyvä,

että kaupunki järjestää luontevia kävelyreittejä kaupunkilaisten virkistykseksi. Yhtä tärkeää on mielestämme huomioda kehityshankkeissa niiden asukkaiden mielipiteet, joita päätökset ja niiden vaikutukset eniten koskevat. Ehdotammekin, että tuleva kävelytie pyrittäisiin sijoittamaan Hämeenkyllän kartanon puolelle peltoaluetta. Näin toimien se tuottaisi haittaa mahdollisimman vähän kaikkien nykyisten asukkaiden kannalta ja välttyttäisiin mahdollisilta valituskiirroksilta. Muistutuksella oli 26 allekirjoittajaa.

Vastine

Yleiskaavaehdotukseen on merkitty ohjeellinen ulkoilureittien verkosto koko kaupungin alueelle. Kaupunki toteuttaa ulkoilureittien verkostoa vähitellen. Reittien sijainti, leveys, pinnoitteet, valaistus ym. tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Kadut ja puistot -palvelualueella laaditaan parhaillaan ulkoilureittien tavoitesuunnitelmaa, jossa reittejä suunnitellaan yleiskaavaa tarkemmalla tasolla. Hämeenkyllän kartanon viereisellä pellolla on yleiskaavaehdotuksessa esitetty reittivaihtoehto, joka ei pirsto peltoja, ja siten vaikeuta peltojen viljelyä. Erilaiset reittivaihtoehdot ovat kuitenkin edelleen mahdollisia jatkosuunnittelussa.

2.3.3. Hämeenkyllän kartanon alue

M8, M178

Hämeenkyllässä kaavaa tulee muuttaa siten, että se mahdollistaa jo alueen asukkaillekin julkisesti esitellyn uuden asuinalueen rakentamisen ja siinä olevien 4-kerroksisten kerrostalorakennusten rakentamisen suunnitellusti. Tällöin kaavan tulee olla siltä osin kuin nyt on suunniteltu rakennettavan 4-kerroksisia taloja merkinnältään ”asuinalue” (kaavamerkintä A), ei ”pientaloasuinalue”. 4-kerrosten kerrostalojen funktio uudella asuinalueella on merkittävä, sillä niiden on suunniteltu

niteltu estävän Kehä 3:lta tulevaa melua uudelle asuinalueelle. Muilta osin kuin näiden Kehä 3:n läheisyyteen rakennettavien kerrostalojen osalta alueen kaava voi hyvin säilyä jatkossa kaavamerkinnältään AP:nä. Hämeenkyllä tarvitsee vuonna 2014 asukkaille esitetyn uuden asuinalueen, sillä alueella ei ole riittävästi asuntoja sitä tarvitseville uusille asukkaille. Kartanon alue on uniikki vetovoimatekijä Vantaalla. Näemme, että yleiskaavalla ei tule rajoittaa tulevan rakentamisen mahdollisuuksia vaan sallia tulevaisuudessa asuntorakentaminen nyt kyseessä olevalla alueella pienkerrostalomaisella tavalla.

Vastine

Alue on yleiskaavaehdotuksessa merkitty pientalovaltaiseksi alueeksi (AP), joka mahdollistaa asumisen toteutuksen sekä vaihtoehtojen tarkastelun asemakaavatasoisessa suunnittelussa. Suunnittelussa on huomioitava, että alue on merkitty maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi tai muuksi arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi, jonka luonteeseen pientalovaltainen rakentaminen parhaiten soveltuu. Kyseinen merkintä myös edellyttää, että alueella tapahtuva rakentaminen, ympäristörakentaminen ja ympäristönhoito sopeutetaan alueen maisema- tai kaupunkikuvallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueelle rakennettaessa tai tehtäessä muutoksia olemassa oleviin rakennuksiin on huolehdittava siitä, että sekä rakennusten että ympäristön rakentaminen sijoitukseltaan, mittasuhteiltaan, tyylliltään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä. Myös avoimen maisematilan reunoihin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Sen lisäksi, että pientalovaltainen rakentamisen merkintä soveltuu kartanoalueen arvoihin, ei alueen sijainti kaupunkirakenteessa puolla pientaloja tehokkaampaa rakentamista. Yleiskaavaehdotuksessa asuntoja esitetään rakennettaviksi sellaisille paikoille, joilta käsin ihmiset pystyvät hoitamaan päivittäiset työ-, kauppa- ja koulumatkansa julkisella

liikenteellä, kävellen tai pyöräillen. Joukkoliikennekaupunki Vantaa -julkaisussa (Vantaan kaupunki 2016) on esitetty Vantaan joukkoliikennevyöhykkeet. Mahdollisia rakentamisen paikkoja on etsitty joukkoliikennevyöhykkeiltä. Julkaisun mukaan vuonna 2025+ kyseinen alue ei ole joukkoliikennevyöhykettä eikä siten ole sopiva sijainti tehokkaalle kerrostalorakentamiselle.

2.3.4. Hämeenkylä - Vihdintien varsi

M295

Muistutuksen jättäjä omistaa alueella kaksi merkittävää toimitilakiinteistöä. Yhtiö on hakemassa toiselle uutta käyttötarkoitusta. Toisella kiinteistöllä sijaitsevalla päivittäistavarakaupalla on tarve laajentua.

1. Yleiskaavaluonnoksen eritasoliittymän tilavaraus näyttää ulottuvan yhtiön omistaman kiinteistön tontille. Liittymä on muistuttajan mukaan sinänsä hyväksyttävissä, jos tilavaraus mukailee yleiskaavan 2007 risteyskohdassa olevaa liikennealueen tilavarausta, eikä vie tilaa tontilta.

2. KM-kaavamerkintä selostusosan merkintään ”Varisto-Petikon alueelle saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 2000 k-m²” halutaan muutos niin, että sallittaisiin lain mukaisen suuryksikön laajuuden määritelmän alle olevan päivittäistavaramyymälän rakentaminen eli yhteensä 4000 k-m². Perusteita päivittäistavaramyymälän laajuuden lisäämiselle: Olemassa oleva päivittäistavarakauppa toimii kaupungin reuna-alueella ja palvelee sekä Vantaan reuna-alueen että Espoon puolen asukkaita keskustapalveluiden ollessa suhteellisen kaukana. Lähellä kävelymatkan päässä on runsaasti asutusta ja sitä on yleiskaavassa osoitettu jonkin verran lisää alueen länsipuolella (AP korttelin tilavaraus). Päivittäistavarakaupan lisääminen alueelle hyödyttää myös viereisiä alueita ja toiminnot tukisivat toinen toisiaan. Itäpuolella oleva Variston alue saisi lisää elinvoimaa ja länsipuolella Hämeenkylään kartanolle tulisi lisää näkyvyyttä. Alue sijaitsee liikenteellisesti vilkkaassa ja helposti saavutettavassa paikassa isojen teiden risteyskohdassa.

Alueella on hyvät kevyen ja julkisen liikenteen verkostot. Katuverkosto parantuu tulevaisuudessa entisestään, kun alueen eritasoliittymiä ja kevyen liikenteen väyliä rakennetaan uudestaan ja parannetaan Kehä III:n yhteydessä. Lisäksi liikenne sujuvoituu, kun Kehä III:n pohjoispuolelle suunniteltu Tavastkullantien jatkeena oleva ylikulkusilta ajoneuvoliikennettä varten ja alikulkuväylä kevyttä liikennettä varten toteutuvat. Alueella toimii jo päivittäistavaramyymälä ja sen laajentaminen vahvistaa nykyistä kaupunkirakennetta sekä toiminnallisesti että liikenteellisesti.

Vastine

Yleiskaavakartassa oleva eritasoliittymän merkintä ei ole aluevaraus vaan symboli, joka osoittaa varauksen eritasoliittymälle. Merkintä ei siis osoita liittymän vaatimaa tilaa. Vihdintien / Ainontien / Martinkyläntien risteyskseen on tehty tilavaraussuunnitelma 2010 ja sen mukainen asemakaavamuutos 2011. Lisätarvetta tonteista katu- ja liikennealueiksi ei siten enää ole.

Suunnitelma rautakaupasta ja tilaa vaativasta erikoistavaran kaupasta on yleiskaavan ja yleiskaavaehdotuksen mukainen. Niin Vantaalla kuin pääkaupunkiseudulla yleisesti on tavoitteena keskittää isot päivittäistavarakaupan yksiköt keskustoihin ja asuntoalueille. Siksi myös Petikko-Varisto-Hämeenkylään kaupan alueella (KM) päivittäistavarakaupan kokonaismäärä on rajoitettu 2000 k-m²:iin.

2.3.5. Kaivoksela / Gruvsta

Liikenne, Kuninkaantammen eritasoliittymä

M9, M39, M70 + 5 allekirjoittajaa, M289 + 6 allekirjoittajaa

Suunnitelma liikenneyhteydestä Vanhalta Kaarelantieltä Kuninkaan-

tammen eritasoliittymään pitäisi haudata ja merkintä poistaa yleiskaavasta. Yleiskaavaehdotukseen merkitty pieni pätkä Vanhalta Kaarelantieltä, joka päättyy Helsingin kaupungin rajalle, on ihmisten yleiskaavakarttojen ymmärtämiseksi tehty vaikeaksi ja peittelee todellisia seurauksia. Kartta tulisi ulottaa ainakin kilometrin päähän kaupungin rajalta, jotta voisi päätellä mitä seurauksia pienistäkin viivoista voi olla. Kuninkaantammen eritasoliittymää ja yhteyttä liittymästä Vanhalle Kaarelantielle ei pitäisi toteuttaa, koska se palvelee vain Kuninkaantammen asukkaita. Yhteys tuhoaa tärkeän ulkoilualueen ja suuren osan alueen metsää sekä omakotialueen viihtyisyyden. Kaivokselan liittymää voisi parantaa rakentamalla risteykseen esimerkiksi liikenneympyrjän, joka olisi kustannuksiltaan paljon pienempi.

Mutkainen Vanha Kaarelantie olisi hyvä kohde kehittää rauhalliseksi kylätieksi leveine kevyen liikenteen kaistoineen. Alueen uudet asukkaat ja lapsiperheet arvostaisivat tällaista kehitystä. On täysin käsittämätöntä ja vantaalaisten asuinalueiden viihtyisyyden vastaista läpiajoliikenteen salliminen Helsingin Kuninkaantammesta ja Malminkartanosta Vanhalle Kaarelantielle, joka on vanha kulttuuritie ja asuinalueiden käytössä. Sen sijaan tulisi priorisoida parempia joukkoliikenneyhteyksiä, mahdollisuuksia käyttää polkupyörää ja muita kevyen liikenteen väyliä.

Trafiken, Kungsekens planskilda anslutning

Planen om en trafikförbindelse från Gamla Kårbölevägen till Kungsekens planskilda anslutning borde slopas och beteckningen strykas från generalplanen. Det korta vägavsnittet från Gamla Kårbölevägen till Helsingfors stads gräns som angetts i generaplaneförslaget är svårt att förstå utifrån generaplanekartan och de verkliga konsekvenserna kommer inte fram. Kartan borde visa ett större område som sträcker sig åtminstone en kilometer från stadens gräns för att man kunde bedöma vilka följder de korta strecken kan ha.

Kungsekens planskilda anslutning och förbindelsen från anslutnin-

gen till Gamla Kårbölevägen borde inte genomföras, eftersom den endast betjänar Kungsekens invånare. Förbindelsen förstör det viktiga friluftsområdet och en stor del av skogen samt trivsamheten i egna hemshusområdet. Gruvsta anslutning kunde förbättras t.ex. genom att bygga en rondell i korsningen, vilket kostnadsmässigt skulle vara mycket förmånligare.

Den krokiga Gamla Kårbölevägen borde utvecklas till en lugn byväg med breda gång- och cykeltrafikleder. Områdets nya invånare och barnfamiljer skulle uppskatta denna utveckling. Att genomfartstrafiken från Kungseken och Malmgård i Helsingfors tillåts till Gamla Kårbölevägen är helt ofattbart och förstör trivsamheten i bostadsområdena. Gamla Kårbölevägen är ju en gammal kulturväg som används av invånarna i bostadsområdena. Däremot borde man prioritera bättre kollektivtrafikförbindelser, möjligheter att cykla och använda andra lättrafikleder.

Työpaikat

M209, M210, M216, M254

Yleiskaavaehdotuksessa Hämeenlinnanväylän ja Vaskivuorentien eritasoliittymän ympäristö on varattu monipuoliselle asuntorakentamiselle (A). Kohteen sijainti pääkaupunkiseudun yhden autoliikenteen pääväylän ja yleiskaavaehdotukseenkin merkityn raideliikenteen risteyskohdassa tukee pitkällä aikavälillä voimakasta työpaikkarakentamista paikan erinomaisen saavutettavuuden johdosta. Lisäksi risteysalueen välittömässä tuntumassa on jo tällä hetkellä merkittävää toimitilarakentamista, jonka elinkaarta on jäljellä vielä vuosikymmeniä, jonka jälkeenkin ovat sijaintinsa puolesta taloudellisesti kannattavia peruskorjaushankkeita. Em. syystä kohteessa tulee säilymään nykyinen toimitilatarjonta ja sen kehittäminen myös jatkossa tulee turvata. Kohteen yleiskaavan tulisi sallia risteysalueen välittömässä läheisyydessä toimitilarakentamiseen painottuvaa rakennuskantaa. Kokonaisuuteen voi

liittyä tehokasta asuntorakentamista, jolloin mm. tehokkaan pysäköintiratkaisun vuoropysäköinti tulee mahdolliseksi, joka parantaa investointien kannattavuutta ja madaltaa investointipäätösten kynnystä. Em. tavoitteen toteuttamiseksi yleiskaavamerkintä A/TP (asumisen ja työpaikkarakentamisen alue) on parempi ja katsomme, että yleiskaavassa merkintä tulisi vaihtaa ehdotuksemme mukaiseksi. Em. merkintä voi rajoittua risteysalueen välittömään läheisyyteen. Samalla tulisi lisätä Silvolasta osa kestävä kasvun vyöhykkeeksi raitiovaunulinjauksen vaikutusalueella.

Taivaltien ja Silvolan yritysalue tulisi säilyttää monipuolisena työpaikka-, tuotanto- sekä varastotoiminnan alueena tai korkeintaan vaihtaa se asumiseen muuntuvaksi työpaikka-alueeksi. Silvolan yritysalue asuinalueeksi. Silvolan yritysalueen yritykset ovat tarjonneet vuosien ajan länsi-Vantaalla ja myös koko pääkaupunkiseudulla asuville monia työpaikkoja, eri yritysten kaupallisia ja teollisia palveluja, tuotannollisia - ja varastotiloja yrityksille sekä harrastajille.

Muutoksen perusteena on esitetty uusien asuntojen kysyntää lähellä Myyrmäen palveluja ja koska alueen työvoimakysyntä ei ole kehittynyt viime aikoina. Alue sopii paremmin yrityksille hyvien liikenneyhteyksien vuoksi. Sijainti E12 vieressä helpottaa yritysten logistiikkaa ja samalla vähentää liikennettä asuinalueilla. E12 aiheuttamien liikennemelun ja -päästöjen vuoksi alue ei ole sijainniltaan optimaalinen asuinalueeksi. Alueen käyttötarkoituksen muuttaminen vie luottamuksen kaupungin toimintaan. Aluetta tulisi kehittää edelleen monipuolisena työpaikka-, kaupallisten ja teollisten palveluiden alueena sekä tuotanto ja varastotila-alueena sen optimaalisen logistisen sijainnin ja olemassa olevan monipuolisen yrityskannan vuoksi. Alueella on tällä hetkellä paljon erilaisia yrityksiä, varasto- ja harrastetilaa, joista on pääkaupunkiseudulla pulaa. Vantaan kaupungin tulisi omalta osaltaan edistää yhdessä maanomistajien kanssa alueen kehittämistä niin, että alueella olisi monipuolisesti eri alojen yrityksiä. Alueen toimi- ja harrastetilojen

kysyntä on ollut kasvussa. Yritysalueen muuttaminen asuinalueeksi tekisi Länsi-Vantaan alueesta selvästi liian yksipuolisen lähiöalueen, jossa ei olisi alueellisesti tarvittavia paikallisia palveluja ja työpaikkoja lähellä asutusta.

Vastine / Svar

Liikenne, Kuninkaantammen eritasoliittymä

Yleiskaava on oikeusvaikutteinen asiakirja, eikä siinä voida esittää merkintöjä naapurikuntien puolelle. Liikenneyhteyden liittymisestä Vanhalta Kaarelantieltä Helsingin puolella sijaitsevaan Kuninkaantammen eritasoliittymään on kerrottu yleiskaavan selostuksessa. Uusi eritasoliittymä palvelisi ensisijaisesti Kuninkaantammen asuinaluetta.

Vaskivuorentien ja Vanhan Kaarelantien liittymä on jo nyt hyvin kuormitettu. Liikenneympyrän toimivuudelle liikennemäärät ovat liian suuria. Yhdyskatu Vanhalta Kaarelantieltä Hämeenlinnanväylälle keventää Vaskivuorentien liittymän kuormitusta, mahdollistaa siten uutta maankäyttöä ja parantaa Myyrmäen keskustan saavutettavuutta Rajatorpantielle. Vanha Kaarelantie tulee säilyttämään luonteensa kapeana ja mutkittelevana vanhana maantienä.

Kaivokselan eritasoliittymään on tutkittu useita kertoja kehittämistoimenpiteitä, mutta liittymään esitetyt toimenpiteet eivät yksistään riitä parantamaan sen sujuvuutta. Kuninkaantammen eritasoliittymä mahdollistaa tulevaisuudessa myös Hämeenlinnanväylän bussiliikenteelle uusia reittejä mm. Silvolaan ja Myyrmäkeen. Liittymästä on jo käynnissä tiesuunnitelman laatiminen ja uusi yhteys Vanhalta Kaarelantieltä on tarkoitus toteuttaa tasoliittymänä, mahdollisesti kiertoliittymänä. Vaikka uusi yhteys liikenne-ennusteiden mukaan lisääkin Vanhan Kaarelantien liikennemäärää, niin se mahdollistaa myös paremman joukkoliikenteen kehittämisen Kaarenmäkeen.

Trafiken, Kungsekens planskilda anslutning

Generalplanen är en handling med rättsverkningar och man kan inte ange beteckningar i grannkommunernas områden. Det har informerats i generalplanebeskrivningen om trafikanslutningen från Gamla Kårbölevägen till Kungsekens planskilda anslutning som ligger på Helsingforssidan. Den nya planskilda anslutningen skulle betjäna Kungsekens bostadsområde i första hand.

Kopparbergsvägens och Gamla Kårbölevägens anslutning är redan nu mycket belastad. Trafikmängderna är för stora för en rondell. En förbindelsegata från Gamla Kårbölevägen till Tavastehusleden minskar belastningen i Kopparbergsvägens anslutning, möjliggör ny markanvändning och förbättrar tillgängligheten från Myrbacka centrum till Råtorpsvägen. Gamla Kårbölevägens karaktär som en smal och krokig gammal landsväg ska bevaras.

Man har undersökt möjligheten till utvecklingsåtgärder vad gäller Gruvsta planskilda anslutning flera gånger, men de åtgärder som föreslagits räcker inte till för att förbättra anslutningen och dess smidighet. Kungsekens planskilda anslutning möjliggör också nya framtida trafikrutter för busstrafiken på Tavastehusleden till bland annat Sillböle och Myrbacka. En vägplan beträffande anslutningen görs upp som bäst och avsikten är att en ny förbindelse från Gamla Kårbölevägen genomförs som en planskild anslutning, eventuellt en rondell. Även om en ny förbindelse ökar trafikmängden på Gamla Kårbölevägen enligt trafikprognoserna, ger den också möjlighet att utveckla bättre kollektivtrafikförbindelser till Kårbacka.

Työpaikat

Kaivokselan työpaikka-alue Hämeenlinnanväylän molemmin puolin on osoitettu kokonaisuudessaan asuntorakentamisen alueeksi. Ratkaisu pohjautuu pitkälti alueelle käynnistettyyn yleiskaavan muutokseen, joka työnä sulautettiin yleiskaava 2020:n. Kaupunkisuunnittelulauta-

kunta hyväksyi vuoden 2014 lopulla jatkosuunnittelun pohjaksi Joukkoliikenne Vantaa -työn, jossa Kaivoksela tunnistettiin alueeksi, jonka maankäytön periaatteet tulee uudistaa. Suunnittelun lähtökohtana oli tutkia nykyisellään vajaakäyttöisen työpaikka-alueen muuntumista osin asuinalueeksi. Vaikuttavina tekijöinä ovat olleet mm. se, ettei yleiskaavassa 2007 tavoiteltu kehitys kohti työvoimavaltaisempaa työpaikka-aluetta ei ole toteutunut. Lisäksi maanomistajilta on tullut kyselyjä asumisen tutkimiseksi alueella. A-alue merkintä mahdollistaa asumisen yhteyteen soveltuvat työpaikkatoiminnot. Lisäksi voimassa olevan asemakaavan turvin on mahdollista jatkaa nykyistä toimintaa alueella. Yleiskaavan määräysten mukaisesti asuinalueella (A) on suositettava tehokkaita pysäköintiratkaisuja. Yleiskaava ei kuitenkaan ota kantaa alueiden pysäköinnin mitoittamiseen tai järjestämistapaan, vaan ne ratkaistaan tarkemman asteisessa suunnittelussa.

Yleiskaava 2020:ssa kestävän kasvun vyöhyke -merkintä on merkitty Kehä- ja Pääradan juna-asemien yhteyteen sekä Vantaan ratikan linjauksen varrella oleville alueille.

2.3.6. Koivurinne

M212

Koivurinne 3 asemakaava pitää saada tehtyä pikaisesti. Sitä on valmisteltu jo yli 25 vuotta saamatta sitä valmiiksi ja voimaan. Kaavan laadinnan yhteydessä vaaditut ylimääräiset maanluovutukset poistamalla asemakaava olisi valmis hyväksyttäväksi ja toteutettavaksi Nyt 2020 yleiskaavassa alue on AP-alue, jossa rakentamista pyritään keinotekoisesti rajoittamaan jollain v. 6.6.1983 mukaisilla tiloilla koon mukaan. Missään ei ole selkeästi sanottu tämän tarkkaa selitystä. Vuoden 2007 yleiskaavassa alue on A3-alue, jolla sallitaan pientalojen rakentaminen, tästä johtuen alueen pitäisi olla 2020 yleiskaavassa A-alue.

Vastine

Yleiskaava ohjaa tulevaa asemakaavoitusta ja toteutuu pääasiallisesti asemakaavojen kautta. Yleiskaava ei ota kantaa alueiden asemakaavoituksen aikatauluun. Aina alueen ensimmäistä asemakaavaa laadittaessa määritellään yleiset alueet (kadut, puistot), jotka joko maankäyttösopimuksella tai haltuunottoimituksella siirtyvät kaupungin omistukseen. Tämä on lakiin perustuva normaali käytäntö. Voimassa olevan yleiskaavan A3 merkintä tarkoittaa pientaloaluetta, kuten uuden yleiskaavan AP. Ennen asemakaavaa alueille on ollut mahdollista hakea suunnittelutarveratkaisua, joiden tasapuolisen mitoitus pohjautuu vuoden 1983 yleiskaavan tilajakoon. Asuinalue (A) osoittaa uudessa yleiskaavassa asumisen alueita, jotka kehittyvät tulevaisuudessa monipuolisina asumisen alueina eivätkä vain pientaloalueina. Koivurinne halutaan säilyttää pientaloalueena. Koivurinteen pohjoisosaan on laadittu asemakaavaluonnokset, mutta asemakaavan liittyvät sopimusneuvottelut eivät ole ratkenneet.

2.3.7. Linnainen

M46, M51, M137, M165, M167, M169, M170, M172, M175, M177, M204

Asuminen

Maanomistajat esittävät muistutuksena, että Rajatorpantien ja Hämeen kyläntien risteyksen pohjoispuolella oleva alue, joka alkuvuonna 2020 esillä olleiden yleiskaavaluonnosten mukaan oli AP - aluetta, mutta joka kaupunginhallituksen 6.4.2020 päättäessä asettaa yleiskaava nähtäväksi oli muutettu VL - alueeksi, muutetaan ja palautetaan AP - alueeksi. Maanomistajan kiinteistöt sijaitsevat tällä aiemmin suunnitelmassa olleella AP - alueella. Vantaan kaupunki varautuu voimakkaaseen asukasmäärän kasvuun, mikä edellyttää merkittävää asuntorakentamista. Tämän alueen kaavoittaminen pientaloalueeksi aiemman yleiskaava-

luonnoksen mukaisesti tukee tätä kaupungin elintärkeää tavoitetta. Alueella on mahdollista yhdistää nykyaikaisella tavalla luontoarvojen kunnioittaminen ja tulevaisuuden kestävä asumisratkaisut. Historiallisen ympäristöön soveltuen alueelle voisi rakentaa pienkerrostaloja risteyksen läheisyyteen antaen talojen madaltua metsää kohti, jolloin kokonaisuudesta syntyisi vaikuttava kylätunnelma. Tarkoitus olisi, että talot asemoitaisiin niin, että niiden poikki pääsisi kulkemaan viheralueiden metsiin, mikä vahvistaisi nykyajan rakennustavan sulautumista ympäröivään luontoon. Näin alueesta voitaisiin rakentaa turvallinen, terveellinen ja tasapainoinen elinympäristö. Asuinrakentamisen edellyttämä kunnallistekniikka on jo rajalla.

Luonto ja ulkoilu

1. Linnaisten AP-alueesta tulee rajata pois luo-alueet. Luo-alueet rajauksineen tulee lisätä yleiskaavaan ja tarkistaa tältä osin SL-rajaukset nykyistä perustelluiksi ekologisesta näkökulmasta.

2. Linnaistenmetsän SL-varaus jää liian suppeaksi. SL-alueen tulee noudattaa tarkemmin uhanalaisten lajien esiintymien rajoja ja kattaa ekologisesti merkittävimmät luontoarvoalueet.

3. Långbackan AP-alue on kulttuurivaikutteinen sekä tärkeä osa arvokasta metsäistä suojavyöhykettä SL-alueen reunassa. Kohde tulee kaavassa turvata maankäyttöpaineelta VL- ja luo-merkinnöillä.

4. Linnaisten metsäalueen ohjeelliset ulkoilureitit tulee muuttaa noudattamaan jo olemassa olevia, toimivia reittejä, metsäalueen heikentämisen välttämiseksi.

5. Metsäisen viheralueen säilyttäminen mahdollisimman laajana ja yhtenäisenä turvaa ulkoilu- ja virkistysmahdollisuudet sekä muut metsäluonnon tarjoamat ekosysteemipalvelut parhaiten. Linnaisten metsän SL-alue, toimivat ekologiset yhteydet kaikkiin ilmansuuntiin ja riit-

tävät reuna-alueiden suojavyöhykkeet (VL/luo) – ovat myös luonnon monimuotoisuuden säilymisen kannalta välttämättömiä. Friimetsä on suojeltava ekologisin perustein nykyistä ehdotusta kattavammin.

Vastine

Asuminen

Nähtäville panon päätöskäsittelyyn lähetetyssä yleiskaavaehdotuksen versiossa (yleiskaavatoimikunta 16.12.2019) muistutuksessa mainittu pientalovaltainen asuinalue (AP) oli mukana. Yleiskaavatoimikunta päätti kokouksessaan 27.2.2020 poistaa ristiriitaisia näkökulmia herättäneen rakentamisalueen yleiskaavaehdotuksesta. Näin ollen sitä ei ollut enää mukana kaupunginhallituksen 6.4.2020 nähtäville asettamassa yleiskaavaehdotuksessa. Asuntorakentamisen paikkana alue on erinomainen, mutta valinnassa painottui virkistyskäytön arvot.

Luonto ja ulkoilu

1. Linnaisten AP-alueen rajausta on yleiskaavan yleispiirteistä tarkkuustasoa. Tarkempi rajausta on Linnaisten asemakaavassa 100400, joka on käsitelty KHO 9.6.2020 ja kuulutettu voimaan 30.6.2020.
2. Luonnonsuojelualueen rajausta tarkennetaan rauhoitus päätöksen yhteydessä.
3. Kasvavassa kaupungissa tarvitaan paitsi virkistys- ja luonnonsuojelualueita, myös runsaasti asuntotontteja kaupungin eri osiin. Långbackan alue on jo vanhastaan osin rakennettu ja sopii siten hyvin täydennysrakentamiseen. Alue on asuntorakentamisen näkökulmasta tärkeä, koska se sijaitsee hyvin suhteessa muihin asuntoalueisiin ja palveluihin ja koska asuntoalueiden rajauksia ei yleiskaavassa merkittävästi laajenneta. Alue täyttää myös kaupungin maapoliittista tavoitetta pientalotonttien kaavoittamisesta kaupungin omalle maalle.

4. Yleiskaavaehdotukseen on merkitty ohjeellinen ulkoilureittien verkosto koko kaupungin alueelle. Kaupunki toteuttaa ulkoilureittien verkostoa vähitellen. Reittien sijainti, leveys, pinnoitteet, valaistus ym. tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Kadut ja puistot -palvelualueella laaditaan parhaillaan ulkoilureittien tavoitesuunnitelmaa, jossa reittejä suunnitellaan yleiskaavaa tarkemmalla tasolla.

5. Yleiskaavaehdotus 2020 ei pienennä Linnaisten metsän viheraluetta verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan ja asemakaavaan. Yleiskaavassa säästetään laajoja yhtenäisiä metsäalueita. Jo yleiskaavoitettujen asuntoalueiden alaa ei ole lähdetty isommin laajentamaan jo rakentuneiden alueiden ulkopuolelle. Väestönkasvupaineessa sekin olisi yksi vaihtoehto. Vantaan väestönkasvun ennustetaan jatkuvan voimakkaana. Rakentamiseen varattuja alueita ei siksi voida pienentää verrattuna vuoden 2007 yleiskaavaan. Kestävyys on asetettu yleiskaavan 2020 tavoitteiden raamiksi. Yleiskaava 2020 tavoitteet (Kaupunginhallitus 22.1.2018) -raportissa on tulkittu kestävyys ulottuvuuksia maankäyttöön. Maapallon kantokyky on kestävyys kivijalka. Ekologista kestävyyttä yleiskaavassa on mm. se, että viherrakenne turvaa luonnon monimuotoisuutta ja toimivia ekosysteemejä ja tiivistyvä kaupunkirakenne mahdollistaa kestävästä liikkumisesta ja säästää viheralueita rakentamiselta. Yleiskaavassa sovitetaan yhteen keskenään ristiriitaisia asioita. Yleiskaavan viheralueverkosto on pystytty säilyttämään pitkälti samana kuin yleiskaavassa 2007. Luonnosvaiheessa käytiin läpi monia mahdollisia rakentamisen paikkoja yleiskaavan 2007 viheralueilla, mutta niistä luovuttiin luontoarvojen ja virkistyskäytön tarpeiden takia. Linnaisten metsään luonnosvaiheessa esitetty pientaloaluelajennus poistettiin. Ekologiset runkoyhteydet on pääsääntöisesti varattu siten, että runkoyhteys ei ole vain viivana maankäyttömerkinnän päällä, vaan runkoyhteydelle on tehty niin laaja viheralueen maankäyttövarausta kuin kussakin kohdassa on mahdollista. Liikenneväylien haittavaikutusta torjumaan on esitetty viheryhteyden kehittämiskohtia, jotka ovat joko vihersiltoja tai vehreitä alikulkuja. Frii-

metsä on yleiskaavan tulevia pientaloalueita, joka liittyy Vihdintien kaupunkirakenteeseen ja täyttää kaupungin maapoliittista tavoitetta pientalotonttien kaavoittamisesta. Friimetsään saatavissa bussilinja Askiston kautta, kun Askistontien silta rakennetaan Kehä III:n yli.

2.3.8. Luhtitien jatke

M173, M274

Suunnitelma Luhtien jatkamisesta Uomatielle, ja ylipäättään ajatus Raappavuoren viheralueen ja lähivirkistysalueen halkomisesta vilkasliikenteisellä tiellä, ei noudata Vantaan kaupungin yleiskaavaehdotuksen henkeä. Yleiskaavan mukaan Vantaan kaupunki arvioi melu- ja ilmanlaatuvaikutuksia; pelkään, että Luhtitien jatkeen osalta kokonaisarviointi on jäänyt puutteelliseksi ja puolitiehen. Raappavuoren lähivirkistysalue tulee säilyttää yhtenäisenä. Koronapandemia on viimeistään osoittanut, että kaupunkilaisille tulee olla lähellä ja helposti saavutettavissa viheralue, jossa voi liikkua ja nauttia luonnosta ilman jatkuvaa liikenteen melua ja pakokaasuja. Luhtitien jatkaminen Uomatielle tietäisi varmuudella suurta liikennemäärää, ja sitä kautta melu- ja saasteongelmien syntyä.

Vastine

Luhtitien jatke Uomatielle on jo voimassa olevassa yleiskaavassa ja tämä ohjaa vielä myös alueen asemakaavoitusta. Luhtitien merkitys joukkoliikenteelle nousi esiin erityisesti Länsi-Vantaalle tehdyn uuden linja-autoliikennettä koskevan linjastosuunnitelman myötä ja yhteys mahdollistaa suunnitelman mukaisen tehokkaan joukkoliikenteen bussirunkolinjan toteuttamisen Pähkinärinteeltä Kehäradan varteen. Luhtitien asemakaava 141100 on jo hyväksytty 16.12.2019 ja kuulutettu voimaan 2.3.2020. Luhtitiestä laaditaan jo katusuunnitelmia ja yleis-

kaavan merkinnällä korostetaan sen merkitystä tärkeänä paikallista liikennettä palvelevana väylänä.

Raappavuorten viheralue on säilytetty yhtä laajana kuin voimassa olevassa yleiskaavassa väestönkasvupaineesta huolimatta juuri siitä syystä, että tiedostamme viheralueiden tärkeyden kaupunkilaisille. Luonnonsuojelualuevaraus vakiinnuttaa viheralueen asemaa entisestään. Luhtitie on katsottu niin tärkeäksi osaksi liikenneverkkoa, että se halutaan toteuttaa siitä huolimatta, että se joudutaan rakentamaan viheralueen poikki.

2.3.9. Myyrmäen keskusta

M45, M194

Yleiskaavalla pyritään tehostamaan jo olevan infrastruktuurin käyttöä kehäradan vaikutusalueella. Tämä tavoite on sinänsä hyväksyttävä. Myyrmäessä ja Louhelassa tulee kuitenkin ottaa huomioon jo olevan asutuksen luonne ja kaupunkikuva: tiivistäminen ei se saa liikaa muuttaa varsinkaan Louhelan luonnonläheisen väljää ja ihmisläheistä yleisilmettä.

Louhelantien ja Uomatien risteyksen ja Louhelan aseman läheiset korttelialueet on yleiskaavassa merkitty kaupunkikeskustaksi (C). C-alueita laajennettu suhteessa kaupunginhallituksen 29.4.2019 hyväksymään Myyrmäen kaavarunkoon. Siinä laajennusalue on enintään 8-kerroksista aluetta. Tämä merkitsee laajennetun alueen rakennustehokkuuden lisääntymistä ilmeisesti sen suuntaiseksi, mikä on merkitty kaavarunkoon risteyksen eteläpuolen 16-kerroksiseen ja Louhelan asema länsipuoliseen 24-kerroksiseen rakentamiseen. Alue, jolla on 2012 ja 2017 rakennetut 5- ja 6-kerroksiset asuinkerrostalot, on merkittävä yleiskaavassa vähemmän tehokkaasti rakennettavaksi AC-alueeksi, kaupunkikeskustan asuinalueeksi. Kaavarungossa esitetty rakentami-

nen on ylikorkeaa ja heikentää jo olevan asutuksen viihtyisyyttä mm. varjostuksen lisääntymisenä. Kaavarungon rakentamiskorkeuksia tulisi laskea.

Yleiskaava ei ota kantaa C- ja AC -alueiden rakennustehokkuuteen. Näin saatava informaatio on olennaisen puutteellista ja vaikuttaa siten oikeusturvaa heikentäen myös sen arviointiin, onko kaavaan syytä reagoida esimerkiksi muistutuksella. Kaavarunko on ohjaava eikä kuulu viralliseen kaavajärjestelmään. Yleiskaava on kaupunginvaltuuston hyväksymä kaavoituksen oikeusvaikutteinen ohjausväline.

Yhteenvedona esitetään, että puheena olevan risteyksen lähialueen Myyrmäen kaavarungon mukaisen rakennustehokkuuden laskemisen lisäksi kunkin eri rakentamisalueen, erityisesti C- ja AC-alueiden, rakennustehokkuus määritellään yleiskaavan kaavamääräyksissä niin, että se ohjaa yksityiskohtaista kaavoitusta tavalla, josta ilmenee ainakin suuntaa antavasti alueen rakennustehokkuus enimmäiskerroslukuihin. Louhelantien ja Uomatien risteysalueen pohjois- ja luoteispuolen rakennustehokkuutta ei ole yleiskaavassa korotettava siitä, mitä se on Myyrmäen kaavarungossa.

Muistuttaja vastustaa kaavaehdotuksessa esitettyä tornitalon sijoitusta Ojapolun varteen: ”Meillä on nyt parvekkeeltamme esteettömät näkymät länteen. Niiden tilalle tulisi aivan lähelle tyly tornin päätyseinä. Kun vielä otetaan huomioon, että radan toiselle puolelle tulee joukko korkeita tornitaloja, meiltä ollaan viemässä kokonaan mahdollisuus nähdä ilta-aurinkoa. Toivomme, että tämä talo poistettaisiin kaavasta ja haettaisiin sille muualta sopivampi paikka.”

Vastine

Louhela sijaitsee rautatieaseman luona Myyrmäessä, joka on yksi Vantaan pääkeskustoja. Siksi alue on joukkoliikennekaupungin kehittämiseen tähtäävässä yleiskaavaehdotuksessa täydennysrakentamisen ydinaluetta, kestävän kasvun vyöhykettä ja merkinnöillä C ja AC. Korttelirakenteen yksityiskohtaiset ratkaisut linjataan koko kaupungin yleiskaavaa tarkemman tason suunnitelmissa ja asemakaavoissa. Yleiskaava mahdollistaa monenlaisten korttelirakenteiden toteuttamisen Myyrmäen alueella. Yleiskaavassa ei määritetä rakennustehokkuutta, joka ei ole paras mittari ympäristön laadusta. Ympäristön laatua ohjataan yleiskaavamääräyksissä. Kaupungin maapoliittiset linjaukset (Kv 18.6.2018) ja Myyrmäen kaavarunko (Kh 29.4.2019) tähtäävät korkeaan rakentamiseen asemanseuduilla. Yksityiskohtaiset ratkaisut paikan kehittämisestä tehdään asemakaavamuutoksissa.

2.4. Kivistö

Kivistön suuralueelta annettiin yhteensä 57 muistutusta:

- As Oy Kustaanmäki
- As Oy Paulaharju
- Blackbull Jeans Store Oy
- Peab industri Oy
- Petaksen asukasyhdistys Ry
- Pirttiranta Oy
- Vassinmäen asukkaat
- 50 yksityishenkilöä

2.4.1. Josvahalmin luonnonsuojelualue

M140, M214, M309, M326

Luonnonsuojelualue yksityisellä kiinteistöllä

Muistuttaja vaatii, että luonnonsuojelualueen rajaus katsotaan kiinteistöllä uudelleen. Alue on metsätaloustaloudessa eikä METSO ole houkutteleva vaihtoehto. Muistuttaja haluaa käyttää kiinteistöään pienrakentamiseen, jota luonnonsuojelualueen merkintä SL ei mahdollista. SL heikentää kiinteistön arvoa ja poistaa mahdollisuuden taloudelliseen ansaintaan. Muistuttaja ei ole saanut aikaisemman yleiskaavan SL-varauksesta tietoa ja vaatii nyt rajauksen poistamista hänen kiinteistöltään. Uudessa yleiskaavaehdotuksessa jätettiin yk2007:ssä oleva peltoalue pois SL-varauksesta. Tämä muutos vastaa muistuttajan mielestä samaa kuin hänen omistama talousmetsä, josta voi saada tulevaisuudessa tuottoa. Muistuttajan mukaan hänen kiinteistöllään ei ole mitään merkittävää kasvillisuutta tai eläimistöä, jota olisi suojeltava.

Talousmetsät, jotka eivät kuulu luonnonsuojeluohjelmaan, eivät täytä suojelukriteerejä ei tule merkitä SL-merkinnällä yleiskaavaan. Kiinteistön omistajat on saatava kunnalta täysi korvaus alueista, jotka saavat

suojelumerkinnän. Omistajat menettävät tuloja, jos eivät saa enää suojelumerkinnän jälkeen hoitaa metsää ja suorittaa metsässä päätehtäviä. Yleiskaava ei saa aiheuttaa maanomistajalle kohtuutonta haittaa. Suojelutoimissa on otettava huomioon yksityisen maanomistajan oikeusturva. SL-merkintä yleiskaavassa aiheuttaa maanomistajalle epävarmuutta: ei saa Kemera-tukia, koska metsälaki ei ole voimassa SL-alueilla. Myöskään metsätuholaki ei ole voimassa.

Metsien monimuotoisuus turvataan parhaiten vapaaehtoisilla menetelmillä kuten METSO-ohjelmalla. Aikarajoitteisten vapaaehtoisten suojelualueiden ei tule saada SL-merkintää yleiskaavaan.

Hyvin hoidetut kasvavat metsät ovat paras hiilinielu ja viihtyisämpi virkistysalue kuin hoitamaton metsä.

Mt152 ja SL

Muistuttajan palstalle on yleiskaavaehdotuksessa osoitettu Mt152 ja SL. Maapalstasta on yk2020:ssa yli 90% osoitettu muuhun käyttöön kuin rakentamiseen. Muistuttaja pitää tilannetta kohtuuttomana ja ehdottaa, että rakennusoikeutta siirrettäisiin lisää muistuttajan omistamille muille kiinteistöille, esim. Riipiläntiellä sijaitsevalle palstalle.

Muistutuksessa todetaan, että Mt 152 kohdalla ei ole luontoselvityksissäkään todettu luontoarvoja. SL-aluevaraukselle ei ole luonnonsuojelulistasta perustetta ja varaus tuottaa merkittävää haittaa maanomistajalle. Tulevaisuudessa MT152 varteen kohdistuu rakentamispainetta. Mt152:n ympäristövaikutusten arvioinnissa ja yleiskaavaluonnoksen luontovaikutusten arvioinnissa on todettu ristiriita Mt 152 ja suojeluvarauksen kanssa. Yleiskaava ei täytä MRL 39§ 3 ja 4 momentin sisältövaatimuksia.

Muut kaavaratkaisut yksityisellä kiinteistöllä

Yleiskaavaan virkistysalueiksi on varattu liian paljon muistuttajan maita. Virkistysalueet ja reitit jokamiehen oikeuksin tuottavat maan-

omistajalle haittaa ja virkistys olisi osoitettava valtion, kuntien ja yhdistysten maille. Myös Mt 152, EV-merkintä ja VU-merkintä tuottavat maanomistajalle haittaa.

Maa- ja metsätaloudella on suuri merkitys kulttuuriympäristön ja -perinnön säilyttämisessä.

ELI: yleiskaavassa on otettava huomioon MRL 39§:n mukaiset määräykset eikä kaavoituksella ja tehdyillä merkinnöillä voida aiheuttaa kiinteistön omistajalle kohtuutonta haittaa velvoittamalla omistajia taloudellisesti epäedulliseen asemaan.

Lisäksi muistuttaja vaatii Katriinantiellä sijaitsevan tilakeskuksen osalta SL-merkinnän poistamista ja haluaa tilalle M- tai AP-merkinnän. Kaupunki on itse hävittänyt metsiä lentoaseman eteläpuolella.

Vastine

Luonnonsuojelualue yksityisellä kiinteistöllä

Josvahalmin alueelta löytyy useita luontoselvityksiä, alueen suojeluarvot on tunnistettu jo vuoden 1981 Vantaa luonnonsuojelukohteet -perusselvityksessä. Alueelta tehtiin luontoselvitys myös vuonna 1987. Josvahalmin korpipainanne on ollut suojeluvarauksena vuoden 1983 yleiskaavasta lähtien. Alueen tärkeänä suojeluarvona on kostea monipuolinen korpipainanne ja lehtomaiset rinteet. Kiinteistö, jonka rajojen siirtoa muistutuksessa vaaditaan, on osa Josvahalmin korpipainannetta. Koska yleiskaavan suojelualuerajaus on aikanaan tehty varsin yleispiirteiseksi, on rajausta mahdollista tarkistaa sen pohjoisreunassa muistuttajan kiinteistön alueella.

Nuoret metsät ovat hyviä hiilen sitoja, mutta vanhat metsät sitovat myös hiiltä ja ovat merkittäviä hiilivarastoja. Luonnon monimuotoisuus-

den häviäminen on ilmastonmuutoksen lisäksi ihmiskuntaa uhkaava ilmiö. Vantaan kaupunki on halunnut reagoida tähän uhkaan varuamalla ekologiselle verkostolle tilaa kasvavassa kaupungissa. Ekologinen verkosto muodostuu luonnonsuojelualueista ja ekologisista yhteyksistä. Suomen lajien uhanalaisuus 2019 punaisessa kirjassa todetaan, että suurin osa uhanalaisista lajeista elää metsissä. Merkittävimpiä uhanalaisuuden syitä kirjan mukaan ovat lahoppuun väheneminen, metsien puulajisuhteiden muutokset ja vanhojen metsien ja suurten puiden väheneminen.

Useimmat yleiskaavaan ehdotetuista luonnonsuojelualueista ovat metsäisiä alueita. Niissä lajisto on yleensä monimuotoisinta. Vantaan alueella luontoselvityksiä on tehty sekä kunnan että yksityisten mailla, ja merkittäviä luontoarvoja löytyy myös yksityisten omistamista metsistä. Luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi Vantaalla pitäisi olla riittävän monta ja isoa luonnonsuojelualueita ja ekologiset yhteydet näiden välillä tarvitaan. Iso osa, yli 70 prosenttia uusista SL-varauksista on kunnan mailla, loput yksityisten omistamilla mailla, M- ja VR-alueilla. Kaikki yleiskaavaan uutena osoitetut sl-alueet ovat luontoarvoiltaan merkittäviä, ja alueet on rajattu noudattaen luonnonsuojelulain 10§ kriteeristöä.

Mt152 ja SL

Josvahalmin alueelta löytyy useita luontoselvityksiä, alueen suojeluarvot on tunnistettu jo vuoden 1981 Vantaa luonnonsuojelukohteet -perusselvityksessä, ja Josvahalmin korpipainanne osoitettiin suojelualueeksi 2007 yleiskaavassa. Uusimmissa selvityksissä (2017-2020) on saatu uutta tietoa mm. alueen kääpä- ja sammallajistosta, ja liito-oravista. Maakunnallisesti arvokkaaksi määritelty luontokohde, joka on olennainen osa metsäisen ekologisen verkoston ydinaluetta Luoteis-Vantaalla. Edustavia korpialueita sekä lehtoja, jossa jalopuustoa. Josvahalmin laajennusehdotusalueella on useita luontodirektiivin liitteen IV (a)lajeihin kuuluvan liito-oravan elinpiirin ydinalueita sekä lajille tärkeitä säi-

lytettäviä kulkuyhteyksiä. Alueella on silmälläpidettävää ja Vantaalla huomionarvoista kääpälajistoa. Alueen yhtenäisyyden säilyttämiseksi rajausehdotukseen on sisällytetty myös kehityskelpoisia nuoria metsiä. Olemassa olevien tietojen pohjalta alueen SL-aluerajaus on perusteltu. Mt152 linjaus kulkee SL-alueen poikki ja asettaa haasteensa alueen yhtenäisyydelle, ja vaatii väylän huolellista suunnittelu ja toteutusta, jotta alueen suojeluarvot säilytetään mahdollisimman hyvin.”

Muut kaavaratkaisut yksityisellä kiinteistöllä

Yleiskaava ohjaa kasvun sisäänpäin nykyiseen kaupunkirakenteeseen ja hyvän joukkoliikenteen alueelle. Uusia asuinaluevarauksia ei ole esitetty maatalousalueiden yhteyteen. Muistuttajan mainitsemalla Katriinantiellä sijaitsevalla tilakeskuksen mailla ei ole SL-merkintää.

Virkistysalueet ja ulkoilureitit yksityisellä kiinteistöllä

Yleiskaava toteuttaa MRL:ssä 39 §:ssä määriteltyjä yleiskaavan sisältövaatimuksia. Niihin kuuluu mm. riittävien virkistysalueiden varaaminen. Yleiskaavan virkistysalueverkosto on pitkälti sama kuin voimassa olevissa oikeusvaikutteisissa yleiskaavoissa. Virkistysalueiden sijainti on määritelty kaupunkirakenteen perusteella, ei maanomistuksen. Joitain virkistysalueita on voimassa oleviin yleiskaavoihin verrattuna muutettu maatalousalueiksi arvokkaan kulttuuriympäristön alueilla, koska maatalouden harjoittaminen turvaa viljelyn jatkumista alueilla, joiden arvo perustuu siihen, että ne ovat pitkään jatkuneen maanviljelyksen tuottamia kulttuurimaisemia. Näillekin alueille on osoitettu ohjeelliset ulkoilureitit, koska peltomaisema voi olla virkistyskäytössä siten, että maisemaa katsotaan reitiltä käsin. Yksityisesti omistetuilla virkistysalueilla voidaan edelleen harjoittaa metsätaloutta. Metsätalouden harjoittaminen kuitenkin saattaa heikentää metsämaiseman laatua ja luonnon monimuotoisuutta ja siksi virkistysalueilla vaaditaan MRL 128 §:n mukaista maisematyölupaa, jonka ehdoissa voidaan määritellä, miten metsää voidaan hoitaa siten, että arvoja säilyy ja maanomistaja samalla saa kohtuullista tuloa. Metsämaiseman arvostusta on tutkittu.

Yhteinen piirre tuloksissa on se, että ihmiset arvostavat useimmiten metsää, jonka puusto on varttunutta. Metsän uudistamisen tapa vaikuttaa siihen, miten miellyttävänä metsämaisemaa uudistuksen jälkeen pidetään.

Pelkästään jokamiehen oikeuteen perustuva metsissä liikkuminen ei ole riittävän hallittua, kun ihmisiä alkaa olla paljon. Siksi kaupunki kaavoittaa ja hankkii alueita virkistyskäyttöön. Samasta syystä yleiskaavaan on merkitty myös ohjeellisten ulkoilureittien verkosto.

Julkiset virkistysalueet toteutetaan yleensä hankkimalla ne Vantaan kaupungin omistukseen. Vantaan kaupunki hankkii yleiskaava-alueella virkistysalueita omistukseensa lähtökohtaisesti ja pääsääntöisesti vapaaehtoisin kaupoin. Tarvittaessa voidaan käyttää etuosto-oikeutta. Koko virkistysalueverkoston hankkiminen kaupungin omistukseen on hidas prosessi.

Yleiskaavassa esitetään ulkoilureittien sijainniltaan ohjeellinen verkosto. Reittien suunnittelu ja siinä yhteydessä yhteistyö maanomistajien kanssa jatkuu tarkemman asteisessa suunnittelussa. Yksityisille maille reittejä perustettaessa Vantaalla on mm. käytetty ulkoilulain mukaista ulkoilu-reittitoimitusta.

Maankäyttö- ja rakennuslain 43 pykälässä säädetyistä rajoituksista johtuvasta lunastus- ja korvausvelvollisuudesta säädetään lain 101 ja 140 §:ssä. MRL 101 §:ssä todetaan näin: ”Jos maa asemakaavassa tai 43 §:n 2 momentissa tarkoitetun määräyksen nojalla yleiskaavassa on osoitettu käytettäväksi muuhun tarkoitukseen kuin yksityiseen rakennustoimintaan eikä maanomistaja sen vuoksi voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen aluettaan, kunta tai, jos alue on kaavassa tarkoitettu tai osoitettu valtion tarpeisiin, tämä on velvollinen lunastamaan alueen tai suorittamaan haitasta korvauksen.”

2.4.2. Katinmäen luonnonsuojelualue

M24, M25

Omistaja vastustaa luonnonsuojelualuerajausta kiinteistöllään. Hän haluaa käyttää metsää osana pihapiiriä kuten ennenkin ja huolehtia vaaralliset puut metsäalueelta pois. Lahokaviosammalen suojelulle kiinteistö ei muistuttajan mukaan sovellu.

Vastine

Katinmäen luonnonsuojelualueesta on vuonna 1999 rauhoitettu Vantaan kaupungin omistamat alueet. Vuoden 2007 yleiskaavaan Katinmäen suojelualueetta laajennettiin hieman länteen päin myös yksityisten omistamille kiinteistöille ja samanlaisena kokonaisuutena suojelualue on nyt nähtävillä olevassa yleiskaavaehdotuksessa 2020. Suojelualueetta ei olla laajentamassa nykyisen yleiskaavan suojelualuevarausta laajemmaksi.

Luonnonsuojelualueen rajausta noudattee etelä-lounaassa kalliometsän reunaa. Kiinteistöjen alueella sijaitseva kalliometsäalue on arvokasta luontotyyppiä ja täydentää jo rauhoitettua luonnonsuojelualueetta. Kiinteistönomistaja voi poistaa vaaralliset puut suojelualueen rajan läheisyydessä.

2.4.3. Kehä IV / maantie 152

M79, M146, M142, M215, M218, M224, M226, M227, M233, M298, M300, M301, M304

Maantien 152 jatketta (Kehä IV) ei tarvita pilaamaan luontoa, maisemaa tai maatiloja. Mikäli jatkeesta pitää jotain toteuttaa, niin vain Tuusulanväylän ja Myllykyläntien välinen osuus (hankkeen YVA-selostuksen mukainen vaihtoehto 0+). Alkuperäinen Kehä-IV linjaus Klaukkalan liittymään olisi looginen, halvempi, eikä aiheuttaisi niin paljon haittaa luontoarvoille sekä ihmisille. Sen sijaan kehä 3 parantamiselle olisi tar-

vetta ja monin verroin järkevämpää.

Tämä tie on yksittäinen esimerkki siitä, että järjestöillä on oltava mahdollisuus käsitellä ja esittää kantansa yleiskaavan aiheuttamista mahdollisista vaikutuksista. Yhdistysten yhteisen kannan muodostaminen on mahdotonta, kun kyse on jäsenten ristiriitaisista eduista ja tavoitteista, kun yhteisten sääntöjen mukaisten tilaisuuksien ja kokouksien järjestäminen on valtakunnan hallituksen toimesta rajoitettu henkilömäärältään. Seikka aiheuttaa vakavan riskin siihen, että yleiskaava valitusten perusteella palautetaan oikeuden päätöksellä uudelleen valmisteltavaksi ja voimaantulo viivästyy vuosilla.

Vastine

Maantien 152 jatke (ns. Kehä IV) kuuluu maakunnan kehittämisen tavoitteisiin. Keskeisin peruste uuden väylän toteutukselle on uusien logistiikkakeskusten poikittaiset liikkumistarpeet pääteiden välillä sekä nykyisten reittien huono kyky palvella kehittyviä alueita ja toimintoja.

Yhteystarve sekä siihen kytkeytyvä maankäytön kehittäminen on osoitettu voimassa olevassa ja uudessa maakuntakaavassa. Yleiskaavan linjaus perustuu maakuntakaavaan. Linjausta on yleiskaavaehdotukseen tarkistettu parhaillaan laadittavan aluevaraus suunnitelman (Uudenmaan ELY, Vantaa ja Tuusula) ja osana sitä tehdyn ympäristövaikutusten arviointimenettelyn mukaiseksi.

Tien sijoittumisesta tutkittiin aikanaan 4. vaihemaakuntakaavan luonnoksessa useita vaihtoehtoja, jotka perustuivat ELY:n 2015 laatimaan ”Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien selvitykseen”. Maantien 152 yhteyden suunnitteluhistoriassa on useita vaiheita sekä eritasoisia suunnitelmia ja selvityksiä. YVA-menettelyssä tutkittavat vaihtoehdot on muodostettu edeltävien selvitysten, maankäytön tarpeiden ja hankkeelle asetettujen tavoitteiden perusteella. Myös ympäristöarvoista on saatu reunaehdotuksia suunnitteluun. Hankkeen yhteysviranomaisena on

antanut YVA-selostuksesta perustellun päätelmän, jotka pohjalta jatkosuunnitteluun on valittu YVA-selostuksen mukainen vaihtoehto 1.

Voimassa olevan yleiskaavan linjaus kulkee länsiosassa eri reittiä kuin uusi linjaus, koska sen määränpäänä on Klaukkalan tien liittymä ja uuden Klaukkalan ohikulkutien liittymä. Keskeiset perusteet pohjoisemman linjauksen eduksi ovat, ettei se kulje keskeltä Seutulan kylän asutusta, Vantaanjoen tulva-alueita ja Vantaanjoen kulttuurimaisemaa. Vaikutuksia ympäristöön uudella maantiellä on kaikissa vaihtoehtoisissa.

Voimassa olevan yleiskaavan linjaus vaurioittaisi merkittävästi valtakunnallisesti arvokasta kulttuurimaisemaa. Kulttuurimaiseman arvoja arvioitiin yleiskaavan 2007 taustaksi tehdyssä Kulttuurimaisemaselvityksessä (Muukka ja Mäkyne 2005). Selvityksessä esitetyt arviointikriteerit ovat edelleen päteviä. Valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen rajausta on määritetty uudelleen tuoreemmassa inventoinnissa Vantaan yleiskaavan 2007 rajausta noudattelevaksi. Pohjoisempi uusi linjaus vaurioittaa kulttuurimaiseman arvoja vähemmän.

Yleiskaavaehdotus mahdollistaa Kehä 3:n parantamisen. Osia Kehä III:sta on jo parannettu ja suunnitelmia uusista parannuksista laaditaan.

Yhdistysten mahdollisuudesta ottaa kantaa yleiskaavaan on vastattu vuorovaikutusta koskevassa koosteessa kappaleessa 2.1.6.

2.4.4. Keimola

M38

Kiinteistö Rauhalantien varressa tulee osoittaa kokonaan pientaloalueena, niin että sille voi rakentaa pientaloasutusta. Kiinteistö on ollut

suvun hallussa 4 polven ajan ja sillä on aiemmin sijainnut talo (palanut).

Vastine

Kyseisen alueen osalta ei ole tehty muutoksia suhteessa voimassa olevaan yleiskaavaan. Sekä voimassa oleva yleiskaava että uusi yleiskaava mahdollistavat yhden asunnon rakentamisen kiinteistölle. Eteläosa kiinteistöstä on osa Kivistön virkistysalueverkostoa.

2.4.5. Keimolan Isosuon Natura-alue

M324

Muistuttaja haluaa, että luonnonsuojelualueen rajausta siirretään hänen kiinteistöltään noudattamaan kiinteistön etelärajaa. Perusteluina muistuttaja esittää, että suojeltavalle alueelle on rakennettu uusi tie ja tehty maantäyttöö eikä alue ole enää luonnontilainen. Lisäksi muistuttaja ehdottaa ekologisen yhteyden merkinnän siirtämistä kiinteistön itäreunalta länsireunalle.

Vastine

Muistuttajan kiinteistön eteläreunalla oleva luonnonsuojelualueen rajausta on osa Natura 2000-verkostoon kuuluvaa aluetta Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät (FI0100064). Rajausta on jo vuoden 2007 yleiskaavassa. Vantaan kaupungin käsityksen mukaan Natura-verkostosta on aikanaan ELY-keskus maanomistajia kuullut. Suojeltavalle alueelle rakennetulle tielle ja maantäytölle olisi yleiskaavamääräyksen mukaan tarvittu maisemätyölupa. Toimitamme tätä kiinteistöä koskevan tiedon ELY-keskukseen.

Ekologisen yhteyden siirtämiselle ei ole perusteita.

2.4.6. Klaukkalan rata

M199

Klaukkalan radan varaus on mielestäni tarpeeton ja se tulisi poistaa kaavasta.

Vastine

Klaukkalan rata on pitkän aikavälin raidevaraus ja merkintä on maakuntakaavan mukainen. Vaikka rata ei välttämättä toteudu ennen yleiskaavan tavoitevuotta 2050, niin sen merkitseminen yleiskaavaan mahdollistaa tulevaisuudessa radan sekä laadukkaan joukkoliikenneyhteyden toteuttamisen Nurmijärveltä Kehäradalle.

2.4.7. Lapinkylän asemanseutu / Stationsområdet i Lappböle

M317, M220

Aseman seutu

Ainoastaan pieni osa, luoteisosa, kiinteistöomistajan omistamasta tilasta on osoitettu keskustaksi/asuinalueeksi, vaikka tilan lähes koko koillinen rajanvarsi rajautuu melko isoon omakotitaloalueeseen ja länessä paikallisjunarataan ja suunniteltuun juna-asemaan.

Kiinteistönomistaja ihmettelee, miksi suunnitellaan lähivirkistysaluetta niin lähelle rautatietä, kun sen sijaan pitäisi luoda mahdollisuudet toimivaan yhteiskuntaan, missä yhteydet ovat lähellä asutusta. Rautatien molemmin puolin olevat alueet ovat ehdotettu muuhun käyttöön kuin

asutukseen. Verorahoja säästyisi melkoisesti jos asutusta keskitettäisiin radan varteen Vantaanjoelle asti. Alueesta voisi tulla hyvin houkutteleva tuleville asukkaille, koska palvelut, yhteydet ja virkistysalueet ovat lähellä.

Itse tilakeskus tulee muuttaa lähivirkistysalueesta MT-alueeksi, lähivirkistysalueen sijaan. Nykyinen kaavamerkintä toisi ulkoilijat suoraan kiinteistönomistajan yksityispihalle.

Rakentamisen laatu ja toteutus

Kaavoituksessa tulisi harkita tarkemmin sitä, kuinka lähelle rakennuksia suunnitellaan toisiinsa kiinni, jotta kerrostaloista ei näkisi suoraan pientaloon sisälle.

Liikenne- ja pysäköintiongelmien on huomioitava heti alussa, sillä vaikka kerrostalot olisivat lähellä tulevaa asemaa niin harva haluaa elää täysin autottomana. Tilanne muuttuu vielä pahemmaksi, jos kerrostalot rakennetaan ensin ja sitten odotellaan aseman mahdollista rakentamista.

Stationsområdet

Enbart en liten del, den nordvästra delen, av den av fastighetsägaren ägda fastigheten har anvisats till centrum/bostadsområde trots att fastigheten i stort sett längs med hela den nordostliga rån gränsar till ett rätt så stort egnahemshusområde och i väster till lokaltågsbanan och den planerade tågstationen.

Fastighetsägaren undrar varför ett närrekreationsområde planeras så nära järnvägen, då man i stället borde skapa möjligheter till ett fungerande samhälle där kommunikationerna är nära bebyggelsen. På vardera sidan av järnvägen har det föreslagits att områdena används till annat än bebyggelse. Det skulle sparas åtskilligt med skattemedel om bebyggelsen koncentreras till området längs med järnvägen

ända fram till Vanda å. Området skulle kunna bli väldigt attraktivt för framtida invånare på grund av närheten till service, kommunikation och rekreation.

Själva gårdscentrumet ska ändras från ett närrekreationsområde till ett MT-område. Den nuvarande planbeteckningen leder till att de som rör sig i närrekreationsområdet kommer in på fastighetsägarens privata gård.

Kvaliteten på byggandet och hur det genomförs

Planläggningen borde utreda mer i detalj hur nära varandra byggnaderna kan planeras för att flervåningshusen inte ska ha direkt insyn till småhusen.

Eventuella trafik- och parkeringsproblem ska beaktas genast från början, för även om t.ex. flervåningshusen ligger nära den framtida stationen vill de flesta ändå ha en bil. Situationen är ännu värre om flervåningshusen byggs först och stationen eventuellt först senare.

Vastine / Svar

Aseman seutu

Kaupunkikeskustan alueen (C) laajuus kyseisen kiinteistön alueelle ratkaistaan asemakaavoituksen yhteydessä huomioiden kestävä kasvun vyöhykkeen mahdollistama laajentuminen sekä lentomeluvyöhykkeet. Kyseisellä alueella kaupunkikeskustan alueen (C) laajuuteen vaikuttavat myös luontoarvojen huomiointi sekä yhtenäisen viherverkoston kokonaiskuva.

Kiinteistön itäosa Vantaanjoen läheisyydessä sijaitsee lentomeluvyöhykkeellä 1 (LDEN yli 60 dB), jonne ei saa rakentaa uusia asuntoja eikä sijoittaa muita melulle herkkiä toimintoja.

Rakentamisen laatu ja toteutus

Yleiskaavan määräyksissä edellytetään muun muassa, että kaupunkikeskustan alueella (C) sekä kaupunkikeskustan asuinalueella (AC) pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti. Lisäksi asuinalueella (A) on suositettava tehokkaita pysäköintiratkaisuja. Yleiskaava ei kuitenkaan ota kantaa alueiden pysäköinnin mitoittamiseen, vaan se ratkaistaan tarkemman asteisessa suunnittelussa samoin kuin tarkemmat liikenteen järjestelyt.

Yleiskaava mahdollistaa juna-aseman rakentamisen Lapinkylään, mutta ei ota kantaa aseman toteuttamisajankohtaan.

Stationsområdet

Omfattningen av stadscentrumområdet (C) i området för fastigheten i fråga avgörs i samband med detaljplaneringen och samtidigt beaktas en utvidgning som zonen för hållbar tillväxt möjliggör, samt flygbullerzoner. I området i fråga påverkas omfattningen av stadscentrumområdet (C) också av hur naturvärdena beaktas och av helhetsbilden som det enhetliga grönområdesnätverket ger.

Fastighetens östra del i närheten av Vanda å ligger i flygbullerzon 1 (LDEN över 60 dB), där nya bostäder inte får byggas och andra funktioner som är känsliga för buller inte får placeras.

Kvaliteten på byggandet och hur det genomförs

I generalplanens bestämmelser förutsätts bland annat att parkeringslösningarna ska vara heltäckande i stadscentrumområdet (C) och i stadscentrumets bostadsområde (AC). I bostadsområdet (A) ska dessutom effektiva parkeringslösningar prioriteras. Generalplanen tar ändå inte ställning till dimensioneringen av parkeringen i områdena, utan detta avgörs i en mer detaljerad planering liksom också trafikarrangemangen i närmare detalj.

Generalplanen gör det möjligt att bygga en tågstation i Lappböle, men tar inte ställning till när stationen byggs.

2.4.8. Lavangon moottorirata-alue

M320

Yrityksen omistama kiinteistö oli yleiskaavaluonnoksessa tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueella (TT), mutta ehdotukseen käyttötarkoitus on muutettu pääosin moottorirata-alueeksi (EM). Merkintä tulee palauttaa TT-alueeksi, jotta kiinteistön kehittäminen on mahdollista.

Vastine

Nähtäville panon päätöksäsettelyyn lähetetyssä yleiskaavaehdotuksen versiossa (yleiskaavatoimikunta 16.12.2019) muistutuksessa mainittu alue oli työpaikka--alueena. Yleiskaavatoimikunta päätti kokouksessaan 27.2.2020 muuttaa alueen voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti moottorirata-alueeksi. Näin ollen sitä ei ollut enää mukana kaupunginhallituksen 6.4.2020 nähtäville asettamassa yleiskaavaehdotuksessa. Voimassa olevassa asemakaavassa (Lavanko 340400) alue on Erityistoimintojen korttelialuetta. Kyseisen kiinteistön käyttötarkoitusta voidaan täsmentää asemakaavan muutoksella.

2.4.9. Lepsämänjoen lehto

M245, M293

Suojelurajaus on poistettava omistajan kiinteistöltä. Perusteluina se, että kiinteistöllä ei ole suojeltavia luontoarvoja ja että rajaus perustuu vanhoihin tietoihin. Suojelualuevaraus kulkee toisen omistajan pihan

halki. Lisäksi vedotaan tasa-arvoiseen kohteluun, koska tien länsipuolella on myös vastaavia luontoarvoja kiinteistöllä, jota ei ole kuitenkaan osoitettu luonnonsuojelualueeksi.

Vastine

Kiinteistön alueella oleva Lepsämänjoen lehdon suojelualuevarauksen merkintä on ollut Vantaan yleiskaavoissa jo vuodesta 1992 lähtien.

Suojelualueen rajaus on aikanaan piirretty suurpiirteisesti. Rajausta tarkennetaan ja poistetaan suojeluvarausmerkintä tältä kiinteistöltä.

Lepsämänjoen lehdon tärkein arvo on luontotyyppi lehto, jonka on todettu olevan pääkaupunkiseudun tasollakin kasvillisuudeltaan edustava. Alueen luontoarvoja ovat lehtokasvillisuuden lisäksi myös linnuston monipuolisuus ja myös uhanalaisen hyönteislajiston arvot, joista on saatu uutta tietoa kevään 2020 aikana. Rantalehdon alueella elää useita uhanalaisia ja silmälläpidettäviä hyönteislajeja. Lepsämänjoen lehtoalue on myös osa laajempaa Lepsämänjokilaakson arvokasta virtavesiluonnon aluetta, johon sisältyy joen vesialueet rantavyöhykkeineen.

Lepsämänjoen lehdon suojelualueerajaus on mukana Vantaan yleiskaavoissa jo vuodelta 1992 lähtien ja suojeluarvot ovat alueella säilyneet. Ennen rauhoittamista alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain 128§:n mukainen maisematyölupavelvoite metsänhakkuuseen.

2.4.10. Lillån-Solbackan luonnonsuojelualue

M260

Kiinteistön omistaja pitää nykyisessä yleiskaavassa olevan TT-alueen

muuttamista lahokaviosammalen vuoksi SL-alueeksi MRL:n vastaisena ja maanomistajalle kohtuuttomana. Muistuttaja vetoaa siihen, että lahokaviosammalta on uusissa selvityksissä löydetty Vantaalta runsaasti ja että lajin suotuisan suojelun taso on säilytettävissä, vaikka tätä kyseistä kiinteistöä ei varattaisi suojelualueeksi.

Vastine

Lillån jokirannan ja siihen liittyvän Sohlbackan metsäalueen yhtenä tärkeänä luontoarvona on lahokaviosammal, jolla on alueella vahva esiintymä. Lahokaviosammal ei kuitenkaan ole alueen ainut luontoarvo. Metsäalue on linnustoltaan monipuolinen ja toimii myös ekologisena yhteytenä Tuusulan puolelle, jossa on todettu liito-oravan elinympäristöä ja joenvarsilehdon luonnonsuojelualue heti kunnanrajan tuntumassa. Vantaanpuoleiset Lillån-Sohlbackan metsäalueet ovat liito-oravan elinympäristöverkoston tärkeää osaa ja osoitettu vuonna 2016 tehdyssä selvityksessä lajille soveltuvaksi elinympäristöksi.

Lillån joenvarren vyöhyke on todettu maaperän vakavuudeltaan heikoksi ja joenvarressa on havaittu joen virtauksesta johtuvia rantaluiskien sortumia. Joenvarren maaperää on jonkin verran tutkittu ja sillä on todettu olevan liian alhainen stabiliteetti, jossa raskas maata kuormittava rakentaminen aiheuttaa sortumavaaran ja tarpeen kalliille pohjanvahvistuksille. TT-tyyppinen rakentaminen ei siis sovellu tälle alueelle, sillä se aiheuttaa häiriötä paitsi luonnolle, myös lähiseudun asutukselle ja on myös maaperältään vaikeasti rakennettavaa.

2.4.11. Petas

M287

Petaksen asuinalueen pohjoispuolelle on esitetty yleiskaavassa

TY-alue. Väylävirasto on kuitenkin laatinut keväällä 2020 junavarik-
koselvityksen, jossa Petakseen ehdotetaan kunnossapito- ja säilytys-
varikkoaluetta Petaksen TY-alueelle. Tämä ei ole tullut yleiskaava-ai-
neistossa ilmi. Pyydämme harkitsemaan muita paikkoja varikkoalueen
sijainniksi. Petaksen kylän asukkaan ovat huolissaan alueen tulevaisuu-
desta sekä mm. siitä minkälaisia sosiaalisia, taloudellisia sekä ympäris-
tövaikutuksia varikko aiheuttaa lähialueelle. Lisäksi alueen itäpuolelle
on kaavailtu nelikaistaista ohitustietä, joka tulisi sijoittamaan lähellä
Petaksen pientaloja. Onko tien meluvaikutuksia arvioitu?

Onko HSL/Väylävirasto / Vantaan kaupunki teettänyt YVA-selvitystä
varikon vaikutuksista? Ennakkoarviointi on ehdottomasti tehtävä jollei
sitä ole vielä tehty.

Mikäli lähialue vastoin tahtoaamme muutetaan TY-alueesta RL-alueeksi
ehdotamme kompensatioita, että alueelle rakennetaan korkeat suo-
ja-aidat ja alue erotetaan toistaan leveillä viherkaistaleilla.

Vastine

Seudullinen lähijunaliikenteen varikkotarve on ollut tiedossa, mutta
aiemmat selvitykset ovat keskittyneet pääradan ja rantaradan varik-
kotarpeisiin. Esimerkiksi yleiskaavatyötä ohjaavien maakuntakaavojen
yhteydessä ei mahdollisen kehäradan varikon tarvetta ole selvitetty.
Hanke tuli siis vasta loppumetreillä mukaan keskusteluun eikä sitä ole
sisällytetty yleiskaavaehdotukseen, joka lähti luottamuselimiin näh-
täville asetettavaksi jo joulukuussa 2019. Väyläviraston selvityksen
yhteydessä todettiin, että uusi yleiskaavaehdotus voisi mahdollistaa
lähijunaliikenteen varikon Petakseen tuotanto- ja varastotoiminnan
alueelle TY, koska varikon ei pitäisi tuottaa merkittäviä ympäristöhäiri-
öitä. Vuorovaikutuksen ja avoimen yleiskaavaprosessin näkökulmasta
linjaus olisi ongelmallinen, koska kyse on kuitenkin isosta hankkeesta,
joka edellyttää kattavia selvityksiä ja vuorovaikutusta useiden tahojen

kanssa. YVA-selvitystä hankkeesta ei ole tehty.

Mahdollinen junavarikon sijoittaminen Petakseen tulee ratkaista erillisellä osayleiskaavalla tai yleiskaavan muutoksella. Siinä tulee linjata myös suojavyöhykkeistä ja rakenteista, joita toiminta edellyttää.

2.4.12. Piispankylä

M179

Miksi yleiskaavaehdotuksessa 2020 kiinteistölle tulee TY-merkintä? Eikö aiempi A3/tp -merkintä olisi edelleen parempi vaihtoehto? Onko muutoksesta jotakin hyötyä kaupungille ja/tai meille kiinteistönomistajille? Vai voiko siitä aiheutua kiinteistönomistajille esim. arvonmuutosta ja jos, niin minkälaista?

-Alue sijaitsee kulttuurihistoriallisesti tärkeällä alueella, jonne TY-alue ei sovellu

-Vantaanpuistontien Yleiskaavaehdotuksessa se sekä sen lähikiinteistöt on merkitty A/LM1 -kaavamerkinnällä. Mikä on syynä, että näin lähikäin olevat kiinteistöt on näin eri tavoin arvioitu, kuin omamme/kahden lähinaapurimme?

Vastine

Uusi yleiskaava on voimassa olevaa yleiskaavaa yleispiirteisempi esitystavaltaan, jotta se aiempaa paremmin kuvaa koko kaupungin rakennetta. Siksi pienempiä maankäyttöalueita on yhdistetty laajempiin aluekokonaisuuksiin. Asemakaava määrittelee tarkemmin alueiden sisäisen rakenteen ja mahdolliset suojavyöhykkeet ja ekologiset käytävät. Vantaanpuisto ja Piispankylä ovat kokonaisuudessaan lentomelu-
vyöhykettä 1, missä keskiäänitaso on yli 60 dB.

Alueen pääkäyttötarkoitukseksi on yleiskaavassa valtaosin määritelty tuotanto- ja varastotoiminta, joka ei saa tuottaa merkittäviä ympäristöhäiriöitä. Nykyiset asunnot voivat lentomelualueella säilyä, mutta uusia asuntoja eikä muita melulle herkkiä toimintoja saa alueelle sijoittaa. Korjausrakentaminen ja tuhoutuneen asuinrakennuksen korvaaminen on sallittu.

Vantaanpuiston laajempi asuntoalue on yleiskaavassa asuntoalueena, jossa on päällekkäismerkintä ”asuinalue voimakkaan lentomelun alueella /LM1” ja määräys ”lentomelualueella sijaitsevalla asuinalueella ei saa lisätä asuntojen määrää”.

Vantaanpuiston ja Piispankylän alueen asumisen ja muun maankäytön ratkaisusta on lisätty tekstiä yleiskaavaselostukseen kappaleeseen 7.2 Kivistö.

2.4.13. Pirttiranta

M36, M221, M222, M223

Yleiskaavaehdotuksessa Pirttiranta Oy:n alue on merkitty loma-asuntoalueeksi (RA). Pirttirannan osakkaiden toive on saada alueesta pientaloalue (AP) samaan tapaan, kuin viereisetkin kiinteistöt. Toivoisimme, että asia huomioitaisiin yleiskaavaa tehtäessä. Pirttirannassa on ollut nykyisenkaltaista asutusta jo 60 vuoden ajan (Pirttiranta Oy on perustettu jo 50-luvun lopulla), joten merkinnän muutoksella ainoastaan vahvistettaisiin pitkään olemassa ollut tilanne.

Useat alueen vapaa-ajanasunnon omistajat haluaisivat hakea nykyiselle asunnolleen käyttötarkoituksen muutosta pientaloksi tai rakentaa vapaa-ajan asunnon tilalle pientalon rakennuskannan elpymisen ja vakituisen osoitteen saamiseksi alueelle, kun alueella joka tapauksessa vakituisesti asutaan.

Pirttirannan vakiintuminen pientaloalueeksi/asuinalueeksi on siis tapahtunut kaupungin hyväksymänä ja onkin eriskummallista, kuinka tilanne on voinut näin muuttua ja aiheuttaa osakkaille taloudellista haittaa, koska alueelle ei saa enää vakituista osoitetta vapaa-ajan asuntoihin.

Koska alueen historia osoiteasiassa on hyvin erilainen kuin yleensä loma-asuntoalueilla niin tämä asia tulisi huomioida vakituisten osoitteiden saamiseksi alueelle.

Aluetta ympäröi tulvavalli, joka estää kerran 50 vuodessa tai useammin tapahtuvat tulvat. Vuoden 2004 kesätulvan myötä alueelle tuli rakennuskielto. Tulvavallien rakentamisen piti palauttaa rakennusluvut jo vuonna 2012. Samalla pelloilta tulevien sulamisvesien ojitus tehtiin uudelleen kulkemaan suoraan pelloilta jokeen. Näiden toimenpiteiden myötä Pirttirannan tulvariski on pienentynyt huomattavasti. Peruskorjauksia ei uskalleta edes aloittaa, kun ei tiedetä mitä alueelle tapahtuu tai että saadaanko jatkossa edes asua täällä.

Keskustelua kaupungin käyttämien asiantuntijoiden kanssa on käyty siitä, että kaavaan voisi edellyttää kevennettyjä rakennustapoja, jolloin maapohjan kuormittuminen pysyisi aisoissa. Emme edelleenkään ymmärrä sitä, miksi alueesta ei voi tehdä pientaloaluetta näillä kevenetyillä ja korotetuilla (rakennukselle ei aiheutuisi mahdollisessa tulvassa vahinkoa) rakennusmenetelmillä.

Koska Pirttirannassa oltiin siinä uskossa, että rakennusluvut saadaan takaisin (tällöin suurimpaan osaan alueen rakennuksista sai vielä siirrettyä kirjat, eli vakituisen osoitteen) Pirttiranta rakennutti omalla kustannuksellaan alueelle kalliin kunnallistekniikan.

Vastine

Vantaan kaupungin käynnistämässä loma-asumisen asemakaavatyössä arvioidaan Pirttirannan alue kokonaisuutena ja laaditaan kaavamääräykset, jotka oikeusvaikutteisina takaavat yhdenvertaisen ja tasa-arvoisen kohtelun alueen asukkaille.

Pirttirannan asemakaavoitusta ohjaa vahvasti valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) sekä yleiskaava. VAT painottaa sään ääri-ilmiöihin ja esimerkiksi tulviin varautumista. Linjauksena on, että uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta on varmistettava muulla tavoin. Tulvavallin patoluokituksessa on todettu, että alueelle rakennettu tulvavalli ei poista tulvariskiä. Vantaan tulvaohjelmassa (2015) suositellaan varautumaan keskimäärin 1/250 vuodessa toistuviin tulviin, huomioon ottaen vuosien 1996 ja 2004 tulva-alueet.

Pirttirannan asemakaavaprosessissa arvioidaan paikan soveltuvuutta rakentamiselle maankäyttö- ja rakennuslain 116§ mukaisesti. Rakennuspaikan soveliaisuutta ja kelpollisuutta harkittaessa on otettava huomioon, ettei rakennuspaikalla ole tulvan, sortuman tai vyörymän vaaraa.

Yleiskaavaehdotus esittää alueen loma-asuinalueena ja asemakaavassa määrittellään vaihtoehdot niin rakentamisen alimman korkeuden suositukseksi kuin rakennusoikeuden määrittämiseksi.

Maistraatti myöntää asukkaalle vakinaisen osoitteen tämän asuinpaikkaan. Vakinaiseksi asuinpaikaksi ei kuitenkaan voida merkitä rakennusta, joka ei ole asuinrakennus tai jossa ei ole asuinhuoneistoja. Loma-asuntoon on kuitenkin voinut saada pysyvän osoitteen, mikäli yhtäjaksoinen asuminen rakennuksessa on alkanut ennen 1.1.1980. Tämän jälkeen maistraatilla on ollut käyttötarkoituksen kertova järjes-

telmä käytössään. Pirttirannan alueen rakennukset ovat käyttötarkoitukseltaan vapaa-ajan asuntoja, joitain historiasidonnaisia poikkeuksia lukuun ottamatta. Vapaa-ajan asunnon muuttaminen vakituiseksi asunnoksi edellyttää rakennusluvan saamista käyttötarkoituksen muutokselle. Käyttötarkoituksen muutos edellyttää MRL 116 § mukaista arviointia rakennuspaikan soveltuvuudesta asumiseen.

2.4.14. Päivärinne

M3

Päivärinteen eteläreunassa pientaloalueen rajausta tulisi laajentaa kiinteistörajan mukaisesti voimajohtolinjaan saakka.

Vastine

Yleiskaava määrittelee asumisen alueiden rinnalla paikallisen virkistysalueiden verkoston, johon kiinteistön eteläosa kuuluu. Asemakaava ratkaisee rajaukset aikanaan tarkemmin: nyt asemakaava ulottuu jo virkistysalueen eteläpuolelle asti.

2.4.15. Rauhamaan luonnonsuojelualue

M15

Muistuttaja vastustaa kiinteistöjensä muuttamista SL-alueeksi. Jos SL-aluevaraus toteutuu, muistuttaja haluaa ottaa metsästä tarvitsemansa polttopuun (n. 15-20 kiintokuutiometriä vuodessa).

Vastine

Rauhamaan metsäalue sisältää maakunnallisesti arvokkaita luontoarvoja, joiden vuoksi aluetta esitetään luonnonsuojelualueeksi Vantaan yleiskaavaan. Suojelualue on mahdollista toteuttaa, esim. METSO-suojeluohjelmalla tai yksityisenä luonnonsuojelualueena sillä tavoin, että rauhoitusmääräyksissä sallitaan kohtuullinen omatarvepuunotto.

2.4.16. Riipilä

M141

1. Koronaepidemiasta johtuen yleiskaavaa 2020 koskeva viestintä- ja vuorovaikutus on hoidettu pääosin sähköisten järjestelmien ja puhelinpäivystysten avulla. Sähköiset järjestelmät eivät ole olleet kaikkien saatavilla ja käytettävissä eivätkä kaikki asukkaat ole voineet karan-teeniolosuhteista johtuen päästä tutustumaan kaavaehdotukseen. Esitämme myös, että kaavaehdotuksen nähtävilläpitoaika jatketaan heinäkuun loppuun nyt, kun kaupunkilaisilla olisi mahdollisuus tutustua siihen koronatilanteen rajoitusten poistuttua.

2. Mikäli yleiskaavassa esiintyy linjaus Kehä IV:lle, esitän jyrkän vastalauseen hankkeen toteuttamisesta Vantaan kaupungin puolella, koska sen hyöty tulee yksinomaan Tuusulan kunnan hyväksi. Tielinjaus suhtautuu välipitämättömästi luontoarvojen säilymiseen Reunan alueella.

3. Kulttuurimaisemassakin tulisi rakentaminen sallia hallitusti, sillä yksityisten omistuksessa oleva kulttuurimaisema katoaa, kun nykyiset vuokratilajelijät lopettava, heillä tulee ikä vastaan varsin pian eikä jatkajia ole.

4. Suunnittelutarveratkaisuja tulisi sallia entistä väljemmin perustein, Riipilässä yli puoli vuosisataa vallinnut rakennuskielto on täysin perus-

teita vailla eikä kohtelee asukkaita tasa-arvoisesti millään mittarilla katsottuna. Mikäli rakentaminen sallittaisiin n. 2000 m²:n tonteille (kymmeniä vuosia vanhat ja omistajia jo useaan otteeseen vaihtaneet 'kantatilat' unohtaen), saataisiin aikaan kaunis, puutarhamainen ympäristö, kuten Tapiola aikoinaan ja samalla tarpeellisia, kunnon veroja maksavia asukkaita lisää.

5. Uudet suuret ostoskeskuskeskittymät tulisi unohtaa, ne eivät palvele kestävästä kehitystä eivätkä ne pysty elämään palvelujen yltärintonasta johtuen. Sen sijaan tulisi liikennejärjestelyjä ja sisäistä liikennettä parantaa merkittävästi ja nopeasti.

6. Selvityksessä esitetään maisemarakenteen sekä luonnon ja kulttuuriympäristön arvojen määrittämät rajat kaupunkirakenteen laajentumiselle. --- Onko Vantaa selvittänyt esim. yksityisessä omistuksessa olevia lehtomaisemia, arboretumeja ym.?

Vastine

1. Maankäyttö- ja rakennuslaki (65§) edellyttää, että aineisto on vähintään 30 päivää nähtävillä kunnan verkkosivuilla ja käytännössä myös kunnan ilmoittamassa paikassa, kuten ilmoitustaululla tai kirjaamossa. Kuntaliiton ohjeistuksen mukaan tapauskohtaisesti voi harkita nähtävilläoloajan pidentämistä, jotta osallisille jää aikaa hankkia aineisto ja tutustua siihen poikkeavat olosuhteet huomioon ottaen. Lisäksi on syytä tarjota mahdollisuus keskustella kaavoittajan kanssa puhelimitse. Vantaan yleiskaavaehdotuksen nähtävilläolo poikkeusaikana pidentettiin tavanomaisesta 30 päivästä 58 päivään, jotta osallisille jää riittävästi aikaa reagoida nähtävilläoloon ja mahdollisen muistutuksen jättämiseen. Yleiskaavasta tehtiin esittelyvideoita, koska yleisötilaisuuksia ei voitu järjestää. Lisäksi suunnittelijoilla oli säännölliset puhelinajat, jolloin osallisilla oli mahdollisuus keskustella ja kysyä yleiskaavasta. Nähtävilläolosta, esittelyvideoista, aineistojen esilläolosta

Vantaan verkkosivuilla sekä Vantaa-infoissa, muistutusten jättämismahdollisuuksista sekä puhelinajoista tiedotettiin kuulutuksella sekä koteihin jaettavassa asukaslehdessä toukokuussa 2020. Lisäksi nähtävilläolosta on tiedotettu kaupungin verkkosivuilla sekä Facebookissa. Vuorovaikutuksesta on laadittu oma vastine luvussa 2.1.6.

2. Yleiskaava sisältää maakuntakaavan linjauksen ns. Kehä IV:lle, joka on seudullisesti merkittävä poikittainen maantieyhteys Hämeenlinnanväylältä Tuusulanväylälle, mistä yhteys jatkuisi Tuusulan Itäväylän kautta Lahdenväylälle. Kyseessä ei ole yhden kunnan tarpeisiin rakennettava valtion maantie, vaan kasvavan seudun logistiikan tarpeisiin suunniteltu yhteys.

3. Viljelysmaata varjellaan arvokkaana kulttuuriympäristönä ja kauniina maisemana, mutta myös ruokaturvan tuojana. Jos jostain syystä viljely kävisi täysin kannattamattomaksi, olisi viljelysmaiden käyttöä arvioitava uudelleen, kun yleiskaava seuraavan kerran päivitetään.

4. Yleiskaavaa laaditaan vuorovaikutuksessa eri tahojen kanssa ja siinä yhteensovitetään hyvin moninaisia arvoja ja tavoitteita. Yleiskaavaratkaisu ei perustu maanomistajien toiveisiin, vaan määrittelee yhteisen tavoitetilan kaupunkirakenteen kehittämisestä. Vantaa kasvaa voimakkaasti. Yleiskaava ohjaa kasvun nykyiseen rakenteeseen. Uusia rakentamismahdollisuuksia ei nykyisille maatalousalueille ole osoitettu, koska nykyisessä rakenteessa on vielä tilaa. Yleiskaavaehdotuksessa kasvu keskitetään sellaisille paikoille, joilta käsin ihmiset pystyvät hoitamaan päivittäiset työ-, kauppa- ja koulumatkansa julkisella liikenteellä, kävellen tai pyöräillen. Mahdollisia rakentamisen paikkoja on etsitty joukkoliikennevyöhykkeiltä. Kantatilamitoituksen ja suunnittelutarveratkaisujen piirissä olevat alueet toimivat kasvun reserveinä tuleville vuosikymmenille ja niiden rakentamisen kysymykset ratkotaan tulevilla yleiskaavakierroksilla sitten, kun se on kaupungin kasvun kannalta ajankohtaista.

5. Yleiskaava painottaa keskuksia ensisijaisina kaupan sijaintipaikkoina. Vielä toteutumaton kaupan alue on Petaksessa ja se sijoittuisi aseman yhteyteen. Nykyisillä kaupan alueilla pyritään parantamaan sisäistä liikennettä, kuten koko tiiviin kaupunkirakenteen alueella joukkoliikennettä painottaen.

6. Vantaan viherrakenneselvitys (Anne Mäkyne 2017) on laadittu koko kaupungin alueelle maanomistuksesta riippumatta. Selvityksessä esitetyt rajat kaupunkirakenteen laajenemiselle on määritelty yleispiirteisessä mittakaavassa.

Selvityksen sivulla 49 on esitetty elinympäristötyypit, joista yksi on lehto tai lehtomainen metsä. Elinympäristötyyppiluokittelu on tehty hyödyntämällä erilaisia paikkatietoaineistoja ja se kattaa 63 % Vantaan maa-alasta. Rakennukset kattavat 5 % ja loppu luokittelun ulkopuolelle jäävä 32 % on teitä, pihvoja ym. Luokittelun ulkopuolelle jääneistä maa-alasta suuri osa on pihvoja, mutta sopivan lähtöaineiston puuttumisen takia pihvoja ei ole ollut mahdollista eritellä. Arboretumeja ei ole erikseen selvitetty.

2.4.17. Riipilän Seppälä

M75

Muistutus koskee useita kiinteistöjä, jotka ovat saman omistajan hallussa. Muistutuksessa vaaditaan, että kiinteistölle esitettyä laajaa VL aluevarausta tulee merkittävästi pienentää ja AP aluetta tulee vastaavasti laajentaa pohjoiseen ja koilliseen. Ohjeellinen ekologinen runkoyhteysvaraus tulee sijoittaa mäkialueen pohjoissivun ja pellon reunaan. Tilojen alueelle esitetty AP aluevaraus tulee laajentaa siten, että alueille on mahdollista sijoittaa teoreettisen rakennusoikeuden määrä (9 rakennusoikeutta). AP alueen laajuuden määrittelyssä tulee ottaa huomioon AP alueen kaavamääräykseen sisällytetty vaatimus:

”Alueella tulee säilyttää riittävästi virkistysalueita.” Kaavamääräyksen mukaan alue sisältää asuntoalueet ja ”riittävästi virkistysalueita”. AP alueen laajuus tulee olla riittävä, jotta alueelle voidaan toteuttaa monipuolisia ja erikokoisia asutopalstoja myös ilman tai ennen asemakaavan laatimista. Lähivirkistysalueet, pallokentät, puistikot ja ulkoilupolut vaativat myös oman pinta-alansa AP alueessa. Muistutuksessa on tarkemmin perusteltu ehdotusta ja liitteissä esitetty vaihtoehtoja asutotonttien sijoittumisesta ja alueen mahdollisesta täydennysrakentamisesta tulevaisuudessa.

Vastine

Yleiskaavaa laaditaan vuorovaikutuksessa eri tahojen kanssa ja siinä yhteensovitetaan hyvin moninaisia arvoja ja tavoitteita. Yleiskaavaratkaisu ei perustu maanomistajien toiveisiin, vaan määrittelee yhteisen tavoitteen kaupunkirakenteen kehittämisestä. Vantaa kasvaa voimakkaasti. Yleiskaava ohjaa kasvun nykyiseen rakenteeseen. Uusia rakentamismahdollisuuksia ei nykyisille maatalousalueille ole osoitettu, koska nykyisessä rakenteessa on vielä tilaa. Muistutuksessa esitetty rakentamisen määrä ja ratkaisut asumisen ja lähivirkistysalueiden sijoittumisesta tehdään asemakaavalla.

Ekologiset yhteydet yhdistävät tärkeitä metsäisiä luonnon ydinalueita. Yli-Kistolän luonnonalueella on merkitys metsäisenä luonnon ydinalueena laajojen peltoalueiden keskellä. Ekologinen yhteys yhdistää maisemallisesti merkittävän ja kasvillisuudeltaan arvokkaan metsäsaarekkeen ja luonnonalueen Vantaanjokilaakson ekologisiin yhteyksiin.

Yleiskaavan ekologiset runkoyhteydet ovat sijainniltaan suurpiirteisiä, eikä niitä koske maisematyöluvan vaatimus. Yhteyden sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa. Yleiskaavassa määritellään koko kaupungin laajuinen viheralueverkosto, jossa näkyvät isot viheralueet. Virkistysaluevarausta ei ole muutettu verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan.

2.4.18. Sotilaskorven luonnonsuojelualue

M20, M23, M325, M327, M328, M19, M7

SL-alue yksityisellä kiinteistöllä

Vaativuutena on, että SL-merkintä tilalta poistetaan.

Suojeluehdotus vaarantaisi maatalon toiminnan ja elinkelpoisuuden. Ja on kohtuutonta, että suojeluvaraus koskee melkein koko maatalon metsäaluetta.

Perustuslaki turvaa jokaiselle oikeuden hallita ja käyttää omaisuuttaan. MRL myös määrittelee, ettei yleiskaava saa aiheuttaa kohtuutonta haittaa.

Tilaan kuuluva metsä on tavallinen talousmetsä, joka ei täytä suojelukriteereitä. Vantaan kaupungin teettämän inventoinnin mukaan talousmetsässämme ei esiinny mitään tavallomaisesta poikkeavaa eliöstöä tai kasvillisuutta, joten tämä ei ole peruste suojelulle.

Maanomistajan tulisi voida tulevaisuudessakin hyödyntää metsää tilan tarpeisiin.

Metsällä on tärkeä rooli myös hiilineutraalisuuteen pyrittäessä. Hyvin kasvava metsä on paras hiilinielu. Kun metsää hoidetaan istutuksen ja raivauksin ja nuorta metsää perustetaan, taataan metsän hiilensidon-takyky pitkällä tähtäimellä.

Kiinteistön omistaja vastustaa SL-alueen rajan kulkemista kiinteistöllään. Perusteluina annettiin mm. että Kiinteistöllä ei muistuttajan mukaan ole havaittu suojelunarvoista lajistoa, jota ei esiintyisi muualla lähistöllä. Lahokaviosammalen esiintyminen ei ole riittävä suojelunperuste, koska lajia esiintyy runsaasti Vantaalla.

Vantaan kaupungin toiminnot ovat yllimitoitettuja luonnonsuojelun tarpeellisuuteen ja välttämättömyyteen nähden. Suojelutavoitteet saavutetaan myös talousmetsässä yhteistuumin maanomistajan kanssa. Metsälaki ja metsätuholaki eivät ole SL-alueella voimassa eikä myöskään Kemera-rahoitustuki tai muut metsänhoidon tukemiseen tarkoitettut tuet. Myöskään eivät toteudu metsätuholain tavoitteet esim. kirjanpajan torjunnassa. Mikäli suojelualue perustetaan, tulee taloudelliset menetykset korvata täysimääräisenä, koskien metsän tuottoa ja muita mahdollisia rajoituksia.

Perustuslaki turvaa jokaiselle oikeuden hallita ja käyttää omaisuuttaan. MRL myös määrittelee, ettei yleiskaava saa aiheuttaa kohtuutonta haittaa.

Maanomistajan tulisi voida tulevaisuudessakin hyödyntää metsää tilan tarpeisiin. Tilaan kuuluva metsä on tavallinen talousmetsä, joka ei täytä suojelukriteereitä. Vantaan kaupungin teettämän inventoinnin mukaan talousmetsässämme ei esiinny mitään tavallomaisesta poikkeavaa eliöstöä tai kasvillisuutta, joten tämä ei ole peruste suojelulle. Metsällä on tärkeä rooli myös hiilineutraalisuuteen pyrittäessä. Hyvin kasvava metsä on paras hiilinielu. Kun metsää hoidetaan istutuksen ja raivauksin ja nuorta metsää perustetaan, taataan metsän hiilensidon-takyky pitkällä tähtäimellä.

SL-rajaus kiinteistöllä

Kiinteistöllä ei ole uhanalaisia kääpälajeja, jotka näyttäisivät olevan SL-alueen kriteereinä. Suojelurajaus noudattelee kalliomaaperän linjausta tonttien läpi, mitä ei voida myöskään pitää SL-alueen rajauksen kriteerinä. Metsä on kauttaaltaan kalliosta metsää, jolle ei voida katsoa syntyvän erityistä suojelutarvetta. Ehdotettu suojelurajaus kulkee osittain pihanurmikon poikki, jota ei ole tarpeen suojella.

SL-rajaus kiinteistöllä, kuulemiskirje

Eräs Omistaja vastustaa SL-alueen rajauksen kulkemista kiinteistöllään ja huomauttaa, että hänelle ei ole tullut kuulemiskirjettä.

SL-rajaus kiinteistöllä, toisen kiinteistön muuttaminen asumisen alueeksi
Eräs Omistaja vastustaa SL-alueen rajauksen kulkemista kahdella kiinteistöllään. Lisäksi muistuttaja vaatii jälkimmäisen kiinteistön muuttamista yleiskaavaan A-alueeksi.

Maastopyöräily SL-alueella

maastopyöräilymahdollisuus tulee säilyä Sotilaskorven SL-alueella.

Vastine

SL-alue yksityisellä kiinteistöllä

Sotilaskorven metsässä on tehty huolellinen metsäluontoarvojen inventointi vuonna 2016 (Savola 2016), jota on myöhemmin täydennetty lahopuustamien selvityksellä vuonna 2019 (Faunatica 2020). Molemmissa selvityksissä on todettu kiistattomia metsäluonnon arvoja laajasti Sotilaskorven alueella, myös muistuttajan kiinteistön alueella. Tärkein luontoarvo on monimuotoiset ja hyvin säilyneet sekä kehityskelpoiset metsäluontotyytit, joita ilmentää lahopuustosta riippuvainen lajisto, kuten käävät ja lahopuustamien lajisto. Sotilaskorven alueella on säilynyt merkittävä pinta-ala eriaikaisesti arvokkaita kallio-, kangas- ja lehtometsiä (METSO-arvoluokkia I, II ja III), joita täydentävät muutamat korpikuviot sekä luonnontilainen noro lehtonotkossa. Sotilaskorven keskivaiheilla on säilynyt erittäin edustava luonnontilainen ikivanhojen kuivahkojen kangas- ja kalliometsien alue, jolla on eri-ikäistä järeää kuusilahopuuta. Vanhimmat puut ovat iältään noin 140-vuotiaita. Metsä edustaa näiltä osin Suomen luontotyyppien uhanalaisuusarvioinnissa äärimmäisen uhanalaisiksi Etelä-Suomessa luokiteltuja vanhoja kuusivaltaisia kuivahkoja kankaita. Vanhat metsät ja lahopuusto

siihen kytköksissä olevine eliölajeineen on luonnon monimuotoisuutta, joka on tällä hetkellä vakavasti uhattuna. Metsätalouden toimenpiteet eivät nyky muodossaan yksin riitä turvaamaan metsäluonnon monimuotoisuutta. Aiheesta on paljon tutkimuksia ja asiasta kertoo myös uhanalaistuneiden metsälajien suuri määrä. Metsien merkitys hiilen sidonnassa on myös tärkeä asia ilmastomuutoksen hillitsemiseksi. Vanhoilla metsillä on myös merkitystä hiilen sitojana.

Merkittävien luontoarvojen vuoksi Sotilaskorven metsä on arvotettu myös maakunnallisesti arvokkaaksi luontokohteeksi Uusimaa-kaavaa varten tehdyssä suojelualueiden arvioinnissa.

Luonnon monimuotoisuuden turvaamista ei pidä jättää huomiotta ilmastomuutoksen torjuntaan vedoten. Nuoret metsät ovat hyviä hiilen sitoja, mutta myös vanhat metsät sitovat hiiltä ja ovat merkittäviä hiilivarastoja. Sotilaskorven metsien luontoarvot on tunnistettu jo pitkään. Alueella on ollut luonnonsuojelualuevaraukset jo Vantaan yleiskaavassa 1992. Vuoden 2007 yleiskaavassa alueella on kaksi luonnonmuotoisuutta (luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen arvokas alue). Merkittävien luontoarvojen vuoksi Sotilaskorven metsä on arvotettu myös maakunnallisesti arvokkaaksi luontokohteeksi Uusimaa-kaavaa varten tehdyssä suojelualueiden arvioinnissa. Tulevaisuudessa metsäluonnolla ja sen monimuotoisuudella tulee olemaan entistä suurempi merkitys myös ihmisten hyvinvoinnille. Metsänomistajalla on mahdollisuus turvata metsäluonnon säilymistä METSO-ohjelmaan liittymällä ja saada suojelusta korvaus ja säilyttää metsä omistuksessaan. Vantaan kaupunki on halukas neuvottelemaan erilaisista suojeluvaihtoehdoista maanomistajan kanssa.

SL-rajaus kiinteistöllä

Muistuttajan kiinteistön alueella Sotilaskorven metsä on vanhaa kuivahkoa kallio- ja kangasmetsää, jotka ovat luontotyyppinä täällä hyvin edustavia ja arvokkaita ja Suomen luontotyyppien uhanalaisuusar-

kastelussa määritelty uhanalaisiksi. Suojelualueen rajausta noudatetaan tätä kalliometsän rajaa eikä siihen ole tarkoitettu mukaan pihapiirin nurmikkoa.

SL-rajaus kiinteistöllä, kuulemiskirje

Yleiskaavan viiva on suurpiirteinen, eikä SL-alueita ole tarkoitettu toteuttavaksi muistuttajan kiinteistöllä. Suojelualueen raja voi vielä tarkentua siinä vaiheessa, kun alueen rauhoitus toteutuu.

SL-rajaus kiinteistöllä, toisen kiinteistön muuttaminen asumisen alueeksi
Yleiskaavan viiva on suurpiirteinen, eikä SL-alueita ole tarkoitettu toteuttavaksi muistuttajan kiinteistöllä. Suojelualueen raja voi vielä tarkentua siinä vaiheessa, kun alueen rauhoitus toteutuu.

Yleiskaava ohjaa kasvun nykyiseen rakenteeseen. Sotilaskorpea ympäröivät pientaloalueet ovat asemakaavoittamattomia, joiden sisältö ja rajaukset täsmentyvät aikanaan asemakaavalla. Yhdellä muistuttajan tarkoittamista kiinteistöistä on merkitystä ekologisena yhteytenä ja siinä tarkoituksessa tällä kiinteistöllä on tärkeä merkitys myös luonnonsuojelualueen osana.

Maastopyöräily SL-alueella

Luonnonsuojelualueiden rauhoittamiseen liittyy useimmiten myös tarve ohjata kulkua ja kulutusta alueella niin, että suojelun perusteina olevat luontoarvot säilyisivät, kehittyisivät ja ennallistuisivat mahdollisimman hyvin. Maastopyöräily pyritään ottamaan uusien suojelualueiden rauhoituksessa huomioon ja osoittamaan niille sopivat reitit, jos ne soveltuvat luonnonsuojelualueen luonteeseen. Ensisijainen tarkoitus kaupunkien pienillä suojelualueilla on luonnon monimuotoisuuden turvaaminen. Erilaiset virkistyskäyttömuodot tulee sovittaa suojelualueella tähän tavoitteeseen.

2.4.19. Syväoja

M150, M261

Maantie 152 jatke

Maantien 152 jatkeen (Kehä IV) koko linjaus on kelvoton ja se tulisi arvioida kokonaan uudelleen ja todellisin vaihtoehtoin. Reunan kohdalla nyt YVA:ssa olevat minimaaliset ns. luvuvaluotukset eivät täytä vaihtoehtojen tarkastelun tarkoitusta. Koko tie sijoittuu täysin sopimattomaan paikkaan luonnonsuojelualueille.

Tielinjaus kuuluu ja sopisi paremmin alkuperäiselle paikalleen Klaukkalan nykyiseen liittymään, jolloin sitä voisivat käyttää sujuvasti sekä Klaukkalan ohikulkutietä että Klaukkalantietä käyttävät sekä Seutulan ja Riipilän alueen asukkaat tosiasiallisina.

Viherkehä

Kannatamme ja kiitämme kaupungin valmistelua Syväoan alueen ja Pääkaupunkiseudun viherkehän vahvistamisesta luonnonsuojelualueita vahvistamalla ja lisäämällä Uudenmaan maakuntakaavan mukaisesti Uudenmaan ekologiselle käytävälle.

Syväoan AT-alue

Vastustamme ehdottoman jyrkästi pääkaupunkiseudulla harvinaisen Syväoan kyläalueen AT-kyläalueen muuttamista AP-alueeksi. Vastustamme ehdottoman jyrkästi Syväoan alueelle asemakaavaa. Se pilaisi hienon vanhan kylämiljöön, rikkoisi tontit ja toisi alueelle kirjavia ja ei-toivottua täydennysrakentamista ja nostaisi alueen kiinteistövero.

Syväoan luonnonsuojelualue

Muistuttaja vastustaa kiinteistönsä eteläpuoliskon muuttamista osaksi Syväoan luonnonsuojelualueita. Omistaja sanoo tehneensä metsänraivaustöitä, jotka ovat hänen mukaansa heikentäneet alueen luonto-

arvoja, jotka hän muutenkin kyseenalaistaa. Jos alue kuitenkin liitetään luonnonsuojelualueeseen, vaatii kiinteistön omistaja korvaukseksi vastaavan tontin tai määräalan muualta samoilla rakennusoikeuksilla kuin suojeltavaksi esitetty alue.

Vastine

Maantie 152 jatke

Maantien 152 jatke (ns. Kehä IV) kuuluu maakunnan kehittämisen tavoitteisiin. Keskeisin peruste uuden väylän toteutukselle on uusien logistiikkakeskusten poikittaiset liikkumistarpeet pääteiden välillä sekä nykyisten reittien huono kyky palvella kehittyviä alueita ja toimintoja. Yhteystarve sekä siihen kytkeytyvä maankäytön kehittäminen on osoitettu voimassa olevassa ja uudessa maakuntakaavassa. Yleiskaavan linjaus perustuu maakuntakaavaan. Linjausta on yleiskaavaehdotukseen tarkistettu parhaillaan laadittavan aluevaraussuunnitelman (Uudenmaan ELY, Vantaa ja Tuusula) ja osana sitä tehdyn ympäristövaikutusten arviointimenettelyn mukaiseksi.

Tien sijoittumisesta tutkittiin aikanaan 4. vaihemaakuntakaavan luonnoksessa useita vaihtoehtoja, jotka perustuivat ELYn 2015 laatimaan ”Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien selvitykseen”. Maantien 152 yhteyden suunnitteluhistoriassa on useita vaiheita sekä eritasoisia suunnitelmia ja selvityksiä. YVA-menettelyssä tutkittavat vaihtoehdot on muodostettu edeltävien selvitysten, maankäytön tarpeiden ja hankkeelle asetettujen tavoitteiden perusteella. Myös ympäristöarvoista on saatu reunaehdotja suunnitteluun. Hankkeen yhteysviranomaisen on antanut YVA-selostuksesta perustellun päätelmän, jotka pohjalta jatkosuunnitteluun on valittu YVA-selostuksen mukainen vaihtoehto 1.

Voimassa olevan yleiskaavan linjaus kulkee länsiosassa eri reittiä kuin uusi linjaus, koska sen määränpäänä on Klaukkalantien liittymä ja

uuden Klaukkalan ohikulkutien liittymä. Keskeiset perusteet pohjoisemman linjauksen eduksi ovat, ettei se kulje keskeltä Seutulän kylän asutusta, Vantaanjoen tulva-alueita ja Vantaanjoen kulttuurimaisemaa. Vaikutuksia ympäristöön uudella maantiellä on kaikissa vaihtoehtoisissa.

Voimassa olevan yleiskaavan linjaus vaurioittaisi merkittävästi valtakunnallisesti arvokasta kulttuurimaisemaa. Kulttuurimaiseman arvoja arvioitiin yleiskaavan 2007 taustaksi tehdyssä Kulttuurimaisemaselvityksessä (Muukka ja Mäkynen 2005). Selvityksessä esitetyt arviointikriteerit ovat edelleen päteviä. Valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen rajausta on määriteltä uudelleen tuoreemmassa inventoinnissa Vantaan yleiskaavan 2007 rajausta noudattelevaksi. Pohjoisempi uusi linjaus vaurioittaa kulttuurimaiseman arvoja vähemmän.

Syväojan AT-alue

Syväoja on määriteltä yleiskaavassa pientaloalueeksi, koska sen rakenne on nyt jo kyläalueeksi varsin tiivis. Kaupunki kasvaa voimakkaasti ja kasvu ulottuu kaikille asumisen alueille, jopa ilman yleiskaavan linjauksia. Syväojan täydentyminen on hyvä suunnitella asemakaavalla. MRL 54 §:ssä on määriteltä asemakaavan sisältövaatimukset, joiden mukaan mm. rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää.

Syväojan luonnonsuojelualue

Syväojan metsäalueelta on tehty vuonna 2016 kattava kääpä- ja metsäarvoselvitys (Savola 2017; Vantaan Syväojan metsän kääpä ja metsäselvitys), jossa metsäalue laajasti todettiin kääväkälajiston, METSO-elinympäristöjen sekä uhanalaisten ja silmälläpidettävien luontotyyppien kannalta arvokkaaksi alueeksi. Kiinteistön 92-416-3-104 alueella kasvaa järeitä haapoja ja kohtalaisesti lahoppua ja alueen todettiin olevan liito-oravan asuttama.

Mikäli metsänhoitotoimenpiteet ovat hävittäneet kiinteistöltä luontoarvot, on suojelualuerajausta syytä tarkistaa.

2.4.20. Tikkurilantien jatkeen tunneli

M200

Tikkurilantien jatke tunnelina Vihdintielle. ”Katuvaraus on esitetty tunnelissa niiltä osin kuin se katuliittymien ja kallion olemassaolon perusteella on arvioitu mahdolliseksi.” Varausta olisi muutettava siten, että se muutettaisiin kokonaisuudessaan maanpäälliseksi kaduksi eli tunneliin sijoittamisesta luovuttaisiin kokonaan. Maanpäällinen ratkaisu tulee kustannuksiltaan halvemmaksi.

Vastine

Tikkurilantien jatke Vihdintielle on pitkän aikavälin varaus. Katu kulkee tärkeän viheralueyhteyden läpi ja tunneliosuudella pyritään varmistamaan viheryhteyksien jatkuvuus sekä eri eliölajien esteetön kulku alueella. Yhteyden tarkemmat ratkaisut, kuten esimerkiksi tunneliosuuden pituus, ratkaistaan sen jatkosuunnittelun yhteydessä ottaen huomioon myös kustannukset.

2.4.21. Vantaanpuisto-Piispankylä

M302, M53, M157, M62, M118, M80

Asumisen alueet työpaikka-alueilla

Vantaanlaakso, Kustaanmäki, Vassimäki ja Bertaksenkuja on esitetty muutettavaksi teollisuusalueiksi (TY). Voimassa olevassa yleiskaavassa alue on pientaloalue A3/tp. Muutos on merkittävä koskien yht. n.150 asukasta. Vaadimme alueen säilyttämistä nykyisen yleiskaavan mukai-

sesti asuinalueena (A/tp). Yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisesti merkinnän tulee olla sama kaikilla Vantaanpuiston asuinalueilla.

Perustuslain mukaisesti on oikeus suojata omaisuutta: kaavamuu-
tos alentaa merkittävästi kiinteistömme jälleenmyyntihintaa sekä vaikeut-
taa myymistä asuinkäyttöön. Tulemme vaatimaan korvausta arvonne-
netyksestä kaavam muutoksen toteutuessa. Maankäyttö- ja rakennuslain
mukaisesti kaavoituksen tavoite on turvallisen, terveellisen, viihtyisän,
sosiaalisesti toimivan ja eri väestöryhmien tarpeet tyydyttävän elinympä-
ristön luominen. Asuinalueet tulee erottaa muista alueista riittävin
suoja-aluein, mikä on huomioitu voimassa olevassa yleiskaavassa.
Kaavamuu-
tos on luonnonarvojen säilymisen vastainen. Riittävän leveä
puistoalue Vassinmäen ja teollisuusalueen välillä muodostaa monille
eläimille suojatun kulkureitin Parolanmäen ja Vantaanjokivarren välillä.
Alue ei sovellu teollisuusalueeksi alueen rakennusolosuhteiden takia.
Myöskään tiestön suunnittelussa ei ole otettu huomioon raskasta lii-
kennettä. Miksi alue toistuvasti halutaan muuttaa teollisuusalueeksi.
Bertaksenkujan alue on liitettävä suojeltavaksi pohjavesialueeksi.

Piispankylä

Piispankylässä sijaitseva tilakeskus tulee muuttaa maatalousalueesta
(MT) tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi (TY). Tilakeskuksessa ja
Piispankyläntien varrella on paljon pienyritystoimintaa, jotka täyden-
tävät Kivistön palveluita ja lisäävät suunnitellun Lapinkylän aseman
käyttöastetta. Yleiskaavan ratkaisu on epäjohdonmukainen sillä rat-
kaisu muuttaa tilakeskuksen ympärilläolevat naapuritontit TY-alueiksi
jättäen tilakeskuksen ainoana kiinteistönä MT-alueelle. Tilalla jo olevat
rakennukset pitävät huolen TY alueen sopimisesta maisemaan.

Vantaanjokilaakson kulttuurimaisema

Vantaanjokilaakson kaunista kulttuurimaisemaa ei pitäisi pilata teolli-
suus- ja varastorakentamisella. Tällaiset muutokset hävittävät vanhan
kylämme maalaismaisien ympäristön. Ihmetyttää, miksi ikivanha maa-

laiskylä, jossa on ollut asutusta vuosisatoja, muutettaisiin teollisuus-alueeksi.

Vantaanpuistontien asuinalue kuuluu Museoviraston määrittelemään arvokkaaseen alueeseen, joka on esitetty myös oikeusvaikutteisella liitekartalla. Vantaapuiston TP-alue tulisi merkitä AT tai AP-alueena. Syyt ehdotukseen: voimassaoleva AP-kaavamerkintä on jo nyt mahdollistanut ympäristöön täysin sopimattoman rakentamisen.

Liito-oravat

Liito-orava-alue tulisi turvata rakentamiselta. Vantaanpuiston Liito-orava-alue tulisi merkitä VL-alueena TY-alueen sijaan.

Ulkoilureitit

Ulkoilureitti on siirrettävä Piispankylän tilakeskuksen pohjoispuolelle. Bertas-tilan läpi kulkeva ulkoilureitti tulisi siirtää kulkemaan Petas-Guss tilan ja Bertaksen väliin suunnitellun ratsastusreitistön rinnalle.

Vuorovaikutus

Muistuttaja pitää moitittavana, että maanomistajiin ei olla oltu yhteydessä näin merkittävän muutoksen osalta eikä kaavamutoksen nähtävilläoloa ole jatkettu poikkeuslain aikana.

Vastine

Asumisen alueet työpaikka-alueilla

Uusi yleiskaava on alueella voimassa olevaa Marja-Vantaan yleiskaavaa yleispiirteisempi esitystavaltaan, siksi pienempiä maankäyttöalueita on yhdistetty laajempiin aluekokonaisuuksiin. Asemakaava määrittelee tarkemmin alueiden sisäisen rakenteen ja mahdolliset suojavyöhykkeet ja ekologiset käytävät. Vantaanpuisto ja Piispankylä ovat kokonaisuudessaan lentomeluvyöhykettä 1, missä keskiäänitaso on yli

60 dB. Lentomeluvyöhyke 1 alueelle ei saa rakentaa uusia asuntoja eikä sijoittaa muita melulle herkkiä toimintoja. Korjausrakentaminen ja tuhoutuneen asuinrakennuksen korvaaminen on sallittu.

Alueen pääkäyttötarkoitukseksi on yleiskaavassa valtaosin määritelty tuotanto- ja varastotoiminta, joka ei saa tuottaa merkittäviä ympäristöhäiriöitä. Nykyiset asunnot voivat lentomelualueella säilyä, mutta uusia asuntoja eikä muita melulle herkkiä toimintoja saa alueelle sijoittaa. Korjausrakentaminen ja tuhoutuneen asuinrakennuksen korvaaminen on sallittu. Vantaanpuiston laajempi asuntoalue on yleiskaavassa asuntoalueena, jossa on päällekkäismerkintä ”asuinalue voimakkaan lentomelun alueella /LM1” ja määräys ”lentomelualueella sijaitsevalla asuinalueella ei saa lisätä asuntojen määrää”.

Bertaksenkuja sijaitsee Vantaanpuisto 0109208 nimisellä pohjavesi-alueella, joka on esitetty yleiskaavakartassa.

Piispankylä

Yleiskaava osoittaa tulevaisuuden tavoitetilaa alueella ja toteutuu asemakaavoituksen kautta. Vantaanpuistossa ja Piispankylässä on yhteensovitettu yhtälöä, joka muodostuu valtakunnallisesti arvokkaan maiseman arvoista, asumisesta, yritystoiminnasta ja lentoliikenteen aiheuttamista häiriöistä. Piispankyläntien ja Vantaanpuistontien varsi on kokonaisuudessaan lentomeluvyöhykettä 1, missä lentomelun keskiäänitaso on yli 60 dB. Siksi alue on valtaosin yleiskaavassa määritelty tuotanto- ja varastotoiminnalle, joka ei saa tuottaa merkittäviä ympäristöhäiriöitä. Lapinkylän aseman läheisyys on seudullisesti hyvä sijainti. Nykyiset asunnot voivat Piispankyläntien ja Vantaanpuistontien varressa säilyä, mutta uusia asuntoja eikä muita melulle herkkiä toimintoja saa alueelle sijoittaa. Korjausrakentaminen ja tuhoutuneen asuinrakennuksen korvaaminen on sallittu. Kulttuurimaiseman reunavyöhyke on mahdollisuuksien mukaan säilytetty maatalousalueena tai virkistysalueena.

Vantaanjokilaakson kulttuurimaisema

Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokas maisema-alue (valtioneuvoston periaatepäätös 5.1.1995) on yleiskaavakartalla merkitty arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi, jonka käytössä on varmistettava, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Kulttuuriympäristöä koskevalla oikeusvaikutteisella liitekartalla määräyksiä on tarkennettu kulttuurihistoriallisen ympäristötyypin mukaan. Vantaanpuiston viljelysmaisema on maisemallisesti arvokasta aluetta, jonka määräyksessä edellytetään, että alueen rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä maisemakuvaa suojellaan. Pitkässä määräyksessä on eritelty, millä tavoin arvoja tulee suojella. Yleiskaavan määräykset ohjaavat sitä, millä tavoin alueella saa jatkossa rakentaa.

Ulkoilureitit

Yleiskaavaehdotukseen on merkitty ohjeellinen ulkoilureittien verkosto koko kaupungin alueelle. Kaupunki toteuttaa ulkoilureittien verkostoa vähitellen. Reittien sijainti, leveys, pinnoitteet, valaistus ym. tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Kadut ja puistot -palvelualueella laaditaan parhaillaan ulkoilureittien tavoitesuunnitelmaa, jossa reittejä suunnitellaan yleiskaavaa tarkemmalla tasolla.

Liito-oravat

Yleiskaava on kaupungin yleispiirteinen maankäytön suunnitelma. Kaikkia liito-orava-alueita ei ole merkitty viheralueiksi kaavan suurpiirteisyyden takia. Jos alueelle laaditaan asemakaava tai asemakaavan muutos, on liito-oravia koskevien selvitysten ajantasaisuus tarkistettava ja liito-oravat otettava huomioon asemakaavan ratkaisuihin.

Vuorovaikutus

Koko kaupungin yleiskaavan laadinnasta ja eri vaiheista tiedotetaan kaikkia kaupungin alueen maanomistajia lehti-ilmoituksilla ja kuulutuksilla. Kaikki maanomistajat eivät ole vantaalaisia, siksi kaavasta on julkaista kuulutukset myös Helsingin Sanomissa ja HBL:ssä. Poikkeuslain

ja poikkeuksellisen tilanteen takia yleiskaavan nähtävillä oloa jatkettiin lakisääteisestä 30 päivästä kahteen kuukauteen.

Vuorovaikutuksesta on laadittu laajempi vastaus luvussa 2.1.6.

2.4.22. Vestra

M122, M113

Kiinteistöjä AT tai AP-alueeksi

Yleiskaavaehdotuksessa ei ole otettu huomioon maanomistajan tahtoa muuttaa kiinteistöjään AP- tai AT-alueeksi. Tämä ei olisi uusi AP-alue, vaan nykyisen alueen rajaa siirrettäisiin jo olemassa olevien talojen alueelle sekä väliin jäävän peltotontin osalle. Kiinteistöillä on valmis kunnallistekniikka, alue on jo rakennettu osittain sekä muuallakin Vantaan alueilla on muutettu alueita AP-alueeksi, vieläpä heikommilla kriteereillä.

Kysyttäessä miksi mielipidettämme ei ole otettu huomioon ehdotuksessa, vastauksena saatiin ”Yleiskaavaehdotus ei sisällä ehdottamianne muutoksia. Olemme ne kaikki tuki läpikäyneet”. Tosin emme ole saaneet dokumentaatiota missä näkyisi, että tämä asia on käsitelty, millä kokoonpanolla ja kuka päätöksen on tehnyt.

Maanomistajien yhdenvertainen kohtelu ei millään muotoa tässä toteudu. Jos kaavamerkintä MT ei ole ongelma suunnittelutarveratkaisun myöntämiseen asuinrakennukselle, niin silloin AP- tai AT-alueeksi muuttaminen ei ole välttämätön.”

Mustakosken Natura-alue

Kiinteistön pohjoisosalla olevasta SL-rajauksesta ei ole maanomistajaa kuultu. Lisäksi muistuttaja arvioi joen varteen osoitetun ekologisen

yhteyden heikentävän tontin käyttömahdollisuuksia ja ehdottaa ekologista yhteyttä joen toiselle puolelle.

Vastine

Kiinteistöjä AT tai AP-alueeksi

Yleiskaavaa laaditaan vuorovaikutuksessa eri tahojen kanssa ja siinä yhteensovitetaan hyvin moninaisia arvoja ja tavoitteita. Yleiskaavaratkaisu ei perustu maanomistajien toiveisiin, vaan määrittelee yhteisen tavoitetilan kaupunkirakenteen kehittämisestä. Vantaa kasvaa voimakkaasti. Yleiskaava ohjaa kasvun nykyiseen rakenteeseen. Uusia rakentamismahdollisuuksia ei nykyisille maatalousalueille ole osoitettu, koska nykyisessä rakenteessa on vielä tilaa. Muistutuksessa viitataan kahteen yleiskaavaehdotukseen tehtyyn muutokseen, joista kumpikaan ei tuota uutta asuntorakentamisen mahdollisuutta. Sotungissa kyse on retkeily- ja ulkoilualueella olevien asuntojen rajaamisesta pois virkistysalueesta. Syväojalla taas uusi luonnonsuojelualue rajautuu asuinalueeseen muuttaen hieman sen rajausta.

Mustakosken Natura-alue

Muistuttajan kiinteistön pohjoisreunalla oleva luonnonsuojelualueen raja on osa Natura 2000-verkoston kuuluvaa aluetta Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät (FI0100064). Raja on jo vuoden 2007 yleiskaavassa. Vantaan kaupungin käsityksen mukaan Natura-verkostosta on aikanaan ELY-keskus maanomistajia kuullut, minkä vuoksi nyt ei kuulemiskirjettä lähetetty. Toimitamme tätä kiinteistöä koskevan tiedon ELY-keskukseen.

Yleiskaavaehdotuksen ekologinen yhteysmerkintä joen varressa on luonteeltaan suurpiirteinen ja sen voi tulkita tarkoittavan joenvarsia molemmin puolin soveltuvilta osin.

2.5. Tikkurila

Tikkurilan suuralueelta annettiin yhteensä 81 muistutusta:

- As Oy Minttutie 31 kaikkien 4 asuntokunnan puolesta
- Hakkilan omakotiyhdistys ry
- Tikkurilan Golfkeskus Oy
- Jehovan todistajat uskonnollinen yhdyskunta
- Tikkurila Oyj
- Tikkurilan omakotiyhdistys Ry
- Virnatien /virnakujan asukkaat
- 74 yksityishenkilöä

2.5.1. Hakkila-Kuusikko

M60, M106, M241, M197, M306, M240

Huolenaiheena Kuninkaalan pientaloalueiden kestävän kasvun vyöhyke -merkintä yleiskaavassa sekä lähivirkistysalueiden riittävyys. Vantaan yleiskaavassa 2020 on huomioitava, että tulevaisuudessa turvataan pienten omakotialueiden kuten Hakkilan ja Kuusikon omakotialueiden säilyminen pientalovaltaisena ja alueiden merkitseminen kestävän kasvun vyöhykkeenä on poistettava.

Yleiskaavaehdotuksessa A-alueeksi merkitty Kyytitien varrella oleva alue on muutettava takaisin viheralueeksi, tai vaihtoehtoisesti alueeksi AP. Alueelle eivät sovi A-kaavoituksen mahdollistavat kolmekerroksiset talot. Lisäksi Porttipuiston alueelle suunniteltu päivittäistavarakauppa poistaa tarpeen mahdollisesta lähikaupasta tälle alueelle.

Vastine

Vantaan väkiluku kasvaa pääkaupunkiseudun väestönkasvun mukana. Yleiskaava 2020 suunnitelman tavoitevuosi on 2050. Yleiskaava ohjaa tulevan kasvun tavoitteiden mukaisesti nykyiseen kaupunkirakenteseen ja hyvän joukkoliikenteen palvelutason äärelle. Kuninkaalan pientaloalueet sijaitsevat Vantaan ratikan (Kaupunginvaltuusto 16.12.2019) linjauksen välittömässä läheisyydessä. Ratikan linjausta ympäröivä vyöhyke on tulevien vuosikymmenten aikana kaupungin kehittämisen painopistealuetta, joka on yleiskaavassa osoitettu kestävän kasvun vyöhyke -merkinnällä.

Hakkilan ja Kuusikon alueet ovat yleiskaavaehdotuksessa pientalovaltaisia asuinalueita. Merkinnän rajausta ei ole muuttunut voimassa olevan yleiskaavan rajauksesta. Yksityiskohtaiset ratkaisut alueiden kehittämisestä osana ratikkakaupunkia laaditaan koko kaupungin yleiskaavaa tarkemman tason suunnittelussa. Yleiskaavan tarkkuudessa asuinalueiden sisäiset puistot ja viheralueet eivät näy kartalla.

Voimassa olevassa yleiskaavassa 2007 kyseinen Kyytitien asuinalue (A) on osa teollisuus- ja varastoaluetta (T). Lisäksi alue on voimassa olevassa asemakaavassa rakentumaton toimistorakennusten korttelialue (KT). Yleiskaavaehdotuksessa lähivirkistysalue (VL) on rajattu asemakaavoitetun viheralueen mukaisesti ja asemakaavassa oleva toimistorakennusten korttelialue (KT) on osoitettu asuinalueeksi (A).

2.5.2. Hiekkaharjun golfkeskus

M307

Tikkurilan golfkeskus ehdottaa Hiekkaharjun golfkentän laajentamista kenttäalueen pohjoispuolisille peltoalueille vastaamaan golfharrastajien kasvavaan kysyntään.

Vastine

Tällä yleiskaavakierroksella ei ole tarkemmin tutkittu golfkenttien mahdollisia sijainteja tai nykyisten laajennuksia. Voimassa olevaan yleiskaavaan laadittiin selvitys golfkentistä ja kaavaan tehtiin useita varauksia. Hiekkaharjun golfkenttää ehdotettiin osittain asumiseen yleiskaavaluonnoksessa, mutta tarkempien selvitysten ja saadun palautteen perusteella siitä luovuttiin. Maanomistus kentän ympärillä on yksityistä ja alueet ovat vielä maatalouskäytössä, mikä on osa alueen maisemallista arvoa. Yleiskaava osoittaa alueelle sekä virkistys- ja ulkoilualueita että maatalousaluetta. Tarkemmat rajaukset niiden välillä voidaan määritellä asemakaavalla, mikäli golfkentän laajennushanke olisi muuten mahdollinen.

2.5.3. Jokiniemi

M265, M27

Vehnätien pohjoispuoli on päiväkodille tärkeä monimuotoinen virkistysalue. Hanabölen eteläpuolelle Keravanjoen Itäpuolelle kaavoitettu asuintaloalue on rikas lintulajistoltaan, siellä kuuluu kuukkelin ääni. Jokiniemen alueelle tulisi kaavoittaa pientaloja.

Vastine

Yleiskaavamerkintä A Jokiniemen alueella mahdollistaa monenlaisten kortteleiden ja talotyyppien toteuttamisen paikalle. Alueen kehittämisen tarkemman tason linjaukset tehdään jatkosuunnittelussa.

Vehnätien viereinen Vihantatien ja Vainiotien pohjoispuoli on voimassa olevassa yleiskaavassa 2007 matala ja tiivis asuntoalue (A2). Yleiskaavaehdotuksessa se on asuinalue (A) sekä osittain Hiekkaharjun

asemasta 600 metrin säteelle piirrettyä kestävän kasvun vyöhykettä. A-merkitty alue eroaa vain vähän voimassa olevan yleiskaavan merkinnästä A2 sen pohjoisrajalla, jossa A-alue on hieman kasvanut edelliseen merkintään verrattuna. Alue on toistaiseksi rakentamaton. Vantaan väestönkasvun ennustetaan jatkuvan voimakkaana. Asuinrakentamiseen varattuja alueita ei siksi voida pienentää verrattuna vuoden 2007 yleiskaavaan.

Valkoisenlähteentien varrelle Hakkilasta Jokiniemeen tien molemmin puolin on haluttu luoda asuinrakentamisen mahdollisuus. Hakkilassa tämä on alueella, jolla yleiskaavassa 2007 on teollisuus- ja varastoalueita (T ja TY) ja lähivirkistysaluetta. Valkoisenlähteentie on katukuvan kehittämisvyöhykettä Tikkurilan keskustaan saakka. Kadun varrelle halutaan luoda viihtyisä rakennetun ympäristön kokonaisuus, jossa katua pitkin on houkuttelevaa kävellä tai pyöräillä alle kahden kilometrin matka Tikkurilan keskustaan. Asemakaavoituksen yhteydessä tutkitaan tarkemmin rakennetun alueen ja viherympäristön rajoja. Alueen mahdolliset luontoarvot huomioidaan. Yleiskaavassa rakentamiseen merkitty alue mahdollistaa lähivirkistysalueet ja luontoalueet yhteyksiin. Asemakaavassa määritellään asuinalueen sisäinen yleiskaavaa pienipiirteisempi viheralueverkosto. Alueen tulevilla asukkailla on hyvät mahdollisuudet virkistäytyä lähiluonnossa.

2.5.4. Koivuhaka

M117

Muistutuksen on jättänyt kiinteistön omistava uskonnollinen yhteisö. Maanomistaja toteaa, ettei ole muuttamassa aluetta yleiskaavaehdotuksen mukaisesti tuotanto- ja varastokäyttöön. Alueella tulee olemaan jatkossakin asuntotarve noin 250 henkilölle sekä toimisto- sekä muille tukitiloille. Kiinteistöllä on käyttämätöntä rakennusoikeutta jäljellä noin 3000 m², mitä tarvitaan monipuoliseen rakentamiseen, jonka nykyisen

yleiskaavan palvelujen ja hallinnon alue (P2) mahdollistaa paremmin kuin yleiskaavaehdotuksessa esitetty TY. Tavoitteena on saada ko. kiinteistöä koskeva kaava muutettua nykyisestä käytöstä asumiseen. Lentomelukäyrät eivät estä asuinrakennusoikeuden myöntämistä alueelle. Naapurustossa sijaitsevalta ET-alueen aiheuttamalta ajoittaiselta häiriöltä voidaan suojautua järkevällä rakennusten sijoittelulla. Alueella on myös kohtuulliset julkisen liikenteen yhteydet jo nyt, ja Vantaan ratikka on kiinteistöltä alle 1 km päässä.

Ehdotuksessa ei ole huomioitu tontin nykyisen kirkkorakennuksen seurakunnallisen toiminnan jatkumista. Kiinteistön omistaja edellyttää, että ko. kiinteistöä koskevaa yleiskaavamerkintää ei muuteta heidän tahtonsa ja käyttötarpeensa vastaiseksi. Voimassa oleva kaava mahdollistaisi monipuolisemman käytön ja lisärakentamisen.

Vastine

Yleiskaava osoittaa tulevaisuuden tavoitetilan alueen maankäytölle yhtä kiinteistöä laajempina kokonaisuuksina. Tämän alueen osalta päädyttiin työpaikka-alueen määrittelyyn, sillä kyse on lentomelulle altistuvasta alueesta, joka on lisäksi muusta yhdyskuntarakenteesta erillään sijaitseva ja huonosti joukkoliikenteellä saavutettavissa oleva alue. Lisäksi lähialueen jo olemassaolevat ja suunnitellut työpaikka- ja teknisen huollon alueet voivat aiheuttaa häiriötä asutukselle.

Kyseisten kiinteistöjen maankäyttöä ohjaa voimassa oleva asemakaava. Asemakaavamerkintä KY:n (liike-, toimisto- ja yleisten rakennusten korttelialue) määräys mahdollistaa kokous-, toimisto-, varasto- ja kirjapainotiloja sekä asumista enintään 6000 k-m² yhteistiloineen. Samoin kirkkorakennuksen kiinteistöllä asemakaavamerkintä YK (kirkkojen ja muiden seurakunnallisten rakennusten korttelialue) mahdollistaa seurakunnallisen toiminnan jatkumisen. Yleiskaava ohjaa aikanaan

asemakaavan muutosta, minkä yhteydessä tulee arvioida asumisen soveltuminen alueelle.

Yleiskaavassa asuntoja esitetään rakennettaviksi sellaisille alueille, joilta käsin ihmiset pystyvät hoitamaan päivittäiset työ-, kauppa- ja koulumatkansa julkisella liikenteellä, kävellen tai pyöräillen. Kyseinen alue ei ole vahvaa joukkoliikennevyöhykettä, minne kasvua olisi tarkoituksenmukaista ohjata.

2.5.5. Kuusikon viheralueet

M40, M103, M104, M105, M110, M114, M115, M119, M174, M232, M306

Haluan että kuusikon alue pysyy kokonaan pientaloalueena. En halua, että puistoja ja suojelualueita rakennutetaan.

Viheralueita ei ole merkitty yleiskaavaehdotukseen. Metsä on tärkeä oppimisympäristö koululaisille ja pienille lapsille. Liikenneväylät ja teollisuusrakentaminen rajaavat Kuusikkoa tiukasti. Kuusikon rakentamatomat viheralueet (Lindmaninkorpi, Untibacka, Variskallio ja Kalkkikallio) on kaavalla turvattava viher- ja/tai virkistysalueeksi.

Vastine

Vantaan väkiluku kasvaa pääkaupunkiseudun väestönkasvun mukana. Yleiskaava 2020 suunnitelman tavoitevuosi on 2050. Yleiskaava ohjaa tulevan kasvun tavoitteiden mukaisesti nykyiseen kaupunkirakentamiseen ja hyvän joukkoliikenteen palvelutason äärelle. Kuninkaan pientaloalueet sijaitsevat Vantaan ratikan (Kaupunginvaltuusto 16.12.2019) linjauksen välittömässä läheisyydessä. Ratikan linjausta ympäröivä vyöhyke on tulevien vuosikymmenten aikana kaupungin kehittämisen

painopistealuetta, joka on yleiskaavassa osoitettu kestävän kasvun vyöhyke -merkinnällä.

Hakkilan ja Kuusikon alueet ovat yleiskaavaehdotuksessa pientalovaltaisia asuinalueita. Merkinnän rajausta ei ole muuttanut voimassa olevan yleiskaavan rajauksesta. Yksityiskohtaiset ratkaisut alueiden kehittämisestä osana ratikkakaupunkia laaditaan koko kaupungin yleiskaavaa tarkemman tason suunnittelussa. Yleiskaavan tarkkuudessa asuinalueiden sisäiset puistot ja viheralueet eivät näy kartalla.

Voimassa olevassa yleiskaavassa 2007 kyseinen Kyytitien asuinalue (A) on osa teollisuus- ja varastoaluetta (T). Lisäksi alue on voimassa olevassa asemakaavassa rakentumaton toimistorakennusten korttelialue (KT). Yleiskaavaehdotuksessa lähivirkistysalue (VL) on rajattu asemakaavoitetun viheralueen mukaisesti ja asemakaavassa oleva toimistorakennusten korttelialue (KT) on osoitettu asuinalueeksi (A).

2.5.6. Köyhämäki

M308

Ehdotamme kyseisen alueen Köyhämäenkujan läheisyydessä olevan pientaloalueen kaavamerkinnäksi A/TP. Käytännössä tämä tarkoittaisi, että Ohtolankadun - Niittyvillanpolun - Niittyvillankujan rajaama pientaloalue voitaisiin rakentaa nykyisen asemakaavan pohjalta ja tarvittaessa/haluttaessa myös käyttää työpaikkarakentamiseen, jos alue kiinnostaa siihen soveltuvia rakentajia/rakennuttajia. Tämä kaavamerkintä sopisi tietysti hyvin koko tuolle TP-alueelle Tikkurilantielle asti. Mutta koska Tikkurilantien kyseinen kohta on jo työpaikkarakennuttu, niin käytännöllisintä olisi erottaa ja säilyttää nykyistä pientaloasuinalueetta elinvoimaisena asumisalueena, johon voisi syntyä myös kaupunkikuvaan sopivaa työpaikkarakentamista.

Vastine

Koivuhaan alueelle on useita osin ristiriitaisia maankäyttötarpeita, joihin vielä lentomelu ja läheisten väylien ympäristöhäiriöt tuovat oman vaikutuksensa. Yleiskaavatyössä on määritelty perusrakenne mm. asuminen ja työpaikkojen sijoittumisesta, mutta kehityksen ohjaamiseksi tarvitaan yleiskaavaa täsmentävä tarkempi alueellinen suunnitelma, missä määritellään korttelitasolla toimintojen sijoittumisesta. Tiivistyvä ja työpaikkarakentamiseen painottuva alue ei todennäköisesti säily tulevaisuudessa miellyttävänä pientaloympäristönä.

2.5.7. Minttutien lähiympäristö

M48, M49, M52, M58, M59, M134, M138, M145, M151, M205, M246, M247, M248, M249, M250, M251, M252, M253, M255, M259, M262, M266, M267, M268, M269, M270, M271, M272, M273, M275, M276, M277, M278, M279, M280, M281, M282, M285, M286, M291, M310, M311, M312, M316, M318, M319, M322, M323, M329, M330, M331, M264, M30, M32

Yleiskaavaehdotuksessa Minttutie lähialueineen on merkitty asuntoalueeksi A aiemman pientalovaltaisen kaavamerkinnän AP sijaan. Emme pidä tarkoituksenmukaisena ja vastustamme ehdotettua muutosta, jolla Minttutiestä pohjoiseen ulottuva alue (Koivukylänväylän ja Talvikkitien väli) muutetaan kerrostalorakentamisen mahdollistamiseksi alueeksi A. Kaavamerkinnän tulee olla AP, jolla turvataan alueen säilyminen pientaloalueena.

Yleiskaavalla ei pidä mahdollistaa eikä edistää sekarakentamista perinteisellä omakotialueella. Se johtaa alueen ilmeen ja rakenteen tuhoamiseen ja epäviihtyisyyden lisääntymiseen. Persoonalliset pientaloalueet ovat olleet omiaan luomaan Vantaasta viihtyisää luontoystävällistä asuinpaikkaa. Nyt toimivia vain pientä tiivistämistä kaipaavia, vanhoja pientaloalueita halutaan muuttaa kaavassa. Alueella on

muutamia taloja, jotka lähivuosina tullaan purkamaan, ja jos niihin voittoa tavoittelevien rakennusyhtiöiden toimesta rakennetaan isoja taloja, jäävät monet pientalot täysin niiden sumppuun.

Meillä on käytännön kokemusta asiasta, kun kaupunki salli kolmen kerrostalon rakentamisen yleiskaavassa pientaloalueeksi merkitylle alueelle. Alueen luonne muuttui täysin asuinympäristönä. Pientaloalueen asumisidyllisyys katosi. Liikenne ja sen mukanaan tuomat haitat lisääntyivät merkittävästi. Kaunis maisema muuttui kerrostalon seinäksi. Olemme ikään kuin teatterin näyttämöllä ja kerrostalot sen katsomoita. Pieniä tontteja on jaettu, monille on rakennettu uusia taloja ja useita on valmisteilla. Ihmiset ovat hyvässä uskossa muuttaneet alueelle.

Pientaloalueiden asemakaavassa voitaisiin hieman nostaa rakennustehokkuutta tiivistämiskäytön helpottamiseksi. Nyt ollaan viemässä asukkaiden uskoa ja luottamusta oman asuinalueen luonteeseen. Vantaa on hukkaamassa pientalovaltaisen asumisimagonsa ja menettämässä vetovoimaisuutta uusilta pientalorakentajilta ja muuttoa sinne harkitsevien parissa. Vastikään uuden talon rakentaneilla on varmaan tunne kuin mattoa oltaisiin vetämässä jalkojen alta. Vanhat asukkaat joutuvat kärsimään kalvavasta ja pitkäkestoisesta epätietoisuudesta. Jos kerrostalorakentamisen kaava toteutuisi ja pitkällä tähtäimellä myös asemakaavat tulisivat sen mukaiseksi, niin tonttimaan kiinteistöverotusarvot nousisivat varmaan aivan kohtuuttomuuksiin ja johtaisivat pakkomyynteihin. Asukkailla pitää olla tieto ja varmuus asuinalueensa kehityksestä pitkällä tähtäimellä.

Ymmärrämme hyvin, että uusia kerrostaloalueita tarvitaan. Ne pitäisi sijoittaa pääsääntöisesti Tikkurilan ydinkeskustaan. Tiivis ja matala alue keskustan kerrostalojen ympärille, on oiva kaupunkisuunnittelun periaate. Tikkurilassa ja Vantaalla on tilaa rakentaa kerrostaloja jo niille aiemmin suunnitelluille paikoille. Ei uuden uljaan Tikkurilan luonti

edellyttä vanhan alas repimistä, vaan järkevää hyvin suunniteltua ja toteutettua tasapainon säilyttävää täydennysrakentamista. Minttutie lähitienoineen on esimerkki tästä. Yleisvaikutelmaksi YK2020 suunnitelmasta jää, että peltoja suojellaan glikorostetusti, muttei kunnan asukkaita. Kerrostaloja ei rakenneta tyhjiille pelloille, vaan niitä suunnitellaan sijoitettaviksi valmiiksi rakennetuille pientaloalueille ja samalla revittää alas toimivaa rakennuskantaa. Onko Suomen nopeimmin kasvavan alueen leima vaikuttanut liiaksi suunnittelun lähtökohtiin? Tavoitteena pitäisi olla pikemmin Suomen viihtyisin paikka asua.

Vastine

Asumisen alueiksi (A) on määritelty keskustojen ja asemien lähialueita sekä joukkoliikenteen runkoyhteyksien varsia, joiden arvioidaan lähivuosikymmeninä täydentyvän uusilla asunnoilla. Se miten alueet täydentyvät ratkaistaan asemakaavoituksessa. Yleiskaava ei kumoa voimassa olevia asemakaavoja, vaan toimii ohjeena uusien laadittaessa. Uudisrakentamisen aloite lähtee yleensä maanomistajalta, joka haluaa kehittää omaa kiinteistöään. Omakotitontteja jaetaan ja osa uudistuu pientaloasunnoiksi asemakaavoituksen myötä. Hyvin harvoin talotyyppi vaihtuu kokonaan.

Yleiskaavakartalla kuvataan yleispiirteisesti minkälaisista toiminnoista alueet koostuvat, muttei ratkaista minkälaisia taloja alueille rakennetaan. Jatkosuunnittelua yleiskaava ohjaa määräysten avulla. Asuinalueen määräkseen on kuvattu erityisesti pientaloalueiden täydentymistä, koska tämä herätti huolta jo luonnosvaiheessa. Määräystä muokattiin vielä ehdotusvaiheen nähtävillöön jälkeen seuraavasti: ”Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia alueen ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Näille alueille saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppisiä ja lähipalveluita. Suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme

kerrosta. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina vuorovaikutuksessa alueen asukkaiden kanssa. Alueella on suositettava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.” Yleiskaavasta saadussa palautteessa korostuu huoli pientaloalueiden tulevaisuudesta, mikä edellyttäneen tarkempaa jatkosuunnittelun ohjausta. Kaupungin tahtotila on säilyttää ja luoda viihtyisiä asuinalueita.

2.5.8. Tikkurila Oyj:n alue

M35, M333

Yleiskaavaehdotuksessa on laajennettu nähtävillä olleessa yleiskaavaluonnoksessa esitettyä virkistysaluemerkintää yhtiön omistaman maa-alueen osalta Keravanjoen rannassa siten, että se työntyy pitkälle alueellemme myös olemassa olevan osittain suojeltavan väritehtaan rakennuskannan päälle.

Näkemyksemme alueen tulevasta suunnittelusta on, että sen tulee olla miljööltään kaupunkimainen, jossa korttelirakenteet liittyvät kiinteästi viheralueisiin. Siinäkin mielessä viheralueen yleiskaavamerkintä johdattelee toisenlaiseen ajatteluun.

Yhtiömme on pyydettyinä kannanottona Tikkurilan kaavarungon OAS-suunnitelmaan tuonut esiin tarpeen suunnitella Keravanjoen ranta-alue kokonaisuutena yhdessä koko yhtiön omistaman alueen muutossuunnittelun kanssa. Virkistysaluemerkintä tulee palauttaa luonnoksessa olleeseen laajuuteensa.

Vastine

Yleiskaava 2020 on koko kaupungin laajuudessa laadittu yleispiirteinen suunnitelma vuoteen 2050 tähtäävästä maankäytöstä Vantalla. Yleiskaava on laadittu strategisena aluevarauskaavana. Rakentamiseen osoitettujen maankäyttöalueiden rajaukset ovat ohjeellisia ja suuntaa antavia. Paikalliset toteutusratkaisut linjataan tarkemman tason suunnittelussa.

Arvokas rakennusperintö on turvassa virkistysalueella. Yleiskaavaehdotuksen 2020 yleismääräyksessä todetaan, että asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet ja selvitettävä niiden suojelutarve ja -edellytykset kaikilla alueilla. Virkistysalueilla rakennusten perusparantaminen, korjaaminen ja vähäinen laajentaminen ovat sallittuja.

Keravanjoen varsi on tärkeä virkistysalue Tikkurilan kasvavalle väestölle. Joen varren virkistyskäytön ja ilmeen kehittäminen on jo aloitettu Tikkurilan ydinkeskustassa. Tikkurilan tehtaiden kohdalla joen varrella on tällä hetkellä kapea ulkoilureitti, ja juuri muuta sinne ei mahdu. Yleiskaavaehdotukseen 2020 on merkitty joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhyke. Tehdasalueen muutos avaa mahdollisuudet kehittää joen rannasta vetovoimainen ja monipuolinen.

Luonnon monimuotoisuuden turvaaminen on yksi yleiskaava 2020:n tärkeimmistä tavoitteista. Jokien rannat ovat luontaisia ekologisia käytäviä, joita pitkin eläimet liikkuvat. Yleiskaavaehdotuksessa 2020 Keravanjoki rantoineen on esitetty ekologisena runkoyhteytenä, jonka tulee säilyä tai kehittyä luonnon olosuhteiltaan monipuolisena ja mahdollisimman leveänä.

Asemakaavoituksessa ratkaistaan, millainen kaupunkiympäristön kokonaisuus muuttuvalle alueelle rakennetaan, ja miten virkistysalueen ja rakentamisen raja joen rannalla jäsentyy.

2.5.9. Virnatie

M17, M44, M61, M67, M135 + 11 allekirjoittajaa

Virnatien ympäristö tulisi merkitä yleiskaavaan kaupunkikeskustan alueena [C]. Yleiskaavaluonnoksessa alue oli vielä merkitty kaupunkikeskustan alueena, josta annettiin palautetta, jonka mukaan ”rannan alue tulisi säilyttää matalien pientalojen alueena”. Haluamme tuoda ilmi, että tämä vuorovaikutusraporttiin kirjattu näkemys ei ole alueen asukkaiden yleinen mielipide. Meidän ”Virnakorttelin” tonttien omistajien taholta ei juuri annettu palautetta kaavaluonnoksesta, koska luonnoksessa esitetty ratkaisu on haluamamme mukainen sekä näkemysmme mukaan kyseiselle alueelle soveltuva ja tukisi yleiskaavan tavoitteita tiivistää kaupunkirakennetta hyvien joukkoliikenneyhteyksien varten.

Toisaalta Virnatien ympäristö haluttiin myös säilyttää pientaloalueena.

Vastine

Virnatien alue oli 2019 nähtävillä olleessa yleiskaava 2020 luonnoksessa keskusta-alue [C]. Yleiskaavaluonnoksesta saadun määrällisesti runsaan palautteen pohjalta yleiskaavamerkintää tarkistettiin ehdotuksessa alueen eteläisiin osiin merkinnälle pientalovaltainen asuinalue [AP]. Alueen kehittämisen tarkemmat linjaukset tehdään jatkosuunnittelussa Tikkurilan alueen asemakaavatöiden yhteydessä. Suunnittelussa huomioidaan jokiranta ja sen varren pienimittakaavainen rakennuskanta, keskusta-alueen läheisyys sekä Kielotie, joka on alueelle Kehä III:lta saapuva kokoojaku meluhaittoineen. Luonnosvaiheen vuorovaikutusraporttiin on koostettu saadut mielipiteet, joita ei pidäkään, kuten muistuttaja huomauttaa, ymmärtää alueen asukkaiden yhteisenä mielipiteenä.

2.6. Korso-Koivukylä

Korso-Koivukylän suuralueilta saatiin yhteensä 55 muistutusta:

- Asunto-osakeyhtiö Siilitie 10:n hallitus, osakkaat ja asukkaat
- Kiiltomadonrannan maanomistajat
- Kiinteistö Oy Laurintie 145
- Kiinteistö oy Lahdenväylä
- Kiinteistötoimisto Jukka Laurila
- MTBCF ry
- Päiväkummun Omakotiyhdistys ry
- 48 yksityishenkilöä

2.6.1. Jokivarsi

M292

Jokivarren asuinalueen ympäristöä voisi parantaa seuraavasti. Esitämme, että:

(1) Laajennetaan Keravanjoen lähivirkistysalue (VL) kattamaan vielä rakentamaton metsäkaistale mukaan lukien Rauskutien ja Nahkiaisentien välinen metsäalue.

(2) Merkitään lähivirkistysalue (VL) Nahkiaisentien, Haapalantien ja Leppäkorventien rajaamalle rakentamattomalle alueelle.

(3) Merkitään lähivirkistysalue (VL) Harmaahylkeentien ja Lahdenväylän rajaamalle alueelle, harkitaan Leppäkorventien pohjoispuolisen AP-alueen kaventamista sekä Metsolansuon VL-alueen laajentamista Harmaahylkeentien varteen saakka nykyisen lähiluonnon säilyttäiseksi.

(4) Mahdollistetaan joukkoliikenteen vaihtoyhteyden rakentaminen

Lahdenväylän ja tien 152 (suunniteltu Kehä IV) risteysalueelle.

Vastine

Vantaan väestönkasvun ennustetaan jatkuvan voimakkaana. Asuinrakentamiseen varattuja alueita ei siksi voida pienentää verrattuna vuoden 2007 yleiskaavaan. Haapalantien ja Nahkiaisentien väliselle alueelle on kuitenkin merkitty virkistysalueyhteys, jotta asemakaavoituksessa tälle kohdalle varattaisiin toisiinsa kytkeytyneiden virkistysalueiden sarja. Metsolansuonojaa noudattelemaan on merkitty ekologinen runkoyhteys, jonka tarkempi aluevaraus tulee myös hahmottumaan asemakaavoituksen kautta.

Yleiskaavassa ei osoiteta jalankulun ja pyöräilyn verkkoja baanoja lukuun ottamatta, vaan ne suunnitellaan tarkemman asteisessa suunnittelussa. Leppäkorventielle on jo suunniteltu puuttuva jalankulku/pyörätie.

Yleiskaavaehdotuksessa tärkeät joukkoliikenteen vaihtopaikat sijaitsevat pääosin joukkoliikenteen runkoyhteyksien tai kaukoliikenteen ja runkoyhteyksien risteyspaikoissa. Kulomäentielle tai Lahdenväylälle ei ole yleiskaavassa merkitty joukkoliikenteen runkoyhteyttä eikä sellainen ole noussut esiin seudullisissa selvityksissä tai suunnitelmissa. Maantien 152 ja Lahdenväylän välinen liittymä ei ole myöskään noussut esiin vaihtopaikkaselvityksissä, vaikka liittymän läpi kulkeekin sekä kauko- että lähiliikennettä. Vaihtopaikan toteuttaminen liittymään vaatisi joko nykyisten siltojen uusimista tai uusien siltojen rakentamista eli se olisi huomattavan kallis suhteutettuna mahdollisiin vaihtomääriin. Varat vaihtopaikkojen toteuttamiseen onkin syytä ohjata paikkoihin, joissa on ennustettavissa merkittävä määrä vaihtoja seudullisen joukkoliikenteen ja kaukoliikenteen välillä. Tällaisia paikkoja on määritetty mm. MAL 2019-suunnitelmassa.

Lisäksi sekä Kulomäentie (mt 152) sekä Lahdenväylä kuuluvat Suomen valtiolle ja niiden kehittämisestä vastaa Uudenmaan ELY-keskus.

2.6.2. Korso – asumisen merkinnät

M187, M191, M144, M184, M195

Korson keskustan läheisten pientaloalueiden merkintä yleiskaavakartalla tulisi olla AP. Pientaloalueiden täydennysrakentamisen tavat tulevaisuudessa huolettavat. Pientaloalueiden ympäristön luonne ei kestä rakentamisen tehokkuuden nousua. Korson pientaloalueiden erityisiä kulttuuriarvoja on vaalittava yleiskaavassa.

Korsossa mm. Siilipuistontien pientalovaltainen alue on merkitty kerrostaloasumista mahdollistavana A-alueena, jonka lisäksi alueella on kestävä kasvun päällekkäismerkintä. Kerrostalorakentaminen tuhoaisi pientaloalueen identiteetin. Yleiskaavassa on myös merkitty Siilipuisto asumisen alueena. Puiston rakentaminen olisi masentavaa. Yleiskaava ei myöskään anna takeita palveluiden lisääntymisestä.

Myös Metsotien ja Rekolanojan sekä Teeritien välinen alue yhdessä Teeritien länsipuolisen pientaloasutuksen kanssa halutaan säilyttää AP-alueena. Lisäksi pyydetään erottamaan Teeritien Korsontien puoleisen pään kerrostalorakennuskannan yhdessä Korsontien ja Metsotien kerrostalojen kanssa omaksi kokonaisuudekseen (A).

Kaavakartan vaikeaa luettavuutta moititaan.

Vastine

Yleiskaava kuvaa alueiden tulevaa kehitystä. Valtaosa Korson suuralueesta on yleiskaavassa pientalovaltaista asuinalueita (AP). Korson keskustan (C) ympärillä on kapeahko vyöhyke asuinalueita (A), mikä ei osoita kerrostalorakentamisen mahdollisuuksia vaan monipuolisia asuinalueita.

Asumisen alueiksi (A) on määritelty keskustojen ja asemien lähialueita sekä joukkoliikenteen runkoyhteyksien varsia, joiden arvioidaan lähivuosikymmeninä täydentyvän uusilla asunnoilla. Se miten alueet täydentyvät ratkaistaan asemakaavoituksessa. Yleiskaava ei kumoa voimassa olevia asemakaavoja, vaan toimii ohjeena uusien laadittaessa. Uudisrakentamisen aloite lähtee yleensä maanomistajalta, joka haluaa kehittää omaa kiinteistöään. Omakotitontteja jaetaan ja osa uudistuu pientaloasunnoiksi asemakaavoituksen myötä. Hyvin harvoin talotyyppi vaihtuu kokonaan.

Yleiskaavakartalla kuvataan yleispiirteisesti minkälaisista toiminnoista alueet koostuvat, muttei ratkaista minkälaisia taloja alueille rakennetaan. Jatkosuunnittelua yleiskaava ohjaa määräysten avulla. Asuinalueen määräykseen on kuvattu erityisesti pientaloalueiden täydentymistä, koska tämä herätti huolta jo luonnosvaiheessa. Määräykseen on kirjattu näin: ”Pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia olemassa olevan ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Pientaloalueen rakennetta muuttavat suunnitelmat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina. Tonttikohtaisten hankkeiden suurin sallittu rakennuskorkeus pientaloalueella on kolme kerrosta. Alueen kehittämisessä ja täydennysrakentamisessa tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueella tulee olla riittävästi virkistysalueita. Alueelle saa sijoittaa asuinympäristöön ja paikalliseen alakeskukseen soveltuvia palveluita sekä toimitilaa. Ase-

makaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa. Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.”

Yleiskaavasta saadussa palautteessa korostuu huoli pientaloalueiden tulevaisuudesta, mikä edellyttäneen tarkempaa jatkosuunnittelun ohjausta.

2.6.3. Korson Jokivarsi, Kiiltomadonranta

M176

Muistutus koskee Korson Jokivarren Kiiltomadonrannan aluetta, joka on kaavoitettu lähivirkistysalueeksi, ja jonne asukkaat ovat hakeneet kaavamuutosta, koska haluaisivat rakentaa sinne. Kaupunki on hylännyt kaavamuutoksen, ja perustanut päätöksen alueella 250-500 tapahtuviin tulviin. Muistuttaja katsoo että vuoden 1966 suurtulvaan, joka johtui suuren lumimäärän sulamisesta, ei pitäisi enää vedota, koska ilmastonmuutos tekee tavista vähälumisempia. Lisäksi Tikkurilan pato, nyt kun se on purettu, vaikuttaa tulvariskiä pienentävästi.

Vastine

Vantaan kaupungin alueet Keravanjoen varressa Sipoontien etelä- ja pohjoispuolella on yleiskaavassa 2007 sekä asemakaavassa kaavoitettu lähivirkistysalueeksi. Vantaan näkemyksen mukaan alue on tulvariskialuetta, jossa rakentamista ei tulisi sallia, ja maanomistajien tasapuolisen kohtelun vuoksi on suotavaa, että noudatettaisiin samoja periaatteita kaikkialla Vantaan tulvariskialueilla. Vantaan tulvaohjelmassa (2015) sivulla 48 on maininta, että rakentaminen ohjataan tul-

va-alueiden ulkopuolelle, ja Vantaalla tulva-alueilla tarkoitetaan kerran 250 vuodessa tapahtuvia tulvatilanteita. Yleiskaavassa 2020 tulviin on varauduttu siten, että rakentaminen ohjataan Vantaan tulva-alueiden (1/250a) ulkopuolelle. Yleiskaavalla ei muuteta asemakaavaa. Seudullinen virkistysalueverkosto jatkuu Keravanjoen laaksoa pitkin. Maakuntakaavassa se on esitetty viheryhteystarpeena.

Kiiltomadonranta sijaitsee Keravanjoen rannalla n. 10 km yläjuoksuun Tikkurilankoskesta. Tikkurilankosken padonpurku vaikuttaa tulvaveden korkeuksiin vain 200m matkalla yläjuoksulle vanhasta, puretusta patorakenteesta. Kaupungilla ei ole tiedossa, siitä että ilmastonmuutos olisi pienentänyt tulva-aluetta tai tulvariskin suuruutta Vantaan Jokivarressa tai yleisesti Vantaan- ja Keravanjoen valuma-alueella kymmenen viime vuoden aikana (2011 – 2020), jolloin alueen kaavamuutoshakemus oli käsittelyssä.

Kuitenkin on oletettavaa, että kaupungistuminen Keravanjoen valuma-alueella lisää vettä läpäisemättömien pintojen määrää ja sadevesien viemärointiä, jotka äärevöittävät Keravanjoen virtaamia ja pahentaisivat tulvatilanteita. Kun rakentuvat kesäsateet aiheuttavat tulvia, tulva-alueet muodostuvat aiempaa laajemmiksi. Ilmastonmuutos yhdessä kaupungistumisen kanssa siis pikemmin lisää tulvavaaraa, kuin vähentää Jokivarren Kiiltomadonrannan alueella.

VL-alueen muuttaminen asuinalueeksi tai asumisen lisääminen sinne ei ole mahdollista. Vesihuoltoa ei ole rakennettu ja mitoitettu olevan asutuksen laajentamiseksi tai uudistamisen tarpeisiin.

2.6.4. Lahdenväylän EV-alue

M73, M76

Yleiskaavaehdotuksessa Lahdenväylän sekä Lahdentien välissä sijaitseva alue on esitetty EV-alueena. Alueen eteläosa on voimassa olevassa yleiskaavassa 2007 ET-aluetta. Yleiskaavan tulee mahdollistaa pienyritystoiminnan mahdollistava työpaikkarakentaminen kiinteistön etelälaidalle sen hyvä saavutettavuuden sekä keskeisen sijainnin vuoksi. Kiinteistön pohjoisosa voisi kaavoittaa lähivirkistysalueeksi VL, jolla suojattaisiin Kuusijärven valuma-alueen säilyminen riittävän laajana ja samalla suojeltaisiin pintavesien puhtautta. Vaihtoehtoisesti alueella tulisi mahdollistaa majoitus- ja muu kaupallinen virkistystoiminta osana Kuusijärven aluetta. Nykyinen ratkaisu rajaa alueen kaikki kehittymismahdollisuudet pois.

Vastine

Kyseisellä kohdalla on tarkoituksena säilyttää ympäristö suojaviheralueena melusuojauksena sekä ekologisena käytävänä.

Muistutuksessa mainittu ET-alue kuuluu lähes kokonaisuudessaan Kuusijärven valuma-alueeseen. Kuusijärven vedenlaatu on heikentynyt järveen virtaavien pintavesien mukana kulkeutuvien epäpuhtauksien johdosta. Kuusijärven vedenlaadun parantamiseksi ja säilyttämiseksi on tarpeen muuttaa valuma-alueella sijaitseva ET-merkintä EV-merkinnäksi.

Pohjavedet syntyvät ja uusiutuvat hydrologisen kierron kautta. ET-alueena Lahdenväylän ja Lahdentien välinen alue mahdollistaisi toiminnan, joka voisi vähentää pohjaveden määrää sekä heikentää sen laatua tulevaisuudessa.

Alueelle ei ole toivottavaa, että sinne muodostuisi asfaltoitua maanpintaa tai kattopintaa taikka muuta vettä läpäisemätön pintaa, joka voisi estää hulevesien imeytymisen pohjavedeksi jatkossa. EV-merkintä varmistaa alueen maanpinnan säilymisen luonnontilaisena, ja samalla ehkäisee pohjavesitilanteen huonontumisen Kuusijärven valuma-alueella.

2.6.5. Leinelä-Asola

M2, M6

Leinelä-Asolan alueelle ei tule kaavoittaa kerrostaloja. Alueiden viihtyisyys tulisi olla suunnittelun keskiössä eikä rakennusfirmojen voitto, jotta alueella viihdyttäisiin sukupolvelta toiselle.

Leinelän ja Asolan välillä ei tarvita uutta katua. Uusi katuyhteys Asolan ja Leinelän välillä on turhan tuntuinen, samalla välillä on paljon hyvä ulkoilumaastoa. Nykyisten katujen luulisi riittävän alueen liikenteeseen, eikä metsiä sieltä tulisi hävittää.

Miksi sähkölinjan alla kulkeva joutomaa on merkitty viheralueeksi, mutta viereinen mäntyinen kallionharjanne on osoitettu asumiselle?

Vastine

1. Leinelä-Asolan alue on yleiskaavassa merkitty pääosin merkinnällä asuinalue (A), mikä on kaikkien erilaisten asuinalueyryppien yleiskaava-merkintä. A-merkintää ei tule ymmärtää yksinomaan kerrostalorakentamiseen ohjaavana merkintänä. Yleiskaava 2020 asuinalueiden merkinnöillä ohjataan asuinalueiden kehittämistä monipuolisilla ratkaisuilla paikan kaupunkirakenteellinen sijainti etusijalla. Paikan kehittämisen yksityiskohtaiset linjaukset tehdään tarkemman tason suunnittelussa.

Yleiskaavan asuinalue (A) merkintä mahdollistaa alueen kehittämisen pientaloalueena.

Yleiskaavaan on merkitty liikenneyhteyksinä vain alueiden väliset keskeisimmät tiet sekä pääkadut ja nämä yhteydet on määritetty liikennesuunnittelussa asiantuntija-arvioina. Leinelän ja Rekolanmäen alueella yleiskaavan mukainen täydennysrakentaminen edellyttää alueelle uutta pääkatuyhteyttä, jota pitkin on tarkoitus ohjata alueen ajoneuvoliikenne muulle katuverkolle. Katuyhteys mahdollistaa myös alueen joukkoliikenneyhteyksien kehittämisen.

2. Sähkölinojen alapuolella on noin 30-45 metrin levyinen johtoalue, joka asettaa rajoituksia maa-alueen käytölle. Johtoalue sisältää johtoaukean ja sen molemminpuoliset reunavyöhykkeet. Myös Puidenkasvukorkeus on reunavyöhykkeillä rajoitettu, jotta puut eivät mahdollisesti kaatuessaan ulotu voimajohtoon. Tämän vuoksi sähkölinojen alapuolisia maa alueita ei voida kaavoittaa asumiselle. Katso lisäksi Rekolanmetsää koskeva vastine.

2.6.6. Naakkamäki

M143

Muistutuksessa valitetaan Lehmustontien asemakaavan katulinjauksesta, joka katkaisee Tussinkosken suuntaan menevän ekologisen yhteyden. Lisäksi on huolissaan alueen lepakoesiintymistä.

Vastine

Yleiskaavassa on esitetty koko Vantaan osalta vain keskeisimmät tie- ja katuyhteydet eikä se ota kantaa yksittäisten asuinalueen yhteyksiin. Lehmustontien varteen on laadittu asemakaava (002288), jossa on

suunniteltu tarkemmin myös alueen katuyhteyksiä.

Lepakoesiintymät on selvitetty Vantaan Ympäristökeskuksen asiantuntijoiden yhteydessä. Asemakaavamuutos on laadittu yhteistyössä Vantaan ympäristökeskuksen asiantuntijoiden kanssa. Kaavaratkaisu perustuu alueen keskeisiä piirteitä koskevaan selvitykseen. Kaavaselostuksessa on käsitelty kaavamuutosalueen ja sen lähialueiden luontoarvoja.

2.6.7. Päiväkumpu - Tapionranta

M71

Yleiskaava 2020 -ehdotuksessa on esitetty Tapionrannan viheralueen kaventamista ottamalla sen itäreunasta Untamontien ja Seliminkujan väliltä siivu pientaloalueeksi (AP). Mielestäni tuo ehdotus on huono, ja siihen liittyy useita ongelmia. Tapionrannan puistoalue (sekametsä) kaventuisi aivan liikaa, jos AP-alueen laajennus toteutettaisiin yleiskaavaehdotuksen mukaisena eli noin 30 metriä leveänä suikaleena, uuden kadun viereen mahtuisi pientalotontteja vain toiselle puolen katua. Alueen korkeuserot ovat suuria ja eteläpäässä katu pitäisi louhia kalion läpi. Kulku alueelle olisi hankala. Ehdotan, että Yleiskaavasta poistetaan Tapionrannan puistoalueen viereen merkitty AP-alueen pieni laajennus.

Vastine

Päiväkummun asuntoalueen ja joen varren tärkeän virkistysalueiden rajauksia on muutettu voimassa olevasta yleiskaavasta. Rajausta täsmennettiin yleiskaavaluonnoksesta saadun palautteen perusteella siten, että virkistysalueen osuus kasvoi. Yleiskaavan rajausta on yleispiirteinen: asuntoalueen mahdollinen laajentaminen sekä sen edellyttämät liikenneyhteydet ja lähipuistojen osuus tutkitaan asemakaavalla.

2.6.8. Päiväkumpu - ET-alue

M85, M159, M161, M182, M183, M208

Koivukylänväylän ja Lahdenväylän liittymän läheisyydessä oleva yleiskaavan ET-alue tulee muuttaa yleiskaavassa TP/TY/TT tai VL-alueeksi. Kyseiseen sijaintiin ei sovi haittoja aiheuttavaa toimintaa, kuten esimerkiksi lumenkaatopaikkaa, jollaisen hajuhaitta heikentäisi merkittävästi Kuusijärven ja Sipoonkorven toimivuutta virkistysalueena. Muutkin päästöt, kuten melu, pöly, ilmansaasteet sekä vesistöihin kohdistuvat päästöt ovat ristiriidassa sekä virkistyskäytön että olemassaolevan sekä suunnitellun asumisenalueiden kanssa. Alue sijaitsee pohjavesialueella, jonne ei sovellu lumenvastaanoton kaltaista toimintaa. ET-alue vaikuttaisi lisäksi perinnemaisemaan, joka näkyy pitkälle Hiekkaharjuun asti.

Vastine

Päiväkummun eteläosassa oleva ET-alue on varaus lumenvastaanottopaikkaa varten. Vantaan lumenvastaanottopaikkaverkoston kehittämisen tavoitteena on, että lähin lumenvastaanottopaikka sijaitsi kolmen kilometrin säteellä kerättävästä paikasta. Koivukylän alueella ei ole lumenvastaanottopaikkaa. Lähimmät ovat pääradan länsipuolella Kulomäessä ja Koivuhaassa. Koivukylän alueen lumenvastaanottopaikka on haettu tämän takia pääradan itäpuolelta, jolloin se parhaiten täydentäisi lumenvastaanottopaikkojen verkostoa. Soveliain paikka on työpaikka-alueeksi varattu Hakkilan alue, jolloin alue palvelee sekä Koivukylän tiivistä asutusta että Hakkilan työpaikka-aluetta. Valkealähteen pohjavesialueen takia sen on sijaittava Koivukylänväylän pohjoispuolella, ts. ET-alue ei ole pohjavesialueella. Mm. vaihtoehtona ollut Koivukylän pääradan viereinen ET-alue ympäristöineen on Valkealähteen pohjavesialuetta.

Valumavedet virtaavat länteen Keravanjoelle. Myös muilla vaihtoehtoisilla sijainneilla lumenvastaanottoalue kuuluu aina jonkin vesistön valuma-alueeseen. Tämä edellyttää, että jatkosuunnittelun yhteydessä ympäristöluvassa annetaan tarvittavat määräykset pintavesien suojelemiseksi.

Koivukylän lumenvastaanottopaikka sijaitsee liikennemelualueella Lahdenväylän vieressä. Alue ei sovellu asumiselle eikä virkistykselle, alue ei ole myöskään luonnonsuojelun kannalta arvokasta aluetta. ET-alueen pohjoisrinne jää lähivirkistysalueeksi, joka toimii myös suojavyöhykkeenä Päiväkummun ja Kuusijärven välistä kevyen liikenteen reittiä vastaan. Päiväkummun asutus on noin 150 metriä lumenvastaanottopaikasta luoteeseen. Lumenvastaanottopaikan ja asutuksen välissä on lähivirkistysalueeksi osoitettu metsäalue.

Yleiskaavaehdotuksessa esitetty varaus rajautuu etelässä asemakaavoitettuun teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeseen (T), jossa toimii DSV:n logistiikkakeskus. Voimassa olevassa yleiskaavassa alue on ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen aluetta (TT).

Lumenvastaanottopaikan liikenne ei ohjaudu asuntoalueelle vaan Koivukylänväylälle. Alue soveltuu tiiviisti rakennetun Koivukylän keskustan ja Hakkilan työpaikka-alueen lumen vastaanottopaikaksi. Pohjoisesta Päiväkummun suunnasta alueelle tulee vain mahdollisesti itse asuntoalueelta kerättävää lunta.

2.6.9. Päiväkumpu - Peijaksentien lähiympäristö

M72, M162, M163, M164, M171, M180

Peijaksentien Päiväkummun puoleisen pään viereisen peltoalueen muuttamista pientaloalueeksi vastustetaan.

Rakentamiseen tulisi varata vain Peijaksentien läheisyydessä olevaa aluetta. Vuosisatoja vanha Sahamäentie on tärkeä ulkoilureitti. Uutta AP-aluetta ei saa tuoda liian lähelle Sahamäentietä eikä Kuusiston tilaa. Kulttuurihistoriallisesti arvokasta miljöötä ei tule pilata, vaan säilytettävä siinä ennallaan.

Vastine

Sahamäentien ja Peijaksentien välissä oleva Sahamäen sivulaakso kuuluu Hanabölen maakunnallisesti merkittävään kylämaisemaan. Vantaan väestönkasvun ennustetaan jatkuvan voimakkaana. Yleiskaavalla halutaan turvata mahdollisuudet rakentaa monipuolisesti erilaisia asuinalueita. Tällä kohtaa rakentamispaineen ja kulttuurimaiseman suojelun välistä ristiriitaa on sovitettu niin, että Hanabölen arvokkaasta maisemakokonaisuudesta leikataan pois yksi sivulaakso, mutta maisemakokonaisuus säilyy silti laajana ja eheänä.

Mahdollisia rakentamisen paikkoja on etsitty ensisijaisesti hyvän joukkoliikenteen vyöhykkeiltä. Mitä parempi on alueen joukkoliikennesävytettavuus, sitä tiiviimmin asuntoja, työpaikkoja ja palveluja pitäisi alueelle mahtua. Kuitenkin halutaan mahdollistaa myös joitain uusia väljempiä pientaloalueita. Sahamäen alue on ainoa yleiskaavassa 2020 esitetty laajempi uusi pientaloaluevaraus.

Esitetty raja on hyvin perusteltu. Uuden asutuksen sovittamista arvokkaaseen kulttuuriympäristöön tutkitaan tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä.

2.6.10. Rekola & yleiskaavan nähtävilläolo ja vuorovaikutus

M56, M258, M314, M124, M47

Muistutuksen lähettäjä on jättänyt kaksi muistutusta, joista toinen on hyvin laaja sisällöltään. Tähän yhteenvedoon on koostettu molemmat muistutukset ja rajattu mukaan vain yleiskaavaa koskevat asiat. Pääosa muistutuksesta liittyy vuorovaikutukseen luonnosvaiheessa ja ehdotusvaiheessa, joita kumpakaan muistuttaja ei pidä lainmukaisesti toteutettuina. Yleiskaavaluonnoksen vuorovaikutuksessa hän on jättänyt mielipiteitä, joihin ei ole hänelle vastattu, mitä hän pitää menettelyvirheenä. Mielipiteistä koostetusta vuorovaikutusraportista ei löydy kaikkia osia (mm. kunnossapitoluokan muutos, liikenneturvallisuus) mielipiteestä Laurintien ja Rekolantien säilyttämisestä yleiskaavassa. Raportin sisältö todetaan muistutuksessa puolueellisesti laadituksi. Ehdotuksen vuorovaikutuksessa muistuttaja pitää menettelyvirheenä sitä, että kaupunginhallitus päätti asettaa kaavan nähtäville, vaikka asukastilaisuuksia ei voida järjestää eikä tieto kaavan sisällöstä ja tehdyistä muutoksista näin ollen saavuta asukkaita. Muistutukseen on esimerkkinä liitetty pientaloalueita koskenut yleisönosastokirjoitus. Muistuttaja esittää, että yleiskaava tulisi asettaa poikkeustilanteen päätyttyä uudelleen nähtäville ja mikäli näin ei toimita valittaa hän hallinto-oikeuteen vuorovaikutuksen riittämättömyydestä.

Toisena asiana muistutuksessa on liikenteestä: Rekolan yhteyksistä, pääradan estevaikutuksesta Asolan suuntaan sekä liikenneturvallisuudesta erityisesti lasten näkökulmasta. Yleiskaavassa korostetaan yhteyksien lisäämisen tarvetta ja siitä huolimatta Laurintien alikulku on poistettu. Muistutuksessa vaaditaan Laurintien ja Rekolantien säilyttämistä luokaltaan samantarvoisina katuina kuin ne ovat yleiskaavassa 2007 ja Laurintien alikulun palauttamista yleiskaavaan. Perusteluina alikulun osalta on mm. Peijaksen sairaalan ja Elmon liikuntapuiston

saavutettavuus. Lisäksi muistutuksessa on liitteenä luonnosvaiheen 2. mielipide, missä on yleiskaavaan liittyen vaadittu Haxbergin haan muutos virkistysalueesta asumiseen palautettavaksi virkistysalueeksi, Rekolanpuron rajaamista riittävän laajana VL-alueena sekä Hiekka-harjun golfkentän asuntoalueen vastustus, jota ei enää toisteta, koska tilanne on yleiskaavaehdotukseen parantunut.

Liikenne:

Päätös, viisikymmentä vuotta kaavavarauksena olleen, Laurintien radanalituksen poistamisesta oli järkevä ratkaisu. Myös Pihkalantien varaus tulisi poistaa, koska se toisi samanlaisen läpiajoliikenteen omakotialueelle kuin Laurintien alikulkukin.

Nähtävilläolo: Yleiskaava olisi pitänyt laittaa nähtäville vasta syksyllä, kun kaupungin ja asukasyhdistysten selostustilaisuudet olisi voitu pitää normaalisti. Nykyinen menettely ei ole kaupungin paljon hehkuttaman avoimuuden mukaista.

Rekolan asumisen merkinnät

Muistuttaja on erittäin tyytyväinen, että Rekola on yleiskaavassa merkinnällä AP. Rekola on kaunis puutarhakaupunginosa, jonka soisi vastaisuudessa säilyvän sellaisena. Mitä tähän radan itäpuoleen tulee, Rekolassa on tapahtunut ja tapahtuu koko ajan tiivistymistä, kun tontteja myytäessä vanhat talot puretaan ja tontille tulee tiiviimpää rakentamista. Niin Rekolantie kuin Laurintie ovat menettäneet ”pääkatu” statuksensa, joten onko tässä pelkona, ettei niiden kuntoon tulla jatkossa satsaamaan juurikaan mitään rahoitusta? Mikäli halutaan, että Rekolan itäpuoleinen alue tiivistyy entistä enemmän pientalo rakentamisen puitteissa, olisi toivottavaa, että alueen houkuttelevuutta uudisrakentajien suhteen lisättäisiin ajokelpoisella katuverkostolla. Rekolan rautatieseisakkeen läheisyyteen tulisi varata alue sekä päiväkodille ja vanhusten asumispalveluihin. Tarvetta molemmille palveluille on.

Kaiken kaikkiaan olen tyytyväinen Vantaan kaupungin panostukseen luonnonläheisyyden säilyttämisessä.

Rekolan asemanseudun merkitseminen A-alueena

Rekolan keskustan korttelit tulisi merkitä yleiskaavaan A-merkinnällä AP-merkinnän sijaan vähintään Rekolantien ja Rekolan juna-aseman välisellä alueella A:ksi. AP-merkintä ei tue Vantaan kaupunkistrategiaa, joka painottaa joukkoliikenteeseen perustuvaa kaupunkikehitystä. Nyt AP-merkintä asemanseudulla poikkeaa yleiskaavan logiikasta, jossa kaikki asemanseudut on merkitty A, AC tai C-alueina. Ratkaisu on risitiriidassa myös MAL-sopimuksen sekä Uusimaa-kaava 2050:n kanssa. A-merkintä mahdollistaisi erityyppisen asumisen, kuten palveluasumisen kehittymisen alueella, se myös tiivistäisi olemassa olevaa rakennetta, jolloin alueen palvelutkin säilyisivät paremmin. Ilman A-merkintää maanomistaja joutuu miettimään kortteleiden kehittämistä nykyisen asemakaavan mukaisesti, joka sallii kortteleihin mm työpaikkarakentamista sekä teollisuutta. A-merkintä mahdollistaisi ympäristön kannalta alueystävällisemmän ratkaisun.

Vastine

Luonnosvaiheen vuorovaikutus:

Yleiskaavaluonnoksesta saatiin 2019 yli 700 mielipidettä, jotka käytiin kaikki huolellisesti läpi ja niiden pohjalta tehtiin useita muutoksia yleiskaavaehdotukseen. Mielipiteisiin ei luonnosvaiheessa vastattu eikä kaavoitusta ohjaava maankäyttö- ja rakennuslaki sitä edellyttäköön. Mielipiteistä koostettiin vuorovaikutusraportti III. Mielipiteillä oli merkitystä niin suunnitelmaratkaisuihin, vaikutusten arviointeihin kuin päätöksentekoonkin. Ilmeisesti, emme luonnosvaiheen vuorovaikutusaineistossa riittävän selkeästi kertoneet tästä menettelystä. Kuitenkin muistuttajan luonnosvaiheen mielipiteissä esitettyjä ratkaisuja on muutettu yleiskaavaehdotukseen ja selvityksiä on täydennetty mm. puro-luonnon osalta.

Luonnosvaiheessa ei kaavan vuorovaikutuksessa mielipiteisiin vastata vaan palaute käydään tarkkaan läpi ja tehdään mahdolliset muutokset kaavaehdotukseen. Kaikkia osittain keskenään ristiriitaisia mielipiteitä ei voida ottaa huomioon. Kaikki mielipiteet eivät ole yleiskaavaan liittyviä vaan asemakaavoitukseen tai liikennesuunnitteluun. Muutoksista linjaa viime vaiheessa luottamushenkilöt. Vastaukset annetaan ehdotusvaiheen muistutuksiin, mikäli muistuttuja niin haluaa. Tämä on linjattu Maankäyttö- ja rakennuslain luvussa 8 ja kaavaehdotuksen nähtävillä olosta tarkemmin pykälässä 65 ”Muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa, on ilmoitettava kunnan perusteltu kannanotto esitettyyn mielipiteeseen”.

Ehdotusvaiheen vuorovaikutus

Maankäyttö- ja rakennuslaki (65§) edellyttää, että aineisto on vähintään 30 päivää nähtävillä kunnan verkkosivuilla ja käytännössä myös kunnan ilmoittamassa paikassa, kuten ilmoitustaululla tai kirjaamossa. Kuntaliiton ohjeistuksen mukaan tapauskohtaisesti voi harkita nähtävilläolajan pidentämistä, jotta osallisille jää aikaa hankkia aineisto ja tutustua siihen poikkeavat olosuhteet huomioon ottaen. Lisäksi on syytä tarjota mahdollisuus keskustella kaavoittajan kanssa puhelimitse. Vantaan yleiskaavaehdotuksen nähtävilläolo poikkeusaikana pidentettiin tavanomaisesta 30 päivästä 58 päivään, jotta osallisille jää riittävästi aikaa reagoida nähtävilläoloon ja mahdollisen muistutuksen jättämiseen. Yleiskaavasta tehtiin esittelyvideoita, koska yleisötilaisuuksia ei voitu järjestää. Lisäksi suunnittelijoilla oli säännölliset puhelinajat, jolloin osallisilla oli mahdollisuus keskustella ja kysyä yleiskaavasta. Nähtävilläolosta, esittelyvideoista, aineistojen esilläolosta Vantaan verkkosivuilla sekä Vantaa-infoissa, muistutusten jättämismahdollisuuksista sekä puhelinajoista tiedotettiin kuulutuksella Vantaan Sanomissa, Helsingin Sanomissa ja Hufvudstadsbladetissa sekä koteihin jaettavassa asukaslehdessä toukokuussa 2020. Lisäksi nähtävilläolosta on tiedotettu kaupungin verkkosivuilla sekä Facebookissa. Luonnonsuojelualueiden maanomistajia (81 kpl) on tiedotettu

kirjeitse yleiskaavaehdotuksen nähtävilläolosta ja suojelun perusteista. Rekola-Asolan omakotiyhdistyksen edustaja tiedusteli toukokuun puolivälissä mahdollisuutta järjestää yleiskaavaa koskeva yleisötilaisuus Rekolassa. Varsinaisten kaikille avoimien yleisötilaisuuksien järjestäminen ulkotiloissa rajoituksia noudattaen olisi ollut teknisesti ja väkimmä-
rän hallinnan kannalta hyvin hankalaa erityisesti siksi, että suuri osa yleisötilaisuuksiin osallistujista on riskiryhmään kuuluvaa.

Kesäkuussa, poikkeusoloja koskevien rajoitusten muututtua, järjestettiin Tikkurilassa ja Myyrmäessä toritapaaminen, jossa halukkailla oli mahdollisuus keskustella yleiskaavasta suunnittelijoiden kanssa. Toritapaamisista tiedotettiin kaupungin verkkosivuilla sekä Facebookissa. Lisäksi yleiskaavan materiaaleja on pyydettyäessä postitettu osallisille kotiin. Yleiskaavaprosessille on asetettu tavoitteeksi, että se saadaan päätökseen yhden valtuustokauden aikana. Tästä aikataulusta on haluttu pitää kiinni. Koronatilanteen vaikea ennustettavuus voisi pitkittää prosessia kohtuuttoman paljon. Tästä syystä nähtävilläolon käytäntöihin reagoitiin edellä kuvatuin keinoin.

Liikenneyhteydet

Yleiskaavassa esitettävää tie- ja katuverkkoa on karsittu voimassa olevaan yleiskaavaan verrattuna. Aluevarauksina on esitetty valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevat väylät eritasoliittymineen ja levähdysalueineen. Liikenneyhteyksiksi on puolestaan merkitty vain alueiden väliset keskeisimmät tiet ja pääkadut, joille läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan. Merkityt liikenneyhteydet on määritetty liikennesuunnittelussa asiantuntija-arvioina ja joillakin alueilla on jouduttu priorisoimaan mitä yhteyksiä lähdetään kehittämään läpiajoliikenteen kannalta. Laurintie ja Rekolantie palvelevat edelleen paikallista liikennettä, mutta läpiajavaa liikennettä niillä ei haluta lisätä ja tästä syystä niitä ei ole merkitty yleiskaavaan.

Tätä suunnitteluperiaatetta tukien myöskään Laurintien jatketta ei ole merkitty yleiskaavaan. Jatkeen tarpeellisuutta pääradan alitse tutkitiin liikenne-ennusteilla yleiskaavan luonnosta laadittaessa. Sen liikenteellisten hyötyjen todettiin olevan melko pieniä ja toisaalta pääradan alituksen sekä maaperäolosuhteiden takia jatkeen toteuttaminen olisi hyvin kallis hanke.

Vaikka tiettyä katuja, esim. Laurintie tai Rekolantie, ei ole enää merkitty yleiskaavaan, se ei tarkoita, että katu olisi poistumassa tai että sen kunnossapitoluokka olisi muuttumassa. Kunnossapitoluokkaan vaikuttaa mm. joukkoliikenne ja koska tämä on Laurintiellä ja Rekolantiellä säilymässä, niitä priorisoidaan jatkossakin kunnossapidon osalta. Lisäksi Laurintien jatkeelle on varaus voimassa olevissa asemakaavoissa, mikä edelleen mahdollistaa sen toteuttamisen.

Liikenneturvallisuus (lapset)

Yleiskaava on kaupungin yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, jonka tehtävänä on yhdyskunnan eri toimintojen sijoittamisen yleispiirteinen ohjaaminen sekä toimintojen yhteensovittaminen. Liikenneturvallisuus on tärkeä osa kaupungin liikennesuunnittelua sekä kaavoitusta, mutta yleiskaavalla ei suunnitella ja ratkaista esimerkiksi yksittäisten katujen liikenneturvallisuusratkaisuja.

Yleiskaavan liikenneverkosta on laadittu liikenne-ennusteet osana yleiskaavaluonnoksen vaikutusten arviointia ja pahimpienkin ennusteiden mukaan yleiskaavan verkollisilla ratkaisulla saadaan vähennettyä Rekolantien liikennemääriä. Jo tämä parantaa kadun liikenneturvallisuutta Laurintien pohjoispuolella. Lisäksi koska Rekolantietä ei ole tarkoitus kehittää läpiajoliikenteen kannalta, sen varrella on mahdollista toteuttaa laajemmin liikenneturvallisuutta edistäviä toimenpiteitä muun muassa lasten turvallisen liikkumisen takaamiseksi.

Rekolan asema

Yleiskaavaehdotuksessa rautatieasemia koskee määräys ””Ohjeellinen sijainti rautatieasemalle. Liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Asemalle tulee toteuttaa riittävästi pyöräpysäköintiä.”” Asemanseutujen ratkaisut ovat monesti erilaisia ja määräyksellä pyritään varmistamaan asemien mahdollisimman hyvä käytettävyyys ottaen kuitenkin huomioon niitä ympäröivä maankäyttö. Määräys ohjaakin tulevaa kaavoitusta sekä suunnittelua eikä välttämättä kuvaa asemien nykytilaa. Kaikilla asemilla esimerkiksi linja-autopysäkkien tai liityntäpysäköinnin toteuttaminen aivan aseman viereen ei ole mahdollista. Liikenne: Yleiskaavassa on merkitty liikenneyhteyksiksi alueiden väliset keskeisimmät tiet ja pääkadut, joille läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan. Merkityt liikenneyhteydet on määritetty liikennesuunnittelussa asiantuntija-arvioina ja joillakin alueilla on jouduttu priorisoimaan mitä yhteyksiä lähdetään kehittämään läpiajoliikenteen kannalta. Rekolan alueella Pihkalantie on tällainen yhteys ja katu mahdollistaa alueelle paremmat joukkoliikenneyhteydet sekä joukkoliikenteen palvelutason.

Rekolan asumisen merkinnät

Yleiskaavassa esitettävää tie- ja katuverkkoa on karsittu voimassa olevaan yleiskaavaan verrattuna. Aluevarauksina on esitetty valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevat väylät eritasoliittymineen ja levähdysalueineen. Liikenneyhteyksiksi on puolestaan merkitty vain alueiden väliset keskeisimmät tiet ja pääkadut, joille läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan. Merkityt liikenneyhteydet on määritetty liikennesuunnittelussa asiantuntija-arvioina ja joillakin alueilla on jouduttu priorisoimaan mitä yhteyksiä lähdetään kehittämään läpiajoliikenteen kannalta. Laurintie ja Rekolantie palvelevat edelleen paikallista liikennettä, mutta läpiajavaa liikennettä niillä ei haluta lisätä ja tästä syystä niitä ei ole merkitty yleiskaavaan. Vaikka tiettyä katuja, esim. Laurintie tai Rekolantie, ei ole enää merkitty yleiskaavaan, se ei tarkoita, että katu olisi poistumassa tai että sen kunnossapitoluokka olisi muuttumassa. Kunnossapitoluokkaan vaikuttaa mm. joukkoliikenne ja koska

tämä on Laurintiellä ja Rekolantiellä säilymässä, niitä priorisoidaan jatkossakin kunnossapidon osalta.

Laurintien parantamisesta on jo laadittu suunnitelmat ja se on tarkoitus toteuttaa lähivuosina.

Yleiskaava mahdollistaa päiväkotien ja vanhusten asumispalveluiden sijoittamisen Rekolan aseman läheisyyteen. Yleiskaavalla halutaan tukea palveluiden hyvää saavutettavuutta niin kävellen ja pyöräillen, kuin myös joukkoliikenteellä. Palveluverkkoa suunnitellaan yleiskaavaa tarkemmalla tasolla pohjautuen väestö- ja asuntorakentamisennustisiin.

Rekolan asemanseudun merkitseminen A-alueena

Muistutuksessa mainittu alue oli yleiskaavaluonnoksessa merkinnällä Tiivis asuntoalue (A). Yleiskaavaehdotukseen asuinalueiden määräyksiä ja nimeämistä muutettiin sekä tarkistettiin alueiden rajauksia kartalla. Yleiskaavaluonnoksesta saadun palautteen pohjalta Rekolan asemanseudulle tarkoituksenmukaisimmaksi yleiskaavalliseksi maankäyttömerkinnäksi todettiin sopivan pientalovaltainen asuinalue (AP) yhdessä asemaseudun kehittämisen tärkeyttä korostavan strategisen Kestävän kasvun vyöhyke -merkinnän kanssa. Yksityiskohtaiset ratkaisut alueen kehittämisestä tehdään asemakaavoituksessa.

2.6.11. Rekolanmetsä

M1, M77, M83, M128, M129, M139, M147, M149, M181, M211, M213, M219, M229, M231, M239, M243, M283, M294, M296, M297, M299, M315

Rekolanmetsään ei pidä rakentaa. Vastustan tämän metsäalueen rakentamista, sillä se on tärkeä osa asukkaiden virkistysaluetta ja monen eläimen koti. Kapea kaistale metsäalueen länsireunasta ei todellakaan riitä eikä korvaa sitä, jos juuri ne kauneimmat kallioisen kumpui-

levat metsäpolut ja maisemat uhrataan rakentamiselle.

Rekolanmäen metsä on laaja, yhtenäinen alue, jossa tuntee olevansa metsässä. Hienoin osa Rekolanmäkeä on ehdottomasti kumpuilevat kalliot ja niiden halki risteilevät polkuverkostot (useita mainintoja), jotka tarjoavat ympärivuotista virkistystä ja luontokokemuksia monille ulkoilijoille. Näitä alueita ei saa rakentaa. Miksi rakentamista on sijoitettu näille kallioalueille eikä jonnekin muualle? Mikä on perustelu sille, että Vierumäen metsä suojellaan, mutta Isoniityn aluetta ei ole ainakaan näkyvästi ehdotettu suojelualueeksi? Voisiko alueelle kaavoitetun yleiskaavan asutuksia siirtää paikkaan, missä luonto on jo ihmisen toimesta turmeltu tai peltoalueille, jotka eivät ole käytössä?

Luonnossa liikkuminen lisääntyy ja ihmiset arvostavat tätä tapaa aikaisempaa enemmän, mikä on tietysti sinänsä hyvä asia. Jos pienempiä lähimetsiä tuhotaan lähialueilta, jossa vapaa-aikaa ja luonnossa liikkumisesta voi nauttia, painetta siirtyy esimerkiksi Sipoonkorpeen. Lähimetsän tuhoaminen aiheuttaa autoilua kauempana oleville luontoalueille. Rekolanmäen metsä on lisäksi yksi Vantaan harvoista oikeista metsäalueista, jonne pääsee julkisen liikenteen raiteita pitkin Leinelän asemalta.

Monet osatekijät tällä alueella edesauttavat ihmisen hyvinvointia ja stressin hallintaa. Koska metsäalue on laaja, mahtuu alueella ulkoilemaan lukuisa määrä ihmisiä omassa rauhassa. Luonnossa liikkumisesta hyötyvät ihmisten lisäksi heidän lemmikkinsä. Säilyttäkää luonto, asukkaiden mielenterveys kiittää. Nyt kaavailtu alueen läpi menevä tie pilkkoi aluetta niin, että nyt alueella liikkuva ihmismäärä ei mahtuisi kulkemaan rauhassa. Alueen pilkkominen lisää myös luonnon pirstaloitumista.

Rekolanmäen metsät sijaitsee suunnitteilla olevan Elmon urheilupuiston välittömässä läheisyydessä. Laajat metsäalueet voisivat mielestäni

kuulua myös osaksi Elmon urheilupuiston palveluja. Elmon alueesta sekä sen läheisestä Kulokukkulasta on mahdollisuus tulla jotain aivan erikoista Vantaalle.

Rekolan lähimetsää käyttävät myös Leinelän ja Ilolan alueen päiväkodit ja koulut.

Luontoarvot eivät säily tällä esityksellä. Metsä on monimuotoinen elinympäristö eläimille, kasveille ja sienille. Jos nämä hienot metsäalueet kosteikkoineen tullaan muuttamaan asuinalueiksi, menetetään Itä-Vantaalta merkittävä osa alueen vielä tällä hetkellä laajinta yhtenäistä metsää. Alueella pesii monia uhanalaisia ja vaarantuneita lintulajeja. Uhanalaisten taimenien kutualue on Kylmäojassa. Onko tätä Leinelästä pohjoiseen Kulomäkeen asti ulottuvan metsäalueen luonnon lajistoa inventoitu ja tarkasteltu mitä vaikutuksia rakentaminen alueelle tuo?

Onko alueella tehty arkeologisia inventointeja 2000 luvulla? Selostuksessa ei ole mainittu metsiä sellaisenaan laisinkaan. Puhutaan vain luonnonsuojelualueista, lähipuistoista tai virkistysalueista. On tosin hienoa, että luonnonsuojelualueita tavoitellaan varattavan lisää. Luonnonsuojelualueet tosin vaarantuvat ja tulevat tärvelymään ihmisen toiminnan lisääntyessä, mikäli kaikki muut metsät niiden ympäriltä kaavoitetaan pois.

Leinelän ja Rekolanmäen alueiden kaavoitus ristiriidassa kaavaselvityksen tavoitteisiin. Rakentamisen kasvu ei keskity radan/joukkoliikenteen solmukohtien alueelle, vaan laajentaminen tapahtuu viimeisille Pohjois-Vantaan metsäalueille mahdollisimman kauas olemassa olevista joukkoliikenteen solmukohdista. Rakentaminen Leinelän ja Rekolanmäen alueella on ristiriidassa myöskin valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa. Kun laajennetaan asuinalueita, tällöin ei kehitetä kestävää liikkumista, vaan tuodaan lisää yksityisautoilua ja madalletaan liikennejärjestelmän tehokkuutta. Kun viimeisiä elinvoimai-

sia virkistyskäyttömetsiä luonnontilaisine polkuineen tuhotaan, ei edistetä terveellistä elinympäristöä eikä pyritä säilyttämään elinvoimaista luontoympäristöä ja luonnonvaroja.

Alueen rakentaminen tuottaa ainoastaan rahaa jo ennestään rikkaille ihmisille. Valmiita omakotiasuntoja ja -alueita löytyy kehyskunnista riittämiin.

Vetoan Vantaan yleiskaava 2020 luontovaikutusten arviointi -raportin suosituksiin, joissa mainitaan yhtenäisten metsäalueiden ja mm. kosteikkojen säilyttäminen rakentamattomina. Vaadin, että vakavasti harkitaan sitä, että rakennettavien alueiden rajausta olisi sama kuin yleiskaavassa 2007 Suomen luonnonsuojeluliiton ehdotuksen mukaisesti.

Vastine

Kehäradan ja Kulomäen välissä oleva Rekolanmetsä on itäisen Vantaan asukkaille tärkeä laaja, metsäinen viheraluekokonaisuus. Rekolanmetsän viheraluekokonaisuuden runkona ovat Ilolanojan purolaakso ja sitä rajaavat kalliomoreenimäet. Pohjoisosassa on Kylmäojan korven ja Kylmäojanmetsän luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu luonnonsuojelualue, josta edelleen koilliseen ja itään päin viheraluekokonaisuus yhdistyy Elmo-urheilupuiston kautta Rekolanjojan purolaaksoon.

Nykyisen metsän itäpuoli on ollut varattuna asuinrakentamiseen erilaisilla rajauksilla ainakin yleiskaavasta 1982 saakka. Yleiskaavaehdotuksessa aluetta esitetään varattavaksi rakentamiseen noin 23 hehtaaria enemmän kuin yleiskaavassa 2007. Aluevarausta on pienennetty verrattuna yleiskaavaluonnokseen noin neljän hehtaarin verran ja muotoiltu uudelleen perustuen luonnon ja maiseman arvoihin. Yleiskaavassa 2020 aluerajaukset ovat suurpiirteisempiä kuin yleiskaavassa 2007.

Yleiskaavaehdotuksessa Kehäradan pohjoispuolelta pääradan varrelle ulottuvan lähivirkistysalueen pinta-ala on yli 160 hehtaaria. Luonnon-suojelualueen pinta-ala on n. 37 hehtaaria. Urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta on yli 30 hehtaaria. Yhteensä yleiskaavaehdotukseen varattu viheralue on siis yli 200 hehtaarin laajuinen monipuolinen kokonaisuus. Rekolanmetsä ei suurimmaksi osaksi ole Vantaan kaupungin omistuksessa. Tällä hetkellä alue on virkistyskäytössä jokamiehenoikeudella. Yleiskaavaan ollaan varaamassa laajaa, yhtenäistä viheraluetta paljolti juuri muistutuksen jättäneiden ihmisten mainitsemista monista hyvistä syistä siitä huolimatta, että maanomistaja toivoisi alueiden laajempaa varaamista rakentamiseen.

Vantaan väestönkasvun ennustetaan jatkuvan voimakkaana. Asuinrakentamiseen varattuja alueita ei siksi voida pienentää verrattuna vuoden 2007 yleiskaavaan, ja vaikka yleiskaavassa suurin osa kasvusta sijoittuu jo rakennettujen alueiden sisälle, on jonkin verran myös viheralueita esitetty rakennettaviksi. Asuntoja esitetään rakennettaviksi sellaisille paikoille, joilta käsin ihmiset pystyvät hoitamaan päivittäiset työ-, kauppa- ja koulumatkansa julkisella liikenteellä, kävellen tai pyöräillen. Yleiskaavaan on merkitty kestävän kasvun vyöhykkeet 600 metrin etäisyydelle juna-asemista. Joukkoliikennekaupunki Vantaa -julkaisussa (Vantaan kaupunki 2016) on selvitetty Vantaan joukkoliikennevyöhykkeiden sijaintia. Mahdollisia rakentamisen paikkoja on etsitty ensisijaisesti joukkoliikennevyöhykkeiltä. Monissa mielipiteissä on aivan oikein huomattu, että osa rakentamiseen varatusta alueesta ei kuitenkaan ole hyvän joukkoliikenteen vyöhykettä. Kaikki rakentaminen ei mahdu pelkästään asemien ja ratikan ympäristöön rajatuille kestävän kasvun vyöhykkeille tai hyvän joukkoliikenteen vyöhykkeille. Kaikkia kestävän kasvun vyöhykkeitä ei toisaalta voida rakentaa täyteen johtuen luonnon ja maiseman arvoista ja virkistyskäytön tarpeista. Yksi tällainen arvokas alue on Leinelän aseman länsi- ja eteläpuolella. Yleiskaavan luonnosvaiheen jälkeen rakentamisen sijoittamista Leinelän ympäristön kestävän kasvun vyöhykkeelle pohjoisemman alueen

sijasta tutkittiin, mutta todettiin alueen luonnon ja virkistyskäytön arvot vielä suuremmiksi kuin pohjoisempana. Alueella on mm. lehtomaista kangasta tai lehtoa, jonka puusto on iäkästä tai vanhaa. Simonkylänpuisto haluttiin säilyttää yhtenäisenä, monipuolisena virkistysaluekokonaisuutena. Lisäksi metsäinen ekologinen yhteys kapenisi, jos koko Leinelän aseman kestävän kasvun vyöhyke rakennettaisiin. Rakentamisen sijoittamista Iloanojan päälle ei tutkittu puroympäristön monien luonto- ja virkistysarvojen takia. Leinelän aseman ympäristön sijasta rakentamista on osoitettu pohjoisempaan Rekolan Isoniitun alueelle. Isoniittu on entinen peltö, joka on alkanut kasvaa umpeen 1970-luvulta alkaen. Vielä 2000-luvun ilmakuvissa entisellä pellolla näkyy monin paikoin avoimia alueita. Isoniitun metsä ei siis ole kovin vanhaa. Isoniitun joukkoliikennesaavutettavuus ei ole yhtä hyvä kuin Leinelän aseman ympäristössä, mutta luonnon ja maiseman arvot ovat vähäisemmät. Rakentamista poistettiin joidenkin kalliokumpareiden ja kosteikkojen päältä verrattuna yleiskaavaluonnokseen. Pohjoisessa maisemallisesti hieno korkea kalliomäki jätettiin viheralueeksi, joka liittyy Elmon urheilupuiston alueeseen. Rakennetun alueen raja on yleiskaavassa suurpiirteinen, mikä tarkoittaa sitä, että rakennettavan alueen rajaus tarkennetaan asemakaavoituksessa.

Kun kaikkea metsää ei voida säilyttää, joudutaan arvottamaan sitä, minkä metsän säilyttäminen on tärkeintä. Yhtenä perusteena arvottamisessa on metsän ikä. Vanhat metsät ovat rakenteeltaan nuorta metsää monipuolisempia (puulajisto, eri-ikäisiä puita, kolopuita, maa- ja pystylahoja, keloja, vanhoja isoja lehtipuita, jalopuita, ehkä myös palannutta puuta). Metsänrakenteen monipuolisuus ja erityisesti lahoppu ylläpitää monipuolisempaa eliölajistoa. Vanhoihin metsiin on ehtinyt pitkän ajan kuluessa muodostua monipuolisempi eliöyhteisö kuin nuoreen pellolle syntyneeseen metsään, josta puuttuvat paljolti nuolla mainitut vanhan metsän rakennepiirteet. Erityisesti lahoppu on metsäluonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä asia. Lahopuusta tavalla tai toisella riippuvaisia eliölajeja hyönteisistä, kääväkkäistä,

jäkälstä lintuihin on paljon ja näiden lajien uhanalaistuminen on kasvanut. Suomen lajien uhanalaisuus 2019 punaisessa kirjassa todetaan, että suurin osa uhanalaisista lajeista elää metsissä. Merkittävimpiä uhanalaisuuden syitä kirjan mukaan ovat lahopuun väheneminen, metsien puulajisuhteiden muutokset ja vanhojen metsien ja suurten puiden väheneminen. Nuoria metsiä pidetään hyvinä hiilen sitojina koska ne kasvavat kovaa ja sitovat samalla hiiltä. Vanhat metsät ovat kuitenkin merkittäviä hiilivarastoja ja sitovat edelleen hiiltä.

Yleiskaavassa esitetään laajojen viheralueiden verkosto. Jos laki olisi sellainen, että yleiskaavaa ei laadittaisi, vaan siirryttäisiin suoraan asemakaavoitukseen, olisi todennäköistä, että laajoja viheraluekokonaisuuksia ei saataisi varattua. Maankäyttö- ja rakennuslain 4 § mukaan kunnan tehtäviin kuuluu tehdä kaavoja kahdessa eri mittakaavassa: yleiskaavoja ja asemakaavoja. Yleiskaavassa osoitetaan alueiden käytön pääpiirteet kunnassa. Yleiskaavan määräykset määrittelevät tarkemmin sitä, millaisina alueiden pitäisi kehittyä. Asuinalueen määräyksessä mm. todetaan, että alueella tulee olla riittävästi virkistysalueita. Asemakaavoituksen yhteydessä tutkitaan ja suunnitellaan, mitkä alueet asuinalueen sisällä tai reunoilla jäävät viheralueiksi. Asemakaavassa siis määritellään yleiskaavaa pienipiirteisempi viheralueverkosto. Yleiskaavassa alueet varataan alueen käyttötarkoituksen mukaan ympäristöministeriön ohjeen mukaisesti. Metsän käyttötarkoitus voi olla esimerkiksi luonnonsuojelu, virkistys tai metsätalous. Määräyksessä kerrotaan, miten aluetta tulee kehittää. Rekolanmetsässä on Kylmäojankorven luonnonsuojelualue ja Rekolanmetsän lähivirkistysalue. Yleiskaavassa luonnonsuojelualueiksi varatut alueet täyttävät luonnonsuojelulain 10 §:ssä määritellyt luonnonsuojelualueen perustamisedellytykset. Vierumäenmetsän luonnonsuojelualue on osa Uudellamaalla maakunnallisesti merkittävää itä-länsisuuntaista ekologista käytäväaluetta ja se on määritetty maakunnallisesti arvokkaaksi luontoalueeksi. Tarkemmin luonnonsuojelualueiden arvoista voi lukea uusien luonnonsuojelu- ja luo-alueiden selvityksestä (29.3.2019), joka

löytyy yleiskaavan nettisivuilta.

Rekolanmetsässä on tehty monia luontoinventointeja: mm. Vantaan petolintuinventoinnit, lahokaviosammalselvitykset, virtavesiselvitys koskien Ilolanojaa, seurakunnan METSO-inventointi ja Elmon alueen luontoselvitykset (potentiaalisen lahokaviosammalalueen inventointi, luontotyyppi-inventointi, linnustoinventointi).

Yleiskaavan taustaselvitykseksi tehtiin Vantaan historiallisen tiestön inventointi vuonna 2018. Alueelta tunnetaan Leppäsuossa Vantaan ja Tuusulan rajalla sijaitseva rajamerkki, jonka inventoinnin laatija arkeologi Petro Pesonen tarkasti inventoinnin yhteydessä. Muuten alueelta ei tunneta muinaisjäännöksiä, eikä niitä löytynyt inventoinnin aikana uusia. Lähimmät uudet muinaisjäännökset löytyivät Rekolanmetsän eteläpuolelta Simonsillan alueelta. Sieltä paljastui pari uutta vanhemman kivikauden asuinpaikkaa.

2.6.12. Vierumäki

M148, M64, M66

Lentomelu

Vantaan yleiskaavaehdotuksen 2020 kirjaus uusien rakennusten rakennuskiellosta lentomelualueelle 1 on poistettava ja sallittava samat oikeudet täydennysrakentamisesta kuin lentomelualueella.

Nykyinen ratkaisu on epäoikeudenmukainen, sillä esimerkiksi yleiskaavaehdotuksen selostuksessa mainitaan, että ”Kiitoteiden jatkeilla laskeutuvien lentokoneiden melu on paikoin voimakasta myös mallinnettujen melualueiden ulkopuolella.” Näin ollen asukkaat nyt alueella L1 ovat varsin eriarvoisessa asemassa juuri ”viivan” toisella puolella (L2) asuvien naapurien kanssa, joille molemmille melu kuuluu todellisuudessa samanlaisena.

Vierumäessä ja Vallinojan asumisenalueet tulee sijoittaa uusimaa-kaavan 2050 mukaisesti lentomeluvyöhykelle Lden 55-60 dBA (L2)

Maastopyöräily luonnonsuojelualueilla

Muistutuksessa vaaditaan maastopyöräilyn sallimista laajasti luonnonsuojelualueilla jokamiehenoikeuksiin vedoten. Erityiskohteena rauhoitusprosessissa oleva Vierumäenmetsän luonnonsuojelualue.

Luontoarvot

Yleiskaavan AP-alueet Vierumäessä ja Vallinojalla (liitekartassa Naakakujan alueet) tulee muuttaa lähivirkistysalueiksi alueella esiintyvän lahokaviosammaleen sekä muiden luontoarvojen vuoksi.

Vierumäen metsän ja Tussinkosken SL-alueet yhdistävä ja VL-alueen kautta kulkeva ekologinen runkoyhteys ja maakuntakaavaan merkitty viheryhteystarve tulee säilyttää.

Vastine

Lentomelu

Maankäytön suunnittelussa Vantaalla hyödynnetään mallinnettuja lentomelualueita. Ne kuvaavat oletetun lentoliikennetilanteen keskimääräistä melutasoa vuorokauden ja vuoden aikana. Lentomelualue on jaettu eri vyöhykkeisiin melun voimakkuuden perusteella. Varsinaisten melualueiden (lentomeluvyöhyke 2, LDEN 55-60 dB ja lentomeluvyöhyke 1 LDEN ≥ 60 dB) lisäksi rakentamisen ääneneristävyttä ohjataan lentomeluvyöhykkeellä 3 (LDEN 50-55 dB). LM1 lentomelualueelle ei saa rakentaa uusia asuntoja eikä sijoittaa muita melulle herkkiä toimintoja. Korjausrakentaminen ja tuhoutuneen asuinrakennuksen korvaaminen on sallittu. Lentomelumallinnuksiin perustuvat lentomelualueet ovat paras käytettävissä oleva tieto nykyisistä ja tulevista lentomelualueista.

Ympäristömelun arvioidaan olevan (ulkoilman pienhiukkasten jälkeen) kansanterveydellisesti toiseksi merkittävin ympäristöaltiste, joka vaikuttaa ihmisten terveyteen. Vaikka yksilölliset erot ihmisten välillä sekä erot saman henkilön reaktioissa eri tilanteissa ovat suuria, on tietyillä äänitasoilla todettu olevan merkittäviä terveysvaikutuksia. Lisää melun tuottamista terveysvaikutuksista voi lukea yleiskaavan melu- ja ilmanlaatuvaikutustenarvioinnista (<https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>). Muistutuksessa mainitut Vierumäen ja Vallinojan asumisen korttelit sijaitsevat jo lentomeluvyöhykkeillä m2 LDEN 55-60 ja osittain m3 LDEN 50-55.

Maastopyöräily luonnonsuojelualueilla

Luonnonsuojelualueiden rauhoittamiseen liittyy useimmiten myös tarve ohjata kulkua ja kulutusta alueella niin, että suojelun perusteina olevat luontoarvot säilyisivät, kehittyisivät ja ennallistuisivat mahdollisimman hyvin. Maastopyöräily pyritään ottamaan uusien suojelualueiden rauhoituksessa huomioon ja osoittamaan niille sopivat reitit, jos ne soveltuvat luonnonsuojelualueen luonteeseen. Ensisijainen tarkoitus kaupunkien pienillä suojelualueilla on luonnon monimuotoisuuden turvaaminen. Erilaiset virkistyskäyttömuodot tulee sovittaa suojelualueella tähän tavoitteeseen. Luonnonsuojelulaki mahdollistaa jokamiehenoikeuksien kaventamista suojelualueilla, jotta luontoarvot säilyisivät ja jotta luonnolla olisi mahdollista myös ennallistua ja palautua esim. kulutuksen aiheuttamista haitoista. Kaupungin pienet yksityiset luonnonsuojelualueet eivät ole verrattavissa kansallispuistoihin. Maastopyöräilijöiden tulisi lähtökohtaisesti kunnioittaa luonnonsuojelualueiden rauhoitusmääräyksiä ja pyrkiä suunnittelemaan reittinsä muualle kuin luonnonsuojelualueille.

Vierumäenmetsän alueella tulee säilymään maastopyöräilijöille hyvät reitit ja yhteysreitti myös Tuusulan puolelle.

Luontoarvot

Lahokaviosammaleen suojelun turvaamista on selvitetty yleiskaava-luonnoksen jälkeen. Naakkakujan ja Vallinnojan pientaloalueet eivät vaaranna sammaleen suojelua Vantaalla. Kyseiset yleiskaavan pientaloaluevaraukset ovat valtaosin jo rakennettuja alueita. Naakkakujan ja Lehmustontien risteysalueelle on laadittu uutta asemakaavaa, jonka yhteydessä on vielä yleiskaavaa tarkemmin selvitetty lahokaviosammaleen ja luontoarvojen tilannetta.

Yleiskaavaehdotuksessa on pyritty säilyttämään ekologinen yhteys ja maakuntakaavan viheryhteys osoittamalla Vierumäenmetsän suojelualueen kylkeen itäpuoliselle VL-alueelle uusi luo-alue sekä ekologinen yhteys itään, Tussinkosken suojelualueen suuntaan. Luontoarvoja tukemaan on myös merkitty Tussinkosken yläpuolinen puronvarsiosuus luo-alueeksi.

2.7. Hakunila

Hakunilan suuralueelta 34 muistutusta

- Parturi-kampaamo Trevi
- Rajakylän Pientaloyhdistys ry
- Vaarala Seura ry
- Vaaralan Kalliokuja 6 hallitus
- Vaaralan Kappeli
- 29 yksityishenkilöä

2.7.1. Byända

M225

Ulkoilureitti, joka johtaa Siimakujalle/Mesitielle tulisi ehdottomasti poistaa. Reittiä ei tule vetää peltojen yli, koska se johtaa suoraan maantielle ja tässä kohtaa Vantaan kaupungin mukaan Vanha Porvoontien ylikulku ei ole turvallinen. Koska Kuusijärvi ja vantaalaisten ulkoilumahdollisuudet ovat tärkeitä, maanomistaja on myynyt kaupungille alueen, jolle silta rakennettiin. Ulkoilureitti on vedetty yksityisen maanomistajan peltojen läpi, ja ulkoilijat eivät erota hiihtolatua ja kesäkäytössä olevaa ulkoilureittiä, vaan peltojen yli kävellään sekä pysäköidään autoja. Olisi kohtuutonta rasittaa yksittäistä maanomistajaa myös toisella reitillä. Toivomme lisäksi AP-alueiden laajennuksia ja haluamme myös säilyttää mahdollisuuden rakentaa pienimuotoista majoitustoimintaa Kuusijärven koillispuolella.

Vastine

Yleiskaavaehdotukseen on merkitty ohjeellinen ulkoilureittien verkosto koko kaupungin alueelle. Kaupunki toteuttaa ulkoilureittien verkostoa vähitellen. Reittien sijainti, käyttötarkoitus leveys, pinnoitteet, valaistus

ym. tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Kadut ja puistot -palvelualueella laaditaan parhaillaan ulkoilureittien tavoitesuunnitelmaa, jossa reittejä suunnitellaan yleiskaavaa tarkemmalla tasolla. Muistutuksessa mainitun reitin tarkka sijainti määritellään Byändan asemakaavatyön ja muiden asemakaavojen laatimisen yhteydessä.

Asuinalueiden mahdolliset laajennusalueet on osoitettu yleiskaavaehdotuksessa. Yleiskaava on laadittu strategisena aluevarauskaavana. (Rakentamiseen osoitettujen maankäyttöalueiden rajaukset ovat ohjeellisia ja suuntaa antavia. Paikalliset toteutusratkaisut linjataan tarkemman tason suunnittelussa.) Alueen luonteen vuoksi lisälaajennukset eivät ole todennäköisiä tai toivottavia. Alueella toivotaan kylämäisen ja luotovaltaisen ilmeen säilyttämistä. AP-merkintä mahdollistaa kuitenkin myös hieman tiiviimmän rakentamisen AP-alueen sisällä, esimerkiksi rivitalorakentamisen.

Kuusijärven koillispuolelle on merkitty VR alue, joka mahdollistaa pienimuotoisen majoitustoiminnan sijoittamisen.

2.7.2. Liikenne

M158, M166, M185, M201, M203

Hakunilantie

Muistuttaja on huolissaan uuden asutuksen myötä lisääntyvästä liikenteestä Hakunilantiella koskien asuntoja, jotka sijaitsevat Vaaralassa tämän tien varrella. Meteli on nyt jo kova ja jos liikenne vielä lisääntyy, voiko näissä taloissa enää asua.

Kyytitien ja Lahdentien liittymä

Kyytitien ja Lahdentien välisen liittymän muuttamisesta tasoliittymäksi tulee luopua. Nykyisestä poikkeavia tiejärjestelyjä ei tarvita.

Yleensä liikenteen sujuvuutta parannetaan tekemällä eritasoliittymiä.

Lahdentien ja Kyytitien eritasoristetystä ollaan muuttamassa samaan tasoon ja sitä perustellaan oudosti, sillä muutos hidastaa kulkemista. Liikenteen sujuvuuslaskelmissa pitäisi laskea mukaan useiden vuosien työmaa-ajan aiheuttama haitta.

Rajatie / Kuussillantie

Rajatien liikennemäärä ei saisi enää kasvaa yhtään lisää läpikulkuliikenteen vuoksi. Lasten, jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja pihasta lähtevien autojen riskit kasvavat kasvavan liikenteen vuoksi.

Rajatien asuntoihin kantautuu Kuussillantien liikenteen melu voimakkaasti, ilmeisesti johtuen kallioista ympärillä. Istutettava metsää / puus-toa suojaksi sekä vähennettävä liikennettä Kuussillantiellä.

Vastine

Hakunilantie

Yleiskaava mahdollistaa kaupungin asukasmäärän voimakkaankin kasvun ja muun muassa tämän vaikutuksia on tutkittu yleiskaavan vaikutusten arvioinneissa (katsottavissa: <https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>). Liikenteellisten vaikutusten arvioinnin mukaan maankäytön voimakas kasvu kasvattaa myös kaikkien kulkumuotojen matkamääriä painottuen kuitenkin kestäviin kulkumuotoihin. Joukkoliikenteen käyttöä Vaaralassa näyttäisi nostavan erityisesti Hakunilantiellä kulkeva Vantaan ratikka ja toisaalta liikenne-ennusteiden mukaan liikennemäärän muutos Hakunilantiellä pysyisi maltillisena. Yleiskaavaehdotuksessa on lisäksi yleismääräyksenä, että koko kaava-alueella on meluntorjuntatarve lentomelua ja muuta liikennemelua vastaan, mutta yleiskaava ei ota kantaa yksittäisten alueiden meluntorjuntatarpeisiin ja -ratkaisuihin. Esimerkiksi ratikan aiheuttamat meluntorjuntatarpeet Hakunilantiellä tullaan selvittämään sen jatkosuunnittelun yhteydessä. Lähtökohtaisesti raitiotieliikenteen aiheuttama melupäästö on tieliikenteen melua alhaisempi.

Kyytitien ja Lahdentien liittymä

Vantaa on voimakkaasti kasvava kaupunki ja yleiskaava mahdollistaa maankäytön kasvun myös tulevaisuudessa. Maankäytön kasvu lisää myös matkamääriä ja yleiskaavan ratkaisulla pyritään takamaan mahdollisimman sujuva liikenne. Kyytitien ja Lahdentien liittymän järjestelyjä on tutkittu Hakunilan kaavarungon sekä Vantaan ratikan suunnittelun yhteydessä. Liittymän muuttaminen tasoliittymäksi on osa järjestelyjä, joilla parannetaan yhteyksiä Hakunilasta Kehä III:lle. Erityisesti Vantaan ratikan myötä Pohjois-Hakunilan liikenne Kehä III:lle on tarkoitus ohjata entistä voimakkaammin Lahdentien kautta, koska Hakunilantielle ei ole mahdollista lisätä kaistoja ajoneuvoliikenteelle. Toisaalta ratkaisulla tuetaan Hakunilan kaavarungon ja yleiskaavan mukaisen maankäytön toteutumista sekä Hakunilan kaupunkikeskustan alueen laajenemista. Lisäksi järjestely mahdollistaa vaihtoyhteydet bussiliikenteestä Vantaan ratikkaan.

Yleiskaava osoittaa Vantaan maankäytön tavoitetilan vuonna 2050 eikä yleiskaavassa ratkaista työmaiden aikaisia poikkeusjärjestelyjä. Nämä ratkaistaan tarkemman asteisen suunnittelun yhteydessä.

Rajatie / Kuussillantie

Rajatietä ei ole merkitty yleiskaavan liikenneyhteyksiin eikä sitä ole tarkoitus kehittää läpiajoliikenteen kannalta. Vaikka yleiskaava mahdollistaa asukasmäärän kasvun ja sen myötä myös matkamäärien kasvun, niin yleiskaavassa ei ratkaista yksittäisten katujen toimenpiteitä vaan ne suunnitellaan muussa yhteydessä.

Yleiskaavassa on yleismääräyksenä, että koko kaava-alueella on meluntorjuntatarve lentomelua ja muuta liikennemelua vastaan, mutta yleiskaava ei ota kantaa yksittäisten alueiden, kuten Rajatien, meluntorjuntatarpeisiin ja -ratkaisuihin. Ne ratkaistaan tarkemman asteisessa suunnittelussa. Kuussillantie on merkitty yleiskaavaan liikenneyhtey-

tenä ja se onkin tärkeä paikallista liikennettä palveleva väylä sekä yhteys Porvoonväylälle ja Helsingin suuntaan. Kadulla on jatkossakin tarkoitus mahdollistaa sujuva liikkuminen eri kulkumuodoilla.

2.7.3. Joukkoliikenne

M202

Vantaan ratikka on linjattu rakennettavaksi kulkemaan reittiä Länsimäentie-Fazerintie, jolloin se ylittää Porvoonväylän. Porvoonväylän ja Länsimäentien liittymän tuntumaan olisi merkittävä kaavaan mahdollisuus rakentaa pysäkkijärjestelyt niin linja-autoille kuin ratikallekin, jotka mahdollistaisivat sujuvan vaihtoyhteyden Porvoon suuntaan meneviin linja-autoihin. Tämä tukisi osaltaan joukkoliikennevälineiden käyttöä myöskin Porvoon suuntaan suuntautuvissa linja-automatkoissa.

Vastine

Yleiskaavaehdotuksessa Länsimäentien ja Porvoonväylän liittymään on merkitty tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka. Merkintä osoittaa vaihtopaikan ohjeellisen sijainnin ja määräys edellyttää, että sen vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Vantaan ratikan suunnittelun yhteydessä on jo tutkittu linja-autopysäkkien toteuttamista Porvoonväylälle kyseiselle kohdalle ja mahdollisen vaihtopaikan ratkaisua selvitetään tarkemmin raitiotien jatkosuunnittelun yhteydessä.

2.7.4. Ulkoilu ja virkistysalueet

M26, M28, M29, M31, M34, M87, M126, M130, M185, M186, M166, M217, M236

Vaarala

Riittävä viheralueiden määrä pitää varmistaa Vaaralassa. Uusi rakentaminen ei saa olla liian korkeaa eikä tiivistä meluhaittojen ja ahtauden vuoksi.

Sotungin ulkoilureitit

Yksityismaaomistajat huomioon ja suunnittelu kaupungin omille maille! Maanomistajia tiedotettava suunnittelusta! Selkeät suunnitelmat ja tarkat kartat! Retkeilijät eksyy ihmisen pihapiiriin, rikkoo kotirauhan ja kävelee pitkin pihaa ja viljapelloilla. Lisää p-paikkoja olemassa olevaan p-alueeseen! Mainostakaa julkinen liikenne kansallispuistoon ja kaupunkipyöriä. Selkeät opasteet. Ei lisää metsäpolkuja yksityismaille tai ratsastusreittejä.

Vaarananmäki

Vaarananmäki on kokonaisuudessaan arvokas lähivirkistysalue. Nyt yleiskaavaehdotuksessa alue on merkitty A-alueeksi. Alue tulee säilyttää lähivirkistysalueena (VL). Vaaranan asuinalueen tehorakentaminen vie alueelta asumisviihtyvyyden. Vaarananmäki on korkea maastokohta, joka rakennettuna turmelee muutoin vehreän asuinalueen. Lähialueella on rakentamiseen paremminkin soveltuvaa maastoa.

Fazerintien pohjoispuolia

Fazerin tehdasta vastapäätä olevaan metsään on kaavoitettu toimitala ja asuntotontteja. Metsä on tärkeä pienten lasten lähivirkistysalue, koska muihin metsiin on vaikea päästä.

Vaaralanlammet

Parkkipaikkojen riittävyys tulee huomioida Vaaralan lampien suunnittelussa.

Lähdepuisto

Yleiskaavan tulee mahdollistaa Lähdepuiston kehittämisen viihtyisäksi ulkoilualueeksi. Alueesta olisi luotavissa alueen asukkaiden kanssa yhteistyössä mallialue viihtyisästä puistosta tekemällä puiston alueelle yhden tai kahden lammen (korkeintaan 30*60 M) avulla erittäin viihtyisä ja kaunis alue polkuineen.

Vastine

Vaarala

Vaaralan kaupunginosan läpi kulkee merkittävä seudullinen viheralue. Helsingin Viikki-Kivikko vihersormi jatkuu Vantaan puolella Vaaralan läpi Ojankoon ja siitä Sipoonkorpeen. Kelokallio, joka liittyy ulokkeena vihersormeen, on yleiskaavaehdotuksessa esitetty viheralueena poiketen voimassa olevasta yleiskaavasta 2007. Asemakaavoituksen yhteydessä tutkitaan ja suunnitellaan, mitkä alueet asuinalueen sisällä jäävät virkistysalueiksi. Asuinalueen kaavamääräyksessä todetaan, että alueella tulee olla riittävästi virkistysalueita. Asemakaavassa määritellään yleiskaavaa pienipiirteisempi viheralueverkosto.

Sotungin ulkoilureitit

Yleiskaavaehdotukseen on merkitty ohjeellinen ulkoilureittien verkosto koko kaupungin alueelle. Kaupunki toteuttaa ulkoilureittien verkostoa vähitellen. Reittien sijainti, leveys, pinnoitteet, valaistus ym. tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Kadut ja puistot -palvelualueella laaditaan parhaillaan ulkoilureittien tavoitesuunnitelmaa, jossa reitit suunnitellaan yleiskaavaa tarkemmalla tasolla. Ulkoilureittien avulla ihmisten liikkumista voidaan ohjata siten, että he eivät eksy ihmisten pihuille.

Yleiskaavaan on merkitty ohjeellinen ratsastusreittien verkosto, jotta ratsukot voitaisiin ohjata turvallisesti omille reiteilleen. Kaupunki ei ainakaan toistaiseksi ole toteuttanut reittejä, vaan toteuttamisen toivotaan käynnistyvän yksityisestä aloitteesta.

Yleiskaavan taustalla on lukuisia luontoa ja kulttuuriympäristöä koskevia selvityksiä. Niiden perusteella yleiskaavaan on merkitty luonnon-suojelualueita ja muita viheralueita sekä kulttuuriympäristön suojelua koskevia aluerajauksia ja määräyksiä. Sotungissa ja Ojangossa arvokkaan kulttuuriympäristön raja on maakunnallisen inventoinnin mukainen ja sisältää kokonaisuudessaan valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön. Håkansbölen kartano ja Sotungin kylä lähipeltoineen ovat kulttuurimaiseman arvokkain ydin, joka on oikeusvaikutteisella liitekartalla osoitettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaksi kylämaisemaksi.

Vaaralanmäki

Vaaralanmäki on Vaaralassa sijaitseva komea kalliomäki ja asemakaavoitettu noin neljän ja puolen hehtaarin kokoinen lähivirkistysalue. Voimassa olevassa yleiskaavassa 2007 alue on varattu pientaloalueeksi (A3). Yleiskaavaehdotuksessa 2020 alue on varattu asuinalueeksi, ja se on ratikan varrelle 400 metrin päähän raidelinjasta määriteltäviä kestävä kasvun vyöhykettä. Vantaan väestönkasvun ennustetaan jatkuvan voimakkaana. Asuinrakentamiseen varattuja alueita ei siksi voida pienentää verrattuna vuoden 2007 yleiskaavaan. Asuntoja esitetään rakennettaviksi sellaisille paikoille, joilta käsin ihmiset pystyvät hoitamaan päivittäiset työ-, kauppa- ja koulumatkansa julkisella liikenteellä, kävellen tai pyöräillen.

Vuoden 1992 yleiskaavassa Vaaralanmäki oli viheraluetta. Vuoden 2007 yleiskaavaan esitystapaa yleispiirteistettiin siten, että asuinalueiden sisäisiä viheralueita ei enää merkitty yleiskaavaan, vaan sen sijaan yleiskaavassa esitetään laajojen viheralueiden verkosto. Yleiskaava-

ehdotukseen 2020 esitystapaa on edelleen jonkin verran yleispiirteistetty. Asemakaavoituksen yhteydessä tutkitaan ja suunnitellaan, mitkä alueet asuinalueen sisällä jäävät virkistysalueiksi. Asuinalueen kaavamääräyksessä todetaan, että alueella tulee olla riittävästi virkistysalueita. Asemakaavassa siis määritellään yleiskaavaa pienipiirteisempi viheralueverkosto. Se, rakennetaanko Vaaralanmäki kokonaan tai osittain, vai jääkö se lähivirkistysalueeksi, ratkaistaan mahdollisen asemakaavan muutoksen yhteydessä.

Fazerintien pohjoispuolia

Fazerin tehdasta vastapäätä Fazerintien toisella puolella oleva metsä on voimassa olevassa yleiskaavassa varattu teollisuus- ja varasto-alueeksi (T). Väestönkasvun paineessa voimassa olevan yleiskaavan rakentamisen alueita ei ole juurikaan voitu pienentää, mutta viheralueverkosto on kuitenkin pystytetty säilyttämään lähes samana kuin voimassa olevissa yleiskaavoissa. Yleiskaavaehdotuksessa alue on varattu asumisen ja työpaikkojen alueeksi, jonka läpi kulkee virkistysalueyhteys. Näillä merkinnöillä ja määräyksillä jatkosuunnittelussa on voimassa olevaan yleiskaavaan verrattuna paljon paremmat mahdollisuudet ottaa huomioon alueen luonnon ja maiseman arvot ja suunnitella alueelle rakennusten ohella myös virkistysalueita.

Vaaralanlammet

Yleiskaava ei ota kantaa yksittäisten alueiden ratkaisuihin. Ne ratkaistaan tarkemmanasteisessa suunnittelussa, samoin kuin Vaaralan lampien pysäköintipaikkojen mitoitus.

Lähdepuisto

Lähdepuisto on asemakaavoitettu viheralue. Yleiskaava ei estä lähdepuiston kehittämistä. Puistojen tarkempaa suunnittelua ei tehdä yleiskaavalla.

2.7.5. Vaarala - ratikka

M123, M154, M33, M78, M81, M107, M109, M111, M160, M185, M186, M188, M206

Kampaamo

Vaaralassa Hakulantien varressa oleva kampaamo on säilytettävä. Kampaamo on tärkeä lähipalvelu vaaralalaisille eikä ratikkahanke saa vaarantaa kampaamon olemassaoloa.

Tärinä

Varmistettava, että ratikka ei täristä maata, koska Kalliokujalla osa taloista on jo nyt kärsinyt maan tärinästä. Putket ovat liikkuneet, aiheuttaen vesivahinkoa ja talojen seiniin on tullut halkeamia.

Melu

Hakunilantielle on rakennettava riittävä meluesteaita tulevan raitiotien vuoksi. Raitiotieliikenne tulee sijoittumaan lähelle Hakunilantien varrella sijaitsevia kiinteistöjä, jonka vuoksi asukkaiden asumismukavuus on varmistettava riittävällä äänieristyksellä raitiotieliikenteestä ja muusta liikenteestä johtuvasta liikennemelusta. Rakennettavaan meluesteeseen tulee tehdä kulkukäynnit Hakunilantielle jokaisen taloyhtiön kohdalla, jotta sujuva liikkuminen julkisen liikenteen pysäkeille on turvattu.

Ratikan linjaus

Miksi ratikka pitää vetää kulkemaan Vaaralassa alueelle, jossa on pohjavesialuetta ja merkittävä viheralue Kuussillantien ja Porvoon moottoritien välissä? Miten paljon ja minkä korkuisia asuntoja sinne peltoalueille ja metsään meinataan kaavoittaa, jos ratikka kulkee siellä missä nyt on vain luontoa? Ratikka on tervetullut ja voi kulkea Kuussillantietä pitkin Hakunilan tielle. Vaarala on erittäin viihtyisä ja haluttu alue sen takia että täällä on rauhallista, paljon luontoa lähellä.

Vantaan ratikan linjaus Länsimäestä Hakunilaan mutkittelee olemassa olevia katuja pitkin. Ratikan linjausta pitäisi muuttaa niin, ette se jumita muuta liikennettä. Linjaus tulisi olla suurempi esim. Vaaralassa.

Ratikan varikko

Vaaralaan on suunniteltu ratikkavarikkoa, joka sijaitsisi pohjavesialueella. Varikko tulee siirtää muualle, jotta pohjavesialueen tila ei vaarannu.

Vastine

Kampaamo

Yleiskaava ei ota kantaa katutilan leveyteen vaan se ratkaistaan tällä kohdalla raitiotien katusuunnitelmassa.

Tärinä

Vantaan ratikan yleissuunnitelmassa on selvitetty tärinälle herkat alueet ja raitiotien jatkosuunnittelussa tärinän estäminen otetaan huomioon.

Melu

Yleiskaavaehdotuksessa on yleismääräyksenä, että koko kaava-alueella on meluntorjuntatarve lentomelua ja muuta liikennemelua vastaan, mutta yleiskaava ei ota kantaa yksittäisten hankkeiden meluntorjuntatarpeisiin ja -ratkaisuihin. Lähtökohtaisesti raitiotieliikenteen aiheuttama melupäästö on tieliikenteen melua alhaisempi ja ratikan aiheuttamat meluntorjuntatarpeet tullaan selvittämään sen jatkosuunnittelun yhteydessä.

Ratikan linjaus

Vantaan ratikka ei mahtuisi kulkemaan Kuussillantietä omilla kaistoillaan ilman viereisten pientalojen purkua. Tästä syystä linjaus on

ohjattu kulkemaan Hopeatien ja Tilustien kautta.

Vantaan ratikka kulkee Hakunilassa ja Länsimäessä omilla kaistoillaan, jolloin se ei jumita muuta liikennettä. Ratikan yleissuunnitelman yhteydessä muun liikenteen toimivuus on varmistettu liittymien toimivuus-tarkasteluilla. Vaaralassa on tutkittu myös suurempaa reittiä, mutta yleiskaavaehdotuksen mukaiseen reittiin on päädytty, jotta Vaaralan asukkaille saadaan pysäkit ja metsäalueita paremmin säilytettyä.

Ratikan varikko

Vantaan ratikan yleissuunnitelman yhteydessä ei ole todettu varikon aiheuttavan merkittäviä ympäristövaikutuksia. Raitiotievarikon ympäristövaikutuksia tutkitaan tarkemmin raitiotien suunnittelun edetessä.

2.7.6. Asuminen

M33, M78, M168, M166, M28, M63, M230, M153, M185, M313

Pientalojen pihat ovat varsinaisten virkistysalueiden lisäksi luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä alueita. Vantaallakin on kova paine tonttien pilkkomiseen ja lisärakentamiseen, mutta sitä kehitystä tulisi suunnata alueille, joilla se ei vaaranna luonto- tai virkistysarvoja. Yleiskaavan on myös sallittava se, että uusille rakennuksille kaavoitetaan riittävästi parkkitilaa. Jos asuntoja lisätään alueella niin palvelutarjontaa tulee myös lisätä.

Vaarala

Nykyisen Vaaralan Shellin tilalle ei mielestäni missään nimessä saisi rakentaa kerrostaloa tai muutakaan korkeaa rakennusta. Ympärillä olevat rakennukset ovat kaikki 1-kerroksisia. Esim. 3 kerroksinen kerrostalo näyttäisi kovin erikoiselta katukuvassa ja sen lisäksi sieltä olisi suora näköyhteys todella monien ihmisten pihaille.

Asutuksen sijoittelua melualueille tulee välttää. Kuussillan alue ei sovellu

kerrostalorakentamiselle alueen meluisuuden vuoksi. Mikäli alue rakennetaan, vaarantavat räjäytystyöt lähialueen talot.

Vaarala tulee säilyttää pientaloalueena eikä raitiovaunureittien läheisyyteen Kuusillantielle eikä Hakunilantielle tule sijoittaa kerrostaloja. Hopeatien asunnot tulisi kaavoittaa A-alueelle (nyt VL-aluetta).

Valion alue

Muistutuksen jättänyt kiinteistönomistaja pyytää, että heidän omistamansa kiinteistöt alueella osoitetaan uudessa yleiskaavassa 2020 A- tai A/TP-alueena, jotka sallisivat kiinteistöjen kehittymisen monenlaisen toiminnan kautta, yleiskaavaehdotuksessa esitetyn tuotanto- ja varastotoiminnan alueen (TY) sijaan. Perusteluina he esittävät:

1. Valio Oy:n toiminta Vaaralassa tulee jatkumaan osoitteessa Fazerintie
2. Valiolla kuitenkin ei ole tulevaisuudessa tarvetta laajentaa teollista toimintaa Fazerintien toiselle puolelle yllä esitettyjen kiinteistöjen alueelle.
3. Kaavaluonnosvaiheessa heidän kiinteistöjensä viereinen alue Länsimäentien toisella puolella on esitetty A-alueena ja nyt yleiskaavaehdotusvaiheessa A/TP-alueena. Samantyyppinen yleiskaavamerkintä olisi perusteltua jatkua myös Valion omistamien kiinteistöjen alueella. Alue sijoittuu uuden Vantaan yleiskaavaehdotuksen 2020 kestävä kasvun vyöhykkeelle.
4. Alueen kehittäminen asuntoalueeksi tukee tulevaisuuden joukkoliikennetarkoituksia ja tehostaa maankäyttöä kaupunkiseudun maankäytön tavoitteiden mukaisesti. Muistutuksen jättäjä odottaa, että kaavoitus ei aiheuta kohtuutonta haittaa Valiolle ja että kaavoituksessa huomioidaan kaikkien maanomistajien intressit tasapuolisesti. He ovat

halukkaita kehittämään alueesta korkeatasoisen työpaikka- ja asuinalueen yhdessä Vantaan kaupungin kanssa.

Kuninkaanmäki

Kuninkaanmäen pohjoispuolella sijaitsevien kiinteistöjen kohdalla pientalovaltainen asuinalue (AP) tulisi laajentua luoteeseen tiemelun sallimissa rajoissa. Vuoden 2016 melukartoituksen mukaan sekä päivällä että yöllä liikenteenmelu ei estä ko. kiinteistöjen kohdalla AP-alueen laajentumista luoteeseen. Vantaan ja Sipoon rajalle on varattu suojavyöhyke. Kyseenalaistamme sen tarkoituksen ja leveyden. Vantaan ja muiden kuntien rajojen yhteydessä suojavyöhyke ei ole näin leveä ja sitä on kaavoitettu myös rakentamiskelpoiseksi maaksi.

Vastine

Yleiskaava ohjaa kasvun sisäänpäin nimenomaan suojellakseen luontoarvoja. Pientalotonttien täydentäminen ratkaistaan asemakaavalla ja lupakäsittelyssä. Asemakaavoituksen yhteydessä luonto- ja virkistysarvoja selvitetään paikallisella tasolla. Vantaan asemakaavoituksessa käytetään vihertehokkuuslaskuria, jotta tiivistyvät ympäristöt säilyisivät vehreinä (lisätietoa: vantaa.fi/vihertehokkuus).

Pysäköintiä koskien yleiskaavan määräyksissä edellytetään muun muassa, että kaupunkikeskustan alueella (C) sekä kaupunkikeskustan asuinalueella (AC) pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti. Lisäksi asuinalueella (A) on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja. Yleiskaava ei kuitenkaan ota kantaa alueiden pysäköinnin mitoittamiseen, vaan se ratkaistaan tarkemman asteisessa suunnittelussa. Yleiskaavaan on merkitty palveluista alueina vain suuret kokonaisuudet, mutta yleiskaavan keskustatoimintojen sekä asumisen alueiden määräyksissä (AC, A, AP) palveluiden riittävyys ja saavutettavuus on otettu huomioon. Palveluverkkoa suunnitellaan yleiskaavaa tarkem-

man tasoisessa suunnittelussa väestö- ja asuinrakentamisennusteisiin perustuen.

Vaarala

Yleiskaava 2020 on koko kaupungin laajuudessa laadittu yleispiirteinen suunnitelma vuoteen 2050 tähtäävästä maankäytöstä Vantalla. Yleiskaava ei osoita korttelikohtaisia ratkaisuja rakentamisen tavoista. Yleiskaava on laadittu strategisena aluevarauskaavana. Rakentamiseen osoitettujen maankäyttöalueiden rajaukset ovat ohjeellisia ja suuntaa antavia. Paikalliset toteutusratkaisut linjataan tarkemman tason suunnittelussa.

Yleiskaavaehdotuksessa on yleismääräyksenä, että koko kaava-alueella on meluntorjuntatarve lentomelua ja muuta liikennemelua vastaan, mutta yleiskaava ei ota kantaa yksittäisten alueiden meluntorjuntatarpeisiin ja -ratkaisuihin, jotka tehdään jatkosuunnittelun yhteydessä.

Valion alue

Kiinteistö rajautuu ratikkareitin varteen, jonka osalta laaditaan yleiskaavaa täsmentäviä kaavarunkoja. Niiden yhteydessä tutkitaan tarkemmin, miten asumisen ja työpaikkojen sijoittuminen alueella on mahdollista. Merkittävä osa kiinteistöstä on ympäristöhäiriöiden ja alueella olevien toimintojen takia huonosti asumiseen sopivaa. Erilaisia työpaikkatoimintoja voi alueelle sijoittaa.

Kuninkaanmäki

Yleiskaavaa laaditaan vuorovaikutuksessa eri tahojen kanssa ja siinä yhteensovitetään hyvin moninaisia arvoja ja tavoitteita. Yleiskaavaratkaisu ei perustu maanomistajien toiveisiin, vaan määrittelee yhteisen tavoitetilan kaupunkirakenteen kehittämisestä. Vantaa kasvaa voimakkaasti. Yleiskaava ohjaa kasvun nykyiseen rakenteeseen. Suojavyöhyke on luonnonsuojelualue.

2.7.7. Vaarala – pohjavedet

M78, M185, M217

Yhdyskuntateknisen huollon alue (ET) pienennettävä, pois pohjavesialueelta ja sen lähistöltä. Vaaralaan on suunniteltu ratikkavarikkoa, joka sijaitsisi pohjavesialueella. Varikko tulee siirtää muualle, jotta pohjavesialueen tila ei vaarannu.

Hopeatie

Pohjaveden taso on ajoittain melko korkealla Hopeatien pohjoispuolella olevassa metsikössä. Tämä aiheuttaa sen, että joidenkin talojen perustukset kostuvat ja maa, joka on hienojakoista hiesua, jopa pyrkii nousemaan talojen perustuksissa kostuessaan, koska jotkut asukkaat ovat ajaneet luvatta painavia maamassoja tonteilleen. Mikäli pohjaveden taso pidetään Hopeatien varren ojien pohjan tasolla, ongelmia ei synny. Metsikköön pitäisi siis kaivaa putki, joka pitää pohjaveden tason ed. mainitulla tasolla.

Vastine

Vaaralassa sijaitseva yhdyskuntateknisen huollon alue (ET) on varattu Vantaan ratikan varikolle. Verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan, yleiskaava 2020 parantaa Vaaralan pohjavesialueen tilaa muuttamalla monia työpaikka-alueita (T, TY) asumisen alueiksi tai asumisen ja työpaikkojen alueeksi (A/TP). Muutokset lisäävät huokoisen pinnan määrää alueella verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan. Pohjavesialueita koskevaa määräystä on tarkoitus täydentää vielä.

Ratikan varren muuttuville alueille on tarkoitus laatia kaavarunko, joka täsmentää yleiskaavan ratkaisuja. Yleiskaavassa ei siksi haluttu vielä lukita, miltä osin alue varataan asumiseen ja miltä osin työpaikkarakentamiseen. Pohjavesialueen arvot ovat hyvin tiedossa ja rajaavat

alueelle sijoittuvia toimintoja.

Vantaan ratikan yleissuunnitelman yhteydessä ei ole todettu varikon aiheuttavan merkittäviä ympäristövaikutuksia. Raitiotievarikon ympäristövaikutuksia tutkitaan tarkemmin raitiotien suunnittelun edetessä.

Hopeatie

Pohjavesien tilaa selvitetään tarkemman tason suunnittelussa.

2.7.8. Vaarala - ympäristöhäiriöt

M78, M160, M185, M186

Vaarala-Rajakylä-Ojangan lähialueen ympäristöhäiriöt (melu-, pöly-, liikenne-, ilmanlaatu) ja mahdolliset ympäristöriskit on otettava huomioon ja toimintojen ympäristövaikutukset on selvitettävä riittävästi alueen suunnittelussa. Suuronnettomuusvaarallisten kohteiden riskejä ei ole selvitetty ja huomioitu riittävästi.

Metsäiset suojavyöhykkeet ja viherkäytävät tulee tehdä suuremmiksi kuin yleiskaavassa on esitetty. Myös Natura-alueille kohdistuvat vaikutukset tulee selvittää. Liikenteenmelu Hakunilantiella ja Kuussillantiella kantautuu voimakkaasti lähitaloihin. Kuussillantien alueella liikkuu nyt jo raskasta liikennettä ja autoja paljonkin, joista tulee meluhaittaa Suunnittelussa kiinnitettävä huomiota, että viheralueita on riittävästi vaimentamaan melua.

Sähkötolpan siirto kehä kolmosen toiselle puolelle, pois tulevan asuinalueen vierestä Lähdepuistosta.

Ei mahdollisteta kaavalla Kehäkolmosen toisella puolella olevaa/tulevaa jätteenpolttolaitoksen laajennusta tai muuta jätteenkäsittelytoimintaa. Tämä on uhka lähialueen asukkaille.

Vastine

Vaaralan alueen ympäristöhäiriöitä ja riskejä tuottavien toimintojen vaikutuksia arvioidaan tarkemmin jatkosuunnittelun yhteydessä. Vantaan kaupunki on käynnistänyt Vantaan ratikan kaavarungon laatimisen, jonka yhteydessä on tarkoitus kartoittaa sekä ympäristöriskejä mahdollisesti aiheuttavien toimintojen vaikutukset että ratikan ja ratikkavarikon ympäristöhäiriöt.

Yleiskaavaan on merkitty viheralueverkoston suuret linjat ja kaupunkirakenteen sisäiset viheralueet suunnitellaan tarkemmin jatkosuunnittelun ja asemakaavoituksen yhteydessä. Yleiskaavaehdotuksen yhteydessä täydennettiin luontovaikutusten arviointia arvioimalla yleiskaavas suunnitelman vaikutukset Natura-alueiden tilaan.

Yleiskaavassa on yleismääräyksenä, että koko kaava-alueella on meluntorjuntatarve lentomelua ja muuta liikennemelua vastaan, mutta yleiskaava ei ota kantaa yksittäisten alueiden tai katujen meluntorjuntatarpeisiin ja -ratkaisuihin. Ne ratkaistaan tarkemman asteisessa suunnittelussa. Rekat pyritään ohjaamaan Kehä III:lle.

Voimajohdon siirtäminen kehä 3 pohjoispuolelle on kallis ja kannattamaton projekti jos alueelle ei ole tulossa merkittävää määrää uutta rakentamista. Lisäksi Kehä 3:n pohjoispuolinen Kormunitty kuuluu maaseutumaailman arvokkaaseen aluekokonaisuuteen.

Jätteenpolttolaitoksen laajennus on jo voimassa olevassa asemakaavassa, eikä yleiskaava laajenna kyseistä varausta enempää.

2.7.9. Westerkullan kartano

M63

Asuminen

Kartanokeskuksen palvelujen alue tulee muuttaa kyläalueeksi AT tai pientaloalueeksi AP.

Luonto ja virkistys

Virkistysalueiden VI merkintä tulee muuttaa maa- ja metsätalousalueeksi M lisämerkinnällä ekologinen runkoyhteys. Kartanon tilakeskukseen lounaispuolella sijaitseva tärkeä luontokohde (luo) tulee muuttaa maakuntakaavan mukaisesti luonnonsuojelualueeksi SL. Tälle alueelle tulee sijoittaa myös ekologinen runkoyhteys, joka lähtisi Mustavuoren alueelta jatkuen kartanon länsipuolelta toisaalta itään Kehä III yli ja toisaalta luoteeseen Slåttmossenin alueen suuntaan yhdistyen siellä Helsingistä tulevaan Sipoonkorpeen suuntautuvaan yhteyteen. Virkistysalueyhteydet tulee tällä alueella suunnitella erityisen tarkasti siten, ettei vaaranneta luontoarvoja eikä ekologisen yhteyden toimivuutta. Kehä III ja Itäväylän kulmassa sijaitseva Gubbackan alue tulee osoittaa oikeusvaikutteisien lisämerkinnöin ”arvokas kulttuuriympäristö” ja ”maaisemallisesti arvokas alue tai muu arvokas kulttuuriympäristö”. Tämän alueen kaakkoisin kulma on perusteetta rajattu näiden merkintöjen ulkopuolelle.

Vastine

Asuminen

Kaikki kartanoalueet on yleiskaavassa määritelty palvelujen alueeksi eikä niille maisemaan ja kulttuuriympäristöön liittyvien arvojen takia ole osoitettu suoraan uutta asuntorakentamista vaan mahdollinen uudisrakentaminen tulee tutkia tapauskohtaisesti ja mieluiten asema-kaavalla.

Luonto, virkistys ja kulttuuriympäristö

Kyseinen kartanoalue rajautuu Vantaan puoleisilta osiltaan kokonaisuudessaan Östersundomin yhteisen yleiskaavan alueelle, jonka maankäytön ratkaisut on näiltä osin tuotu sellaisenaan Vantaan uuteen yleiskaavaan. Ekologiset runkoyhteydet on määritelty koko Vantaan alueelta yleiskaavatyön yhteydessä tehdyssä selvityksessä, jonka perusteella ne on tuotu kaavakartalle. Länsimäessä yhteydet

on osoitettu kulkemaan alueilla, joissa muun ulkoilun paine ei ole niin merkittävä. Kulttuuriympäristön suojelua jatketaan koko Vantaalla pitkäjänteisyyttä tavoitellen lähes samoilla määräyksillä ja aluerajauksilla kuin voimassa olevissa yleiskaavoissa. Aluerajaukset on perusteltu Kulttuurimaisemaselvityksessä (Muukka ja Mäkynen 2005). Östersundomin yhteisen yleiskaavan alueella kulttuuriympäristön suojelualueista on rajattu pois sellaiset kohdat, joilla maankäytön ratkaisu ei mahdollista kulttuuriympäristön säilyttämistä.

2.7.10. Myyraksensuo

M263

Muistuttaja on jättänyt Myyraksensuon suojelulle myönteisen muistutuksen.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää myönteisestä suhtautumisesta Myyraksensuon suojeluun. Keskustelu suojelusta jatkuu yhteistyössä maanomistajien kanssa.

3. Lähteet

Vantaan yleiskaavan 2020 (YK0048) valmistelumateriaalit (mm. vaikutustenarvioinnit, selvitykset, vuorovaikutusraportit, yleiskaavaselostus, määräykset sekä kaavakartat) löytyvät Vantaan yleiskaavan nettisivuilta: (<https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>).

Vireillä olevat asemakaavat löytyvät Vantaan kaupungin asemakaavoituksen nettivuilta.

Voimassa oleviin asemakaavoihin pääsee tutustumaan osoitteessa: <https://kartta.vantaa.fi>

Anne Mäkynen 2014, Siirtolapuutarhaselvitys osa II – löytyykö sija Vantaalta? Loppuraportti 20.1.2014. Vantaan kaupunki.

Anne Mäkynen 2017, Vantaan viherrakenneselvitys, Vantaan kaupunki

FCG 2011, Siirtolapuutarhaselvitys, osa I. Vapaa-ajan asuminen ja viljely Vantaalla. Vantaan kaupunki.

Muukka ja Mäkynen 2005, Vantaan kulttuurimaisemaselvitys

Savola 2017, Vantaan Syväojan Kääpä- ja metsäarvoselvitys

Uudenmaan ELY-keskus 2015, Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien selvitys.

Vantaan kaupunki 2019, Baanojen toteutettavuusselvitys

Vantaan kaupunki 2015, Joukkoliikenne Vantaa. Viitattu 7.9.2020:

https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/108268_Joukkoliikennekaupunki_Vantaa.pdf

Vantaan kaupunki 2019, Yleiskaavan melu- ja ilmanlaatuvaikutustenarviointi. Viitattu 7.9.2020: (<https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>).

Vantaan kaupunki, 2015. Vantaan tulvaohjelma. https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/128558_713368vantaan_tulvaohjelma1251346820.pdf

Vantaan kaupunki 1981, Vantaa luonnonsuojelukohteet -perusselvitys.



VANTAAN
YLEISKAAVA
2020

VANTAAN YLEISKAAVA 2020
LAUSUNTOTIIVISTELMÄT VASTINEINEEN
(EHDOTUSVAIHE)
Kaupunginhallitus 16.11.2020

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	5
NRO 1 CARUNA OY.....	6
Tiivistelmä lausunnosta	6
Vastine.....	7
NRO 2 ESPOO	7
Tiivistelmä lausunnosta	7
Vastine.....	8
NRO 3 FINAVIA OYJ.....	9
Tiivistelmä lausunnosta	9
Vastine.....	10
NRO 4 FINGRID OYJ	11
Tiivistelmä lausunnosta	11
Vastine.....	12
NRO 5 HELEN SÄHKÖVERKKO	12
Tiivistelmä lausunnosta	12
Vastine.....	13
NRO 6 HELSINKI.....	13
Tiivistelmä lausunnosta	13
Vastine.....	14
NRO 7 HELSINGIN SEUDUN KAUPPAKAMARI	16
Tiivistelmä lausunnosta	16
Vastine.....	17
NRO 8 HELSINGIN SEURAKUNTAYHTYMÄ.....	19
Tiivistelmä lausunnosta	19
Vastine.....	20
NRO 9 HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE HSL	21
Tiivistelmä lausunnosta	21
Vastine.....	22
NRO 10 HELSINGIN SEUDUN YMPÄRISTÖPALVELUT HSY	24
Tiivistelmä lausunnosta	24
Vastine.....	26



NRO 11 KERAVA	27
Tiivistelmä lausunnosta	27
Vastine.....	28
NRO 12 METSÄHALLITUS	29
Tiivistelmä lausunnosta	29
Vastine.....	29
NRO 13 MTK UUSIMAA	30
Tiivistelmä lausunnosta	30
Vastine.....	31
NRO 14 PUOLUSTUSVOIMAT	34
Tiivistelmä lausunnosta	34
Vastine.....	34
NRO 15 SIPOO	34
Tiivistelmä lausunnosta	34
Vastine.....	35
NRO 16 SVENSKA LANTBRUKSPRODUCENTERNAS CENTRALFÖRBUND SLC OCH NYLANDS SVENSKA PRODUCENTFÖRBUND (SLC NYLAND).....	36
Tiivistelmä lausunnosta	36
Vastine.....	37
NRO 17 SLC NYLANDIN PAIKALLISOSASTO HELSINGE	39
Tiivistelmä lausunnosta	39
Vastine.....	40
NRO 18 SUOMEN LUONNONSUOJELULIITTO, UUDENMAAN PIIRI JA VANTAAN YHDISTYS RY.....	42
Tiivistelmä lausunnosta	42
Vastine.....	48
NRO 19 SUOMEN METSÄKESKUS	55
Tiivistelmä lausunnosta	55
Vastine.....	59
NRO 20 HELSINGIN SEUDUN LINTUTIETEELLINEN YHDISTYS TRINGA	61
Tiivistelmä lausunnosta	61
Vastine.....	61



NRO 21 TUUSULA	62
Tiivistelmä lausunnosta	62
Vastine.....	63
NRO 22 UUDENMAAN ELY-KESKUS.....	64
Tiivistelmä lausunnosta	64
Vastine.....	69
NRO 23 UUDENMAAN LIITTO	75
Tiivistelmä lausunnosta	75
Vastine.....	77
NRO 24 VANTAAN ENERGIA SÄHKÖVERKOT OY.....	80
Tiivistelmä lausunnosta	80
Vastine.....	80
NRO 25 VANTAAN KAUPUNGINMUSEO	81
Tiivistelmä lausunnosta	81
Vastine.....	82
NRO 26 VANTAAN KAUPUNKI / KAUPUNKIKULTTUURIN TOIMIALA.....	84
Tiivistelmä lausunnosta	84
Vastine.....	84
NRO 27 VANTAAN KAUPUNKI / LIIKUNNAN PALVELUALUE	85
Tiivistelmä lausunnosta	85
Vastine.....	87
NRO 28 VANTAAN SEURAKUNTAYHTYMÄ.....	91
Tiivistelmä lausunnosta	91
Vastine.....	92
NRO 29 VR-YHTYMÄ OY	93
Tiivistelmä lausunnosta	93
Vastine.....	94
NRO 30 VÄYLÄVIRASTO	95
Tiivistelmä lausunnosta	95
Vastine.....	96

JOHDANTO

Tähän aineistoon on koostettu Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta (YK0048) keväällä 2020 saaduista lausunnoista lyhyet tiivistelmät ja vastineet. Yleiskaavatoimikunta hyväksyi 22.10.2020 osaltaan vastineet. Kaupunginhallituksen hyväksymisen jälkeen viimeistely aineisto toimitetaan lausunnon antajille vastineina saatuihin lausuntoihin.

Lausuntojen pohjalta on tehty täsmennyksiä hyväksyttävään yleiskaavaan ja täydennyksiä vaikutusten arviointien päivityksiin mm. asumisen arviointiin hajakentämisen osalta. Tehdyt korjaukset on kuvattu vastineissa.

Yleiskaavaehdotuksesta saatujen lausuntojen pohjalta yleiskaavakarttaan esitettiin karttamuutos lentoliikennealueen rajaukseen Turbiinitien ja Tietotien varrella. Rajamuutoksella ei muutettu alueen liikennetarkoituksia. Muutos kuitenkin edellytti MRA 32§:n mukaan niiden osallisten, joita muutos kosketti, kuulemista erikseen. Finavialta ja Väylä-virastolta pyydettiin lisäystä ehdotuksesta saatuihin lausuntoihin aikavälillä 28.9.–9.10.2020. Finavialta saatiin lisälausunto, minkä mukaan muutos voidaan karttaan jättää.

Kiitämme kaikista saamistamme lausunnoista ja niissä annetuista rakentavista huomioista sekä kannustavasta palautteesta, minkä pohjalta voimme luottaa olevamme oikealla tiellä Vantaan yleiskaavan viimeistelyssä.

NRO 1 CARUNA OY

Tiivistelmä lausunnosta

- Kaava-alueella sijaitseva Caruna Oy:n nykyinen suurjännitteinen jakeluverkko on esitetty kaavassa asianmukaisesti.

Suurjännitteisen jakeluverkon uudet yhteystarpeet

- Caruna on harkinnut uusia voimajohtoyhteyksiä, joiden reitti kulkisi osittain kaava-alueella.
- Ensimmäinen voimajohtoyhteystarve on Leppävaaran sähköaseman ja suunnitellun Juvanmalmin sähköaseman välillä (oheisen kartan vihreä viiva). Toinen voimajohtoyhteystarve koskee kantaverkkoyhtiö Fingridin Länsi-Vantaalle, mahdollisesti Petikon alueelle alustavasti suunnittelemaa kantaverkon sähköasemaa. Mikäli kyseinen sähköasema rakennetaan Vantaan yleiskaava-alueelle, Carunalla on tarve rakentaa sieltä voimajohtoyhteydet Leppävaaran sekä Juvanmalmin sähköasemille (kartan keltainen viiva).
- Harkinnassa olevista voimajohdoista ei ole tehty tarkempia suunnitelmia tai selvityksiä, joten johtovaraukset tulisi merkitä kaavaan voimajohdon yhteystarve -merkinällä, joka mahdollistaa erilaiset suunnitteluratkaisut. Voimajohtoyhteydet voivat noudata mahdollisuuksien mukaan olemassa olevia johtokäytäviä.

LIITE 1: Voimajohtoyhteystarpeet



Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Yleiskaavan voimajohtomerkintä mahdollistaa useamman voimajohdon kulkemisen nykyisissä johtokäytävissä: *"Johtokäytävässä voi kulkea 110 kV ja 400 kV voimajohtoja. Johtoalue rajoittaa ympäröivää maankäyttöä."*

Uusille johtokäytäville ei ole kyseisellä alueella tilaa. Merkittävät luontoarvot luonnonsuojelualuevarauksineen, seudullinen virkistysalueyhteys ja läheiset asuntoalueet eivät mahdollista uutta johtokäytävää. Uusien voimajohtoyhteyksien on kuljettava nykyisissä johtokäytävissä. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee selvittää, onko johtokäytäviä mahdollista leventää.

Fingrid suunnittelee alueelle muuntoasemaa, jonka sijaintia ei lausuntojen jälkeen tehdyissä alustavissa selvityksissä ole voitu ratkaista. Muuntoaseman sijaintia ei ole osoitettu yleiskaavassa ja se jää jatkosuunnittelussa määriteltäväksi.

NRO 2 ESPOO

Tiivistelmä lausunnosta

- Espoon kaupunginhallitus uudistaa luonnoksesta esittämänsä lausuman, että suunnittelun seudulliseen kokonaisuuteen ja seudullisiin vaikutuksiin on hyvä kiinnittää yhä tarkemmin huomiota.
- Yleiskaavaan tulisi lisätä Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkintä Vihdintien käytävään Espoon rajalta Rajatorpantien liittymään.
- Jotta Espoon Vihdintien käytävän baana liittyisi pääkaupunkiseudun muuhun baanaverkkoon, tulisi yleiskaavaan lisätä pyöräilyn baana Vihdintien käytävään, josta baana voisi yhdistyä pääkaupunkiseudun muuhun baanaverkkoon esimerkiksi Myrämäessä.
- Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa, että Kuninkaankolmion alueelle voidaan toteuttaa järkevä asuinaluekokonaisuus kaupunkien välisistä rajoista huolimatta. Yhteisellä suunnittelulla tulee varmistaa myös hyvät liikenneyhteydet syntyvälle aluekokonaisuudelle. Espoo ei enää omissa suunnitelmissaan varaudu Kehä II:n jatkeen käytävässä seudulliseen ajoneuvoliikenteen läpiajoliikenteeseen. Yleiskaavassa tulisi mahdollistaa Espoon katuverkon yhteys Vantaan katuverkkoon Kehä II-käytävässä.
- Yleiskaavaluonnoksesta on Tallinna-tunnelin ja Lentoradan esitystapa muuttunut. Mikäli suunnittelun edetessä käy ilmi, että Espoon Otaniemen kautta kulkeva linjaus olisi kuitenkin toteutuskelpoinen, tulee Vantaan yleiskaavaa (ja maakuntakaavaa) tulevaisuudessa muuttaa tältä osin.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Vantaan sijainti on seudullisesti keskeinen. Yleiskaavatyön yksi tärkeä tehtävä on ollut yhteensovittaa seudulliset ja naapurikuntien tavoitteet osaksi yleiskaavan ratkaisuja. Seudullisen kokonaisuuden osalta työtä on ohjannut sekä voimassa oleva maakuntakaava että hyväksymisvaiheessa oleva Uusimaa-kaava 2050.

Vantaan yleiskaavassa *Joukkoliikenteen runkoyhteyksiksi* on merkitty yhteydet, jotka voidaan toteuttaa raitioteinä. Merkinnät pohjautuvat kaupungin omiin selvityksiin sekä seudullisiin suunnitelmiin. Vantaan kaupungin näkemyksen mukaan Vihdintien joukkoliikennekäytävän kehittäminen Rajatorpantien ja Kalajärven välisellä osuudella on mahdollista bussiliikenteeseen tukeutuen vielä yleiskaavan tavoitevuonna 2050. Kaupunki varautuu Helsingin suunnasta tulevan Vihdintien raitiotien jatkumiseen Myyrmäen suuntaan. Tämän takia joukkoliikenteen runkoyhteys -merkintää ei ole lisätty Vihdintielle Rajatorpantien pohjoispuolelle.

Vantaan yleiskaavassa pyöräilyn baanaa ei ole merkitty Vihdintien varteen. Kyseisen baanan tarve ei ole noussut esiin Vantaan omissa tai seudullisissa baanaselvityksissä, joiden pohjalta yleiskaavassa esitettävä baanaverkko on määritetty. Yleiskaavan ratkaisut mahdollistavat Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaehdotuksessa esitetyn baanan jatkumisen korkeatasoisena pyöräilyreittinä Vantaan puolella.

Kuninkaankolmion alue vaatii seudullista suunnittelua ja yhteistyötä Vantaan, Helsingin ja Espoon kaupunkien välillä. Alueen kaupunkirakenteen sekä liikenneverkon ja -yhteyksien ratkaisut ovat vielä avoimia, joten liikenneyhteyden osoittaminen yleiskaavassa Vantaan katuverkolta Kehä II:n käytävään ei ole tarkoituksenmukaista. Yhteydet ratkaistaan alueen jatkosuunnittelun yhteydessä. Yleiskaava mahdollistaa alueelta yhteydet Vantaan katuverkkoon jo Teräsköydentietä, Vihdintietä sekä Honkasuontietä pitkin.

Tallinna-tunneli ja Lentorata on merkitty Vantaan yleiskaavassa omalla merkinnällään, joka on hyväksyttävässä yleiskaavassa muutettu muotoon: *Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen sijainti*. Merkintä osoittaa ratojen ohjeellisen linjauksen Helsingin kautta sekä niiden yhteystarpeet lentoasemalta pohjoiseen. Merkintä on hyväksymisvaiheessa olevan maakuntakaavan (Uusimaa-kaava 2050) mukainen ja mahdollistaa ratojen jatkosuunnittelun.

NRO 3 FINAVIA OYJ

Tiivistelmä lausunnosta

Finavia esittää muutoksia seuraaviin kaavamerkintöihin ja/ tai määräyksiin:

- Lentoliikenteen alue (LL) tulee voida esittää kaavakartassa Finavian luonnosvaiheen lausunnossa esittämällä tavalla mukaan lukien Turbiinitien itäpuolinen tarve.
- Ilmakehän eteläpuolinen hulevesitulva-allas (WH) -merkintä ei kata Finavian alueelle suunnittelemaa vesienkäsittelyratkaisua. LL-alueen ja yhdyskuntateknisen huollon alueen (ET) merkintä ko. paikassa tulee tarkastella Finavian kanssa yhteistyössä.
- Monipuolisen työpaikka-alueen (TP) rajauksen muutos on liian vähäinen ja se tulisi rajata idässä Tietotiehen. Perustelut annettu kaavaluonnosta koskevassa lausunnossa.
- Terminaalien ja kiitoteiden merkintä LL-alueen sisällä on sekava, tarpeeton ja rajaava. "Lentoterminaalien alue" merkintä kattaa myös paljon land-side toimintoja. LL-alueen sisäpuolisesta maankäytöstä ei määrätä yleiskaavassa. Merkinnät tiukasti tulkitettuna estäisivät esimerkiksi Non-Schengen-terminaalien jatkamisen lännen suuntaan. "Kiitotien alue" ja "Lentoterminaalien alue" – merkinnät tulee poistaa Kaavakartasta.
- Raitiotien suunnittelu on siinä määrin kesken lentokentän alueella, että tarpeettoman määräävä kaavamääräys on muutettava muotoon "Raitiotien ohjeellinen reitti".

Lentomelu (sekä esterajoituspinnot, tutkat)

- Laskeutumisvyöhykkeen maantieteellinen laajuus on pienempi kuin vastaava merkintä maakuntakaavan liitekartalla.
- Lentomelualueen laajenemisvyöhyke /LM2 -merkintä tulisi olla nimeltään Asuntovaltainen keskusta-alue lentomelualueella.
- Tutka-asemat on merkittävä LL-alueeksi. Kaavaehdotuksessa Hanskallion tutka-aseman kohdalla on Voimajohto, mikä on ristiriidassa tutkan toimintaedellytysten kanssa. Voimajohtomerkintä on siirrettävä. Tutkan merkitseminen LL-alueeksi olisi estänyt ristiriitaisen maankäyttöehdotuksen.
- LL-alueella sijaitsevalle pohjavesialueelle ei tule merkitä minkäänlaisia MRL:n perusteella asetettavia vaatimuksia lentoaseman toiminnalle.
- Lunastus- ja korvausmääräyksellä ei ole juridisia perusteita ja se tulee harhaanjohtavana poistaa.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Yleiskaava on yleispiirteinen suunnitelma, jonka rajaukset eivät kaikkialla noudata tarkkoja kiinteistörajoja tai tielinjauksia. Asemakaavalla voidaan osoittaa tarkempi sijainti ja käyttötarkoitusalue. Finavian lentoliikenteen aluetta (LL) koskevaan ehdotukseen sisältyi joitakin lentokentästä erillisiä alueita, jotka sijaitsevat teiden tai katujen takana. Näitä ei ole merkitty LL-alueina, mutta on huomioitu, että merkinnät eivät estä esimerkiksi laskeutumisvalojen tai tutkien sijoittamista alueille.

Finavian lausunnon mukaan monipuolisen työpaikka-alueen (TP) rajauksen muutos yleiskaavaehdotuksessa Aviapoliksen asemanseudulla on liian vähäinen. Lentoliikennealueen rajaukseen on hyväksyttävään yleiskaavaan tehty laajennus Turbiinitien ja Tietotien varrella. Rajauksen muutoksesta on pyydetty Finavialta ja Väylävirastolta lausunnon täydennys (MRA 32§). Muut lausunnossa esitetyt muutokset lentokentän LL-alueen rajaukseen ovat yksityiskohtaisia suhteessa yleiskaavan yleispiirteisyyteen. Yleiskaava mahdollistaa toimintojen säilymisen ja kehittämisen kyseisillä alueilla.

Hulevesiallasta osoittava WH-merkintä on ohjeellinen symbolimerkintä, joka osoittaa yleispiirteisen sijainnin hulevesitulvarakenteelle yhdyskuntateknisen huollon alueella. Kiitotien alueet ja Lentoterminalin alue on merkitty kaavakarttaan, sillä kiitoteiden sijainti on suoraan suhteessa lentomelualueisiin ja terminalin alue kehäradan asemavaraukseen. Terminalista on esitetty myös nykyinen. Tarkemman tason suunnittelussa terminalien sijaintiin ja kokoon voidaan ottaa uudelleen kantaa.

Yleiskaavassa Raitiotie-merkintää ei nimetä ohjeellisena raitiotielinjauksena, koska merkinnällä halutaan osoittaa lentoaseman tärkeys raitiotien päätepysäkinä ja vaihtopaikkana. Yleiskaavan yleispiirteisyys huomioiden merkintä ei osoita linjauksen täsmällistä sijaintia ja lentoaseman alueella Vantaan ratikan tarkempi sijainti määritellään yhdessä Finavian kanssa jatkosuunnittelun yhteydessä. Tätä on tarkennettu myös selostuksessa.

Lentomelu (sekä esterajoituspinnat, tutkat)

Lausunnossa on esitetty huoli, että laskeutumisvyöhykkeen maantieteellinen laajuus on pienempi kuin vastaava merkintä maakuntakaavan liitekartalla. Laskeutumisvyöhyke-merkinnän leveys on määritetty kiitoteiden jatkeiden ja Finavian laatimien lentokoneiden laskeutumisreittien käyttöiheyksien perusteella. Leveys on kapeampi kuin maakuntakaavan liitekartassa, mutta yleiskaava tuo sen oikeusvaikutteiselle kaavakartalle.

Finavia esittää lausunnossaan, että Lentomelualueen laajenemisvyöhyke /LM2 -merkintä tulisi olla nimeltään Asuntovaltainen keskusta-alue lentomelualueella. /LM2-Merkintä on kuitenkin ns. päällekkäismerkintä, joka kuvaa aluetta, jolla lentomelualue on aikaisempaa laajempi, mutta jolle on osoitettu tehokasta rakentamista. Merkintä antaa lisäohjeita lentomelun

huomioimiseen. Maankäyttöä ohjaa vuorostaan alueen käyttötarkoituksmerkintä kaupunkikeskustan asuinalue (AC).

Finavian mukaan tutka-asemat on merkittävä LL-alueeksi sekä Hanskallion tutka-aseman läheisyydessä sijaitseva voimajohtolinjausta on siirrettävä sen sijaitessa lentotutkan suojapinta-alueella. Vantaan kaupunki ja Finavia selvittivät yhdessä Air Navigation Services Finland Oy:n (ANS Finland) kanssa sitä onko voimajohtolinjaus ristiriidassa Hanskallion tutkan toimintaedellytysten kanssa. ANS Finlandin mukaan voimajohdon nykyinen sijainti (alle 500 m) ei estä lentotutkan toimintaedellytyksiä, mutta voimajohdon tarkemman tason suunnittelussa ja toteutuksessa tulee ottaa huomioon pylväsrakenteiden korkeus ja sijainti tutkan läheisyydessä. Lentotutkat on osoitettu selostuksen teemakartalla ja niiden suojapinnoista on kirjoitettu kappale yleiskaavaselostuksen sivulle 66, jossa käsitellään tutkien suojapinnat ja niitä koskevat rajoitukset. Lentotutkia ei katsota tarpeen esittää LL-alueina yleiskaava kaavan yleispiirteisyyden vuoksi.

Finavian mukaan LL-alueella sijaitsevalla pohjavesialueella ei tule merkitä minkäänlaisia MRL:n perusteella asetettavia vaatimuksia lentoaseman toiminnalle. Vantaan kaikki 1-luokan pohjavesialueet on esitetty tasavertaisesti kaavakartassa. Pohjavesiä koskee oma lainsäädäntönsä, johon Maankäyttö- ja rakennuslaki ei tuo mitään lisävaatimuksia. Lunastus- ja korvausmääräyksiin viittaava yleismääräys on poistettu hyväksyttävästä yleiskaavasta.

NRO 4 FINGRID OYJ

Tiivistelmä lausunnosta

- Yleiskaavaehdotuksessa on esitetty ”kehitettävä voimajohto” -merkintä, joka viittaa voimajohtojen sijoittamiseen maan alle. Kantaverkon voimajohtojen maakaapelointi olisi äärimmäisen poikkeuksellinen ratkaisu ja se edellyttäisi laajoja teknistaloudellisia tarkasteluja sekä tapauskohtaista arviointia kantaverkkoyhtiön kanssa. Kaava-merkintä viittaa vain selvittämiseen, mutta silti on pohdittava, onko tällainen kaava-merkintä realistinen ja antaako se väärän viestin alueen kehittämiseen.
- Sähkönkulutuksen kasvaessa ja sähköverkon käyttövarmuuden turvaamiseksi tulevaisuudessa kantaverkosta on tarpeen lisätä syöttömahdollisuuksia Espoon ja Vantaa sähkönsiirtoverkkoon. Tulevaisuudessa tällainen mahdollinen muuntoasema voisi sijoittua Kehä 3 läheisyyteen Petikon ja Espoon rajan väliselle alueelle.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Yleiskaavassa esitetyt maakaapeloinnit sijoittuvat molemmat keskeiselle kaupunkirakenteen kasvukäytävälle Pakkalaan ja Länsimäkeen. Realistisuus on arvioitu sijainnin perusteella. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tehdään yhteistyössä verkkoyhtiöiden kanssa tarvittavat selvitykset ja tutkitaan vaihtoehtoiset ratkaisut.

Lausunnossa esiin nostetun muuntoaseman sijoittumisvaihtoehtoja on tutkittu alustavasti yhteistyössä Fingridin kanssa, mutta ratkaisua ei ole vielä löytynyt. Uutta muuntoasemaa ei ole esitetty hyväksyttävässä yleiskaavassa, joten sijainti jää jatkosuunnittelussa ratkaistavaksi.

NRO 5 HELEN SÄHKÖVERKKO

Tiivistelmä lausunnosta

- Helen Sähköverkko on lausunut Uusimaa-kaava 2050 yhteydessä kehitettävistä energiahuoltoalueista ja niiden välisistä yhteystarpeista, jotka löytyvät Uusimaa-kaava 2050 kaavaehdotuksen liitekartasta.
- Yleiskaavassa kehitettäväksi merkityt voimajohtoyhteyksien kaapelointimahdollisuudet tarkastellaan tarvittaessa, mutta yhden johtoyhteyden muuttaminen voi tarkoittaa muutostarpeita koko pääkaupunkiseudun sähkönsiirtojärjestelmään. Tällaiset muutokset voivat olla teknisesti ja ajallisesti haastavia toteuttaa, lisäksi muutokset edellyttävät maankäytön muutoksia muuallakin.
- Sähköisen raideliikenteen risteily ja sijainti voimajohtojen läheisyydessä voivat aiheuttaa teknisiä ongelmia sekä raideliikenteelle että voimajohdoille. Asiat tulee tarkastella pitkäjänteisesti ja kokonaisuus huomioiden.
- Asumisen sijoittuminen voimajohtojen läheisyyteen aiheuttaa monesti huolenaiheita kaupunkilaisten keskuudessa voimajohdoista aiheutuvien sähkö- ja magneettikenttien takia. Yleismaailmallisesti raja-arvot em. kenttien altistumiselle tiukennevat tulevaisuudessa.
- Selostuksen kohdassa 7.6.6 on virheellisesti mainittu yhteyden kehittäminen Vuosaaren suuntaan. Tämä tulisi olla Mellunkylän suuntaan.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Yleiskaavassa esitetyt maakaapeloinnit sijoittuvat molemmat keskeiselle kaupunkirakenteen kasvukäytävälle Pakkalaan ja Länsimäkeen. Realistisuus on arvioitu sijainnin perusteella. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tehdään yhteistyössä verkkoyhtiöiden kanssa tarvittavat selvitykset ja tutkitaan vaihtoehtoiset ratkaisut.

Raitiotieliikenteen suunnittelua voimajohtojen läheisyydessä tehdään tiiviissä yhteistyössä voimayhtiöiden kanssa, jotta tekniset ongelmat saadaan minimoitua. Ratkaisut tehdään yleiskaavaa tarkemmassa suunnittelussa.

Helen sähköverkko esittää lausunnossaan, että asumisen sijoittuminen voimajohtojen läheisyyteen aiheuttaa monesti huolenaihetta sähkö- ja magneettikenttien takia. Yleiskaava on kaupungin yleispiirteinen, pitkän tähtäimen maankäyttösuunnitelma ja tulevaisuudessa tiukenevat sähkö- ja magneettikenttien raja-arvot otetaan huomioon tarkemman tason suunnittelussa. Helen Sähköverkon lausunnossa esiin nostama selostuksen virhe on korjattu.

NRO 6 HELSINKI

Tiivistelmä lausunnosta

- Yleiskaavassa on tarpeen osoittaa riittävät ja selkeät liikennealuevaraukset kasvavan junaliikenteen varikkotarpeisiin, seudullisen junaliikenteen toimivuuden kannalta tarkoituksenmukaiseen paikkaan.
- Lentoradan ja Tallinna-tunnelin merkinnät on muutettu yhteystarvemerkinneksi, jonka perusteella ratasuunnitelmien hyväksyminen ei ole mahdollista. Merkintä tulee säilyttää viimeisimpien suunnitelmien mukaisena ohjeellisena linjausmerkintänä, jotta varauksella on riittävät oikeusvaikutukset.
 - Liikenteestä on nostettu lausuntoon myös mm. raskaan liikenteen pysäköinti-alueiden tarve.
- Kaavakartalla olisi hyvä huomioida Östersundomin yleiskaavassa osoitetut yhdyskuntateknisen huollon tunnelit (yk) ja pääkaupunkiseudun itäisen jätevedenpuhdistuslaitoksen jätevesitunneli (j).
- Östersundomin yleiskaavassa ekologisen yhteyden kehittämisestä on määrätty vielä Vantaan yleiskaavaehdotusta yksityiskohtaisemmin Natura-alueen metsälajiston yhteyksien turvaamiseksi.
- Aviapoliksen, Tikkurilan ja Helsingin Malmin historiallinen yhteys ja hahmoteltu tulevaisuuden seudullinen keskustavisiio näitä yhdistävään Keravanjokeen tukeutuen on

lähtökohtana hedelmällinen ja tarjoaa hyvien yhteyksiensä ansiosta vahvan kehittämispotentiaalin. Suunnittelu yhteistyötä edellyttäviä yhteyksiä on muuallakin: Tuusulanbulvardi, sen raitiotie ja koko Käpylästä Pakkalan ja Aviapoliksen alueille ulottuva kokonaisuus seutua laajemminkin yhdistävänä tekijänä. Kehäradan varrella, idässä Mellunmäen, Jakomäen ja Hakunilan välillä sekä Östersundomissa.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Tallinna-tunneli ja Lentorata on merkitty Vantaan yleiskaavassa omalla merkinnällään, joka on hyväksyttävässä yleiskaavassa muutettu muotoon: *Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen sijainti*. Merkintä osoittaa ratojen ohjeellisen linjauksen Helsingin kautta sekä niiden yhteystarpeet lentoasemalta pohjoiseen. Merkintä on hyväksymisvaiheessa olevan maakuntakaavan (Uusimaa-kaava 2050) mukainen ja mahdollistaa ratojen jatkosuunnittelun.

Yleiskaavassa on Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkintä, jolla varaudutaan muun muassa Helsingin yleiskaavan raitioteiden sekä Viikki-Malmi-raitiotien jatkumiseen Vantaan puolella. Tammistossa tällä merkinnällä on osoitettu kaksi yhteyttä, jotka yhdistyvät Raitiotie-merkinnällä olevaan Vantaan ratikkaan Pakkalassa. Yhdessä nämä merkinnät varmistavat raitioteiden verkostomaisen rakenteen ja mahdollistavat raitioteiden jatkumisen Helsingistä Vantaalle sekä Malmin että Tuusulanväylän suunnasta.

Vantaan yleiskaavassa vain toteutumattomat eritasoliittymät on osoitettu symbolimerkinnoilla. Olemassa olevat eritasoliittymät on puolestaan huomioitu Liikennealue-merkinnän aluevarauksessa. Jatkosuunnittelussa varmistetaan Kehä III:n ja Itäväylän liittymän säilyminen eritasoliittymänä sekä Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa esitettyjen katuyhteyksien toimivuus. Lisäksi liikenneyhteys -merkinnän määräystä on hyväksyttävään ehdotukseen täsmennetty muotoon: ”Tärkeä paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus.”, jolloin se vastaa myös paremmin Östersundomin yleiskaavan pääkadun merkintää.

Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen on esitetty liikennealueeseen varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. Muita seudullisissa selvityksissä esiin nousseita mahdollisia raskaan liikenteen palvelualueiksi soveltuvia alueita ei ole ollut mahdollista yleiskaavassa osoittaa pysyvästi tähän käyttöön, koska alueilla on muitakin maankäytön kehittämistarpeita. Viimeisimpänä raskaan liikenteen taukopaikkaa on tutkittu Lahdenväylän varteen Leppäkorven levähdysalueen yhteyteen ja Vantaan yleiskaavan yleispiirteisyys mahdollistaa alueen pienimuotoisen kehittämisen tähän suuntaan. Lisäksi Vantaan yleiskaava mahdollistaa niiden sijoittumisen kaavaan merkityillä tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille (TT).

Keimolaan suunniteltu raskaan liikenteen palvelualue on väliaikainen, eikä sitä tämän takia merkitä Vantaan yleiskaavaan. Vaikka yleiskaava mahdollistaa kyseisen alueen korvaavan sijainnin maantien 152 liittymään, niin yleiskaavassa ei ratkaista alueiden toteutusajankohdista. Selostusta on täydennetty raskaan liikenteen palvelualueiden osalta.

Lähijunaliikenteen varikko

Lähijunaliikenteen varikkoa tarvittavine liikennealueineen ei ole täydennetty hyväksyttävään yleiskaavaehdotukseen. Uuden yleiskaavan laadinta on neljän vuoden vuorovaikutteinen prosessi. Työn tavoitteet määriteltiin työn alussa ja ne hyväksyttiin kaupunginhallituksessa. Kattava yhteistyö ja keskusteltu eri tahojen kanssa on jatkunut koko ajan.

Seudullisesti on selvitetty uusien lähijunaliikenteen varikkojen sijoittumisvaihtoehtoja pääradalle ja rantaradalle. Viime vuoden lopulla keskusteluun nousi mukaan myös vaihtoehto yhden varikon sijoittamisesta Kehäradalle. Yleiskaavaprosessissa se ajoittui ehdotuksen viimeistelyyn. Varikkoselvitys valmistui huhtikuussa, kun yleiskaavaehdotus oli jo nähtävillä.

Uuden näin merkittävän asian tuominen mukaan yleiskaavaan viime metreillä, olisi ollut jo pelkästään vuorovaikutuksen näkökulmasta mahdotonta. Myös yleiskaavan laadinnan yhden valtuustokauden mittaisesta aikataulusta haluttiin pitää kiinni, mihin ei voitu lisätä uutta nähtävillä oloa.

Kehäradan mahdollisen varikon osalta ei ole vielä osoitettavissa hankkeesta vastaavaa toimijaa. Uudessa Helsingin seudun MAL-sopimuksessa todetaan, että ”kunnat ja HSL ratkaisevat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarvittavien lähijunaliikenteen uusien varikoiden sijoittumisen Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan suunnissa ja laativat tarvittaville selvityksille ja toteuttamiselle uusien junien hankintatarpeen huomioonottavan aikataulun”. Välitön tarve on varikolla Rantaradan suunnalla ja seuraava varikko tarvittaneen 2030-luvulla. Tässä vaiheessa ei ole riittävän selvää kuvaa Kehäradan varikkotarpeesta eikä ole myöskään selkeää kuvaa hankkeesta vastaavassa tahosta. Kun hankkeen sisältö täsmentyy ja toimintamalli selkeytyy, voidaan sitä edistää esimerkiksi osayleiskaavalla tai yleiskaavan muutoksella.

Muut lausunnon aiheet

Mahdolliseen Östersundomin jäteveden puhdistamoon liittyviä esiselvitykseen ja Östersundomin yhteiseen yleiskaavaan perustuvia tunneliyhteyksiä ei ole täydennetty kaavakarttaan, mutta tarve kirjataan yleiskaavan selostukseen. Yleiskaavan yleismääräyksiin on linjattu, että alueen pääkäyttötarkoituksen lisäksi sitä häiritsemättä saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita. Hankkeen täsmennytyä niille voidaan laatia asema-kaava.

Yleiskaavan yleis- ja ajoitusmääräyksissä todetaan, että "Länsisalmen asuntoalueen tarkemmassa suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee varmistaa metsälajiston liikkumisen kannalta toimivan ekologisen yhteyden säilyminen Sipoonkorven ja Natura 2000-verkostoon kuuluvan alueen "Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet" välillä. Yhteyttä ei saa heikentää ennen kuin Länsisalmen alueen länsipuolinen uusi ekologinen yhteys on käytettävissä." Tarvittavia toimenpiteitä metsälajiston ja erityisesti pyyn liikkumisen kannalta toimivan ekologisen yhteyden luomiseksi on joka tapauksessa selvitettävä ja suunniteltava jatkossa tarkemmin.

Vantaa ottaa ilahtuneena vastaan Helsingin kiinnostuksen kuntarajat ylittävään suunnittelu-yhteistyöhön uusissa sijainneissa. Keravanjoen potentiaalin tunnistus pääkaupunkiseudun kolmen pohjoisen kaupunkikeskustan yhdistävänä elementtinä on otettu huomioon Yleiskaava 2020 kartan strategisissa merkinnöissä mm. joen varren kehittämisen kohdalla, mikä antaa monialaiset mahdollisuudet yhteistyöhön. Idean avauksessa on taustalla vaikuttanut historian lisäksi tieto Helsingin bulevardien kehittämisestä. Yleiskaavan toteuttamisen ja mm. Vantaan ratikan kaupunkikehityksen yhteydessä yhteistyötä kuntien välillä on hyvä edistää entisestään. Vantaa avaa mielellään yleiskaavaselostusta tarkemmin esitettyä visiota ja sen taustoja. Vantaa on valmiudessa uusiinkin yhteistyömalleihin.

NRO 7 HELSINGIN SEUDUN KAUPPAKAMARI

Tiivistelmä lausunnosta

- Yleiskaavan tärkeinä lähtökohtina pitää olla joustavuus ja vaihtoehtoisten kehityskulkujen mahdollistaminen, ei rajoittaminen.
- Pitää oikeana varautumista voimakkaaseen asukas- ja työpaikkamäärän kasvuun sekä tavoiteltavana yleiskaavavarannon mitoittamista arvioitua kasvua suuremmaksi. Pitää oikeana Vantaan maankäytön kehittämistä olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen tukeutuen ja että yleiskaavaan sisältyy uusi merkittävä kehityskäytävä Vantaan ratikka.
- Kaupan sijainnin ohjaus on liian yksityiskohtaista ja johtaa myymälöiden yksikkökoon pienenemiseen ja korkeampaan hintatasoon. Suurempien päivittäistavarakaupan perusmyymälöiden sekä suuryksiköiden toimintaedellytykset tulee turvata tiivistyvässä kaupunkirakenteessa varaamalla niille tilaa keskusta-alueilta.
- Kaupan laatuun liittyvät määritelmät ja ratkaisut tulee poistaa kaava-aineistosta ja keskustojen ulkopuolisia kaupan alueita (KM) käsitellä yhdenmukaisesti. Jollei laatu-määrittelyksistä kokonaan luovuta, tulee suuryksikkörajan alittavat mitoituspaikat joka tapauksessa poistaa KM-määräyksestä.

- Kauppakamari ei pidä hyvänä kaupan alueiden (KM) kaavamääräystä, jolla päivittäistavarakaupan mitoitus rajoitetaan vielä erikseen alle suuryksikkörajan aluekohtaisesti. KM-kaavamääräys on kaupan laatua koskevilta osin epäselvä ja tulkinnanvarainen. Kaupan laatuluokittelu aiheuttaa tulkintaongelmaa, rajoittaa kilpailua sekä jäykistää kiinteistömarkkinoita vaikeuttamalla mm. uusien käyttäjäkonseptien kehittämistä olemassa oleville tiloille; kaavan joustavuus tulee pitää maakuntakaavan määrittelemällä tasolla.
- Kaavassa tulee ottaa huomioon seudun kokonaisuus ja Vantaan logistisesti edullinen sijainti seudun keskellä. On välttämätöntä, että yleiskaava mahdollistaa logistiikkatoiminnot Vantaalla ja että kaavassa varataan riittävästi alueita uusille tilaa vaativille logistiikkatoiminnoille.
- Asukasmäärän kasvaessa on järkevää varautua erityisesti joukkoliikenteen kehittämiseen. Samalla on huolehdittava autoliikenteen toimivuudesta, koska joukkoliikenne ei ole kaikille realistinen vaihtoehto ja tavara- ja huoltoliikenne tarvitsevat jatkossakin kumipyöriä. Kaupan elinehto on hyvä saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla. On hyvä, että kaavassa varaudutaan seudulliseen liityntäpysäköintiin useilla liikenteellisesti keskeisillä paikoilla sijaitsevilla rautatieasemilla.
- On erittäin tärkeää, että yleiskaavaehdotuksessa varaudutaan lentoaseman pohjoispuolisen Kehä IV -yhteyden (maantien 152 jatke) toteuttamiseen.
- Yleiskaavassa tulee varata vähintään kaksi tarkoituksenmukaisissa paikoissa sijaitsevaa aluetta raskaan liikenteen pysyviksi taukopaikka-alueiksi, jotta voidaan varmistaa taukopaikkojen toteuttaminen MAL-sopimuksen mukaisesti.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta ja yleiskaavan ratkaisuja tukevista huomioista.

Kauppa

Yleiskaavan kaupan ohjaamisen ratkaisuna on keskustojen kehittäminen ensisijaisina monipuolisina kaupan ja palveluiden paikkoina, jotka ovat saavutettavissa kestävillä kulkumuodoilla. Tavoitteena ovat kohtuulliset asiointimatkat kestävillä kulkumuodoilla sekä mahdollisimman vähäiset liikenteen haitalliset vaikutukset.

Kaavaratkaisussa vähittäiskaupan suuryksiköt ohjataan keskusta-alueille sekä kaupan alueille. Suuryksikkökoon ylittävä päivittäistavarakauppa ohjataan edelleen keskustoihin ja asuinalueille. Päivittäistavarakauppa lukeutuu asukkaiden eniten käyttämään lähipalveluun, jonka tulee palvella kaikilla liikennemuodoilla liikkuvia kuluttajia ja mahdollistaa kohtuulliset asiointimatkat.

Kaupallisten palvelujen alueita (KM) kehitetään alueina, joissa kauppa vaatii paljon tilaa, ei kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa, ja jonka tyypillinen asiantiteheys on pieni. Päivittäistavarakaupan katsotaan lukeutuvan keskustahakuiseen kauppaan. Maakuntakaavan tavoitteiden mukaisesti keskustahakuisen kaupan sijoittumista rajoitetaan KM-alueilla määräykseen kirjatulla päivittäistavarakauppaa ohjaavilla aluekohtaisilla mitoituksilla.

Uudessa maakuntakaavassa pääkaupunkiseudun kaupan alueet on muutettu ehdotusvaiheen lausuntojen perusteella TIVA-alueiksi ja laaturajoittamattomuus poistettu. Vantaanportti, Tammisto ja Porttipuisto säilyvät yleiskaavassa seudullisesti merkittävänä kaupan alueina myös muun keskustahakuisen erikoiskaupan osalta, mutta vähittäiskaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, ettei suuryksiköiden sijoittamisella heikennetä keskustaan sijoittuvan kaupan toimintaedellytyksiä. Tämä täsmennys on täydennetty KM-alueiden määräykseen. Lisäksi maakuntakaavan mukainen kaupan alueiden enimmäismitoitus on täydennetty ELY:n ja Uudenmaan liiton lausuntojen pohjalta KM-alueiden määräykseen. Päivittäistavarakaupan suuryksikkö -termi on kirjoitettu auki yleiskaavan selostuksessa.

Kauppa on Vantaalla merkittävä toimiala ja logistiikan toimintojen turvaaminen tukee vahvasti kaupan kehitystä. Yleiskaava ei osoita uusia laajoja aluevarauksia logistiikkatoimintoille, mutta säilyttää merkittävän osan nykyisistä. Voimakkaasti kasvavassa ja samalla tiivistyvässä kaupungissa logistiikan tarpeet muuttuvat. Yleiskaavaehdotuksen elinkeinopoliittisissa vaikutusten arvioinnin mukaan logistiikan osalta painopiste voikin siirtyä tehokkaaseen ja älykkääseen logistiikkaan, jolloin tilantarve on vähäisempää.

Liikenne

Yleiskaava noudattaa Vantaan liikennepoliittisen ohjelman linjauksia, että keskusta-alueita kehitetään kestävästä liikkumisen (jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne) ehdoilla. Keskustojen on kuitenkin tarkoitus olla hyvin saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla ja tarkemman asteisessa suunnittelussa varmistetaan muun muassa citylogistiikan ja huoltoyhteyksien sujuvuus. Näillä alueilla henkilöauto ei kuitenkaan ole ensisijainen vaihtoehto liikkumiselle, koska autoilun mahdollistaminen pysäköintineen vaatii paljon tilaa ja hankaloittaa viihtyisien kestävästä liikkumiseen tukeutuvien keskusta-alueiden kehittämistä.

Vaikka kaupungin kasvu ohjataan yleiskaavassa pääsääntöisesti kestävästä liikkumisen vyöhykkeille ja liikennejärjestelmää kehitetään erityisesti vahvaan joukkoliikenteeseen tukeutuen, niin yleiskaava mahdollistaa myös autoliikenteen sujuvuutta parantavia toimenpiteitä kuten lisäkaistoja päätieverkolle sekä pääkatuverkon kehittämistä. Näillä pyritään varmistamaan liikenteen ja logistiikan toimivuus seudullisesti sekä kaupungin sisällä.

Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen on esitetty liikennealueeseen varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. Muita seudullisissa selvityksissä esiin nousseita mahdollisia raskaan liikenteen palvelualueiksi soveltuvia alueita ei ole ollut mahdollista

yleiskaavassa osoittaa pysyvästi tähän käyttöön, koska alueilla on muitakin maankäytön kehittämistarpeita. Viimeisimpänä raskaan liikenteen taukopaikkaa on tutkittu Lahdenväylän varteen Leppäkorven levähdysalueen yhteyteen ja Vantaan yleiskaavan yleispiirteisyys mahdollistaa alueen pienimuotoisen kehittämisen tähän suuntaan. Lisäksi Vantaan yleiskaava mahdollistaa niiden sijoittumisen kaavaan merkityillä tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille (TT).

Keimolaan suunniteltu raskaan liikenteen palvelualue on väliaikainen, eikä sitä tämän takia merkitä Vantaan yleiskaavaan. Vaikka yleiskaava mahdollistaa kyseisen alueen korvaavan sijainnin maantien 152 liittymään, niin yleiskaavassa ei ratkaista alueiden toteutusajankohdista. Selostusta on täydennetty raskaan liikenteen palvelualueiden osalta.

NRO 8 HELSINGIN SEURAKUNTAYHTYMÄ

Tiivistelmä lausunnosta

- Helsingin seurakuntayhtymä kiittää yleiskaava 2020 ehdotusta siitä, että se on laadittu huolellisesti ja perusteellisesti. Yleiskaavan lähtökohdat olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistämiseksi, joukkoliikenneverkoston kehittämiseksi ja luontoarvojen säilyttämiseksi noudattavat kestävän kehityksen mukaisia arvoja.
- Seurakuntayhtymän verotulojen vähentyessä pääomatulojen merkitys kasvaa entisestään. Yleiskaavalla ja rakennusoikeudella on ratkaiseva merkitys seurakuntayhtymän taloustilanteeseen.
- Jokiniemen osalta seurakuntayhtymä esittää, että tiivis asuntorakentaminen ulotetaan Hiekkaharjasta Rekolanojan varteen saakka nyt esitettyä leveämmällä alueella radan molemmin puolin niin, että ainoastaan joen ranta jäisi virkistyskäyttöön.
- Leinelän pohjoispuolella olevien asuntoalueiden tulisi olla laajuudeltaan kaavaehdotuksessa esitettyä laajempia ja mahdollistaa tehokas asuntorakentaminen. Seurakuntayhtymien maa-alueille ei tulisi kohtuuttomasti kaavoittaa puisto- ja ulkoilualueita.
- Kulomäen nykyisen asuinalueen eteläpuolelle tulisi mahdollistaa asuntorakentamista. Elmon urheilupuistoalue on suunniteltu täysimääräisesti seurakuntayhtymien omistamille maa-alueille. Alueen kehittämisessä tulisi ottaa huomioon aiesopimuksessa sovitut asiat ja lisäksi tulisi taata kaavoituksen osalta seurakuntayhtymien muiden alueiden kaavamerkinnoissa ja mahdollisissa maanvaihdossa seurakuntayhtymille mahdollisuus käyttää maa-alueitaan rakentamiseen.
- Seurakuntayhtymiä tulisi kohdella yhdenvertaisesti muiden kiinteistönomistajien kanssa. Seurakuntayhtymät antavat jo merkittävän panoksen Vantaan kaupungin



metsä- ja kulttuurimaiseman sekä luontoarvojen turvaamiseksi. Seurakuntayhtymien tulee voida kohtuullisesti hyödyntää yleiskaavassa kiinteistöomaisuuttaan asuinrakentamiseen ja muuhunkin hyötykäyttöön enemmän kuin ehdotuksessa on esitetty.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Yleiskaavaluonnoksessa osoitettiin uutta asumisen (A) aluetta Hiekkaharjun golfkentän alueelle siten, että golftoiminnot voisivat edelleen pääosin säilyä. Asumisen luontevana rajana pidettiin Rekolanpuroa, joka toimii maisemallisena puskurina Hanabölen kulttuurimaiseman reunassa. Yleiskaavaehdotusta laadittaessa alueen asumisen edellytyksiä tutkittiin edelleen. Alueella tehtyjen selvitysten (mm. maaperäkairaukset) perusteella todettiin, että paksut savikerrokset yhdessä raideliikenteen aiheuttaman värinän kanssa rajoittavat asuinrakentamiseen soveltuvan alueen hyvin pieneksi. Lisäksi edellä mainitut tekijät nostavat rakentamisen kustannuksia ja edellyttävät rakentamisen merkittävää tehokkuutta, mikä ei sovellu kulttuurimaiseman reunaan sen arvojen vuoksi. Tästä johtuen golfkentän alueen asuinaluevaraukset on poistettu ehdotuksesta ja alue on merkitty urheilun ja virkistysvapaa-ajan toimintojen alueeksi (VU). Lisäksi yleiskaavaluonnoksesta saatiin useita golftoimintojen säilyttämistä puolestuvia mielipiteitä.

Leinelässä Rekolanmetsän asumisen rajausta on tarkistettu perustuen luontovaikutusten arviointiin siten, että ekologinen runkoyhteys ja virkistysmahdollisuudet säilyvät. Luonnoksen ratkaisusta saatiin myös runsaasti asukaspalautetta, jossa vastustettiin Leinelän asumisen alueiden laajennuksia Rekolanmetsän suuntaan. Kaavaehdotuksessa aluerajausta on hieman supistettu luonnoksesta siten, että metsän ydinalueet ja niiden lähiympäristöt ulkoilumahdollisuuksiensa säilyvät. Asumisen painopistettä on siirretty lähemmäs Leinelän aseman ympäristöä.

Yleiskaava toteuttaa MRL:ssä 39 §:ssä määriteltyjä yleiskaavan sisältövaatimuksia. Niihin kuuluu mm. riittävien virkistysalueiden varaaminen. Pääkaupunkiseudun kasvavalle väestölle virkistäytymisen mahdollisuudet ja muut metsän tarjoamat ekosysteemipalvelut ovat tärkeitä. Kehäradan ja Kulomäen välissä oleva Rekolanmetsä on itäisen Vantaan asukkaille tärkeä laaja, metsäinen viheraluekokonaisuus ja olennainen osa seudullista viheralueiden verkostoa. Rekolanmetsän viheraluekokonaisuuden runkona ovat Ilolanojan purolaakso ja sitä rajaavat kalliomoreenimäet. Pohjoisosassa on Kylmäojan korven ja Kylmäojanmetsän luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu luonnonsuojelualue, josta edelleen koilliseen ja itään päin viheraluekokonaisuus yhdistyy Elmo-urheilupuiston kautta Rekolanojan purolaaksoon.

Nykyisen metsän itäpuoli on ollut varattuna asuinrakentamiseen erilaisilla rajauksilla ainakin yleiskaavasta 1982 saakka. Yleiskaavaehdotuksessa aluetta esitetään varattavaksi rakentamiseen noin 23 hehtaaria enemmän kuin yleiskaavassa 2007. Aluevarausta on pienennetty verrattuna yleiskaavaluonnokseen vain noin neljän hehtaarin verran siitä huolimatta, että erittäin monet osalliset vastustivat näiden alueiden varaamista rakentamiseen. Osalliset toivat muistutuksissaan esille aivan todellisia ja tärkeitä syitä olla varaamatta Rekolan-metsästä rakentamiseen alueita voimassa olevaa yleiskaavaa laajemmin.

Yleiskaava yleispiirteisenä maankäytön suunnitelmana ei ota kantaa, tai perustu maanomistajuuteen, vaan lähtökohtana on toimivan ja kestävä kaupunkirakenteen mahdollistaminen. Rakennusoikeutta ei määritellä yleiskaavassa ja yleiskaavan osoittamat aluerajaukset ja muut merkinnät tarkentuvat tarkemman asteisessa suunnittelussa. Seurakunnille on annettu erittäin hyvät mahdollisuudet kehittää omistamiaan alueita rakentamiseen ja saada taloutaan tasapainoon sitä kautta.

NRO 9 HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE HSL

Tiivistelmä lausunnosta

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän näkemyksen mukaan Vantaan yleiskaavan kokonaisuus on erittäin onnistunut ja tarjoaa mahdollisuuksia kehittää kokonaisuutena kestävä maankäyttöä ja liikennejärjestelmää. Yleiskaavaehdotus on hyvin linjassa MAL 2019 -suunnitelman kanssa.
- Väyläviraston 12.5.2020 valmistuneessa varikkoselvityksessä on tunnistettu tarve kolmelle lähijunavarikolle HSL:n lähijunaliikenteelle, joista yksi tulisi Kehäradan varteen Petakseen. Selvityksen mukaan varikkokokonaisuuden toteutus on aloitettava Rantaradan tai Petaksen kunnossapitovarikosta, jotta uusi kalustohankinta voidaan käynnistää. Jos kalustohankinta aloitetaan 2020, ensimmäisen kunnossapitovarikon tulisi olla toiminnassa 2020-luvun puolivälissä. Junavarikon toteuttaminen on aika-tilakriittistä ja ensimmäisen junavarikon tulisi sijaita Petaksessa myös kaavoitukseen liittyvistä aikataulusyistä. HSL pitää ehdottoman tärkeänä, että Petaksen varikko merkitään edellä esitetyin perustein Vantaan yleiskaavaan. Yleiskaavassa tulee olla Petaksen junavarikolle riittävät tilavaraukset, jotka koskevat sekä liikennealuetta (erkaantumisraiteet) että itse varikkoaluetta. Alue tulee varata kaavamerkinnällä nimenomaisesti junavarikon käyttöön. Lisäksi varikko tulee kuvata kaavaselostuksessa.

- HSL pitää tärkeänä, että raitiotien linjaus on Tikkurilan keskustassa mahdollisimman suora, jotta tarjoaa erinomaiset vaihtomahdollisuudet junaan, kuten Vantaan kh on linjannut.
- HSL pitää hyvänä, että Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen on tehty varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. HSL:n näkemyksen mukaan on tärkeää, että Keimolaan suunnitteilla oleva raskaan liikenteen väliaikainen pysäköintialue on käytössä Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen palvelualueen käyttöönottoon saakka. Muita mahdollisia raskaan liikenteen palvelualueita ei ole esitetty kaavassa. HSL haluaa muistuttaa, että myös Lahdenväylän käytävään tarvitaan varaus raskaan liikenteen palvelualueelle, ja se tulisi esittää Vantaan yleiskaavassa.
- Yleiskaavakartalla esitetyt oikeusvaikutteiset merkinnät (linja-autovarikko) tukisivat vahvemmin tärkeän tuki-infran edistämistä esim. valitustilanteissa kuin nyt esitetty ratkaisu (selostus ja liitekarta).
- Vaihtotermiinaaleista eniten haasteita vaihtojen sujuvuudessa on Myyrmäen asemalla ja siksi sen kehittämiseen tulee kiinnittää jatkosuunnittelussa erityistä huomiota.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Vantaan kaupunginhallitus hyväksyi Vantaan ratikan yleissuunnitelman loppuvuodesta 2019 ja päätti samalla ratikan ensisijaiseksi linjaukseksi Tikkurilan terminaalin alittavan vaihtoehdon. Tämän päätöksen pohjalta Valkoisenlähteentietä pitkin kulkeva ratikan linjaus on poistettu hyväksyttävästä yleiskaavaehdotuksesta.

Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen on esitetty liikennealueeseen varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. Muita seudullisissa selvityksissä esiin nousseita mahdollisia raskaan liikenteen palvelualueiksi soveltuvia alueita ei ole ollut mahdollista yleiskaavassa osoittaa pysyvästi tähän käyttöön, koska alueilla on muitakin maankäytön kehittämistarpeita. Viimeisimpänä raskaan liikenteen taukopaikkaa on tutkittu Lahdenväylän varteen Leppäkorven levähdysalueen yhteyteen ja Vantaan yleiskaavan yleispiirteisyys mahdollistaa alueen pienimuotoisen kehittämisen tähän suuntaan. Lisäksi Vantaan yleiskaava mahdollistaa niiden sijoittumisen kaavaan merkityillä tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille (TT).

Keimolaan suunniteltu raskaan liikenteen palvelualue on väliaikainen, eikä sitä tämän takia merkitä Vantaan yleiskaavaan. Vaikka yleiskaava mahdollistaa kyseisen alueen korvaavan sijainnin maantien 152 liittymään, niin yleiskaavassa ei ratkaista alueiden toteutusajankohdista. Selostusta on täydennetty raskaan liikenteen palvelualueiden osalta.

Linja-autoliikenteen varikoita ei ole merkitty erikseen Vantaan yleiskaavaan. Ojangan varikko on jo rakenteilla ja Länsi-Vantaan varikon sijainti on kaupungilla määritetty yleiskaavan laatimisen yhteydessä. Varikon toteutuminen varmistetaan alueen jatkosuunnittelussa.

Lähijunaliikenteen varikko

Lähijunaliikenteen varikkoa tarvittavine liikennealueineen ei ole täydennetty hyväksyttävään yleiskaavaehdotukseen. Uuden yleiskaavan laadinta on neljän vuoden vuorovaikutteinen prosessi. Työn tavoitteet määriteltiin työn alussa ja ne hyväksyttiin kaupunginhallituksessa. Kattava yhteistyö ja keskusteltu eri tahojen kanssa on jatkunut koko ajan.

Seudullisesti on selvitetty uusien lähijunaliikenteen varikkojen sijoittumisvaihtoehtoja pääradalle ja rantaradalle. Viime vuoden lopulla keskusteluun nousi mukaan myös vaihtoehto yhden varikon sijoittamisesta Kehäradalle. Yleiskaavaprosessissa se ajoittui ehdotuksen viimeistelyyn. Varikkoselvitys valmistui huhtikuussa, kun yleiskaavaehdotus oli jo nähtävillä.

Uuden näin merkittävän asian tuominen mukaan yleiskaavaan viime metreillä, olisi ollut jo pelkästään vuorovaikutuksen näkökulmasta mahdotonta. Myös yleiskaavan laadinnan yhden valtuustokauden mittaisesta aikataulusta haluttiin pitää kiinni, mihin ei voitu lisätä uutta nähtävillä oloa.

Kehäradan mahdollisen varikon osalta ei ole vielä osoitettavissa hankkeesta vastaavaa toimijaa. Uudessa Helsingin seudun MAL-sopimuksessa todetaan, että "kunnat ja HSL ratkaisevat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarvittavien lähijunaliikenteen uusien varikoiden sijoittumisen Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan suunnissa ja laativat tarvittaville selvityksille ja toteuttamiselle uusien junien hankintatarpeen huomioonottavan aikataulun". Välitön tarve on varikolla Rantaradan suunnalla ja seuraava varikko tarvittaneen 2030-luvulla. Tässä vaiheessa ei ole riittävän selvää kuvaa Kehäradan varikkotarpeesta eikä ole myöskään selkeää kuvaa hankkeesta vastaavassa tahosta. Kun hankkeen sisältö täsmentyy ja toimintamalli selkeytyy, voidaan sitä edistää esimerkiksi osayleiskaavalla tai yleiskaavan muutoksella.

NRO 10 HELSINGIN SEUDUN YMPÄRISTÖPALVELUT HSY

Tiivistelmä lausunnosta

Ilmastomuutoksen hillintä ja sopeutuminen

- HSY pitää hyvänä Vantaan yleiskaavaehdotuksen tavoitetta eheyttää yhdyskuntarakennetta ja ohjata rakentamista ilmastomuutosta hillitseväksi ja ilmastomuutoksen vaikutuksia kestäväksi. Myös ilmastomuutokseen sopeutuminen on huomioitu sekä laajoilla viheralueilla että kaupunkirakenteen sisäisen viherrakenteen määräyksillä. Sateisuuden lisääntymiseen on varauduttu varaamalla alueita hulevesialtaille sekä ohjaamalla rakentaminen vesistötulva-alueiden ulkopuolelle.
- HSY suosittelee Ilmastoviisas alue suunnittelutyökalun käyttöä yleiskaavassa osoitettujen pääkeskusten sekä muiden kestävä kasvun vyöhykkeelle sijoittuvien asemien jatkosuunnittelussa.

Ilmansuojelu

- Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja tiivistäminen erityisesti raideliikenteeseen tukeutuen parantaa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta, mikä vuorostaan auttaa vähentämään liikenteen päästöjä ja niille altistumista sekä ilmanlaatu- ja terveyshaittoja.
- Liikennesuunnittelun keinoin on syytä pyrkiä vähentämään autoliikenteen tarvetta ja liikennemääriä sekä ruuhkautumista, mikä tuottaa parempaa ilmanlaatua sekä viihtyisämpää ja terveellisempää kaupunkiympäristöä. Kaupunkisuunnittelussa tulee huomioida myös kadunkunnossapidon tarpeet, jotta katupölyntorjuntaa voidaan tehdä tehokkaasti.
- Kaupunkirakenteen eheyttäminen voi lisätä liikenteen, energiantuotannon ja puunpolton päästöille altistumista. Altistumista ilmansaasteille voidaan vähentää erilaisilla suunnittelun ja kaavoituksen keinoilla. Ilmalaadun suojaetäisyydet tulee huomioida tarkemman tason suunnittelussa ja lähimmäksi väylää voidaan sijoittaa vähemmän herkkiä toimintoja, kuten pysäköintiä, toimistoja ja suoja viheralueita. Maankäytön suunnittelun mahdollisuudet puunpolton savuhaittojen torjumiseksi ovat rajalliset, mutta haittoja voidaan ehkäistä esimerkiksi välttämällä tiiviiden pientaloalueiden sijoittamista huonosti tuulettuviin notkelmiin ja suosittelemalla puuvajoja pientaloihin, joissa on tulisija.

Vesihuolto

- Teknisen huollon verkoston liitekartassa on esitetty vesihuollon osalta ainoastaan raakavesitunneli ja jätevesitunneli, kun taas esim. maakaasun osalta on esitetty kattavasti runkolinjoja. Yhdenmukaisuuden vuoksi kartalla olisi syytä esittää myös vesihuollon tärkeimmät runkolinjat, vesitornit (Kivistön vesitornin aluevaraus mukaan lukien) ja raakavesi- ja jätevesitunnelin suojavyöhykkeet. Teknisten verkostojen merkintöjen selitykset poikkeavat kartalla esitetyistä viivatyöliinien osalta.
- Yleiskaavaehdotukseen on lisätty yleismääräys yhdyskuntateknisten laitteiden ja tilojen sijoittamisesta. Yleismääräyksen olisi kuitenkin toivonut olevan lähempänä HSY:n kaavaluonnoksesta annetussa lausunnossa esitettyä sanamuotoa: ”kaikkien maankäyttötyyppien alueilla saa rakentaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita”.
- Kaavaselostuksen kappaleessa 7 on yleiskaavaehdotus esitetty suuralueittain. Vesihuoltoa ei ole mainittu lainkaan suuralueiden teknistä verkostoa käsittelevissä kohdissa.
- HSY esittää, että olemassa olevat vesitornit, Kivistön rakentamaton vesitorni sekä raakavesitunnelin suojavyöhyke merkittäisiin yleiskaavakarttaan. Suojavyöhykkeellä toimimista koskevaan ohjeeseen olisi hyvä lisätä viittaus.
- Raakavesi- eli Päijänne-tunnelin toimintaedellytykset ja toiminnan varmistaminen on turvattava korostetun suurella huolellisuudella.
- Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmisteluvaiheessa on esitetty tilavaraus uutta jätevedenpuhdistamoa varten. Puhdistamon kaksi tulotunnelia ja pääpurkutunneli tulisivat esiselvityksen mukaan sijaitsemaan osin Vantaan alueella. Tunneleille suojavyöhykkeineen tulee esittää varaus Vantaan yleiskaavassa.
- Vesihuoltojärjestelmien toimintaedellytykset tulee turvata jatkosuunnittelussa ja yleiskaavassa riittävin tilavarauksin. Kaavan jatkotyössä ja tehtävissä selvityksissä ja suunnitelmissa tulee huomioida vesihuolto reunaehtoineen, ja ratkaisuja pohdittaessa tulee toimia jatkossakin yhteistyössä HSY:n asiantuntijoiden kanssa.

Jätehuolto

- Yleiskaavaehdotuksessa on huomioitu hyvin jätehuollon ja kiertotaloustoimintojen tarpeita, erityisesti TT- ja TY-alueet. HSY:n tarkoituksena on kehittää omistamaansa Seutulan aluetta vastaavanlaiseksi ekoteollisuuskeskukseksi (Ekomo-alueeksi) kuin Espoossa sijaitsevan Ämmäsuon aluetta. HSY esittää alueen kehittämistä laajempaan maakunnallisena kohteena. Yleiskaavaehdotuksessa kaavamerkintä TT (tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue) mahdollistaa alueen kehittämisen kiertotalousalueena, mutta vielä selkeämpi kiertotalousaluetta osoittava merkintä vahvistaisi alueen luonnetta kehittyvänä kiertotalousalueena.

- Pääkaupunkiseudun Sortti-asemaverkostoa on tarpeen täydentää Vantaan osalta. Alustavissa tarkasteluissa mahdolliseksi uuden aseman sijainti alueeksi on hahmoteltu Luoteis-Vantaalta Petaksen aluetta. Petaksen alueella olisikin syytä merkitä ET-alue uutta Sortti -asemaa varten.
- Jätehuoltoratkaisuja tarkemman jatkosuunnittelun yhteydessä mietittäessä tulisi tehdä jatkossakin yhteistyötä HSY:n asiantuntijoiden kanssa.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta ja HSY:n asiantuntijoiden avusta yleiskaavan vaikutusten arviointien laadinnassa. Kaupunki jatkaa mielellään yhteistyötä HSY:n asiantuntijoiden kanssa vesi- ja jätehuollon suunnittelussa sekä mm. "ilmastoviisas alue"-suunnittelutyökalun käytön kokeilussa.

Ilmansuojelu

Yleiskaavan ilmanlaatuvaikutuksia on arvioitu myös kaupunkirakenteen tiivistymisen osalta. Yleiskaava on yleispiirteinen ja tarkemmassa suunnittelussa huomioidaan tapauskohtaisesti tarvittavat keinot ilmanlaatuhaittojen ja niille altistumisen vähentämiseksi.

Vesihuolto

Mahdolliseen Östersundomin jäteveden puhdistamoon liittyviä esiselvitykseen ja Östersundomin yhteiseen yleiskaavaan perustuvia tunneliyhteyksiä ei ole täydennetty kaavakarttaan, mutta tarve kirjataan yleiskaavan selostukseen. Yleiskaavan yleismääräyksiin on linjattu, että alueen pääkäyttötarkoituksen lisäksi sitä häiritsemättä saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita. Hankkeen täsmennyttyä niille voidaan laatia asema-kaava.

HSY esittää lausunnossaan, että teknisen huollon verkoston liitekartassa tulisi esittää myös vesihuollon tärkeimmät runkolinjat, vesitornit sekä raakavesi ja jätevesitunnelien suojavyöhykkeet. Lisäksi vesitornit ja raaka- ja jätevesitunnelien suojavyöhykkeet tulisi esittää kaavakartassa. Vesitorneja ei katsottu tarpeellisiksi merkitä yleiskaavakarttaan vaan niille on osoitettu tilavarukset tarkemman tason suunnittelussa. Yleiskaavaselostukseen on kuitenkin lisätty vesihuollon liitekartta, jossa esitetään vesitornit sekä tärkeimmät vesihuollon yhteydet. Lisäksi selostukseen on lisätty vesihuoltoa koskeva kappale suuraluekohtaisiin kappaleisiin teknistä verkostoa käsitteleviin kohtiin.

Raaka- ja jätevesitunnelien toimintaedellytykset turvataan oikeusvaikutteisen yleiskaavan määräyksissä. Lisäksi yleiskaavaselostukseen on lisätty viittaus suojavyöhykkeellä toimimista koskevaan ohjeeseen. Teknisen huollon verkoston liitekartan viivatyylillä eroavat yleiskaavan viivatyyleistä luettavuuden tulkinnan helpottamisen vuoksi.

Yleiskaavan yleismääräyksissä sanotaan: ”Alueen pääkäyttötarkoituksen lisäksi sitä häiritsemättä saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita”. Määräys mahdollistaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevat tilat ja laitteet kaikille pääkäyttötarkoituksialueille sitä häiritsemättä. Toimintojen yhteensovittaminen tehdään tarkemman asteisessa suunnittelussa, joten määräystä ei ole tarkoitus muuttaa.

Jätehuolto

HSY:n esittää lausunnossaan Hanskallion työpaikka-alueiden merkitsemistä yleiskaavassa kiertotalousalueena. Yleiskaavan tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TT) mahdollistaa Hanskallion alueen kehittämisen kiertotalousalueena, mutta seudullista nykyistä merkittävästi laajempaa kiertotalouskeskittymää ei asutuksen läheisyyteen voi sijoittaa. Alueen kehittämistavoitteita voidaan arvioida tulevaisuudessa uudelleen, kun maantie 152 jatke rakennetaan.

Helsingin seudun ympäristökeskus HSY:n jätehuollon investointiohjelmassa on varauduttu uuden Sortti-aseman rakentamiseen. Täyden mittakaavan sorttiasema edellyttää noin 2 hehtaarin tilavarauksen. Yleiskaava mahdollistaa sorttiaseman sijoittamisen Petaksen esimerkiksi TT-alueelle ja teknisen verkoston liitekartalla on esitetty sorttiaseman tarve. Tarkempi sijainti voidaan täsmentää esimerkiksi mahdollisen Petaksen osayleiskaavan tai muun jatkosuunnitelman yhteydessä HSY:n kanssa yhteistyössä.

NRO 11 KERAVA

Tiivistelmä lausunnosta

Raja-alueiden maankäyttö

- Kerava pitää hyvänä, että kuntien rajalle on varattu lähivirkistysaluetta, joka suojaa Vantaan puolta asumista Keravan puoleisilta teollisuustoiminnoilta.
- Kerava on varannut riittävät tilavaraukset pyöräilyn baanoille pääradan varrelta ja jatkaa mielellään keskustelua muiden ylikunnallisten pyöräilyreittien kehittämisestä.

Lentokoneiden laskeutumisvyöhyke

- Vantaan yleiskaavaehdotuksen kaavakarttaan on merkitty lentomelun laskeutumisvyöhyke. Uusimaa-kaavan ehdotuksesta kyseinen laskeutumisvyöhyke on luonnosvaiheen jälkeen poistettu ja se on siirretty oikeusvaikutuksettomalle liitekartalle.
- Nyt kun laskeutumisvyöhyke ei ole Uusimaa-kaavan ehdotuksessa, on johdonmukaista, ettei merkintää käytetä myöskään kuntakaavoituksessa. Muiden lentomelukuntien näkökulmasta olisi hyvä, että yleiskaavoissa noudatettaisiin yhtenäistä linjaa

lentomeluvyöhykkeiden suhteen, merkitsemällä kaavakartoille vain riittäviin selvityksiin perustuvat lentomelualueet (lentomeluvyöhyke 1 LDEN yli 60 dB ja lentomeluvyöhyke 2 LDEN 55-60 dB).

- Nykyinen merkintä tulisi poistaa Vantaan yleiskaavasta, sillä Vantaan käyttäessään merkintää omassa yleiskaavassaan, luo se painetta muille kunnille käyttää merkintää omissa kaavoissa.
- Lentomelun laskeutumisvyöhyke-merkinnän käyttäminen saattaa tulevaisuudessa aiheuttaa vaikutuksia niin rakentamiskustannusten nousuun kuin alueiden monipuoliseen hyödyntämiseen.
- Mikäli merkintä jää yleiskaavakartalle, tulee perusteet merkinnän käyttämiselle avata kaavaselostuksessa selkeästi. Oikea esitysmuoto kyseiselle kaavamerkinnälle olisi oikeusvaikutukseton liitekartta.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Ylikunnallisten pyöräilyreittien jatkuvuuden kannalta yhteistyö naapurikuntien kanssa on tärkeää. Vantaan kaupunki jatkaa mielellään keskusteluja tällaisten yhteyksien kehittämisestä Keravan kanssa.

Vantaalla lentokoneiden laskeutumisvyöhyke Länsi-Vantaalla on kiitoteiden 1 ja 3 lounaispäässä alueella, joilla lentomelu on voimakasta sellaisina vuorokaudenaikoina, joina on runsaasti laskeutumisia. Alueella on tästä huolimatta täydennysrakentamisen potentiaalia. Vaikka osa laskeutumisvyöhykkeestä jää mallinnetun Lden yli 55 dB alueen ulkopuolelle, voi lentomelu olla vilkkaimpina aikoina häiritsevää. Laskeutumisvyöhyke-merkinnällä asetetaan kiitoteiden jatkeilla laskeutumislinjan alla oleville alueille ääneneristysvaatimus, jolla pyritään turvaamaan riittävä ääneneristys asuinrakennuksissa ja siten mahdollistamaan hyvät asuinolosuhteet samalla, kun varmistetaan lentokentän toimintaedellytysten säilyminen.

Laskeutumisvyöhyke on osoitettu hyväksymisvaiheessa olevan maakuntakaavan (Uusi-maa-kaava 2050) selostuksen liitekartassa. Vantaan yleiskaavassa laskeutumisvyöhykkeeksi on osoitettu Länsi-Vantaalla se osa, joka sijaitsee aivan laskeutumisreittien alla ja kasvaa voimakkaasti täydennysrakentamisen kautta. Merkinnällä varmistetaan uuden rakennuskannan riittävä ääneneristys. Yleiskaavan tavoitteena on ollut mahdollistaa kaupungin kasvun mahdollisuudet ja samalla varmistaa lentokentän kasvun edellytykset sekä lentämisen ympäristöhäiriöiden hallinta.

NRO 12 METSÄHALLITUS

Tiivistelmä lausunnosta

- Metsähallitus muistuttaa, että yleiskaava on luonnonsuojelulain 65§:n mukainen suunnitelma, jonka vaikutukset Natura 2000 -verkostoon on arvioitava. Metsähallitus katsoo, että yleiskaavan yhteydessä ei ole vielä tehty luonnonsuojelulain 65§:n edellyttämää arviointia, jossa kaavan mahdollistamat maankäytön muutokset kunkin Natura2000 -alueen suojelun perusteena oleviin luotoarvoihin olisi arvioitu laji- ja luontotyyppikohtaisesti asianmukaisella tavalla, ja että arviointi tulee tehdä vielä.
- Metsähallitus katsoo myös, että olisi selkeämpää, että Östersundomin alue rajattaisi pois Vantaan yleiskaavasta, koska Östersundomin kaava on otettu mukaan sellaiseen, vaikka kaava merkittävästi heikensi suojelun perusteena olevia arvoja, ja on nyt valitusprosessissa.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Yleiskaavasta on laadittu luonnonsuojelulain 65§:n mukainen Natura-arviointi, josta on pyydetty lausunnot Uudenmaan ELY-keskukselta, Metsähallitukselta sekä alueen maanomistajilta. Arviointi keskittyy seuraaviin yleiskaava-alueella kokonaan tai osittain sijaitseviin Natura2000-alueisiin: Vantaanjoki (FI0100104 SAC), Sipoonkorpi (FI0100066 SAC) ja Vestran suot, lehdot ja metsät (FI0100064SAC). Vaikutuksia Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet (FI0100065SAC/SPA) -Natura-alueeseen on jo arvioitu Östersundomin yhteisen yleiskaavan Suora metro -vaihtoehdon Natura-arvioinnissa. Yleiskaavan ratkaisut eivät ns. itämetroon tukeutuvan uuden kaupunkirakenteen (Länsisalmi) osalta poikkea yhteisen yleiskaavan ratkaisuista ja siksi vaikutuksia Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet -alueeseen ei ole arvioitu tässä arvioinnissa. Yhteisen yleiskaavan osalta valitusprosessi on kesken: myös Natura-arvioinnin riittävyys tulee kyseisen alueen osalta arvioiduksi oikeuden ratkaisuissa.

Östersundomin yhteisen yleiskaavan Vantaan puoleinen osuus on tuotu Vantaan yleiskaavaan, jotta uusi yleiskaava kattaa koko kaupungin maankäytön tulevaisuuskuvan ja ohjaa sitä yhteneväisin keinoin. Yhteisen yleiskaavan ratkaisuja on täsmennetty Vantaan yleiskaavaan kulttuurimaiseman ja ekologisen verkoston osalta. Länsisalmen uuden asuinalueen raja- ja sisältö noudattelee yhteistä yleiskaavaa ja sen rajaaminen pois tästä yleiskaavasta voi tulla kyseeseen, mikäli yhteinen yleiskaava kaatuu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

NRO 13 MTK UUSIMAA

Tiivistelmä lausunnosta

Metsien terveys

- MTK ehdottaa, että kaavaselostuksessa noteerattaisiin metsien riittävän hyvän terveydentilan olevan tavoiteltava asia. Metsien terveydentilaan kohdistuviin merkittäviin uhkiin, kuten hyönteistuhoihin, on voitava metsälain alla olevilla aluevarauksilla (M- ja V-alkuiset) reagoida metsälain sallimin keinoin.

Puurakentaminen

- Kaavaselostuksessa todetaan (s. 47), että rakennettaviksi tarkoitetut alueet on määrätty toteutettaviksi vihertehokkaasti, esimerkiksi puita säästäen. Sen sijaan puurakentamisesta ei mainita sanallakaan. Mielestämme puurakentaminen pitäisi nähdä mahdollisuutena kasvattaa pitkäkestoista hiilivarastoa, hyödyntää lähialueen resursseja ja pitää yllä suomalaista puurakentamiskulttuuria.

Luonnonsuojelualueet

- Uusia luonnonsuojelualueita osoitetaan yksityismaille noin 250 hehtaarin alueella. Omistus jakautuu usean kymmenen maanomistajan kiinteistöille. Pidämme ongelmallisena luonnonsuojelualueiden osoittamista SL-merkinnällä ennen kuin alueesta on tehty suojelupäätös. Kaavaan merkitty SL-alue jää rajoittamaan maankäyttöä kaavan voimassaoloajaksi riippumatta siitä, toteutuuko suojelualue kaavan rajauksen mukaisesti. Maanomistajia on lähestytty kirjeitse niin myöhään, että mahdollisiin neuvotteluihin ei ole varattu riittävästi aikaa. Suojelualueiden osalta viitataan METSO-ohjelmaan, joka perustuu maanomistajien vapaaehtoisuuteen. Kaavan suojelualueella ei voida enää puhua aidosta vapaaehtoisuudesta. Olisi neuvoteltava ennen kaavamerkintöjä kartalla. Koska kaavan rajaukset eivät ota huomioon kiinteistöjen rajoja tai maanomistusta, on mahdollista, että suojelumerkinnällä pirstotaan tarpeettomasti pääasiallista maankäyttömuotoa tai tullaan tilanteeseen, jossa pienehkö suojelualue osuu usean kiinteistön alueelle. Tällaisessa tilanteessa on epätodennäköistä, että kukin maanomistaja pääsisi neuvottelemaan kohtuullisesta korvauksesta tai aiheutunut haitta ylittäisi korvausraja.
- Selostuksessa todetaan (s. 49), että "Kaikki Vantaan luonnonsuojelualueet ovat myös asukkaille tarkoitettuja virkistysalueita." Onko näin myös yksityisillä suojelualueilla ja ohjataanko asukkaita virkistäytymään näille alueille?

Virkistysalueet, EV-alueet ja luo-alueet

- MTK muistuttaa, että MRL 140.3 § mukaan evätty toimenpide, esimerkiksi puiden kaatamiseen, oikeuttaa maanomistajan saamaan kunnalta korvauksia. Myös ankarin ehdoin myönnetty toimenpidelupa voidaan katsoa tosiasiallisesti evätyksi.
- Jokaisen yksityisen maille ehdotetun uuden virkistysalueen kohdalla on erikseen sovitava virkistysalueen perustamisesta maanomistajan kanssa sekä mahdollisista korvauskäytännöistä tilanteissa, joissa maata ei voi käyttää kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla.
- Luo-merkintä aiheuttaa käytännössä hämmennystä ja aiheuttaa tarpeetonta lisärajoitetta oikeusvaikutteisena merkintänä ja toimisi paremmin informatiivisena merkintänä. Lajiesiintymien merkitseminen oikeusvaikutteiselle liitekartalle rajoittavana tekijänä on ongelmallista siksi, ettei esiintymä ole välttämättä pysyvä, ei noudata kaavan rajausta ja voi muuttua kaavan voimassaoloaikana. Potentiaalisten METSO-kohteiden perusteella ei merkintää myöskään pitäisi tehdä, sillä METSO-ohjelma perustuu maanomistajille vapaaehtoiseen suojeluun ja merkitsemällä kohteita kaavaan rikotaan ohjelman periaatteita. Sama näkökulma koskee myös suojelualueeseen kytkeytyneisyyttä. Tällaisissa tilanteissa vapaaehtoinen suojelu voi johtaa suojelun laajentamiseen viereisille alueille, mikä vie pohjaa suojeluohjelman toteuttamiselta. Liitekartan määräyksestä ei käy ilmi, että luo-merkintä velvoittaa hakemaan MRL 128 § mukaista lupaa osalla alueista myös puunkaatoon.

Ohjeellinen ulkoilureitti

- Ennen ulkoilureitin perustamista yksityismaille on maanomistajien kanssa käytävä neuvottelut reitin toteutusvaihtoehtojen selvittämiseksi. Samalla sovitaan vastuut ja korvaukset.

Arvokas kulttuuriympäristö (arvokkaat maisema-alueet, pellot)

- Ainoa taloudellisesti järkevä tapa pitää maisema-alueiden pellot avoimina ja viljeltyinä on turvata maatalouden harjoittaminen alueella. Mikäli toiminnasta tulee liian rajoitettua ja käytännön kannalta mahdotonta, menetetään nämä monipuolisen maisemankin kannalta tärkeät alueet.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Yleiskaavan selostusta täydennettiin luvulla "Metsät kasvavassa kaupungissa". Metsien terveydentilan liittymistä yleiskaavaan pohditaan lyhyesti tässä yhteydessä. Puurakentamista aiotaan Vantaalla edistää puurakentamisen linjausten kautta. Asemakaavoilla ohjataan asemakaavoitettavan maa-alueen käyttöä ja siinä yhteydessä määritellään myös, mitä kasvillisuutta tontilla säästetään, ja mitä

istutetaan. Vihertehokkuus on uudenlainen, entistä joustavampi työkalu asemakaavan kasvillisuutta koskevien määräysten tuottamiseen. Vihertehokkuuden määrittelyyn on olemassa laskureita, joita voidaan myös kehittää edelleen. Vihertehokkuuden määrittely asemakaavoissa antaa jatkosuunnitteluun, kuten rakennuslupavaiheen pihasuunnitteluun, monia erilaisia mahdollisuuksia saavuttaa vihertehokkuutta. Puurakentaminen sen sijaan on suoraan rakentamiseen, eikä niinkään maankäytön suunnitteluun, liittyvä tärkeä keino hiilineutraalisuuden saavuttamiseen.

Yleiskaavan yhtenä keskeisenä tavoitteena on luonnon monimuotoisuuden turvaaminen, ja tässä luonnonsuojelualueverkoston laajentaminen ja täydentäminen on keskeistä. Luontoarvoiltaan merkittäviä ja vaalimisen arvoisia kohteita ja esimerkiksi uhanalaista tai harvinaista kasvi-, eläin- ja sienilajistoa löytyy sekä kaupungin että yksityisiltä mailta, ja siksi luonnonsuojelualueita on osoitettu myös yksityisille maille. Suojelualuevaraus yleiskaavassa rajoittaa alueen käyttöä muuhun tarkoitukseen kuin luonnonsuojeluun, eikä metsälaki ole voimassa SL-alueella, jolloin maanomistaja ei voi saada Kemera-tukea. Maanomistaja voi kuitenkin hakea Metso-tukea. Maanomistaja on lakien mukaan oikeutettu saamaan korvauksia, jos ei voi käyttää aluettaan kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla. Korvaukset määrittyvät sen mukaisesti kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa ja luonnonsuojelulaissa on säädetty. Yleiskaavan luonnonsuojelualueilla määrätään, että jos maanomistaja ei voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen aluettaan, kunta tai valtio on velvollinen lunastamaan alueen tai suorittamaan haitasta korvauksen. Hyväksyttävään yleiskaavan on luonnonsuojelualueiden rajauksia korjattu noudattamaan tarkemmin kiinteistöjen rajoja.

Kiitos luonnonsuojelualueiden virkistyskäyttöä koskevasta hyvästä huomiosta. Korjasimme asian selostukseen: ”Kaikki Vantaan kaupungin omistuksessa olevat luonnonsuojelualueet, ja valtion omistuksessa olevat luonnonsuojelualueet niiltä osin kuin valtion laatimissa hoito- ja käyttösuunnitelmissa esitetään, ovat myös asukkaille tarkoitettuja virkistysalueita.” Yli miljoonan asukkaan pääkaupunkiseudulla ihmiset löytävät tiensä luontoalueille joka tapauksessa ja virkistyskäyttöä on siksi tarpeen ohjata esimerkiksi ulkoilureittiverkostoja suunnitteleamalla ja perustamalla.

Yleiskaava toteuttaa MRL:ssä 39 §:ssä määriteltyjä yleiskaavan sisältövaatimuksia. Niihin kuuluu riittävien virkistysalueiden varaaminen. Yleiskaavassa esitetään koko kaupungin viher- ja virkistysalueverkosto. Lähivirkistysalueiden, retkeily- ja ulkoilualueiden ja urheilu- ja virkistyspalvelujen alueiden varaukset ovat pienentyneet verrattuna voimassa oleviin yleiskaavoihin 5 296 hehtaarista 4 498 hehtaariin, eli noin 15 %. Kysyä siis voisi, onko virkistysalueita varattu riittävästi kasvavalle väestölle. Yleiskaavan sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa onkin pohdittu tätä kysymystä.

Pelkästään jokamiehen oikeuteen perustuva metsissä liikkuminen ei ole riittävän hallittua, kun ihmisiä on paljon. Siksi kaupunki kaavoittaa ja hankkii alueita virkistyskäyttöön. Virkistysalueet tarkentuvat usein asemakaavoituksen kautta. Alueita ei perusteta yleiskaavalla. Julkiset virkistysalueet toteutetaan yleensä hankkimalla ne Vantaan kaupungin omistukseen. Vantaan kaupunki hankkii yleiskaava-alueella virkistysalueita omistukseensa lähtökohtaisesti ja pääsääntöisesti vapaaehtoisin kaupoin. Tarvittaessa voidaan käyttää etuosto-oikeutta. Koko virkistysalueverkoston hankkiminen kaupungin omistukseen on hidas prosessi.

Luo-alueet ovat luonnonsuojelualueiden ulkopuolella sijaitsevia eläimistöltään ja kasvistoltaan erityisen arvokkaita alueita, joilla on merkitystä luonnon monimuotoisuuden turvaamisen kannalta. Kuten muillakin yleiskaavan merkinnöillä ja määräyksillä, luo-merkinnällä ohjataan tarkemman asteista suunnittelua. Määräyksellä ohjataan asemakaavoitusta ja erityisesti kaupungin omilla mailla myös metsän- ja maisemanhoitoa. Sellaisilla alueilla, joilla ei ole asemakaavaa, merkinnällä kerrotaan, että alueella on erityisiä luonnon arvoja, ja vaaditaan MRL128§ mukaista maisematyölupaa, jos maastoa halutaan muokata. Luo-alueita (Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue) koskee oikeusvaikutteinen kaavamääräys, kuten voimassa olevissakin yleiskaavoissa. Luo-merkintä ei velvoita hakemaan MRL 128 § mukaista lupaa puunkaatoon. Sen sijaan SL-, VL-, VR- ja EV-alueilla maisematyölupaa on haettava puunkaatoon. Virkistysalueiksi varatuilla alueilla maisematyölupaa puiden kaatoon vaaditaan, jotta metsämaisemaa ja luonnon monimuotoisuutta voitaisiin säilyttää. Maisematyöluvan ehdoissa voidaan määritellä, millä tavoin toteutettuna hakkuu parhaiten säilyttää näitä arvoja. Samalla huolehditaan siitä, että maanomistaja saa kohtuullista tuloa.

Yleiskaavassa esitetään ulkoilureittien sijainniltaan ohjeellinen verkosto. Reittien suunnittelu ja siinä yhteydessä yhteistyö maanomistajien kanssa jatkuu tarkemman asteisessa suunnittelussa. Yksityisille maille reittejä perustettaessa Vantaalla on mm. käytetty ulkoilulain mukaista ulkoilureittitoimitusta.

Voimassa olevan yleiskaavan virkistysalueita on palautettu maatalousvaltaisiksi alueiksi arvokkaan kulttuuriympäristön alueilla juuri siitä syystä, että viljelymaisema säilyy maataloutta harjoittamalla.

NRO 14 PUOLUSTUSVOIMAT

Tiivistelmä lausunnosta

- Puolustusvoimat on lausunut yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan asiakirjalla BN17984 27.11.2017, jossa on pyydetty huomioimaan yleiskaavaan yleismääräys tuulivoimaloista:
- *”Yli 50 metriä (kokonaiskorkeus maanpinnasta) korkeista tuulivoimaloista koko kunnan alueella tulee aina pyytää erillinen lausunto puolustusvoimien Pääesikunnalta.*
- *Myös alle 50 metriä (kokonaiskorkeus maanpinnasta) korkeista pientuulivoimaloista tulee pyytää Pääesikunnan lausunto, mikäli kiinteistö mille voimala rakennetaan, rajoittuu Puolustusvoimien käytössä olevaan alueeseen.”*

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Vantaalla yleiskaavassa ei esitetä korkeusrajoituksia ilmailun tai tuulivoimaloiden osalta, vaan ne esitetään asemakaavoissa tai rakennusluvuissa. Lentoliikenteen turvallisuuden vuoksi lentokentän lähistöllä on asetettu rajoituksia rakentamisen korkeudelle. Lentokentän lentoesterajoituspinnat on kuvattu yleiskaavaselostuksen liitteessä 6.

NRO 15 SIPOO

Tiivistelmä lausunnosta

- Maantien 152 (Kehä IV) kehittäminen Hämeenlinnan väylälle asti (maantien 152 jatke) on kannatettava, seudullisesti merkittävä hanke. Yleiskaavaehdotuksen ratkaisu ei riittävästi huomioi Kulomäentien (mt 152) toimimista osana tätä seudullisesti keskeistä poikittaista liikenneyhteyttä. Kulomäentien osoittaminen vain paikallista liikennettä palvelevana väylänä, jolle on osittain osoitettu katukuvan kehittämisvyöhyke -merkintä, on ristiriidassa seudullisten kehittämistavoitteiden ja ylemmän asteisten kaavojen (Uusimaa-kaava 2050) kanssa. Vantaan yleiskaavaratkaisulla ei tule heikentää tieyhteyden toimintavarmuutta.
- Kulomäentien (mt 152) kaavamerkintä tulee muuttaa siten, että se huomioi paremmin raskaan liikenteen ja elinkeinoelämän tarpeet sekä tieyhteyden roolin jo nyt osana seudullista liikenneverkkoa, eikä heikennä sen nykyistä asemaa.

- Sipoon kunta muistuttaa, että tiemaksujen toteuttamiseen liittyen on tehty vasta selvityksiä eikä niiden toteuttamisesta ole poliittista päätöstä tai sopimusta. Tämä on mainittu myös Vantaan yleiskaavaselostuksessa. Tästä syystä kaavaratkaisua ja sen toteutuspolkua ei voi perustaa ainoastaan tiemaksujen toteutumisen varaan. Sipoon kunta pitää tarpeellisena, että osana Vantaan yleiskaavatyötä on esitettävä myös vaihtoehtoinen kaavaratkaisun toteutuspolku ilman käyttöön otettavia tiemaksuja.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Yleiskaavatyötä ohjaavassa voimassa olevassa maakuntakaavassa Kulomäentie on seututie, joka "voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa esittää riittävin perustein teknisesti tai toiminnallisesti alemman luokkaisena". Hyväksymisvaiheessa olevassa maakuntakaavassa (Uusimaa-kaava 2050) Kulomäentie on seudullisesti merkittävä tie tai katu, jolla on merkitystä tavaraliikenteen tai joukkoliikenteen reittinä. Jälkimmäistä ei ole tarkoitus heikentää. Vantaan yleiskaavaratkaisu mahdollistaa edelleen seudullisen liikenteen sekä raskaan liikenteen läpiajon Kulomäentien ja Liikenneyhteys-merkinnän määräystä on hyväksyttävään ehdotukseen täsmennetty muotoon: "Tärkeä paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus." Raskaan liikenteen määrää tiellä ei kuitenkaan haluta lisätä, koska Kulomäentie on jo nykyisin osittain kaupunkimaista ympäristöä ja tämä on myös Uudenmaan ELY-keskuksen kanta. Yleiskaava osoittaa Vantaan maankäytön tavoitetilan vuonna 2050 ja yhteyttä onkin tarkoitus kehittää entistä paremmin kaupunkiympäristöön sopivaksi kaavan tavoitevuoteen mennessä.

Vuoden 2018 lopulla on valmistunut Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet -selvitys (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 58/2018), jossa on tarkasteltu ja luokiteltu seudun tieverkkoa vuosien 2030 ja 2050 tilanteissa. Kyseisessä selvityksessä Kulomäentietä ei ole esitetty osana tieverkkoa eikä sitä siis ole nähty osana keskeisimpiä valtakunnallisen ja pitkämatkaisen tavaraliikenteen reittejä. Hyväksymisvaiheessa olevassa maakuntakaavassa (Uusimaa-kaava 2050) tämä reitti ja Kehä IV on osoitettu Maakunnallisesti merkittävä tie -merkinnällä ensisijaisesti maantien 148 kautta. Vantaan yleiskaavan ratkaisut tukevat tätä tarkoitusta ja merkinnät ovat myös johdonmukaisia edellä mainitun selvityksen kanssa.

Aiempien selvitysten mukaan Bastukärin työpaikka-alueen liikenteen tulisi ensisijaisesti ohjautua maantien 148 kautta länteen tai tietä 1521 (Jokivarrentie) pitkin Lahdenväylälle.

Maantien 152 jatkeesta on esitetty yleiskaavassa liikennealueena vain yksi, YVA-menettelyn perusteella aluevaraussuunnitelman pohjaksi valittu linjaus, jonka lisäksi on esitetty

yhteystarpeet Tuusulan puolelle. Yleiskaavan ratkaisu huomioi mahdollisuuden reitistä Tuusulan puolella. Yleiskaavan selostukseen on lisätty tietoa maantien 152 aluevaraussuunnitelmasta sekä siitä tehdystä YVA-menettelystä.

Vantaan yleiskaava mahdollistaa kaupungin melko voimakkaankin kasvun, mutta suurin osa kasvusta sijoittuu vaikutusten arvioinnin mukaan kestävän liikkumisen vyöhykkeille. Vyöhykkeet muuttuvat liikennejärjestelmän vaikutuksesta ja yleiskaavan ratkaisusta vyöhykkeitä laajentaa muun muassa Vantaan ratikka. Yleiskaavan tavoitevuosi on 2050 ja huomioiden muun muassa Vantaan kaupungin sekä yleiset hiilineutraalisuustavoitteet, kasvu ei voi samassa suhteessa lisätä henkilöautoilua. Liikenne-ennusteiden mukaan matkamäärien kasvu painottuu jalankulkuun, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen.

Joukkoliikennehankkeiden lisäksi Vantaan yleiskaava mahdollistaa myös tie- ja katuverkon kehittämisen ja monilla pääväylillä onkin varauduttu esimerkiksi kolmansiiin kaistoihin liikenteen sujuvoittamiseksi.

NRO 16 SVENSKA LANTBRUKSPRODUCENTERNAS CENTRALFÖRBUND SLC OCH NYLANDS SVENSKA PRODUCENTFÖRBUND (SLC NYLAND)

Tiivistelmä lausunnosta

- Luonnonsuojelua ei pidä toteuttaa kaavalla, vaan luonnonsuojelulain mukaisin menettelyin.
- Suojelualuemerkinnästä ei saa aiheutua maanomistajalle kohtuutonta haittaa. Siltä osin, kun suojelualueiksi on osoitettu muitakin alueita, kuin LSL:n suojeltuja tai lakiperusteisesti suojeltavaksi tarkoitettuja alueita, kaavamerkinntä tulee poistaa kaavaehdotuksesta. Suojelualuemerkinnän lisääminen talousmetsäalueille, joiden suojelukriteerien täyttymistä ei ole yksiselitteisesti voitu osoittaa, sotii perustuslain kohtaa vastaan, jossa turvataan oikeus hyödyntää omaisuuttaan.
- Maanomistajalla on oikeus taloudelliseen kompensaatioon suojelluille alueille. Tämä edellyttää tosin sitä, että luonnonsuojelukriteerit täyttyvät. Suojelualuemerkintä kaavassa ei suoraan tarkoita sitä, että luonnonsuojelulain kriteerit täyttyvät. Periaatteena pitää olla ensin suojelupäätös, sitten vasta merkintä kaavaan. Suojelualueista ja luontoarvoista tehty selvitykset eivät ole riittäviä ja ajan tasalla. Kaavamerkintöjen vaikutusarviointi metsätalouden osalta on myös ollut puutteellinen ja arvioinnin valmistuttua sen tulokset on huomioitava kaavassa.

- Maa- ja metsätalouden harjoittaminen ja kehittäminen pitää varmistaa myös siellä missä luo-merkintä. Luo-merkintä toimisi paremmin informatiivisena merkintänä. Kaikki maa- ja metsätalouden harjoittamiseen tarkoitetut alueet pitäisi merkitä M tai MT-merkinnällä.
- Yksityismaita ei pidä osoittaa virkistysalueiksi ilman erittäin painavia perusteita. Jokaisen yksityisen maille ehdotetun uuden virkistysalueen kohdalla on erikseen sovittava virkistysalueen perustamisesta maanomistajan kanssa, sekä mahdollisista korvauskäytännöistä.
- MRL 140.3 § mukaan evätty toimenpide, esimerkiksi puiden kaatamiseen, oikeuttaa maanomistajan saamaan kunnalta korvauksia. Myös ankarin ehdoin myönnetty toimenpidelupa voidaan katsoa tosiasiallisesti evätyksi.
- Kaavan mahdollisista rajoituksista ja vaikutuksista yksityismaille on maanomistajien kanssa käytävä neuvottelut ja sovittava mahdollista korvauksista.
- Järkevin tapa pitää maisema-alueiden pellot avoimina ja viljeltyinä on turvata maatalouden harjoittaminen alueella.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Yleiskaavan selostusta täydennettiin luvulla "Metsät kasvavassa kaupungissa".

Luonnon monimuotoisuuden häviäminen on ihmiskuntaa uhkaava ilmiö. Vantaan kaupunki on halunnut reagoida tähän uhkaan varaamalla ekologiselle verkostolle tilaa kasvavassa kaupungissa. Ekologisen verkoston rungon muodostavat luonnonsuojelualueet ja ekologiset yhteydet. Luonnonsuojelualueiden varaaminen yleiskaavassa on maankäyttö- ja rakennuslain hengen mukaista.

Yleiskaavan yhtenä keskeisenä tavoitteena on luonnon monimuotoisuuden turvaaminen, ja tässä luonnonsuojelualueverkoston laajentaminen ja täydentäminen on keskeistä. Luontoarvoiltaan merkittäviä ja vaalimisen arvoisia kohteita ja esimerkiksi uhanalaista tai harvinaista kasvi-, eläin- ja sienilajistoa löytyy sekä kaupungin että yksityisiltä mailta, ja siksi luonnonsuojelualueita (SL) on osoitettu myös yksityisille maille.

Kaikki yleiskaavaehdotuksessa SL-varauksina esitetyt alueet täyttävät luonnonsuojelulaissa määritellyt suojelualueiden perustamisedellytykset, mikä on osoitettu selvityksissä. Useimmat luonnonsuojelualueiksi ehdotettavat alueet on osoitettu luonnonsuojelualueina myös valmisteilla olevassa maakuntakaavassa (hyväksytty maakuntavaltuustossa 25.8.2020).

Luo-alueita (luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue) koskee oikeusvaikutteinen kaavamääräys, kuten voimassa olevissakin yleiskaavoissa. Luo-alueet ovat luonnonsuojelualueiden ulkopuolella sijaitsevia eläimistöltään ja kasvistoltaan erityisen arvokkaita alueita, joilla on merkitystä luonnon monimuotoisuuden turvaamisen kannalta. Alueita koskee MRL128§ maisemalupavaatimus silloin, kun kyse on maaston muokkaamisesta. Virkistysalueiksi varatuilla alueilla maisematyölupaa puiden kaatoon vaaditaan, jotta metsämaisemaa ja luonnon monimuotoisuutta voitaisiin säilyttää. Maisematyöluvan ehdoissa voidaan määritellä, millä tavoin toteutettuna hakkuu parhaiten säilyttää näitä arvoja. Samalla huolehditaan siitä, että maanomistaja saa kohtuullista tuloa.

Vantaa on osa Suomen voimakkaimmin kasvavaa ja kaupungistuvaa aluetta, pääkaupunkiseutua. Tilaa tarvitaan rakentamiselle ja asukkaiden virkistykselle. Metsätalous on vähitellen väistyvä maankäyttömuoto tällaisella alueella. Luonnonsuojeluun taas alueita halutaan varata luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi, ja samalla julkisesti omistettuja luonnonsuojelualueita voidaan kehittää virkistyskäyttöön luontoarvoja suojellen. Maa- ja metsätalouden harjoittamiseen tarkoitettut alueet on merkitty maa- ja metsätalousvaltainen alue (M) - tai maatalousvaltainen alue (MT) -merkinnällä.

Yleiskaava toteuttaa MRL:ssä 39 §:ssä määriteltyjä yleiskaavan sisältövaatimuksia. Niihin kuuluu mm. riittävien virkistysalueiden varaaminen. Yksityisessä omistuksessa olevat virkistysalueet ovat kuitenkin edelleen virkistyskäytössä vain jokamiehenoikeudella. Pelkästään jokamiehen oikeuteen perustuva metsissä liikkuminen ei ole riittävän hallittua, kun ihmisiä on paljon. Siksi kaupunki kaavoittaa ja hankkii alueita virkistyskäyttöön. Virkistysalueet tarkentuvat usein asemakaavoituksen kautta. Julkiset virkistysalueet toteutetaan yleensä hankkimalla ne Vantaan kaupungin omistukseen. Vantaan kaupunki hankkii yleiskaava-alueella virkistysalueita omistukseensa lähtökohtaisesti ja pääsääntöisesti vapaaehtoisin kaupoin. Tarvittaessa voidaan käyttää etuosto-oikeutta. Koko virkistysalueverkoston hankkiminen kaupungin omistukseen on hidas prosessi.

Maanomistaja on lakien mukaan oikeutettu saamaan korvauksia, jos ei voi käyttää aluettaan kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla. Korvaukset määrittyvät sen mukaisesti kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa ja luonnonsuojelulaissa on säädetty. Yleiskaavan luonnonsuojelualueilla määrätään, että jos maanomistaja ei voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen aluettaan, kunta tai valtio on velvollinen lunastamaan alueen tai suorittamaan haitasta korvauksen. Kaavojen luonnonsuojelualueiden toteuttaminen on pääosin valtion asia. Vantaan kaupungin kanssa neuvottelut käydään ja korvauksista sovitaan joko maanhankinnan prosessissa tai maisematyöluvan käsittelyn yhteydessä. Tähän mennessä kaupunki on esimerkiksi tarjoutunut ostamaan hakkuuhakemusalueita, joilla on luonnonsuojeluarvoja. Yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arvioinnissa on arvioitu vaikutuksia metsätalouteen.

Voimassa olevan yleiskaavan virkistysalueita on palautettu maatalousvaltaisiksi alueiksi arvokkaan kulttuuriympäristön alueilla juuri siitä syystä, että viljelymaisema säilyy maataloutta harjoittamalla.

NRO 17 SLC NYLANDIN PAIKALLISOSASTO HELSINGE

Tiivistelmä lausunnosta

- Meille, jotka harjoitamme maa- ja metsätaloutta ammatiksemme Vantaalla, talousmetsä on osa liiketoimintaamme ja talouttamme. Me hoidamme talousmetsiämme säännönmukaisia käytäntöjä noudattaen. Me omistamme istutettuja metsiä, nuoria metsiä, harvennettuja metsiä ja metsiä, jotka pian kohtaavat päätehakkuun. Yhdistävä tekijä talousmetsiemme välillä ovat hyvin hoidetut metsäkuviot läpi koko Vantaan alueella.
- Me vaadimme, että talousmetsät, jotka eivät kuulu luonnonsuojeluohjelmaan, eivät saa SL-merkintää yleiskaavaan Vantaalla. Maanomistajan tulee saada täysi korvaus niistä rajoituksista ja tappioista, jotka yleiskaavan merkinnät tuovat mukanaan.
- Omaisuus on turvattu Suomen lainsäädännön mukaan (mm. perustuslaki). Jos suojelualue ei ole määritelty valtion tai ELY-keskuksen toimesta, on kunnan maksettava korvaus maanomistajalle.
- Kaupunki on 15 vuoden aikana itse tuhonnut suuret ja yhtenäiset metsäalueet lentokentän eteläpuolella logistiikkakeskusten tieltä pois. Nyt tuntuu siltä, että yksityisten metsämaat suojataan SL-merkinnällä ja, että yksityisiltä metsänomistajilta viedään oikeus harjoittaa talousmetsää. Useat maa- ja metsätilat Vantaalla ovat entuudestaan kuormitettuja teiden ja lentokenttien rakentamisen seurauksena.
- Luonnonsuojelulaki vaatii maanomistajan hyväksynnän niin aluerajauksen kuin maksettavan korvauksen osalta. Maanomistajalla on oikeus taloudelliseen kompensatioon suojatuille alueille. Tämä edellyttää tosin sitä, että luonnonsuojelukriteerit täyttyvät. SL-merkintä Vantaan yleiskaavassa ei suoraan tarkoita sitä, että luonnonsuojelulain kriteerit täyttyvät. Tämä johtaa siihen, että maanomistajalla on epävarmat ajat edessään odotellessaan päätöstä siitä, täyttyvätkö luonnonsuojelun kriteerit vai ei ja, että onko hän oikeutettu kompensatioon.
- Metsien monimuotoisuus turvataan parhaiten vapaaehtoisilla luonnonsuojelutoimenpiteillä, kuten esimerkiksi Metso-ohjelmalla. Aikarajoitteisten vapaaehtoisten suojelualueiden ei tule saada SL-merkintää yleiskaavaan. Metsälaki ei ole voimassa SL-alueilla. Tällöin maanomistajalla ei ole oikeutta Kemera-tukeen. Metsätuholaki ei myöskään ole voimassa. Tällöin metsänomistaja ei ole velvollinen korjaamaan vioittuneita puita metsästä pois. Jos metsälaki olisi voimassa, olisi maanomistaja

velvollinen korjaamaan vioittuneet puut metsästä ja välivarastoista, kuten metsälajissa 1087/2013 6 § on todettu. Vioittuneet puut voivat levittää metsätauteja naapurimetsiin ja virkistysalueille. Talousmetsät kaupungin hoitamattomien virkistysalueiden läheisyydessä huolettaa erityisen paljon. Kuka on korvausvelvollinen?

- Maa- ja metsätaloudella on tärkeä rooli hiilen sidonnassa ja kun halutaan saavuttaa hiilineutraali yhteiskunta. Hyvin hoidetut kasvavat metsät ovat paras hiilinielu ja viihtävämpi virkistysalue kuin hoitamaton metsä. Meidän mielestämme liian paljon yksityisomisteisia talousmetsiä on varattu virkistysalueiksi yleiskaavassa. V-merkintä ei ole tarkoitettu suurille alueille. Yksityisiä maita ei tule merkitä virkistysalueiksi ilman painavaa syytä. Jokamiehen oikeus tuo maa- ja metsätalousmaille haittatekijöitä, joten virkistyskäyttö tulee ohjata alueille, jotka valtio, kunta tai yhdistykset omistavat tai hallitsevat. Vaadimme myös, että jalka- ja pyörätiet tai ulkoilureitit jokien varsilla meidän metsissämme poistetaan Vantaan yleiskaavaehdotuksesta. Vaadimme, että ekoloogiset runkoyhteydet poistetaan yksityisomisteisista metsistä. Maa- ja metsätaloudella on osa ja suuri merkitys, jotta kulttuuriympäristö ja kulttuuriperintö säilytetään kaupunkimaisemmassa ympäristössä. Me emme saa unohtaa, että maa- ja metsätalouden ansoista meillä on kulttuuriympäristö kaupungissa. Merkinnät yleiskaavassa alueille, jotka ovat tärkeitä kulttuuriympäristölle tai maisemansuojelulle, eivät saa uhata aktiivista maa- ja metsätaloutta.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Yleiskaavan selostusta täydennettiin luvulla "Metsät kasvavassa kaupungissa".

Luonnon monimuotoisuuden häviäminen on ihmiskuntaa uhkaava ilmiö. Vantaan kaupunki on halunnut reagoida tähän uhkaan varaamalla ekologiselle verkostolle tilaa kasvavassa kaupungissa. Ekologisen verkoston rungon muodostavat luonnonsuojelualueet ja ekologiset yhteydet. Luonnonsuojelualueiden varaaminen yleiskaavassa on maankäyttö- ja rakennuslain hengen mukaista.

Yleiskaavan yhtenä keskeisenä tavoitteena on luonnon monimuotoisuuden turvaaminen, ja tässä luonnonsuojelualueverkoston laajentaminen ja täydentäminen on keskeistä. Luontoarvoiltaan merkittäviä ja vaalimisen arvoisia kohteita ja esimerkiksi uhanalaista tai harvinaista kasvi-, eläin- ja sienilajistoa löytyy sekä kaupungin että yksityisiltä mailta, ja siksi luonnonsuojelualueita (SL) on osoitettu myös yksityisille maille.

Kaikki yleiskaavaehdotuksessa SL-varauksina esitetyt alueet täyttävät luonnonsuojelulaissa määritellyt suojelualueiden perustamisedellytykset, mikä on osoitettu selvityksissä.

Useimmat luonnonsuojelualueiksi ehdotettavat alueet on osoitettu luonnonsuojelualueina myös hyväksymisvaiheessa olevassa maakuntakaavassa (Uusimaa-kaava 2050, hyväksytty maakuntavaltuustossa 25.8.2020).

Vantaa on osa Suomen voimakkaimmin kasvavaa ja kaupungistuvaa aluetta, pääkaupunkiseutua. Tilaa tarvitaan rakentamiselle ja asukkaiden virkistykselle. Metsätalous on vähitellen väistynyt maankäyttömuoto tällaisella alueella. Luonnonsuojeluun taas alueita halutaan varata luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi, ja samalla luonnonsuojelualueita voidaan kehittää virkistyskäyttöön luontoarvoja suojellen.

Nuoret metsät ovat hyviä hiilen sitojia, mutta vanhat metsät ovat merkittäviä hiilivarastoja ja sitovat myös edelleen hiiltä. Suomen lajien uhanalaisuus 2019 punaisessa kirjassa todetaan, että suurin osa uhanalaisista lajeista elää metsissä. Merkittävimpiä uhanalaisuuden syitä kirjan mukaan ovat lahopuun väheneminen, metsien puulajisuhteiden muutokset ja vanhojen metsien ja suurten puiden väheneminen. Suojelualueiksi varatuissa metsissä on yleensä monilajinen ja moni-ikäinen puulajisto ja hyönteislajisto, joiden joukossa on myös tuholaiten luontaisia vihollisia. Hyönteistuhojen mahdolliset korvaukset maanomistajalle määrittävät lakien mukaan.

Yleiskaava toteuttaa MRL:ssä 39 §:ssä määriteltyjä yleiskaavan sisältövaatimuksia. Niihin kuuluu mm. riittävien virkistysalueiden varaaminen. Yksityisessä omistuksessa olevat virkistysalueet ovat kuitenkin edelleen virkistyskäytössä vain jokamiehenoikeudella. Pelkästään jokamiehen oikeuteen perustuva metsissä liikkuminen ei ole riittävän hallittua, kun ihmisiä on paljon. Siksi kaupunki kaavoittaa ja hankkii alueita virkistyskäyttöön. Virkistysalueet tarkentuvat usein asemakaavoituksen kautta. Julkiset virkistysalueet toteutetaan yleensä hankkimalla ne Vantaan kaupungin omistukseen. Vantaan kaupunki hankkii yleiskaava-alueella virkistysalueita omistukseensa lähtökohtaisesti ja pääsääntöisesti vapaaehtoisin kaupoin. Tarvittaessa voidaan käyttää etuosto-oikeutta. Koko virkistysalueverkoston hankkiminen kaupungin omistukseen on hidas prosessi.

Maanomistaja on lakien mukaan oikeutettu saamaan korvauksia, jos ei voi käyttää aluettaan kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla. Korvaukset määrittävät sen mukaisesti kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa ja luonnonsuojelulaissa on säädetty. Yleiskaavan luonnonsuojelualueilla määrätään, että jos maanomistaja ei voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen aluettaan, kunta tai valtio on velvollinen lunastamaan alueen tai suorittamaan haitasta korvauksen. Kaavojen luonnonsuojelualueiden toteuttaminen on pääosin valtion asia. Suojeluun varatuille alueille on mahdollista hakea Metso-tukea. Vantaan kaupungin kanssa neuvottelut käydään ja korvauksista sovitaan joko maanhankinnan prosessissa tai maisematyöluvan käsittelyn yhteydessä. Tähän mennessä kaupunki on esimerkiksi tarjoutunut ostamaan hakkuuhakemusalueita, joilla on luonnonsuojeluarvoja.

Yleiskaavassa esitetään ulkoilureittien sijainniltaan ohjeellinen verkosto. Reittien suunnittelu ja siinä yhteydessä yhteistyö maanomistajien kanssa jatkuu tarkemman asteisessa suunnittelussa. Yksityisille maille reittejä perustettaessa Vantaalla on mm. käytetty ulkoilulain mukaista ulkoilureittitoimitusta.

Yleiskaavan ohjeellisen ekologisen runkoreitistön ajatus on mahdollistaa kytkeytyneisyys eri luonnonsuojelualueiden välillä eli mahdollistaa eliölajien liikkuminen ensisijaisesti metsäisiä reittejä pitkin. Paikoitellen nämä ohjeelliset yhteydet on osoitettu yksityisten maanomistajien alueiden kautta. Ekologisten runkoyhteyksien kohdilta ei vaadita maankäyttö- ja rakennuslain 128§:n mukaista maisematyölupaa, koska niiden sijainti ei yleiskaavassa ole tarkka.

Virkistysalueiksi varatuilla alueilla vaaditaan maisematyölupaa puiden kaatoon, jotta metsämaisemaa ja luonnon monimuotoisuutta voitaisiin säilyttää. Maisematyöluvan ehdoissa voidaan määritellä, millä tavoin toteutettuna hakkuu parhaiten säilyttää näitä arvoja. Samalla huolehditaan siitä, että maanomistaja saa kohtuullista tuloa.

Voimassa olevan yleiskaavan virkistysalueita on palautettu maatalousvaltaisiksi alueiksi arvokkaan kulttuuriympäristön alueilla juuri siitä syystä, että viljelymaisema säilyy maataloutta harjoittamalla.

NRO 18 SUOMEN LUONNONSUOJELULIITTO, UUDENMAAN PIIRI JA VANTAAN YHDISTYS RY.

Tiivistelmä lausunnosta

- Suurin osa lausunnonantajan kaavaluonnoksesta antamista esityksistä, jotka koskivat yksittäisiä aluevarauksia, sekä ehdotus kaavan pohjaksi tarvittavien luontoselvitysten täydentämisestä, oli jätetty huomioimatta ehdotuksen valmistelussa. Lausunto keskittyy toimivan viherrakenteen säilyttämisen sekä arvokkaiden luontokohteiden riittävän turvaamisen kannalta olennaisiin kysymyksiin ja uusii valtaosan luonnoksen sisällöstä.
- Kaavan jatkotyöstölle ehdotetaan lisääaikaa, joka mahdollistaisi tarvittavien lisäselvitysten teon, keskeisimpänä vuoden 2007 yleiskaavasta siirtyviin asemakaavoittamattomiin metsäalueiden rakentamisvarauksiin.
- Kaavan kasvutavoitteista aiheutuva metsämaiden mittava tuhoutuminen ei ole saanut samanlaista huomiota kuin ruuhkat ja joidenkin lähivirkistysalueiden nakertuminen. Vantaan keskeisen vahvuuden eli hyvän viheralueverkoston säilymisen

kannalta on kaikki perusteet laskea asukasmäärätavoitetta esimerkiksi 300 000–320 000 asukkaaseen, myös työpaikkatavoitteiden tulisi olla maltillisempia.

- Kaavan viherrakenteen työkalupakkia eli suojelualueet, luo-alueet, erilaiset virkistysalueet sekä ekologiset runkoyhteydet, pidetään onnistuneena. Onnistuneena pidetään myös suojelualueiden varaamisen perinteen jatkamista, luo-alue-merkinnän säilyttämistä, ekologisten runkoyhteyksien tuomista oikeusvaikutteiselle kaavakartalle ja pienvesiluonnon suojelun kaavallista tehostamista.
- Kritiikkiä saavat samoja luontoalueita koskevat ristiriitaiset suojelualuevarauksille ja vesistöjen varsille osoitetut. Kritiikkiä ansaitsee se, että yleiskaavan kautta ollaan synnyttämässä turhan paljon tilanteita, joissa samoja luontoalueita koskevat erilaiset, tavoitteiltaan ristiriitaiset kaavavaraukset, ohjeelliset reittivaraukset sekä ominaispiirre- ja kehittämismarkinnat. Varsinkin suojelualuevarauksilla sekä vesistöjen varsilla on luotu runsaasti selkeitä kaavallisia ristiriitatilanteita luontoarvojen säilyttämisen ja virkistyskäytön kehittämisen välille.
- Kaavan luontotietopohjaa pidetään riittämättömänä. Kaavassa esitetään useampia tuhansia hehtaareja sellaisia rakentamisvarauksia, joiden luontoarvoista ei ole varsinkaan mahdollisten luontotyyppi-arvojen osalta olemassa mitään dokumentoitua 2000-luvun selvitystä. Kaavaa tehtäessä ei selvästikään ole huomioitu edes kaikkea olemassa olevaa kaupungin omaa luontotietoa, muun muassa kaupungin omistamien metsien metsänhoitosuunnitelmien luontotietoja. Lausunnossa esitetään hanketta, jossa käydään läpi ne laajemmat viheralueet, joiden luontotietopohja on vähäinen ja joihin ollaan osoittamassa rakentamisvarauksia, tieyhteyksiä, uusia ulkoilureittejä, uusia ratsastusreittejä, uusia kaasuputkia tai uusia voimalinjoja.
- Kaavan mahdollistama metsämaan tuleva väheneminen ja pirstoutuminen katsotaan liian voimakkaaksi. Esitetään rakennettavien alueiden määrän vähentämistä noin kolmanneksella, lausunnon aluevarauskohtaisissa huomioissa esitetään noin 40 aluetta, joilla rakentamisvarauksia tulisi perustellusti vähentää luonto- ja virkistysarvojen takia, mm. Kehä, IV linjaus, Tikkurilantien jatkon tielinjaus.
- Tikkurilan keskuspuisto esitetään rajattavaksi omalla kaavamerkinnällä, joka kattaa yhtenäiset virkistys- ja suojelualueet etelästä Koivuhaasta pohjoiseen Korson koillisosan Ankkalampien alueeseen asti.
- Kaikkia yleiskaavaehdotuksessa SL-varauksina esitetyt alueet täyttävät lausunnon antajan arvion mukaan luonnonsuojelulaissa määritelty suojelualueiden perustamisedellytykset. Kuitenkin joidenkin alueiden laajentamista ja joukkoa uusia suojelualuevarausalueita esitetään lausunnon kohdekohtaisissa huomioissa.
- Lausunnossa esitetään poistettavaksi kaavan suojelualuevarauksille osoitettu kaavamääräystä, joka sallii ulkoilureittien rakentamisen, kunhan luontoarvot eivät vaarannu. ("Alueella sallitaan ulkoilureittien perustaminen siten, että alueen suojelu-arvo ei vaarannu").

- Suojelualueille ja -varauksille osoitettujen ulkoilureittien ja ohjeellisten ratsastusreittien määrää pidetään kohtuuttoman suurena ja olevan ristiriidassa yleiskaavan suojelualueille esitetyn yleisen, ulkoilureittien luontoarvojen huomiointivelvoitetta koskevan suunnittelumääräyksen kanssa. Haitallisimmat ja toteuttamiskelvottomimmat ovat lausunnonantajan mukaan Pitkäsuon täyttömäen eteläpuolen reitit, Vestra-Herukkapuron suojelukokonaisuuden reitit, Raappavuoren pohjoisosan uusi reitti ja Hagakärrsbergenin SL-varauksen halkaiseva reitti. Myös Sipoonkorpeen suunniteltu liikaa ulkoilu- ja ratsastusreittejä, vaikka reitit tulisi suunnitella hoito- ja käyttösuunnitelmaprosessin kautta. Lausunnonantaja katsoo, että ohjeelliset ulkoilureitit eivät perustu riittäviin selvityksiin ja vaikutusarviointeihin, niille ei ole ELY-keskuksen hyväksymää reittisuunnitelmaa. Esitetyt uudet reitit olisivat lausunnonantajan mukaan poistettavissa ongelmitta.
- Kaavaan osoitetut luo-alueet ovat lausunnonantajan mukaan perusteltuja, erityisen kiitoksen saa puroluonnon huomiointi. Joidenkin luo-alueiden tulisi kuitenkin olla laajempia, ja joitakin arvokkaita kohteita vielä puuttuu, joidenkin kohteiden tulisi olla SL-alueita luo-alueen sijaan.
- Ekologiset runkoyhteydet pääosin tunnistettu hyvin, taustaselvitys on erinomainen, mutta niistä puuttuu länsi-itäsuuntainen yhteys Aviapoliksen itäosan Tikkurilantien pohjoispuolella Kytökalliolta Aviabulevardin ylitse itään Pyttisbergetille.
- Joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhykkeen merkintää selkeitä luontoarvoja omaavilla jokiosuuksilla merkintää pitäisi vähentää. Merkintä on syytä poistaa Matarinkosken ja Pikkukosken luo-alueeseen sisältyvä osa Keravanjoen varresta. Vähintäänkin kaavamääräystä tulee muokata siten, ekologisen runkoyhteyden alueella sijaitsevilla osuuksilla virkistyskäytön kehittämisessä tulee painotetusti huomioida kyseisen yhteyden luonnonsuojelubiologisen laadun säilyttäminen.
- Lausunnonantaja on kommentoinut 75 yksilöityä maankäyttöratkaisua, ja toimittanut niihin liittyvät karttatäsmennystä 1.9.2020. Kommentit 75 yksilöityyn maankäyttöratkaisuun, esitetty suuralueittain alla.
- Myyrmäen alueelle esitettyjä muutoksia
 - Raappavuoren suojelualuevarauksen lounaispuoliset A-alueet VL-alueeksi.
 - Kaivokselan länsiluoteispuoliset metsäiset alueet lähivirkistysalueena.
 - Mätäoanlaakson suojelualueen viereen ei ole järkevää osoittaa viljelypalstaa.
 - Linnaistenmetsän SL-varausta syytä laajentaa koillisosasta.
 - Pöllökallio, esitetään luo-kohteeksi.
 - Furumossen-Tuomiston SL-alueen ja Lammaslammen välinen arvometsä, AP-varausta supistetaan.
 - Lammaslammen luo-rajaukseen tulisi sisällyttää Lammaslammen lounais- ja länsipuoliset rantaluhdat ja -lehdot.

- Variston sähköasema, ET-varauksen esitetyn laajennuksen poistamista.
 - Askistonmetsän luo-aluerajaukseen tulisi sisällyttää koillisosan monipuoliset vanhat ja varttuneet metsät.
 - Pitkäjärven SL-suojeluvaraukseen on perusteltua laajentaa.
 - Koivurinteen luo-alue laajennus etelässä Vihdintien yli kiinni Timmermalmin suojelualueeseen.
 - Friimetsän suojelualueetta syytä laajentaa etelälounaispuolelta.
 - Karhusuo esitetään nimettäväksi Karhusuo-Tyttömäeksi Petikon luo-alueetta tulisi laajentaa.
 - Alkärrin suojelualueeseen esitetään laajennusta.
 - Tikkurilantien jatkon tielinjausta esitetään poistettavaksi.
 - Petikonhuipun täyttömäen jatkokäyttö, esitetään luontoarvojen huomiointia koskeva kehittämistavoitteen sisällyttämistä osaksi täyttömäen jatkokäytön suunnittelumääräyksiä.
 - Herukkapuron laakson VU-varaus, todetaan että Pyymosan laakso kuvaisi paremmin varauksen sijaintia. Esitetään VU-alueen supistamista kattamaan vain keskiosan eli nykyisen golf-kentän.
- Kivistön suuralueelle esitettyjä muutoksia
 - Petikon VR-alueetta syytä laajentaa (luo-alueet, kuntorata ja ulkoilumaja mukaan).
 - Petas-Vehkalan alueilla esitetyt yli 70 ha esitetty TY- ja TP-varaukset syytä esittää säilyttävillä varauksilla, sekä Tyttömäen SL-varausta on syytä idässä ja kaakossa laajentaa.
 - luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäviin metsiin, varauksia pidetään luontoarvojen kannalta yleiskaavaehdotuksen ongelmallisimpina.
 - Vestra-Herukkapuron SL-alueetta tulisi laajentaa.
 - Kivistön alueen metsät, Kehäradan ja Tikkurilantien välinen metsäalue AC-alueen sijasta VL/luo-alueeksi. Murronpuiston, Lippupuiston sekä Kivistönkorventien itäpuolisen yhtenäisen metsäalueen säilyminen varmistaa nykyistä säilyttävämmillä merkinnöillä.
 - Lapinniityn luo-alueetta on syytä laajentaa.
 - Sotilaskorven SL-alueen länsilounaispuolella oleva AP-alue a liian laaja ja tulisi osoittaa VL-alueena tai mieluiten VL/luo-alueena.
 - Linnan joenvarsimetsän yk 2007:n luo-alue tulisi osoittaa SL-varauksena.
 - Yli-Kistolän uutta luo-alueetta tulisi laajentaa koillisessa.
 - Lavangon VU-aluevarausta on syytä supistaa.
 - Kiilan VU-aluevarausta esitetään poistettavaksi ja sille haetaan uusi sijainti.
 - Lamminsuon kaakkoispuolen metsän SL-aluevarausrajausta tulisi laajentaa.

- Syväojan suojelualuevarauksen ja Sompiontien välissä oleva liito-oravankin käyttämä sekametsäalue tulisi kaavoittaa joko osaksi SL-aluevarausta tai VL-alueeksi.
- Konkoonkalliot M/luo-alue tulisi muuttaa SL-varaukseksi.
- Palokallion kaupungin omistamat osat luo-alueesta on perusteltua M/luo-alueen sijaan esittää SL-varauksena, myös pohjoisempaan olevia yksityismaisen osia.
- Rauhamaan metsä SL-varausta olisi syytä laajentaa.
- Kehä IV -kaavavaraus tulee joko poistaa kokonaan tai vaihtoehtoisesti osoittaa ohjeellisena linjauksena. Mikäli tievaraus esitetään yleiskaavassa, pitää olla tiesuunnitelma, joka sisältää a) kaikki vaadittavat vihersillat, nyt vain Josvholm ja Tuusulanjoen kohta b) siltajärjestelyt, jotta lähteikkö ei vaurioidu c) tielinjauksen tunnelointi Königstedtin vuoren alueella, tunneli pitää merkitä myös kaavaan. Esteeksi tulee nähdä myös huoltoasemakompleksin rakentaminen Kehä IV:n ja Hämeenlinnanväylän risteysalueen tuntumaan.
- Aviapoliksen suuralueelle esitettyjä muutoksia
 - Silvolanmetsän suojelualueen koillispuolinen AP-varaus VL-alueeksi.
 - Hagakärrsbergenin ja lähiympäristön huomiointi, Hagakärrsbergenin sl-alue on raja-alue liian suppea. Luo-alueen piiriin tulisi liittää myös Hakasuontien länsipuolinen VL-alue. Myös Blåbärrskärrsbergenin voisi laajentaa itäpuolella kaupungin haapavaltaisella metsäkuviolla 3125. Alueen poikki esitetyn liikenneyhteyden tunnelinosuutta tulee pidentää pohjoisessa noin 250 metrillä, siten että uusi varaus kulkee tunnelissa koko metsäalueen osalta, alueen virkistyskäytöarvon takia.
 - Tammiston luonnonsuojelualueutta kannattaisi laajentaa sen lounaispuolella.
 - Viinikan luo-alue tulisi osoittaa SL-alueeksi luo-merkinnän sijaan.
 - Plootukallion virkistysalueeseen esitetään laajennusta.
 - Kytökallion ja Pyttisbergetin yhdistävä ekologinen yhteys puuttuu.
 - Pyttisbergetin virkistysaluetta tulisi laajentaa etelälounaassa, etelässä ja kaa-kossa arvokkain alue on vanhan metsän alue Pyhtäänkorvenkujan ja Tikkurilantien risteyksen Pohjoisluoteispuolella ja Pytinojan lehto- ja kangasmetsät. Liito-oravan ydinalue myös täällä (Savola K. 2020).
- Korson ja Koivukylän suuralueelle esitettyjä muutoksia
 - Vierumäen luo-alueutta tulisi laajentaa eteläpuolen lehto- ja kangasmetsillä, myös luonnontilainen lähde puuttuu.
 - Vierumäen metsä, esitetään TY-varauksen pienentämistä kaupungin metsien poistamisella aluevarauksesta.

- Myllyniitynojan luo-alue pitäisi laajentaa lännessä Lehmustontiehen, pohjoisluoteispuolen A-aluevarauksen eteläosa VL-alueeksi noin 100 m leveään kais-tan verran. Tilhitien ja Savimaantien AP-varaus VL-alueeksi.
- Anttilanpuiston alueen AP-alue tulisi pienentää, osoittaa siitä puolet VL-alu-
eeksi.
- Metsolansuon VL-aluevarauksen ja Lahdenväylän väliset asemakaavoitta-
mattomat metsä muutettava VL-alueeksi, ET-aluevaraus syytä poistaa.
- Leppäkorven VL-alue rajataan Lumikkopuiston kohdalta etelään Leppäkor-
ventielle ulottuva Lähivirkistysaluekaistale.
- Siimapuisto-Karppipuisto-Ahvenpuisto-Siikapuiston kokonaisuus, virkistysalu-
eena (VL) säilyvien metsien määrää lisätään olennaisesti.
- Heinäsirkanpuisto ja Lukkipuisto esitetään osoitettavaksi yleiskaavassa VL-
varauksella.
- Matarinkosken ja Pikkukosken luo-alue, esitetään luo-alueen laajentamista.
- Esitämme Leinelän pohjoiskoillispuolisten sekä Rekolanmäen alueiden osoit-
tamista yleiskaavassa lähivirkistysalueina vähintään vuoden 2007 yleiskaavan
laajuudessa.
- Simokylän urheilupuisto, selostuksesta ei käy ilmi urheilurakentamisen laa-
juus, mutta se tulisi rajoittaa avoimelle maatalousalueelle max.n.8 ha, jos ur-
heilurakentaminen enemmän kuin 5-6 ha, merkintä pitää poistaa.
- Kylmäojan metsän luo-alueeseen tulisi liittää se etelä- ja kaakkoispuolen noin
15 ha metsäalue. Esitetään suojelualueharkintaa em. 23 ha luontoalueelle,
koska Tikkurilan ympäristöstä puuttuvat SL-alueet. Vähintäänkin luo-alueena.
- Tikkurilan suuralueelle esitettyjä muutoksia
 - Simonkyläntien itäpuolen metsät VL-alueeksi.
 - Simonkylän koulun itäpuolen Simpparinmäen A-varaus VL-kokonaisuuteen.
 - Simonkallion Maitikkapuisto syytä osoittaa virkistysalueeksi.
 - Kaikki perusteet täydentää luo-aluetta Kylmäojan varrella ja lähilehdoilla poh-
joisessa rataa ja Kylmäojan luo-alueen länsireunaan asti.
 - Hanabölen peltoalueen etelä- ja itäosan metsät, alueelle kannatta vakavasti
harkita kaksiosaista luo-aluetta.
 - Kuninkaalan Variskallio, luo-alueeksi.
 - Kuninkaalan Untipakka syytä osoittaa virkistysalueeksi.
 - Kalkkikallion suojelualuevaraukseen syytä osoittaa SL-varauksella siihen poh-
joispuolelta.

- Hakunilan suuralueelle esitettyjä muutoksia
 - Kuusijärven esitetty luo-alue ei ole riittävä, etelä- ja lounaispuoliset metsät osoitetaan SL-alueena, vähintäänkin luo-alueena.
 - Oravamäki, AP-varaus syytä muuttaa VL/luo-alueeksi.
 - Nissaksenpuisto-Saagapuisto, esitetään että luo-aluetta (Itä-Hakkilanojan alajuoksu ja Liinapello) täydennetään tällä arvokkaalla metsäalueella.
 - Rukinpyörän alue, esitetään että Palttintien eteläpuolelle kaavoitetaan voimassa olevan yleiskaavan mukainen lähivirkistysalue, joka turvaa ekologisen kytkeytyneisyyden säilymisen.
 - Kelokallio, perusteltuna kaavoittaa VL/luo-alueeksi (nyt pelkkä VL).
 - Fazerintien, Länsimäen sekä Metsätien väliset metsät, esitetään T/AP varauksen sijaan VL-aluetta (karttaliite).
 - Kuussillan luo-alue.
 - Långmossen, A-varauksen sijaan VL/luo-merkintä.
 - Myllymäki, esitetään SL-aluevaraukseksi.
 - Länsisalmen alueen maankäyttö on valtaosin nykyisten lainvoimaisten maakuntakaavojen vastainen. Raskasta rakentamista esitetty Sipoonkorven ja Mustavuoren välisen nykyisen laadukkaan metsäekologisen yhteyden päälle. Korvaava yhteys esitetty lännempänä. Rakentamisen alle jää myös Länsimetän SL-varaus ja sen eteläpuolen luo-alue. Kaavan ratkaisua ei siten voida pitää hyväksyttävänä.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Lausunnossa on esitetty lisäaikavaatimus yleiskaavan laadintaan, mutta näin ei ole tarkoitus toimia vaan pitäytyä yhden valtuustokauden mittaisessa prosessissa. Kaavan hyväksyminen etenee suunnitellun aikataulun mukaisesti kaupunginvaltuustoon vuoden 2020 lopulla.

Kasvun mitoitus

Vantaa on osa Suomen voimakkaimmin kasvavaa ja kaupungistuvaa aluetta, pääkaupunkiseutua. Yleiskaavan tavoitteita varten laadituissa väestö- ja työpaikkaskenaarioissa Vantaan kasvun ennustetaan jatkuvan vahvana tulevana vuosikymmeninä. Kaupungin tulee varautua kasvuun ja yleiskaavan tehtävänä on mahdollistaa se, vaikka todellisuudessa kasvu voi olla hitaampaa. Yleiskaavan väestö- ja työpaikkakasvuennusteet ovat linjassa seudullisten MAL- ja maakuntakaavan selvitysten kanssa.

Kaavan luontotietopohja

Kaavaratkaisun kannalta keskeisiä selvityksiä löytyy Vantaan yleiskaava 2020:n nettisivulta <https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020> kuten Vantaan ekologiset yhteydet -selvitys, jonka pohjalta kaavaan on tuotu ekologisen runkoyhteyden merkintä sekä Uudet suojelu- ja luo-alue-ehdotukset suuralueittain –selvitys, josta löytyvät perustelut uusille SL- ja luo-alueille. Muita luontoselvityksiä on ollut luettavissa osoitteessa:

https://www.vantaa.fi/hallinto_ja_talous/tietoa_vantaasta/julkaisut/maankayton_rakentamisen_ja_ympariston_toimiala/ymparistokeskuksen_julkaisut

Näiden lisäksi on alla lueteltu vielä julkaisemattomia 2000-luvulla tehtyjä luontoselvityksiä, joita on pyydettyäessä voinut saada suoraan Vantaan ympäristökeskuksesta.

KASVILLISUUS- JA LAJISTOSELVITYKSIÄ

- 2020–2017 Lahokaviosammalinventoinnit
- 2017–2004, Alueellisia kääpäraportteja (n. 40 kpl)
- 2012, Korson suuralueen kasvillisuus selvitys
- 2011, Katrinebergin kartanopuiston kasvillisuus selvitys
- 2011, Aviapoliksen alueen kasvikartoitus
- 2011, Vantaan Myyrmäen suuralueen kasvillisuus selvitys
- 2010, Marja-Vantaan kasvillisuus kartoitus
- 2008, Pohjois-Nikinmäen kasvillisuus
- 2006, Vestran luonnonsuojelualueen, Herukkapuron lehdon ja Pyymosan lehdon sammalinventointi
- 2005, Kalkkikallion kasvillisuus
- 2004, Rekolanjoen kasvillisuus selvitys
- 2004, Rosenlundin metsäalueen kasvillisuus selvitys
- 2004, Leinelän kasvillisuus
- 2003, Kormuniitynojan kasvillisuus kartoitus

HYÖNTEISSELVITYKSIÄ

- 2016–2015, Purtojuurisurviaiskoin seuranta ja selvitys Vantaan Alkärrissä ja Keimolassa
- 2015, Puilla elävien uhanalaisten perhos- ja kovakuoriaislajien selvityksiä Vantaan Tikkurilassa vuonna
- 2014–2012, Vantaan Myyrmäen suuralueen uhanalaisten hyönteisten selvityksiä
- 2014, Vantaan lentokenttäalueen ja Aviapoliksen sudenkorento- ja vesihyönteisselvitys
- 2014, Pähkämökirkjokääriäisen esiintymisselvitys Vantaan Tikkurilassa

- 2012, Kalliosinisiiven elinympäristöjen selvitys Pohjois-Vantaalla vuonna
- 2012, Huomionarvoisten hyönteislajien esiselvitys ja selvityksiä Vantaan Veromiehenväylässä vuonna
- 2011, Halavasepikkä Pikku- ja Pitkäjärven alueella
- 2007–2006, Haapasepikän (halavasepikän) esiintyminen Vantaan Mätäojan alueella
- 2007, Uhanalaiset perhoset Vantaan Keimolassa: ketosukkulakoiesiintymän rajausta ja yhteenveto lajistosta
- 2004, Vantaan Viinikanmetsän perhosselvitys
- 2004, Kovakuoriais- ja perhosselvityksiä Vantaalla vuonna 2004: Mätäoja-Vaskivuori, Pitkäkoski ja Vehkalanmäki
- 2001–2000, perhosten linjalaskentaa seitsemällä hoitoniittykohteella

MUITA ELÄIMISTÖSELVITYKSIÄ

- 2019–2012, Kivistön liito-oravaselvitykset ja tilanteen seuranta
- 2018, Vantaan viitasammakkokartoitus
- 2018, Luoteis-Vantaan liito-oravaselvitys
- 2017, Vantaan linnustoselvityksiä jokien ja purojen varsilla ja kosteikoilla
- 2016, Myyrmäen-Kivistön-Ylästön liito-oravaselvitys
- 2015, Vantaan saukkoselvitys
- 2014–2001, Päiväpetolintujen ja pöllöjen esiintyminen Vantaalla
- 2014, Länsi-Vantaan liito-oravaselvitys
- 2013–1990, Useita alueellisia lintuselvityksiä aikavälillä
- 2013, Eteläisen Vantaanjokilaakson linnustoselvitys
- 2012 Vantaan Krakanojen saukkoselvitys
- 2011, Marja-Vantaan alueen matelija- ja sammakkoeläinselvitys
- 2010, Vantaan metsälinnusto muutoksista kahden vuosikymmenen aikana 2000-luvun vaihteessa
- 2009, Marja-Vantaan lepakot
- 2007, Hakunilan-Ojangon lepakkoselvitys
- 2006, Itä-Hakkilan lepakkoselvitys
- 2005, Länsi-Vantaan liito-oravakannan suojelusuunnitelma
- 2002–2001, Vantaan lepakkokartoitus

VIRTAVEDET

- 2011, Vantaan virtavesiselvitys
- 2009, Vantaan pienvesiselvitys hulevesiohjelman osaselvityksenä
- Opinnäytetöitä mm. purojen ekologisesta tilasta

MUITA JULKAISUJA

- 2019, Vantaan ekologiset yhteydet
- 2012, Vantaan kaupungin metsien METSO-inventointi
- 2005, Vantaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet
- 2003, Vantaan Marja-radon rakentamisen luontoselvitys

Yleiskaavan ratkaisujen taustalla ovat olleet nämä selvitykset. Asemakaavaprosessissa on tehtävä omat asemakaavatasoiset luontoselvitykset.

Yleiskaavan metsien rakentuminen

Kaupungin rakennettua alaa ei olla lähdetty isommin laajentamaan jo rakentuneiden alueiden ulkopuolelle. Yleiskaavan viheralueverkosto on pystytty säilyttämään pitkälti samana kuin voimassa olevissa yleiskaavoissa. Yleiskaavaluonnoksen laatimisen yhteydessä käytiin läpi monia mahdollisia rakentamisen paikkoja voimassa olevien yleiskaavojen viheralueilla, mutta niistä luovuttiin luontoarvojen ja virkistyskäytön tarpeiden takia.

Yleiskaavaluonnoksen 2020 luontovaikutusten arvioinnissa selitettiin valitettavan monitulkintaisesti Vantaan metsien tulevaisuutta koskevia lukuja, ja syntyi väärinkäsitys, että uuden yleiskaavan takia jopa kolmannes Vantaan metsistä rakennettaisiin. Yleiskaavaehdotuksen luontovaikutusten arvioinnissa metsäisten alueiden rakentumista on tarkennettu. Yleiskaavaehdotuksen luontovaikutusten arvioinnissa todetaan, että Vantaan noin 9400 hehtaarin metsäalueista yli 50 hehtaarin metsäalueita on noin 4800 hehtaaria, ja näistä rakentamisen mahdollistavilla käyttötarkoituksalueilla on 725 hehtaaria. Tämä luku on lähellä yleiskaavan todellista vaikutusta metsiin. Metsäisiä ja pienempiä puustoisia alueita, ei siten varsinaisia metsiä, sijaitsee noin 3300 hehtaaria rakentamisen mahdollistavilla käyttötarkoituksalueilla. Monet näistä alueista ovat yleiskaavan mukaisesti jo rakentuneita alueita ja metsät ja puustoiset alueet ovat asemakaavoitetuilla viheralueilla. Uusi yleiskaava ei siis tällaisessa tapauksessa muuta tilannetta. Tiivistämisen paineessa kuitenkin joudutaan pohtimaan joidenkin asemakaavoitettujen viheralueiden ottamista rakentamiskäyttöön. Silloin tehdään asemakaavan muutos, jota ohjaa yleiskaava määräyksineen. Yleiskaavaan 2020 on tuotu alueiden sisäistä viherrakennetta tukevia määräyksiä ja merkintöjä, joten tilanne on rakennettavien alueiden sisäisten metsien kannalta parempi kuin voimassa olevissa yleiskaavoissa. Asemakaavan on täytettävä maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n asemakaavan sisältövaatimukset, joissa todetaan: ”Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.” Yleiskaava ei siis missään tapauksessa aiheuta sitä, että kaikki asemakaavoitetuilla viheralueilla olevat metsät rakennettaisiin.

Tikkurilan keskuspuisto esitetään rajattavaksi omalla kaavamerkinnällä, joka kattaa yhtenäiset virkistys- ja suojelualueet etelästä Koivuhaasta pohjoiseen Korson koillisosan Ankkalampien alueeseen asti. Tikkurilan keskuspuiston kokonaisuutta on syytä selvittää ja suunnitella yleiskaavaa tarkentavissa suunnitelmissa.

SL-alueen kaavamääräys ”Alueella sallitaan ulkoilureittien perustaminen siten, että alueen suojeluarvo ei vaarannu.” on mukana, koska lähtökohtana on, että luontoarvot ja virkistyskäyttö on sovitettava yhteen. Koska osa uusista SL-aluevarauksista, Raappavuori ja Myyrmäen lehto tästä hyvänä esimerkkinä, ovat yhä tiivistyvien taajamien läheisyydessä, niihin tulevaa kulutuspainetta on tärkeä ohjata reiteillä, joko rakentamalla uusia tai vahvistamalla olemassa olevaa reitistöä. Ulkoilureittejä on perustettu luonnonsuojelualueille ennenkin. Lause, joka kieltää suojeluarvon vaarantamisen on tuotu määräykseen turvaamaan suojeluarvoja ulkoilureittejä perustettaessa. Yleiskaavan Natura-vaikutusten arvioinnissa on arvioitu vaikutusmekanismeja Natura-alueisiin. Arvioinnissa mm. todetaan ”Alueet, joilla ei ole valmista selvää polkuverkostoa, ovat herkimpiä laajemmallekin kulumiselle, koska polkuverkon puutteen takia liikkuminen ei kanavoidu selvästi. Keskeisimpiä keinoja vähentää kulumista onkin polkuverkon rakentaminen.”

Ohjeellinen ulkoilu- ja ratsastusreittien verkosto

Yli miljoonan asukkaan pääkaupunkiseudulla ihmiset löytävät tiensä luontoalueille joka tapauksessa ja virkistyskäyttöä on siksi luonnon säilymisen näkökulmasta tarpeen ohjata ulkoilureittejä suunnittelemalla ja perustamalla. Luonnossa liikkuminen myös lisää luonnon arvostusta, ja sitä kautta ihmisten tahtoa suojella luontoa. Yleiskaavan Natura-vaikutusten arvioinnissa on käsitelty virkistyskäytön vaikutusmekanismeja luontoon ja viitattu tutkimuksiin, jotka tukevat ulkoilureittien perustamisen tarvetta. Arvioinnissa todetaan mm: ”Ulkoilun kanavoimisessa oleellista on toteuttaa virkistysreitistöt ja muut virkistyspalvelut ennen asuinrakentamisen toteuttamista uusilla, asuinkäyttöön otettavilla alueilla tai asukasmäärältään huomattavasti kasvavilla alueilla.” Yleiskaavassa esitetään sijainniltaan ohjeellinen ulkoilu- ja ratsastusreittien verkosto. Yleiskaavassa esitetty verkosto turvaa sen, että pala kerallaan toteutetut reitit lopuksi liittyvät toisiinsa ja muodostavat verkoston. Reittiverkosto perustuu voimassa olevissa yleiskaavoissa esitettyyn verkostoon, jota on tarkennettu paikoin. Ei ole tarkoituksenmukaista lyödä lukkoon reittiverkoston täsmällistä sijaintia yleiskaavassa, jonka muuttaminen on hidas ja työläs prosessi. Reittien tyyppiä ja sijaintia tarkennetaan jatkosuunnittelussa. Reittejä ei perusteta suoraan yleiskaavan pohjalta. Sijainti voi jatkosuunnittelussa muuttua paljonkin. Tekeillä on koko kaupungin kattava yleiskaavaa tarkempi taivoreittisuunnitelma. Toimintatapa reittien suunnittelussa on viime aikoina ollut, että toteutuksen pohjaksi tehdään ensin valituista reittiosuudesta yleissuunnitelma ja sitten vielä tarkempi rakentamissuunnitelma. Luonnonsuojelualueilla reittejä suunnitellaan suojelualueen hoito- ja käyttösuunnitelman yhteydessä. Sipoonkorvessa Metsähallitus suunnittelee

kansallispuiston rajojen sisäpuolella olevat reitit kansallispuiston hoito- ja käyttösuunnitelman prosessissa.

Ekologiset runkoyhteydet

Ekologiset runkoyhteydet yhdistävät luonnonsuojelualueita. Kytökallio ja siihen kytkeytyvä Tikkurilantien pohjoispuolen kasvullinen alue ovat jo voimassa olevassa yleiskaavassa lentokenttäaluetta. Ekologisen runkoyhteyden osoittaminen tätä kautta on käytännössä mahdollista. Veromiehen alueen viherrakenteen muodostumista on pyritty turvaamaan esittämällä alueelle useita virkistysalueyhteyksiä.

Joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhykkeen merkintää

Joenselän virkistyskäytön kehittämisvyöhyke on kartan päällä oleva kehittämistavoitetta ilmaiseva merkintä. Merkintää on esitetty joenselän varsille paikoilla, joiden lähellä asuu paljon ihmisiä, tai joilla on muuten erityistä virkistys- tai matkailukäytön painetta. Maankäyttömerkintä alueella, jolla virkistyskäyttöä kehitetään, on useimmiten lähivirkistysalue, jota koskee määräys: "Aluetta ja sen toimintoja tarkemmin suunniteltaessa ja lupamenettelyn yhteydessä tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot, varmistaa ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus sekä turvata ekosysteemipalvelut." Joenselä koskee määräys: "Vesialue, jonka lähialueella rakennettaessa vesistön ja sen rantojen luontoarvot ja ekosysteemipalvelut tulee ottaa huomioon, säilyttää ja hyödyntää... ". Jatko-suunnittelussa ja toteutuksessa sovitetaan yhteen virkistyskäytön ja luontoarvojen tavoitteita. Päiväkummussa ja Matarissa luonnon-alue-alue-alue-alue on olennainen lähtökohta alueen suunnittelulle.

Natura vaikutusten arvioinnin ja SLL:n lausunnon pohjalta on täydennetty "Joenselän virkistyskäytön kehittämisvyöhyke" -määräystä: "Merkinnällä osoitetaan ensisijaiset virkistyskäyttöön kehitettävät jokien rannat. Rantoja kehitetään siten, että veden äärelle pääsee helppo ja monenlainen ulkoilu ja virkistys on mahdollista. Virkistyskäytön kehittäminen ei saa heikentää niitä luontoarvoja, joiden suojelemiseksi Vantaanjoki on liitetty Natura 2000-verkostoon."

Mätäojanlaakson viljelypalsta viljelypalstamerkintä on ohjeellinen, ja palsta-alueen sijaintia voidaan tarkentaa jatkosuunnittelussa.

Lammaslammen luonnon-alue-alue-alue-alue

Lammaslammen alueen monipuolisia luontoarvoja ja virkistyskäyttöä sovitetaan tarkemmin yhteen jatkosuunnittelussa. Pitäydytään Puoluontotoselvityksen mukaisessa rajauksessa.

Tikkurilantien jatke Hämeenlinnanväylältä Vihdintielle on säilytetty Vantaan yleiskaavassa pitkän aikavälin varauksena. Katu kulkee tärkeän viheralueyhteyden läpi ja tunneliosuudella

pyritään varmistamaan viheryhteyksien jatkuvuus sekä eri eliölajien esteetön kulku alueella. Yhteyden tarkemmat ratkaisut, kuten esimerkiksi tunneliosuuden pituus, ratkaistaan sen jatkosuunnittelun yhteydessä ottaen huomioon myös kustannukset.

Maantien 152 jatke (ns. Kehä IV) kuuluu maakunnan kehittämisen tavoitteisiin. Yhteystarve sekä siihen kytkeytyvä maankäytön kehittäminen on osoitettu voimassa olevassa ja uudessa maakuntakaavassa. Mt 152 linjauksesta on laadittu YVA-menettely, ELY-keskuksen YVA-hankkeen loppupäätelmän mukaan myös yleiskaavaan merkittyä linjausta voidaan pitää toteuttamiskelpoisena. Maantien 152 jatkeesta on esitetty yleiskaavassa liikennealueena vain yksi, YVA-menettelyn perusteella aluevaraussuunnitelman pohjaksi valittu linjaus, jonka lisäksi on esitetty yhteystarpeet Tuusulan puolelle. Yleiskaavan ratkaisu huomioi mahdollisuuden reitistä Tuusulan puolella. Yleiskaavan selostukseen on lisätty tietoa maantien 152 aluevaraussuunnitelmasta sekä siitä tehdystä YVA-menettelystä.

Hakakorven tunneli Hakakorven tunnelin merkintä on vuoden 2007 yleiskaavan sekä sen pohjalta laaditun selvityksen mukainen. Yleiskaava on kuitenkin yleispiirteinen maankäytön suunnitelma ja yhteyden tarkemmat ratkaisut, kuten esimerkiksi tunneliosuuden pituus, ratkaistaan sen jatkosuunnittelun yhteydessä. Tunneliosuudella pyritään varmistamaan viheryhteyksien jatkuvuus sekä eri eliölajien esteetön kulku alueella.

Länsisalmen alueen maankäytön osalta pitäydytään kuntien yhteisen yleiskaavan ratkaisussa.

Muut lausunnossa esitetyt muutokset ja täydennykset on käyty läpi ja niiden osalta on pitäydytty ehdotuksen ratkaisuihin. Luontoarvot tutkitaan joka tapauksessa tarkemmin aikanaan asemakaavaprosessissa, kun tehdään asemakaavatasoiset luontoselvitykset. Osa lausunnossa esitetyistä muutoksista ei ole yleiskaavan tarkkuustasoa. MRL 54 §:n asemakaavan sisältövaatimusten mukaan luonnonympäristöä tulee vaalia, eikä siihen liittyviä erityisiä luonnonarvoja saa hävittää.



NRO 19 SUOMEN METSÄKESKUS

Tiivistelmä lausunnosta

Kaavan valmistelussa on hyvä huomioida, että metsälakia sovelletaan yleiskaavan maa- ja metsätalouteen ja virkistyskäyttöön osoitetuilla alueilla. Yleiskaavan muilla alueilla metsälaki ei ole voimassa.

Kun metsälaki ei ole voimassa, aiheuttaa se seurannaisvaikutuksia muiden metsänkäyttöä ohjaavien lakien voimassaoloon, kuten kestävän metsätalouden määrääkaiseen rahituslakiin (Kemera) ja lakiin metsätuhojen torjunnasta (metsätuholaki). Suomen metsäkeskus valvoo metsälainsäädännön noudattamista.

Metsälain ohella metsien käyttöä säätelevät myös metsälain nojalla annettu valtioneuvoston asetus metsien kestävästä hoidosta ja käytöstä sekä esimerkiksi laki metsätuhojen torjunnasta. Myös ympäristölainsäädännöllä on vaikutuksia metsätalouteen. Metsälaki asettaa metsien hoidolle ja käytölle vähimmäisvaatimukset. Metsäkeskuksen lainsäädännöllisiin tehtäviin kuuluu metsiin perustuvien elinkeinojen edistäminen. Kaavoitettavien ja kaavoitettujen alueiden osalta Suomen metsäkeskuksen tulee olla riittävässä yhteistyössä kuntien kanssa Metsälain ja maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteiden yhteen sovittamiseksi.

Suomen metsäkeskuksessa haluamme uudistaa suomalaista metsäalaa ja tehdä metsän omistamisen, hoitamisen, hyödyntämisen ja suojelun mahdollisimman palkitsevaksi ja helpoksi. Lisäksi tuemme metsänomistajien tavoitteisiin perustuvaa metsien käyttöä ja hoitoa. Kunnan kaavoittaessa omistamiaan metsäalueita kunta huomioi tavoitteensa kaavaprosessin yhteydessä. Yksityisten metsänomistajien alueita kaavoitettaessa metsänkäyttöön mahdollisesti kohdistuvat rajoitukset heikentävät metsänomistajien mahdollisuuksia hoitaa ja käyttää metsiään tavoitteidensa mukaisesti.

Metsätalous ja ilmastotavoitteet Vantaalla

Yleiskaavassa voidaan maankäytön suunnittelulla vaikuttaa metsien hiilinielujen ja -varaston ylläpitoon, säilymiseen ja kasvattamiseen. Metsien hiilinielujen kannalta suunnittelussa on tärkeintä huomioida, että metsäalueita ei osoiteta muuhun maankäyttöön ilman erityisiä perusteita. Eheä yhdyskuntarakenne, haja-asutuksen leviämisen rajoittaminen ja yhtenäisten metsätalousvaltaisten alueiden säilyttäminen tukevat hiilinielujen ylläpitoa, säilymistä ja lisäämistä.

Metsien hiilinielut ovat kuntien ilmastotavoitteiden saavuttamisessa merkittävässä osassa. Maankäyttösektorilla hiilinieluja tulisi kasvattaa ja tähän voidaan vaikuttaa

merkittävästi hyvällä metsänhoidolla. Hiilensidonnan määrään voidaan vaikuttaa lisäämällä puuston kasvua. Laadukkaalla tukkipuulla sidotaan hiiltä pitkäksi aikaa lopputuotteisiin, kuitupuulla korvataan uusiutumattomia raaka-aineita ja lisäksi sivuvirtoja käytetään bioenergiana korvaamaan fossiilisia polttoaineita.

Ilmastonmuutoksen hillitsemisen keinoja tarkasteltaessa on tärkeää huomioida, miten eri toimenpiteet vaikuttavat hiilensidontaan. Hakkuiden vähentäminen lisää lyhyellä aikavälillä metsien hiilinielua, mutta pidemmällä aikavälillä hakkuiden rajoittamisella on monimutkaisemmat vaikutukset hiilitaseeseen ja kokonaisuus voi kääntyä negatiiviseksi. Luonnonvarakeskus on kartoittanut ilmastonmuutoksen aiheuttamia riskejä metsätaloudelle. Metsätaloudessa suurimpien riskien on arvioitu liittyvän mahdollisiin metsätuhoihin. Yhdeksi tärkeimmäksi toimenpidesuositukseksi metsätalouden ilmastoriskien vähentämiseksi on määritelty käytössä olevien metsänhoitosuositusten noudattaminen. Yleiskaavan Ilmastovaikutusten arvioinnissa todetaan, että ”Riittävän isot ja monipuoliset metsäalueet ovat vastustuskykyisempiä esimerkiksi myrsky- ja tuholaisvahingoille.”. Monipuolisilla metsäalueilla on syytä kiinnittää huomioita myös puuston ikäjakaumaan. Vantaan yleiskaava-alueen metsien ikä painottuu kehitysluokiltaan varttuneisiin kasvat- ja uudistuskypsyihin metsiköihin, joiden kasvu alkaa hidastua ja on heikompaa kuin nuorissa kasvatusmetsiköissä. Nuoria metsiä Vantaalla on vähän. Ikääntyvä puustorakenne saattaa lisätä metsien tuhoriskiä, mikä vaikuttaa taloudelliseen tuottoon ja voi vaarantaa hiilinielujen kasvun.

Uudenmaan metsäohjelman tavoitteena on, että metsävarat Uudellamaalla ovat runsaat, terveet ja hyväkasvuiset. Vantaan yleiskaavalla 2020 tuetaan tätä tavoitetta, kun metsät Vantaalla ovat aktiivisessa käytössä ja yleiskaavassa tunnistetaan metsänhoidon vaikutukset metsien kasvuun ja hiilensidontaan. Hyvällä ja aktiivisella metsänhoidolla turvataan metsien hiilen sidonta, hyvä kasvu ja sopeutuminen ilmastonmuutokseen.

Vantaan yleiskaavan 2020 metsätalouteen merkittävimmin vaikuttavat kaavamerkinnät

Maa- ja metsätalousvaltaiset ja maatalousvaltaiset alueet

Metsien käyttöä ei uudessa yleiskaavassa rajoiteta maa- ja metsätalouteen osoitetuilla alueilla, mikä on metsien kehityksen ja metsäelinkeinojen näkökulmasta hyvä asia. Luonnonvarakeskus M-alueilla asettavat kuitenkin edelleen epämääräisiä rajoituksia alueen metsäelinkeinojen harjoittamiselle.

Suojelualuevaraukset

Metsäkeskuksen metsänkäyttöilmoitusten perusteella alueilla, joille ei vielä ole perustettu suojelualuetta, on harjoitettu aktiivista metsätaloutta. Myös ilmakuvista tarkasteltuna osalla alueista on tehty avohakkuita. Näin ollen suojelualuevaraukset ja niiden rajaukset eivät perustu riittäviin selvityksiin. Osa alueiden rajauksista on epätarkkoja eivätkä ne esimerkiksi vastaa kiinteistörajoja, jolloin pienten suojelualueiden perustaminen voi yksittäiselle maanomistajalle käydä mahdottomaksi.

- Suomen metsäkeskus lausuu, että suojelualuevaraukset rajauksineen tulee arvioida uudelleen ja alueiden metsänomistajat tulee osallistaa alueiden rajaukseen.

Virkistysalueet

Virkistysalueilla puunkaatoon vaaditaan maisematyöluupa, jonka hinta on Vantaalla vähintään 540 € ja enintään 1050 €. Lisäksi naapurin kuulemisesta koituu lisäkustannuksia. Vähäisiin toimenpiteisiin maisematyölupaa ei vaadita, mutta vähäisiä metsätalouden toimenpiteitä ei ole määritelty. Mikäli metsänhoitotoimenpiteet tehdään talousmetsissä ajallaan, voidaan arvioida, että pelkästään uudistuskypsiin metsikkökuvioiden päätehakkuiden maisematyöluvut tulevat maksamaan metsänomistajille vähintään 300 000 € (seuraavan 10 vuoden aikana).

Kun alueita on tarpeen ottaa erityisen tehokkaaseen virkistyskäyttöön, osoitetaan alueet virkistysalueiksi. Virkistysalueiden toteuttamisvastuu tulisi määritellä kunnalle tai valtiolle ja toteuttamisesta ja korvauksista tulisi keskustella maanomistajan kanssa.

- Suomen metsäkeskus lausuu, että yksityisten maanomistajien omistuksessa olevat alueet, jotka on suunniteltu varattavaksi virkistysalueiksi, arvioidaan uudelleen ja tarkastetaan alueiden kaavoittamista maa- ja metsätalousalueiksi. Metsätalousalueita voidaan käyttää jokamiehenoikeudella ulkoiluun ja virkistykseen. Mikäli yksityisessä omistuksessa olevia maita kaavoitetaan virkistysalueiksi, tulee näiden yhteydessä luopua maisematyöluupa vaatimuksesta puunkaatoon.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo-alue).

Luo-alueita on esitetty myös aukeille, siemenpuumetsiköihin, pieniin taimikoihin ja vartuneisiin taimikoihin, mikä viittaa, että luontoselvitykset ovat joko vanhoja tai alueiden rajaukset eivät perustu riittäviin selvityksiin. Ottaen huomioon, että alueilla, joilla metsälaki on voimassa, noudatetaan luonnonsuojelulain, vesilain ja ympäristönsuojelulain velvoitteita asettaa luo-merkinnät erillislainsäädäntöä laajempia rajoituksia alueiden metsätaloukseen.

Metsälaissa on säädetty monimuotoisuuden säilyttämisestä ja erityisen tärkeistä elinympäristöistä. Metsäkeskus vastaa metsälain erityisen tärkeiden elinympäristöjen rajauksesta, valvonnasta ja ilmoittamisesta maanomistajille. Metsäkeskuksen on ilmoitettava

ELY-keskukselle, jos metsänkäyttöilmoitus kohdistuu tai sen lähialueella on luonnonsuojelulaissa tarkoitettu erityisesti suojeltava laji, suojellun luontotyypin esiintymä tai Natura 2000 -verkostoon kuuluva alue.

Yleiskaavan oikeusvaikutteisessa liitekartassa 2 (Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet) luo-alueita ei ole indeksoitu niin, että monimuotoisuuden kannalta tärkeät ominaispiirteet olisivat tarkasteltavissa metsätaloustoimenpiteitä suunniteltaessa. Mikäli liitekartan -luo tiedot esitetään kartalla tulisi luo alueet indeksoida niin että alueiden piirteet, on helposti löydettävistä kaavan muusta materiaalista. Yleisenä huomiona, että yleiskaavamerkinnöissä on luo-alueiden kaavamääräyksessä eroa suomeksi ja ruotsiksi.

- Suomen metsäkeskus lausuu, että Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita (–luo-alue) ei esitetä alueilla, joilla metsälaki on voimassa. Vaihtoehtoisesti alueet merkitään yleiskaavaan informatiivisina merkintöinä ilman kaavamääräystä. Näin kaavamerkinnät voidaan huomioida vallitsevan tilanteen mukaan ja metsänomistajan tavoitteet huomioiden.

Metsätalousvaikutusten arviointi

Huomioiden maa- ja metsätalouteen varattujen alueiden vähäisyyden ja rajoitetussa metsätalouskäytössä olevien yksityisten metsäalueiden laajuuden voi todeta, että yleiskaavalla on metsätalouden harjoittamiseen merkittävät taloudelliset, sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset. Yleiskaavan maa- ja metsätalousvaltaisten ja yksityisten virkistysalueiden metsäpinta-alasta metsätalouskäyttöä rajoitetaan laskelmiemme mukaan yhteensä 59,3 % pinta-alasta.

Kaavan vaikutukset metsätalouden harjoittamiseen tulisi arvioida kattavammin ja maa- ja metsätalousvaltaisten alueiden riittävyttä Vantaalla tulisi arvioida uudelleen. Nyt laajat yksityisessä omistuksessa olevat metsäalueet kaavoitetaan virkistysaluevarauksella, vaikka näillä alueilla harjoitetaan aktiivista metsätaloutta. Jokamiehen oikeudet turvaavat alueiden käytön ulkoiluun ja virkistyskäyttöön.

- Suomen metsäkeskus lausuu, että yleiskaavan vaikutukset metsäelinkeinoon tulee arvioida vähintään virkistys-, suojelualuevarausten ja -luo kohdemerkintöjen osalta.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Yleiskaavan selostusta täydennettiin luvulla "Metsät kasvavassa kaupungissa". Yleiskaavan yhtenä keskeisenä tavoitteena on luonnon monimuotoisuuden turvaaminen, ja tässä luonnonsuojelualueverkoston laajentaminen ja täydentäminen on keskeistä. Luontoarvoiltaan merkittäviä ja vaalimisen arvoisia kohteita ja esimerkiksi uhanalaista tai harvinaista kasvi-, eläin- ja sienilajistoa löytyy sekä kaupungin että yksityisiltä mailta, ja siksi luonnonsuojelualueita on osoitettu myös yksityisille maille. Maanomistaja on lakien mukaan oikeutettu saamaan korvauksia, jos ei voi käyttää aluettaan kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla. Korvaukset määrittyvät sen mukaisesti kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa ja luonnonsuojelulaissa on säädetty. Yleiskaavan luonnonsuojelualueilla määrätään, että jos maanomistaja ei voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen aluettaan, kunta tai valtio on velvollinen lunastamaan alueen tai suorittamaan haitasta korvauksen.

Nuoret metsät ovat hyviä hiilen sitojia, mutta vanhat metsät ovat merkittäviä hiilivarastoja ja sitovat myös hiiltä. Luonnon monimuotoisuuden kannalta Vantaan varttuneet metsät ovat arvokkaita. Vanhat metsät ovat rakenteeltaan nuorta metsää monipuolisempia. Metsärakenteen monipuolisuus ja erityisesti lahopuu ylläpitää monipuolisempaa eliölajistoa. Vanhoihin metsiin on ehtinyt pitkän ajan kuluessa muodostua monipuolinen eliöyhteisö. Lahopuusta tavalla tai toisella riippuvaisia eliölajeja hyönteisistä, kääväkkäistä ja jäkälistä lintuihin on paljon ja näiden lajien uhanalaistuminen on kasvanut. Suomen lajien uhanalaisuus 2019 punaisessa kirjassa todetaan, että suurin osa uhanalaisista lajeista elää metsissä. Merkittävimpiä uhanalaisuuden syitä kirjan mukaan ovat lahopuun väheneminen, metsien puulaajuksien muutokset ja vanhojen metsien ja suurten puiden väheneminen.

Kaikki yleiskaavaehdotuksessa SL-varauksina esitetyt alueet täyttävät luonnonsuojelulaissa määritellyt suojelualueiden perustamisedellytykset, mikä on osoitettu selvityksissä. Useimmat luonnonsuojelualueiksi ehdotettavat alueet on osoitettu luonnonsuojelualueina myös hyväksymisvaiheessa olevassa maakuntakaavassa (hyväksytty maakuntavaltuustossa 25.8.2020). Luonnonsuojelualueiden rajauksia on korjattu noudattamaan tarkemmin kiinteistöjen rajoja. Luonnonsuojelualueiden maanomistajia on tiedotettu erikseen.

Yleiskaava toteuttaa MRL:ssä 39 §:ssä määriteltyjä yleiskaavan sisältövaatimuksia. Niihin kuuluu mm. riittävien virkistysalueiden varaaminen. Yleiskaavassa esitetään koko kaupungin viher- ja virkistysalueverkosto. Lähivirkistysalueiden, retkeily- ja ulkoilualueiden ja urheilu- ja virkistyspalvelujen alueiden varaukset ovat pienentyneet verrattuna voimassa oleviin yleiskaavoihin 5 296 hehtaaria 4 498 hehtaariin, eli noin 15 %. Kysyä siis voisi, onko virkistysalueita varattu riittävästi kasvavalle väestölle. Yleiskaavan sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa onkin pohdittu tätä kysymystä.

Pelkästään jokamiehen oikeuteen perustuva metsissä liikkuminen ei ole riittävän hallittua, kun ihmisiä on paljon. Siksi kaupunki kaavoittaa ja hankkii alueita virkistyskäyttöön. Virkistysalueet tarkentuvat usein asemakaavoituksen kautta. Alueita ei perusteta yleiskaavalla. Julkiset virkistysalueet toteutetaan yleensä hankkimalla ne Vantaan kaupungin omistukseen. Vantaan kaupunki hankkii yleiskaava-alueella virkistysalueita omistukseensa lähtökohtaisesti ja pääsääntöisesti vapaaehtoisin kaupoin. Tarvittaessa voidaan käyttää etuosto-oikeutta. Koko virkistysalueverkoston hankkiminen kaupungin omistukseen on hidas prosessi.

Virkistysalueiksi varatuilla alueilla vaaditaan maisematyölupaa puiden kaatoon, jotta metsämaisemaa ja luonnon monimuotoisuutta voitaisiin säilyttää. Maisematyöluvan ehdoissa voidaan määritellä, millä tavoin toteutettuna hakkuu parhaiten säilyttää näitä arvoja. Samalla huolehditaan siitä, että maanomistaja saa kohtuullista tuloa.

Luo-alueita (Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue) koskee oikeusvaikutteinen kaavamääräys, kuten voimassa olevissakin yleiskaavoissa. Luo-alueet ovat luonnonsuojelualueiden ulkopuolella sijaitsevia eläimistöltään ja kasvistoltaan erityisen arvokkaita alueita, joilla on merkitystä luonnon monimuotoisuuden turvaamisen kannalta. Kuten muillakin yleiskaavan merkinnöillä ja määräyksillä, luo-merkinnällä ohjataan tarkemman asteista suunnittelua. Määräyksellä ohjataan asemakaavoitusta ja erityisesti kaupungin omilla mailla myös metsän- ja maisemanhoitoa. Sellaisilla alueilla, joilla ei ole asemakaavaa, merkinnällä kerrotaan, että alueella on erityisiä luonnon arvoja, ja vaaditaan MRL128§ mukaista maisematyölupaa, jos maastoa halutaan muokata.

Yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arvioinnissa on arvioitu luonnonsuojelualue- ja virkistysaluevarausten sekä luo-alueiden taloudellisia vaikutuksia. Yksityisen maan varaaminen luonnonsuojelualueeksi tarkoittaa tappioita metsän myynnin tuloissa, mutta toisaalta yksityisen maanomistaja voi myydä suojelualueen tai saada korvauksen yksityisen luonnonsuojelualueen perustamisesta tai alueen määräaikaisesta rauhoittamisesta aiheutuvasta taloudellisesta menetyksestä. Alueet, joilla vaaditaan maisematyölupaa puiden kaatoon, pienevät verrattuna voimassa oleviin yleiskaavoihin jo yleiskaavaluonnoksessa. Yleiskaavaehdotukseen maisematyöluvan vaatimus korjattiin koskemaan puiden kaatoa vain SL-, VL-, VR- ja EV-alueilla, joten maisematyöluvan vaatimus poistui entistä laajemmin. Yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arvioinnissa todetaan, että maisematyölupavaatimus ja kaavamääräykset aiheuttavat metsätaloudelle lisäkustannuksia, jotka ovat merkittäviä metsäomistajille. Luonnonsuojelualueiden laajentamisesta syntyvät yksityiselle sektorille kohdistuvat kielteiset vaikutukset ovat kokonaisuudessa vähäisiä ja Vantaan alueen talouden kannalta marginaalisia.

NRO 20 HELSINGIN SEUDUN LINTUTIETEELLINEN YHDISTYS TRINGA

Tiivistelmä lausunnosta

- Kaavaehdotus mahdollistaa nykyisellään kestävämmän määrän rakentamista metsäisille alueille: kaava-aineiston luontovaikutusten arvioinnin mukaan yli kolmannes nykyisistä metsistä ja puustoisista alueista sijoittuu rakentuville alueille.
- Erityisen ongelmallisia Petikon-Vestran ja Friimetsän alueiden rakentamisesta: tulisi esittää vain nykyinen asutus. Länsisalmen keskus ja asuminen pois kokonaan.
- Näiden lisäksi rakentamiselle varattua alaa olisi niin luontoarvojen kuin virkistyskäytönkin kannalta järkevää supistaa etenkin Petaksen pohjois-, itä- ja eteläpuolisten alueiden (TY-varauksia) osalta.
- Kaavaehdotuksessa esitetään runsaasti (n. 800 hehtaaria) uusia suojelualuevarauksia. Tuemme lämpimästi kaikkia esitettyjä uusia suojelualueita ja kiitämme Vantaan kaupunkia tehokkaasta luonnonsuojelutyöstä, jossa uusien suojelualueiden perustaminen on todellakin keskeinen toimenpide. Toivomme muidenkin alueen kuntien ottavan tästä mallia.
- SL-alueille kaavamääräystä, joka mahdollistaa ulkoilureittien rakentamisen (*"Alueella sallitaan ulkoilureittien perustaminen siten, että alueen suojeluarvo ei vaarannu"*), jonka lisäksi monille suojelualueille esitetään ohjeellisia ulkoilureittejä. Esitämme ko. määräyksen poistamista SL-alueiden määräyksistä.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Kaupungin rakennettua alaa ei olla lähdeetty isommin laajentamaan jo rakentuneiden alueiden ulkopuolelle. Yleiskaavan viheralueverkosto on pystytty säilyttämään pitkälti samana kuin voimassa olevissa yleiskaavoissa. Yleiskaavaluonnoksen laatimisen yhteydessä käytiin läpi monia mahdollisia rakentamisen paikkoja voimassa olevien yleiskaavojen viheralueilla, mutta niistä luovuttiin luontoarvojen ja virkistyskäytön tarpeiden takia.

Yleiskaavaluonnoksen 2020 luontovaikutusten arvioinnissa selitettiin valitettavan monitulkintaisesti Vantaan metsien tulevaisuutta koskevia lukuja, ja syntyi väärinkäsitys, että uuden yleiskaavan takia jopa kolmannes Vantaan metsistä rakennettaisiin. Yleiskaavaehdotuksen luontovaikutusten arvioinnissa metsäisten alueiden rakentumista on tarkennettu. Yleiskaavaehdotuksen luontovaikutusten arvioinnissa todetaan, että Vantaan noin 9400 hehtaarin metsäalueista yli 50 hehtaarin metsäalueita on noin 4800 hehtaaria, ja näistä rakentamisen

mahdollistavilla käyttötarkoitualueilla on 725 hehtaaria. Tämä luku on lähellä yleiskaavan todellista vaikutusta metsiin. Metsäisiä ja pienempiä puustoisia alueita, ei siten varsinaisia metsiä, sijaitsee noin 3300 hehtaaria rakentamisen mahdollistavilla käyttötarkoitualueilla. Monet näistä alueista ovat yleiskaavan mukaisesti jo rakentuneita alueita ja metsät ja puustoiset alueet ovat asemakaavoitetuilla viheralueilla. Uusi yleiskaava ei siis tällaisessa tapauksessa muuta tilannetta. Tiivistämisen paineessa kuitenkin joudutaan pohtimaan joidenkin asemakaavoitettujen viheralueiden ottamista rakentamiskäyttöön. Silloin tehdään asemakaavan muutos, jota ohjaa yleiskaava määräyksineen. Yleiskaavaan 2020 on tuotu alueiden sisäistä viherrakennetta tukevia määräyksiä ja merkintöjä, joten tilanne on rakennettavien alueiden sisäisten metsien kannalta parempi kuin voimassa olevissa yleiskaavoissa. Asemakaavan on täytettävä maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n asemakaavan sisältövaatimukset, joissa todetaan: ”Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.” Yleiskaava ei siis missään tapauksessa aiheuta sitä, että kaikki asemakaavoitetuilla viheralueilla olevat metsät rakennettaisiin.

Osa yleiskaavan uusista SL-alueista on osoitettu nykyisin virkistyskäytössä oleville alueille, kuten Raappavuori ja Myyrmäen lehto. Liikkumista alueella on ohjattu rakennetuilla reiteillä, mikä osaltaan on säästänyt muuta ympäröivää luontoa kulumiselta. Yleiskaavan SL-alueen kaavamääräyksen ”*Alueella sallitaan ulkoilureittien perustaminen siten, että alueen suojeluarvo ei vaarannu*” ajatuksena on, että kulkua SL-alueilla nimenomaan tulee ohjata hallitusti, varsinkin jos tiedetään, että alueelle kohdistuu voimakasta käyttöpainetta. Siksi myös alueen käyttötarkoitusta palveleva reittien rakentaminen tarvittaessa, suojelualueen arvoja vaarantamatta, tulisi sallia myös kaavamääräyksessä. SL-alueiden yksityiskohtaiset hoito- ja käyttösuunnitelmat tehdään myöhemmin alueiden perustamisvaiheessa.

NRO 21 TUUSULA

Tiivistelmä lausunnosta

- Kulomäentien (mt 152) liikenteen sujuvuutta ei tule vaarantaa. Sen tulee palvella myös seudullista liikennettä Kehä IV:n kehittyvässä käytävässä sekä vt4–kt45 välillä. Kulomäentie (mt 152) on merkitty myös Uusimaa-kaavaan seudullisesti merkittäväksi. Maakuntakaavan suunnittelumääräyksen mukaisesti väylälle tai sen välittömään läheisyyteen ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka heikentävät mm. kuljetusten palvelutasoa.

- Mt 152 jatkeelle tulee esittää vain yksi linjaus. Tuusulan näkemys on, että yleiskaavassa tulee esittää ve 1 mukainen tielinjaus.
- Ruskeasannan aseman toteutusta tulee kiirehtiä.
- Tuusula näkee hyvänä, että Vierumäen työpaikka- alueelle on lisätty liikenteen yhteystarve - merkintä ja määräys suunnitelmien tekemisestä yhteistyössä Tuusulan kanssa. Tuusula on tyytyväinen ratkaisuun osoittaa Lentorata / Tallinna-tunneli raskaan raideliikenteen yhteystarpeena lentokenttäalueelta pohjoiseen, ja ettei Lento- radan varausta ole osoitettu Vierumäen alueelle.
- Tuusula on teettänyt selvityksen Hyrylän joukkoliikenteen laatukäytävästä (Sitowise 2020) ja työn laajassa ohjausryhmässä on ollut mukana Vantaan edustus aktiivisesti. Tuusulan kaavoitus toteaa, että raitiotielinjauksen osoittaminen Vantaan yleiskaavan tavoitevuoteen mennessä ei liene realistista. Pidemmän tähtäimen suunnitelmissa tällainenkin vaihtoehto kannattaa kuitenkin pitää mielessä ja pohtia joukkoliikenteen merkintää myös kohti Tuusulaa.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Yleiskaavatyötä ohjaavassa voimassa olevassa maakuntakaavassa Kulomäentie on seututie, joka ”voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa esittää riittävin perustein teknisesti tai toiminnallisesti alemman luokkaisena”. Hyväksymisvaiheessa olevassa maakuntakaavassa (Uusimaa-kaava 2050) Kulomäentie on seudullisesti merkittävä tie tai katu, jolla on merkitystä tavaraliikenteen tai joukkoliikenteen reittinä. Jälkimmäistä ei ole tarkoitus heikentää. Vantaan yleiskaavaratkaisu mahdollistaa edelleen seudullisen liikenteen sekä raskaan liikenteen läpiajon Kulomäentillä ja Liikenneyhteys-merkinnän määräystä on hyväksyttävään ehdotukseen täsmennetty muotoon: ”Tärkeä paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus.” Raskaan liikenteen määrää tiellä ei kuitenkaan haluta lisätä, koska Kulomäentie on jo nykyisin osittain kaupunkimaista ympäristöä ja tämä on myös Uudenmaan ELY-keskuksen kanta. Yleiskaava osoittaa Vantaan maankäytön tavoitetilan vuonna 2050 ja yhteyttä onkin tarkoitus kehittää entistä paremmin kaupunkiympäristöön sopivaksi kaavan tavoitevuoteen mennessä.

Vuoden 2018 lopulla on valmistunut Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet -selvitys (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 58/2018), jossa on tarkasteltu ja luokiteltu seudun tieverkkoa vuosien 2030 ja 2050 tilanteissa. Kyseisessä selvityksessä Kulomäentietä ei ole esitetty osana tieverkkoa eikä sitä siis ole nähty osana keskeisimpiä valtakunnallisen ja pitkämatkaisen tavaraliikenteen reittejä. Tekeillä olevassa maakuntakaavassa (Uusimaa-kaava 2050) tämä reitti ja Kehä IV on osoitettu Maakunnallisesti merkittävä

tie -merkinnällä ensisijaisesti maantien 148 kautta. Vantaan yleiskaavan ratkaisut tukevat tätä tarkoitusta ja merkinnät ovat myös johdonmukaisia edellä mainitun selvityksen kanssa.

Aiempien selvitysten mukaan Bastukärin työpaikka-alueen liikenteen tulisi ensisijaisesti ohjautua maantien 148 kautta länteen tai tietä 1521 (Jokivarrentie) pitkin Lahdenväylälle.

Maantien 152 jatkeesta on esitetty yleiskaavassa liikennealueena vain yksi, YVA-menettelyn perusteella aluevaraussuunnitelman pohjaksi valittu linjaus, jonka lisäksi on esitetty yhteystarpeet Tuusulan puolelle. Yleiskaavan ratkaisu huomioi mahdollisuuden reitistä Tuusulan puolella. Yleiskaavan selostukseen on lisätty tietoa maantien 152 aluevaraussuunnitelmasta sekä siitä tehdystä YVA-menettelystä.

Yleiskaava ei ota kantaa asemien tarkempaan toteutumisaikankohtaan tai toteutusjärjestykseen vaan ne ratkaistaan jatkosuunnittelussa.

Tallinna-tunneli ja Lentorata on merkitty Vantaan yleiskaavassa omalla merkinnällään, joka on hyväksyttävässä yleiskaavassa muutettu muotoon: *Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen sijainti*. Merkintä osoittaa ratojen ohjeellisen linjauksen Helsingin kautta sekä niiden yhteystarpeet lentoasemalta pohjoiseen. Merkintä on hyväksymisvaiheessa olevan maakuntakaavan (Uusimaa-kaava 2050) mukainen ja mahdollistaa ratojen jatkosuunnittelun.

NRO 22 UUDENMAAN ELY-KESKUS

Tiivistelmä lausunnosta

- Vantaan yleiskaavaa on työstyetty osallistavasti ja vaikutuksia arvioiden. Yleiskaavaehdotus jatkaa onnistuneesti pitkäjänteistä strategisen suunnittelun perinnettä Vantaalla. Yleiskaavaehdotuksen ratkaisu tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyvien joukkoliikenneyhteyksien varressa tarjoaa Vantaan kaupungille hyvät mahdollisuudet ilmastonmuutoksen torjuntaan.

Yhdyskuntarakenne

- Yleiskaavaehdotus tiivistää yhdyskuntarakennetta joukkoliikenteen äärellä huomioiden naapurikuntien maankäytön suunnittelun tilanteen.
- Yleiskaavassa on käytetty hajarakentamisen poikkileikkausvuotena vuotta 1983. Sitä on käytetty kaikissa Vantaalle vuoden 1983 jälkeen hyväksytyissä yleiskaavoissa. Asumisen ratkaisun vaikutusten arvioinnissa tulee tarkastella yleiskaavan esitystarkkuus huomioiden asemakaavoittamattomilla alueilla 1959–1983 tapahtunut rakentaminen suhteessa 1983 jälkeen tapahtuneeseen vastaavaan rakentamiseen.

Tarkastelun tarkoituksena on varmistaa, että vuosina 1959–1983 ei ole tapahtunut niin merkittävää rakentamista, etteikö yleiskaavaehdotuksessa esitettyä poikkileikkausvuoden käyttöä voisi jatkaa asemakaavoittamattomien alueiden rakentamisen mitoituksessa.

- Yleisistä määräyksistä on syytä poistaa lunastusta koskeva määräys. Määräyksellä ei voi ohittaa lainsäädäntöä (MRL 43§).

Kulttuuriympäristö

- Yleiskaavan yleispiirteisyys huomioiden, kulttuuriympäristö on huomioitu sekä kaa-vakartalla, oikeusvaikutteisella liitekartalla sekä kaavamääräyksiin asianmukaisesti. Määräykset ovat esimerkillisen tarkat. Ratkaisu perustuu riittäviin selvityksiin ja kaa-varatkaisun vaikutuksia kulttuuriympäristöön on arvioitu selkeästi.

Kaupan ratkaisu

- Kaupan ohjaamisen periaatteet ovat kannatettavia ja toteuttavat valtakunnallisia alu-eiden käyttötavoitteita ja MRL:n sisältövaatimuksia.
- ELY kiinnittää huomioita siihen, että yleiskaavassa ei ole esitetty maakuntakaavassa määriteltyä kaupan alueiden mitoitusta. Näin ollen maakuntakaavan ohjausvaikutus ei ole riittävästi välittynyt yleiskaavaan.
- Yleiskaavan tavoitteena on keskustojen kehittyminen ensisijaisina monipuolisina kaupan paikkoina. Kaupan alueiden aluekohtaiset määräykset Vantaanportissa, Tammistossa ja Porttipuistossa eivät tue edellä mainittua. Maakuntakaavan ohjaus-vaikutus huomioon ottaen näillä alueilla voi seudullinen kauppa olla vain tilaa vaati-vaa kauppaa. Sen sijaan paikallinen kauppa voi olla muutakin, mikäli selvityksin osoi-tetaan kaavaratkaisun täyttävän MRL:n sijainninhjauksen sisältövaatimukset. KM-määräys tulisi näiden alueiden osalta muuttaa siten että ”muun keskustahakuisen erikoiskaupan” osalta seudullinen sana korvataan paikallista-sanalla.

Liikennejärjestelmä

- Raskaan liikenteen taukopaikkoihin ja raskaan raideliikenteen varikoihin liittyvät rat-kaisut eivät ole vielä riittäviä.
- Raskaan liikenteen taukopaikka on todettu voivan sijoittua maantie 152 jatkeen liitty-män liikennealueelle Hämeenlinnanväylän varteeseen. Muista mahdollisista sijainneista todetaan, että taukopaikat voivat sijoittua tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille (TT). TT alueet eivät kuitenkaan sijaitse paikoissa, jotka on todettu seudulli-sissa selvityksissä potentiaalisiksi taukopaikka-alueiksi. TT aluetta ei ole Koivukylän-väylän varrella Tuusulanväylän itäpuolella, joka on myös tunnistettu erääksi potenti-aaliseksi taukopaikka-alueeksi. Keimolassa Hämeenlinnanväylän varrella ei ole TT aluetta ja taukopaikkaa ei ole osoitettu edes muuntuvan maankäytön merkinnällä,

joka osoittaisi mahdollisen väliaikaisen sijaintipaikan. Käytännössä Vantaan yleiskaava ei edistä akuutin taukopaikkaongelman ratkaisemista. Uudenmaan ELY-keskus esittää edelleen, että taukopaikat osoitettaisiin Vantaan yleiskaavaan hyväksymiskäsittelyssä olevan Uusimaa-kaava 2050 liitekartan mukaisesti.

Kehäradalla soveltuvimmaksi alueeksi on määritelty Petaksen kohta, jonne on yleiskaavaehdotuksessa osoitettu aluevarausmerkintä merkittäviä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomalle tuotanto- ja varastotoiminnoille (TY). Petaksen kohta tulisi merkitä raskaan raideliikenteen alueena (LR), joka mahdollistaisi sekä varikon että sen vaatiman erkanemisraiteen suunnittelun etenemisen.

- Joukkoliikenteen vaihtopaikkamerkinnot: kaavakartalla vaihtopaikkojen merkintänä on LJ, mutta merkintöjen listauksessa JL. Asia on syytä korjata kaavan viimeistelyssä.
- Maantien 152 jatketta koskeva yhteystarvemerkinnät Tuusulan kautta on syytä poistaa yleiskaavaehdotuksesta.
- Vierumäen työpaikka-alue (TT) koskeva ajoitusmääräys on myös Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan tarpeen.
- Viheryhteyden kehittämiskohta - merkinnän määräystä tulisi muokata muotoon ”merkinnän kohdalla tulee arvioida mahdollisuudet rakentaa vihersilta tai alikulku”.

Melun käsittely

- Yleiskaavaratkaisu huomioi suunnittelualueen melutilanteen. Tausta-aineiston meluselvityksissä melua on käsitelty monipuolisesti. Liikennemäärien muutoksien ja uusien väylien aiheuttamat muutokset on huomioitu. Kaava-aineistossa on käsitelty viheralueiden ja hiljaisten alueiden sijoittumista ja luonnetta. Kaavaratkaisussa on pyritty vähentämään melua liikennesuunnittelun keinoin. Yleiskaava jättää kuitenkin paljon asemakaavas suunnittelun varaan meluntorjunnan ja täydennysrakentamisen määrän osalta.
- Uudenmaan ELY-keskus nostaa esille lentomelun suhteen WHO:n uudet suositukset. Lentomelun aiheuttamasta häiriöstä ja terveyshaitasta saadun uusimman tiedon perusteella WHO antoi vuonna 2018 linjauksensa, jonka mukaan lentomelusta aiheutuu haittaa jo tasolla 45 dB (LDEN) / 40 dB (Lyö).

Pohjavedet

- Vedenottamoiden sijainnit sekä suoja-alue määräykset ja rajaukset tulee ottaa huomioon kaavan valmistelussa, vaikka niitä ei esitetä kartalla.
- Fazerilan (1-luokka) pohjavesialueella tulee säilyttää nykyiset rakentamattomat alueet rakentamattomina, jotta pystytään turvaamaan riittävä pohjaveden muodostuminen ja pohjaveden laatu. Raitiotien rakentamisen vaikutukset vedenottamoihin tulee

huolellisesti selvittää ja tarvittaessa siirtää raitiotien linjausta, jos se aiheuttaa vaaraa vedenotolle.

- Lentoaseman (1-luokka) pohjavesialueella / Ruskeasanta molemmat alueet (TT ja TP) tulee jättää rakentamatta vedenottamon läheisyyden vuoksi.
- Vantaanpuistossa (1-luokka) TY-aluetta tulee supistaa niiltä osin kuin se on asema-kaavoittamatonta ja jättää lähialue rakentamatta.
- Valkealähteen (1-luokka) pohjavesialueella oleva TT-aluetta supistetaan etelä-laidasta rajautumaan virkistysviheralueyhteyteen. Lisäksi rakentamattomat A-alueet on vedenottamon läheisyyden vuoksi jätettävä rakentamatta. TT-alue ei lähtökohtaisesti sovellu pohjavesialueelle.
- Backasen (1-luokka) pohjavesialueella on HK-ruokatalon vedenottamo. Pohjavesialueelle on merkitty TT-alue, joka ei sovellu pohjavesialueelle. Vedenottamon läheisyyden vuoksi Uudenmaan ELY-keskus ehdottaa, että TT-merkintä poistetaan kartalta ja alue jätetään rakentamattomaksi.
- Kaivokselan (1-luokka) pohjavesialueella on Kaivokselan vedenottamo. Alueen maankäytön muuttuminen A-alueeksi ja rakentaminen tulee aiheuttamaan pohjavesialueella rakentamisen aikaista pohjaveden tilan muuttumista, mikä tulee ottaa huomioon alueen jatkosuunnittelussa.
- Kaavaselostukseen ei ole selvitetty yleiskaavan vaikutuksia pohjaveteen ja pohjavedenottamoihin. Vaikutusten arviointia varten tulee tarkastella pohjavesialuekohtaisesti, mitä maankäytön muutoksia vedenottamoiden ympäristössä sekä pohjavesialueilla on kaavaan merkitty ja miten nämä muutokset maankäytössä tulevat vaikuttamaan pohjaveden laadulliseen ja määrälliseen tilaan.
- Pohjavesialueen kaavamääräystä tulee muuttaa siten, että viimeinen virke kuuluu seuraavasti: "Maankäyttö tulee suunnitella siten, että maankäytön muutoksen mahdolliset haitat pohjaveden laadulle ja määrälle voidaan välttää." Lisäksi määräykseen tulee lisätä, että jatkosuunnittelun tulee perustua riittäviin maaperä- ja pohjavesiselvityksiin ja että olemassa olevien pohjaveden ottamoiden vedenlaatua tai määrää ei saa vaarantaa ja jos mahdollista niiden ympärille on jätettävä riittävä rakentamaton vyöhyke.

Hulevedet ja pintavesien laatuun vaikuttavat asiat

- Hulevesiä koskevia yleismääräyksiä on edelleen syytä täsmentää siten, että niissä edellytetään alueiden tarkemman suunnittelun yhteydessä tehtävät hulevesien hallinnan suunnitelmat. Lisäksi on suositeltavaa määrätä rakentamisen aikaisesta hulevesien hallinnan ja käsittelyn suunnittelusta.
- Uusi rakentaminen ohjataan tulvariskialueiden ulkopuolelle. Tulviminen on otettava huomioon ja riittävät rakentamiskorkeudet määritettävä niillä kehittyvillä alueilla, jotka sijoittuvat jokien tai purojen läheisyyteen.

Vesihuolto

- Vantaan kaupungin vesihuollon kehittämissuunnitelma on tehty viimeksi 2017, ajanjaksolle 2017–2026. Suunnitelma tulee päivittää vastaamaan Vantaan yleiskaavan tilannetta. Vesihuollon kehittämissuunnitelma päivittäminen ja aikataulu tulee mainita kaavaselostuksessa. Muutokset on huomioitava myös Vantaan kaupungin vesihuollon toiminta-alueissa ja toiminta-alueiden laajenemisalueiden suunnittelussa.

Pilaantuneet maat

- Pilaantuneet maat tulee huomioida yleiskaavassa. Yleiskaavan vaikutusten arvioinnissa tulee kuvata ja käsitellä pilaantuneet maat sekä tarvittaessa merkitä ja määrätä ne kartalle.

Luonto

- Yleismääräyksissä esitetty lunastuskohta on ongelmallinen. Valtion lunastus on mahdollinen vain erityislaeissa tarkoin määritellyissä tilanteissa. Määräys on syytä poistaa.
- Vaikutukset Natura-alueisiin arvioitava.
- Östersundomin yleiskaava on kumottu Helsingin hallinto-oikeudessa ja siitä on valitettu edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Vantaan yleiskaavaehdotuksessa Östersundomiin esitetty maankäyttö ei voi olla kumotun kaavan mukainen, koska Helsingin hallinto-oikeuden päätöksen mukaan ratkaisu on lainvastainen vaikutusten arvioinnin ollessa puutteellinen ainakin Naturan osalta.
- SL-alueen kaavamääräys mahdollistaa käyttötarkoitusta palvelevan vähäisen rakentamisen. Määräyksen tarpeellisuutta on syytä harkita. Luo-alueet on merkitty oikeusvaikutteiselle liitekartalle. Kaavaselostuksen mukaan alueilla (muilla kuin M-alkuisilla) on voimassa MRL 128§:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee mm. puidenkaatoa. Kaavamääräyksestä puiden kaato kuitenkin puuttuu. Määräystä on syytä tämentää tältä osin.

Östersundomin yhteisen yleiskaavan alue

- Östersundomin yhteisen yleiskaava alue tulisi rajata pois yleiskaavasta valitusprosessin takia. ELY esittää nimenomaan metromerkinnän poistamista ja Kehä III itäpuolisen ja Porvoonväylän eteläpuolisen alueen rajaamista pois Vantaan yleiskaavasta.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta ja yleiskaavan ratkaisuja tukevista huomioista.

Yhdyskuntarakenne

Yleiskaavassa 1983 määritelty hajakentämisen ohjaamisen periaate on toiminut käytännössä hyvin ja sitä on tarkoituksenmukaista jatkaa myös tällä yleiskaavalla. Yleiskaavaehdotuksen vaikutusten arviointia täydennetään tarkastelulla asemakaavoittamattomien pientalo- ja kyläalueiden asuntorakentamisen määriä rakennuslain voimaan tulosta tähän päivään (1959–2019). Tarkastelu osoitti, että kehitys on ollut hallinnassa yleiskaavan 1983 linjausten jälkeen ja vuosittainen määrä on hyvin tasainen, jopa laskeva, jos ottaa huomioon muun asuntotuotannon määrän kasvun. Hajakentämisen hallinta on tärkeää voimakkaasti kasvavassa kaupungissa, jotta voidaan aikanaan mahdollistaa kestävä kasvu tulevaisuuden uusilla kasvusuunnilla. Asumisen vaikutusten arviointia on täydennetty esitetysti. Kyläalueen (AT) määräystä ei ole muutettu, jotta ei synny väärinymmärryksiä ohjausmekanismin muuttumisesta nykyisestä.

Yleismääräyksistä on poistettu ELY:n ja Finavian lausuntojen perusteella lunastukseen viitattaava määräys: ”Jos maanomistaja ei voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen aluettaan, kunta tai valtio on velvollinen lunastamaan alueen tai suorittamaan haitasta korvauksen.”

Kaupan ratkaisu

Kuten lausunnossa todetaan, ohjaa yleiskaavatyötä 2. vaihemaakuntakaavan ratkaisut ja hyväksymisvaiheessa oleva maakuntakaava (Uusimaa-kaava 2050) on otettu selvityksenä huomioon. Kuitenkin vähittäiskaupan ohjaamisen osalta lainsäädäntö on uudistunut 1.5.2017 (MRL), joten 2. vaihemaakuntakaavan kaupan ratkaisu on osittain vanhentunut.

Uudenmaan liiton ja ELY:n lausunnon perusteella on kaupan alueiden enimmäismitoitus täydennetty hyväksyttävän yleiskaavan kaupallisten palvelujen alueen (KM) määräykseen. Mitoitus on osoitettu Uusimaa-kaava 2050:n mukaisena, koska ratkaisu vastaa paremmin alueiden nykytilannetta ja uuden maakuntakaavan voidaan olettaa tulevan voimaan ennen yleiskaavan hyväksymistä.

Kaupan laadun suhteen ei tavoitteita ole muutettu: yleiskaavan kaupan ohjaamisen ratkaisuna on keskustojen kehittyminen ensisijaisina monipuolisina kaupan ja palvelujen paikoina. Tammiston, Vantaanportin ja Porttipuiston osalta kaupallisten palvelujen alueiden määräystä ei kuitenkaan ole muutettu lausunnossa esitetyllä tavalla. Alueilla on jo nyt enemmän muuta keskustahakuista erikoiskauppaa kuin tilaa vievää kauppaa. Kaikkien kolmen

alueen rooli kaupan palveluverkossa on seudullinen, eikä paikallinen vain yhtä kuntaa palveleva. Mutta uusien hankkeiden keskustoihin kohdentuvien vaikutuksien hallitsemiseksi on KM-alueen määräystä täydennetty näin: "Vähittäiskaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, ettei suuryksiköiden sijoittamisella heikennetä keskustaan sijoittuvan kaupan toimintaedellytyksiä."

Liikennejärjestelmä

Vihdintie

Selostusta on täsmennetty Vihdintien osalta lausunnon mukaisesti siten, että siinä ei oteta kantaa väylän hallinnolliseen luokkaan. Lisäksi Liikenneyhteys-merkinnän määräystä on hyväksyttävään ehdotukseen täsmennetty muotoon: "Tärkeä paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus." Näin yleiskaava vastaa paremmin Uusimaa-kaava 2050:n ratkaisua muun muassa Vihdintien osalta ja tuo esiin yhteyden seudullisen merkityksen.

Mt 152 jatke

Maantien 152 jatkeesta on esitetty yleiskaavassa liikennealueena vain yksi, YVA-menettelyn perusteella aluevaraus suunnitelman pohjaksi valittu linjaus, jonka lisäksi on esitetty yhteystarpeet Tuusulan puolelle. Yleiskaavan ratkaisu huomioi mahdollisuuden reitistä Tuusulan puolella. Yleiskaavan selostukseen on lisätty tietoa maantien 152 aluevaraus suunnitelmasta sekä siitä tehdystä YVA-menettelystä.

Raskaan liikenteen palvelualueet

Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen on esitetty liikennealueeseen varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. Muita seudullisissa selvityksissä esiin nousseita mahdollisia raskaan liikenteen palvelualueiksi soveltuvia alueita ei ole ollut mahdollista yleiskaavassa osoittaa pysyvästi tähän käyttöön, koska alueilla on muitakin maankäytön kehittämistarpeita. Viimeisimpänä raskaan liikenteen taukopaikkaa on tutkittu Lahdenväylän varteen Leppäkorven levähdysalueen yhteyteen ja Vantaan yleiskaavan yleispiirteisyys mahdollistaa alueen pienimuotoisen kehittämisen tähän suuntaan. Lisäksi Vantaan yleiskaava mahdollistaa niiden sijoittumisen kaavaan merkityillä tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille (TT).

Keimolaan suunniteltu raskaan liikenteen palvelualue on väliaikainen, eikä sitä tämän takia merkitä Vantaan yleiskaavaan. Vaikka yleiskaava mahdollistaa kyseisen alueen korvaavan sijainnin maantien 152 liittymään, niin yleiskaavassa ei ratkaista alueiden toteutusajankohdista. Selostusta on täydennetty raskaan liikenteen palvelualueiden osalta.

Lähijunaliikenteen varikko

Lähijunaliikenteen varikkoa tarvittavine liikennealueineen ei ole täydennetty hyväksyttävään yleiskaavaehdotukseen. Uuden yleiskaavan laadinta on neljän vuoden vuorovaikutteinen prosessi. Työn tavoitteet määriteltiin työn alussa ja ne hyväksyttiin kaupunginhallituksessa. Kattava yhteistyö ja keskusteltu eri tahojen kanssa on jatkunut koko ajan.

Seudullisesti on selvitetty uusien lähijunaliikenteen varikkojen sijoittumisvaihtoehtoja pääradalle ja rantaradalle. Viime vuoden lopulla keskusteluun nousi mukaan myös vaihtoehto yhden varikon sijoittamisesta Kehäradalle. Yleiskaavaprosessissa se ajoittui ehdotuksen viimeistelyyn. Varikkoselvitys valmistui huhtikuussa, kun yleiskaavaehdotus oli jo nähtävillä.

Uuden näin merkittävän asian tuominen mukaan yleiskaavaan viime metreillä, olisi ollut jo pelkästään vuorovaikutuksen näkökulmasta mahdotonta. Myös yleiskaavan laadinnan yhden valtuustokauden mittaisesta aikataulusta haluttiin pitää kiinni, mihin ei voitu lisätä uutta nähtävillä oloa.

Kehäradan mahdollisen varikon osalta ei ole vielä osoitettavissa hankkeesta vastaavaa toimijaa. Uudessa Helsingin seudun MAL-sopimuksessa todetaan, että ”kunnat ja HSL ratkaisevat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarvittavien lähijunaliikenteen uusien varikoiden sijoittumisen Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan suunnissa ja laativat tarvittaville selvityksille ja toteuttamiselle uusien junien hankintatarpeen huomioonottavan aikataulun”. Välitön tarve on varikolla Rantaradan suunnalla ja seuraava varikko tarvittaneen 2030-luvulla. Tässä vaiheessa ei ole riittävän selvää kuvaa Kehäradan varikkotarpeesta eikä ole myöskään selkeää kuvaa hankkeesta vastaavassa tahosta. Kun hankkeen sisältö täsmentyy ja toimintamalli selkeytyy, voidaan sitä edistää esimerkiksi osayleiskaavalla tai yleiskaavan muutoksella.

Muut liikenneasiat

Viheryhteyden kehittämiskohta määräys on täsmennetty hyväksyttävään ehdotukseen muotoon ”merkinnän kohdalla tulee arvioida mahdollisuudet rakentaa vihersilta tai alikulku”.

Tärkeää joukkoliikenteen vaihtopaikkaa koskeva kirjainyhdistelmä JL on hyväksyttävään ehdotukseen korjattu oikeaan muotoon LJ.

Melun käsittely

Yleiskaava on pitkän tähtäimen, koko kaupungin strateginen suunnitelma, jossa linjataan kaupungin kasvutavat yleispiirteisesti. Vaikka yleiskaavassa on käsitelty kattavasti melua, jättää se paljon jatkosuunnittelun varaan meluntorjunnan ja täydennysrakentamisen määrän osalta. Yleiskaava kuitenkin takaa hyvät lähtökodit kattavalle meluntorjunnalle koko kaava-alueella.

Maankäytön suunnittelussa Vantaalla hyödynnetään Finavian mallintamia lentomelu-vyöhykkeitä (Finavian ympäristölupa 2008). Lentomelualue on jaettu eri vyöhykkeisiin melun voimakkuuden perusteella. Varsinaisten melualueiden (lentomeluvyöhyke 2, LDEN 55-60 dB ja lentomeluvyöhyke 1 LDEN ≥ 60 dB) lisäksi rakentamisen ääneneristävyyttä ohjataan lentomeluvyöhykkeellä 3 (LDEN 50-55 dB). 45 dB (LDEN) / 40 dB (Lyö) Lentomeluvyöhykkeiden mallintamiseen liittyy kuitenkin huomattavia epävarmuuksia, jonka vuoksi niitä ei ole mallinnettu.

Pohjavedet

Uudenmaan ELY-keskus esittää monia muutoksia sekä vielä rakentamattomien alueiden jättämistä rakentamattomiksi yleiskaavaan merkityillä pohjavesialueilla.

Yleiskaavan ratkaisu on kasvaa sisäänpäin ilman suurempia uusia aluevarauksia. Tämä tarkoittaa olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistämistä sekä mm. olemassa olevien työpaikka-alueiden muuttamista asumiselle. Kasvun mahdollistamisen vuoksi olemassa olevista rakentamisen aluevarauksista ei ole voitu luopua. Vantaan kaupunki kasvaa. Yleiskaavavarananto on laskennallisesti mitoitettu 335 000 asukkaalle vuonna 2050. Kasvun mahdollistamiseksi on olemassa olevien realististen asemakaavavaranantojen lisäksi oltava uutta varantoa reilut 7 miljoonaa kerrosneliömetriä. Työpaikkaskenaarioissa työpaikkojen määrä vuonna 2050 vaihtelee skenaarioittain 128 000 ja 221 000 työpaikan välillä.

Yleiskaavassa on tarkistettu 1-luokan pohjavesialueiden alueiden maankäyttöratkaisuja ja niiden tila on parantunut monissa tapauksissa suhteessa voimassa olevaan yleiskaavaan. Tilaa on parannettu ennen kaikkea muuttamalla työpaikka-alueita (TT-TY) asumiseen tai asumisen ja työpaikkojen alueiksi Vaaralassa, Hakkilassa ja Kaivokselassa. Asumisen alueilla vaikutuksia pohjavesiin on helpompi hallita kuin työpaikka-alueilla, koska asuintalot ovat yleensä pinta-alaltaan pienempiä kuin työpaikkarakennukset ja asuinalueilla on viheralueverkosto ja viherrakennetta myös piholla.

Vedenottamoiden sijainnit ja suoja-alue-rajaukset sekä määräykset otetaan huomioon tarkemman tason suunnittelussa, kun aluekohtaiset ratkaisut täsmentyvät.

Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnon pohjalta pohjavesialueen määräystä on tarkennettu lisäyksellä: ”Jatkosuunnittelun tulee perustua riittäviin maaperä- ja pohjavesiselvityksiin. Vedenottamojen suojavyöhykkeiden turvaaminen tulee huomioida jatkosuunnittelussa.”

Hulevedet ja pintavesien laatuun vaikuttavat asiat

Vantaalla laaditaan asemakaavoituksen yhteydessä hulevesisuunnitelmat. Lisäksi yksittäisten tonttien rakennuslupavaiheessa edellytetään yksityiskohtaisia pintavesi- ja

hulevesisuunnitelmia sekä hulevesilaskelmia. Hulevesien määrällisellä hallinnalla voidaan vaikuttaa välillisesti myös huleveden laatuksymyksiin.

Kaupungin hulevesien hallinta nojautuu yleiskaavan ohella vuonna 2009 laadittuun hulevesiohjelmaan ja kaupungin hulevesien hallinnan toimintamalli vuodelta 2014. Nämä asiakirjat huolehtivat, että hulevedet eivät heikennä vastaanottavan pintavesien tai pohjavesien tilaan.

Uudisrakentaminen sijoittuu lähtökohtaisesti tulva-alueiden ulkopuolelle ja määritetyn tulva-korkeuden (1/250a) yläpuolelle. Yleiskaavan lisäksi tulvien hallintatoimet nojautuvat kaupungin tulvaohjelmaan vuodelta 2015. Selostusta voidaan täydentää näiden osalta.

Kaikki em. asiakirjat löytyvät seuraavien linkkien takaa:

https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/124676_Hulevesiohjelma_nettiin.pdf

https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/120411_Hulevesien_hallinnan_toimintamalli.pdf

https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/128558_713368vantaan_tulvaohjelma1251346820.pdf

Vesihuolto

Vantaan vesihuollon kehittämissuunnitelma on laadittu vuosille 2017–2026. Sen mukaan Vantaan kaupungin alueella on HSY:n vesijohtoverkostoa noin 800 km ja jätevesiviemäri-verkostoa 750 km. Uusi vesihuollon kehittämissuunnitelma vuosille 2021–2030 laaditaan yhteistyössä HSY:n kanssa vuoden 2020 aikana. Vesihuollon kehittämissuunnitelman laadinta-aikataulu on lisätty yleiskaavaselostukseen.

Pilaantuneet maat

Yleiskaava osoittaa tavoitetilaa kaupunkikehittämisessä. Pilaantuneet maat ja pilaantuneeksi epäilyt maat on käsitelty yleiskaavojen ajantasaisuuden arvioinnissa (Vantaan kaupunki 2017) ja ne ovat olleet osana yleiskaavan valmisteluaineistoa läpi yleiskaavaprosessin. Yleiskaavaselostukseen on lisätty kappale pilaantuneista maista ja niiden sijainneista sekä esitetty ne omalla liitekartalla. Pilaantuneet maat selvitetään aina tarkemman suunnittelun ja hankkeiden yhteydessä. Selvitysten pohjalta ratkaistaan tarvittavat toimenpiteet.

Luonto

Vähäinen käyttötarkoitusta palveleva rakentaminen, kuten ulkoilureitit, levähdyspaikat, laavut tms. on ollut SL-alueilla sallittua tähänkin saakka, eikä ole aiheuttanut ongelmia. Suojelualueiden hoito- ja käyttösuunnitelmissa suunnitellaan tarkemmin suojelualueen mahdollista jakoa enemmän ja vähemmän virkistyskäytössä oleviin vyöhykkeisiin ja tarvittavaa palveluvarustusta.

Luo-alueen määräyksessä ei ole tarpeen mainita, että puiden kaatoon tarvitaan MRL 128§ lupa, koska puiden kaatoon tarvitaan MRL128§ lupa kaikilla SL-, VL-, VR- ja EV -alueilla joka tapauksessa. M-alueilla taas lupaa puiden kaatoon ei voida vaatia.

Yleiskaavasta on laadittu luonnonsuojelulain 65§:n mukainen Natura-arviointi, josta on pyydetty lausunnot Uudenmaan ELY-keskukselta, Metsähallitukselta sekä alueen maanomistajilta. Arviointi keskittyy seuraaviin yleiskaava-alueella kokonaan tai osittain sijaitseviin Natura2000-alueisiin: Vantaanjoki (FI0100104 SAC), Sipoonkorpi (FI0100066 SAC) ja Vestran suot, lehdot ja metsät (FI0100064SAC). Vaikutuksia Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet (FI0100065SAC/SPA) -Natura-alueeseen on jo arvioitu Östersundomin yhteisen yleiskaavan Suora metro -vaihtoehdon Natura-arvioinnissa. Yleiskaavan ratkaisut eivät ns. itämetroon tukeutuvan uuden kaupunkirakenteen (Länsisalmi) osalta poikkea yhteisen yleiskaavan ratkaisusta ja siksi vaikutuksia Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet -alueeseen ei ole arvioitu tässä arvioinnissa.

Kuten ELY-keskuksen lausunnossa todetaan, on yhteisen yleiskaavan valitusprosessi kesken: myös Natura-arvioinnin riittävyys tulee kyseisen alueen osalta arvioiduksi oikeuden ratkaisuissa.

Östersundomin yhteinen yleiskaava

Östersundomin yhteisen yleiskaavan Vantaan puoleinen osuus on tuotu Vantaan yleiskaavaan, jotta uusi yleiskaava kattaa koko kaupungin maankäytön tulevaisuuskuvan ja ohjaa sitä yhteneväisin keinoin. Yhteisen yleiskaavan ratkaisuja on täsmennetty Vantaan yleiskaavaan kulttuurimaiseman ja ekologisen verkoston osalta.

Länsisalmen uuden asuinalueen rajausta ja sisältöä noudatetaan yhteistä yleiskaavaa ja sen rajaaminen pois tästä yleiskaavasta voi tulla kyseeseen, mikäli yhteinen yleiskaava kaatuu korkeimmassa hallinto-oikeudessa. Metrolinjaus itään on esitetty voimassa olevassa maakuntakaavassa, joten sen säilyttäminen Vantaan yleiskaavassa on perusteltua.

NRO 23 UUDENMAAN LIITTO

Tiivistelmä lausunnosta

Vantaan koko kaupungin yleiskaava on erittäin merkittävä suunnitelma, jolla on paljon vaikutuksia seudun kokonaisuuteen. Vantaan yleiskaavan laatimisen tavoitteena on sisäänpäin kasvulla saavuttaa kestävään liikkumiseen tukeutuva monikeskuksinen joukkoliikennekaupunki, jossa viher- ja virkistysalueet ovat olennainen osa kokonaisuutta. Vantaan yleiskaavan 2020 tavoitteet tukevat maakuntakaavojen tavoitteita.

Yleiskaavassa strategisella kestävä kasvun vyöhyke -merkinnällä osoitetaan suurpiirteisesti sijainteja, joille väestönkasvua tulee ensisijaisesti keskittää, ja joilla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Kestävä kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia liikenneyhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Uudenmaan liitto katsoo, että kestävä kasvun vyöhyke -merkintä tukee sekä voimassa olevan maakuntakaavan että uuden Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan kasvun kestävä ohjaamisen tavoitteita.

Elinkeinot ja kauppa

- Tavoite ohjata vähittäiskaupan suuryksiköt keskusta-alueille ja kaupan alueille ei näy määräyksissä. Kauppaa koskeva määräys tulee lisätä kaupunkikeskustan alueen määräykseen.
- Määräyksissä Länsimäen ja Länsisalmen kauppaa on rajoitettu paikalliseksi, mutta Lapinkylän keskuksen osalta ei. Kaupunkikeskustan alueiden määräystä tulee tarkentaa tältä osin.
- Aviapoliksen kaupunkikeskustan alueen rajausta tulee tarkistaa. Pakkalan keskusta-toimintojen alueen laajentaminen valtakunnallisesti merkittävän Kehä III:n, pohjoispuolelle ei tuota kävelyyn perustuvaa keskusta-aluetta. Kehä III aiheuttaa suuren estevaikutuksen keskustamaisen kaupunkitilan jatkumiselle eikä Aviapoliksen keskustatoimintojen alue muodosta yhtenäistä toiminnallista kokonaisuutta olemassa olevan Pakkalan keskustan kanssa. Ratkaisu ei ole voimassa olevan eikä hyväksymisvaiheessa olevan maakuntakaavan (Uusimaa-kaava 2050) mukainen.
- Seudullisen kaupan kokoraja ja maakuntakaavassa määritellyt KM-alueiden enimmäismitoitukset tulee täydentää määräyksiin.
- Tammiston, Porttipuiston ja Vantaanportin kaupallisten palveluiden alueiden määräystä tulee tarkentaa kaupan laadun osalta. Alueita kehitetään yleiskaavaselostuksen mukaan monipuolisina kaupan alueina, joilla kaupan toimiala ja laatu ei kuitenkaan saa haitata merkittävästi keskusta-alueiden kehittämistä. Tavoitetta ei

kuitenkaan ole osoitettu kaupan alueiden merkinnöissä ja määräyksissä kyseisten alueiden osalta. Määräystä tulisi tarkentaa tältä osin.

Liikenne

- Uudenmaan liitto katsoo, että maantie 152 liikennealueen aluevaraus sekä vaihtoehtoinen nuolimerkinnoilla esitetty linjaus ovat yhteneviä maakuntakaavojen ohjeellisen linjauksen kanssa, kun otetaan huomioon maakuntakaavojen tarkkuustasot. Liitto pyytää huomioimaan, että Tuusulan kunta ei ole kaavoituksessaan varautunut maantie 152 vaihtoehtoiseen, osin Tuusulan puolella kulkevaan linjaukseen.
- Lentorata ja Tallinnan tunneli: näiden merkittävien hankkeiden suunnittelun etenemisen kannalta olisi tärkeää, että hankkeiden suunnittelu etenee yhteistyössä.
- Petaksen raidevarikon suunnittelun etenemisen kannalta olisi tärkeää, että varikko huomioitaisiin yleiskaavassa.
- Uudenmaan liitto toivoo, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa huomioitaisiin raskaan liikenteen palvelualueet.

Östersundomin alueen maakuntakaavan ja Vantaan yleiskaavan suhde

- Yleiskaavaratkaisu Östersundomissa ei ole voimassa olevan maakuntakaavan mukainen. Vantaan yleiskaavassa osoitetaan Länsisalmen metroon tukeutuva kaupunkikeskusta ja siihen tukeutuva asuinalue maakuntakaavan vastaavaa taajamatoimintojen aluetta idemmäs siten, että se peittää lähes kokonaan alueen, jonne on maakuntakaavassa osoitettu tärkeä pohjoiseteläsuuntainen virkistysalue (rakentamisrajoitus), joka toimii myös ekologisenä yhteytenä Sipoonkorven ja Salmenkallion sekä meren rannan välillä, ja johon virkistysalueen suunnittelumääräyksessä kiinnitetään erityistä huomiota. Yleiskaavassa osoitettuun korvaavaan, Kehä III:n ylittävään viheryhteyteen liittyy epävarmuutta sekä sen toteutumisen että toimivuuden suhteen, ja viheryhteyden korvaaminen yleiskaavan mukaisesti voi tältä osin vaikeuttaa maakuntakaavan tavoitteiden toteutumista.
- Koska sekä Östersundomin yhteinen yleiskaava että voimassa oleva Östersundomin vaihemaakuntakaava ovat tällä hetkellä valitusprosessissa Korkeimmassa hallinto-oikeudessa, ja koska Östersundomin alueeseen liittyy erityisesti Natura-vaikutusten arviointia ja arviointitulosten tulkintaa koskevia merkittävästi erilaisia kuntien ja viranomaisten tulkintoja, Uudenmaan liitto katsoo, että Östersundomin maakuntakaavan ja Östersundomin yhteisen yleiskaavan suunnittelualue tulee rajata pois yleiskaavasta. Östersundomin maakuntakaavan ja yhteisen yleiskaavan suunnittelualue tulee rajata pois Vantaan yleiskaavasta keskeneräisen valitusprosessin takia.

Yleiskaavan muut teemat ja vuorovaikutus

- Uudenmaan liitto katsoo, että yleiskaavan ratkaisut muiden kaavan teemojen (viher-rakenne, kulttuuriympäristöt, lentokenttä ja tekninen verkosto) osalta tukevat hyvin sekä voimassa olevan maakuntakaavan että uuden Helsingin seudun vaihemaakun-takaavan tavoitteita. Erityisesti virkistystyksen, suojelun ja ekologisen verkoston osalta kaavan ratkaisut ovat kunnianhimoisia ja onnistuneita.
- Vuorovaikutus ja kaavan aineistot on toteutettu esimerkillisen hyvin nähtävilläolon ajankohdan haasteet huomioiden. Kaavan esittelyaineisto on toteutettu käyttäjäystä-vällisesti ja tarjoaa informaatiota helposti lähestyttävässä muodossa.

Uudenmaan liitto pitää lausunnolla olevaa Vantaan yleiskaavan ehdotusta erinomaisena pohjana jatkosuunnittelulle.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta ja yleiskaavan ratkaisuja tukevista huo-mioista.

Keskustatoimintojen alueet

Keskustatoimintojen alueen määräystä on täsmennetty Uudenmaan liiton lausunnon poh-jalta siten, että Lapinkylä on lisätty mukaan alueisiin, joille ”*voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä*”. Keskustojen ensisijaisuutta ei kaupan osalta kes-kustatoimintojen alueen määräyksessä ole erikseen korostettu, koska asia on määritelty Maankäyttö- ja rakennuslaissa (71 c §) ”Vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijain-tipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan palvelujen saavutettavuus huomioon ot-taen ole perusteltu.”

Yleiskaava 2020 huomioi Aviapoliksessa käynnissä olevan kaupunkikehityksen suunnan ja Pakkalassa olemassa olevan toiminnallisen kaupungin. Yhtälöstä rakentuu tulevaisuudessa yksi seudun merkittävin keskus. Vantaan ratikan myötä Pakkalan keskustapalvelut yhdisty-vät käytävämäisellä rakenteella (kaavarunon ”kiinnostavuuden kehä”) Aviapoliksen ase-mahubiin ja sen ympärillä kasvavaan lentokenttäkaupunkiin. Keskustatoiminnot kehittyvät sekä Kehä III:n pohjois- että eteläpuolella. Kehäväylän aiheuttama kaupunkirakenteen es-tevaikutus on tarkoitus ratkaista parhaalla mahdollisella tavalla niin ratikkakäytävän ja ke-häväylän risteyskohdissa kuin myös useiden kävelyn ja pyöräilyn reittien avulla.

Kaupan mitoitus

Uudenmaan liiton ja ELY:n lausunnon perusteella on kaupan alueiden enimmäismitoitus täydennetty hyväksyttävän yleiskaavan kaupallisten palveluiden alueen (KM) määräykseen. Mitoitus on osoitettu hyväksymisvaiheessa olevan maakuntakaavan (Uusimaa-kaava 2050) mukaisena, koska ratkaisu vastaa paremmin alueiden nykytilannetta ja uuden maakuntakaavan voidaan olettaa tulevan voimaan ennen yleiskaavan hyväksymistä. Ohje seudullisen kaupan kokorajan huomioon ottamisesta on täydennetty selostukseen.

Kaupan alueet: Tammisto, Porttipuisto ja Vantaanportti

Kaupan laadun suhteen ei tavoitteita ole muutettu: yleiskaavan kaupan ohjaamisen ratkaisuna on keskustojen kehittyminen ensisijaisina monipuolisina kaupan ja palvelujen paikkoina. Uusien hankkeiden keskustoihin kohdentuvien vaikutuksien hallitsemiseksi on KM-alueen määräystä täydennetty näin: "Vähittäiskaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, ettei suuryksiköiden sijoittamisella heikennetä keskustaan sijoittuvan kaupan toimintaedellytyksiä."

Mt 152 jatke

Maantien 152 jatkeesta on esitetty yleiskaavassa liikennealueena vain yksi, YVA-menettelyn perusteella aluevaraussuunnitelman pohjaksi valittu linjaus, jonka lisäksi on esitetty yhteystarpeet Tuusulan puolelle. Yleiskaavan ratkaisu huomioi mahdollisuuden reitistä Tuusulan puolella. Yleiskaavan selostukseen on lisätty tietoa maantien 152 aluevaraussuunnitelmasta sekä siitä tehdystä YVA-menettelystä.

Tallinna-tunneli ja Lentorata on merkitty Vantaan yleiskaavassa omalla merkinnällään, joka on hyväksyttävässä yleiskaavassa muutettu muotoon: *Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen sijainti*. Merkintä osoittaa ratojen ohjeellisen linjauksen Helsingin kautta sekä niiden yhteystarpeet lentoasemalta pohjoiseen. Merkintä on hyväksymisvaiheessa olevan maakuntakaavan (Uusimaa-kaava 2050) mukainen ja mahdollistaa ratojen jatkosuunnittelun.

Lähijunaliikenteen varikko

Lähijunaliikenteen varikkoa tarvittavine liikennealueineen ei ole täydennetty hyväksyttävään yleiskaavaehdotukseen. Uuden yleiskaavan laadinta on neljän vuoden vuorovaikutteinen prosessi. Työn tavoitteet määriteltiin työn alussa ja ne hyväksyttiin kaupunginhallituksessa. Kattava yhteistyö ja keskusteltu eri tahojen kanssa on jatkunut koko ajan.

Seudullisesti on selvitetty uusien lähijunaliikenteen varikkojen sijoittumisvaihtoehtoja pääradalle ja rantaradalle. Viime vuoden lopulla keskusteluun nousi mukaan myös vaihtoehto yhden varikon sijoittamisesta Kehäradalle. Yleiskaavaprosessissa se ajoittui ehdotuksen viimeistelyyn. Varikkoselvitys valmistui huhtikuussa, kun yleiskaavaehdotus oli jo nähtävillä.

Uuden näin merkittävän asian tuominen mukaan yleiskaavaan viime metreillä, olisi ollut jo pelkästään vuorovaikutuksen näkökulmasta mahdotonta. Myös yleiskaavan laadinnan

yhden valtuustokauden mittaisesta aikataulusta haluttiin pitää kiinni, mihin ei voitu lisätä uutta nähtävillä oloa.

Kehäradan mahdollisen varikon osalta ei ole vielä osoitettavissa hankkeesta vastaavaa toimijaa. Uudessa Helsingin seudun MAL-sopimuksessa todetaan, että ”kunnat ja HSL ratkaisevat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarvittavien lähijunaliikenteen uusien varikoiden sijoittumisen Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan suunnissa ja laativat tarvittaville selvityksille ja toteuttamiselle uusien junien hankintatarpeen huomioonottavan aikataulun”. Välitön tarve on varikolla Rantaradan suunnalla ja seuraava varikko tarvittaneen 2030-luvulla. Tässä vaiheessa ei ole riittävän selvää kuvaa Kehäradan varikkotarpeesta eikä ole myöskään selkeää kuvaa hankkeesta vastaavassa tahosta. Kun hankkeen sisältö täsmentyy ja toimintamalli selkeytyy, voidaan sitä edistää esimerkiksi osayleiskaavalla tai yleiskaavan muutoksella.

Raskaan liikenteen palvelualueet

Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen on esitetty liikennealueeseen varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. Muita seudullisissa selvityksissä esiin nousseita mahdollisia raskaan liikenteen palvelualueiksi soveltuvia alueita ei ole ollut mahdollista yleiskaavassa osoittaa pysyvästi tähän käyttöön, koska alueilla on muitakin maankäytön kehittämistarpeita. Viimeisimpänä raskaan liikenteen taukopaikkaa on tutkittu Lahdenväylän varteen Leppäkorven levähdysalueen yhteyteen ja Vantaan yleiskaavan yleispiirteisyys mahdollistaa alueen pienimuotoisen kehittämisen tähän suuntaan. Lisäksi Vantaan yleiskaava mahdollistaa niiden sijoittumisen kaavaan merkityillä tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille (TT).

Keimolaan suunniteltu raskaan liikenteen palvelualue on väliaikainen, eikä sitä tämän takia merkitä Vantaan yleiskaavaan. Vaikka yleiskaava mahdollistaa kyseisen alueen korvaavan sijainnin maantien 152 liittymään, niin yleiskaavassa ei ratkaista alueiden toteutusajankoh-tia. Selostusta on täydennetty raskaan liikenteen palvelualueiden osalta.

Östersundom

Östersundomin yhteisen yleiskaavan Vantaan puoleinen osuus on tuotu Vantaan yleiskaavaan, jotta uusi yleiskaava kattaa koko kaupungin maankäytön tulevaisuuskuvan ja ohjaa sitä yhteneväisin keinoin. Yhteisen yleiskaavan ratkaisuja on täsmennetty Vantaan yleiskaavaan kulttuurimaiseman ja ekologisen verkoston osalta, mutta kaupunkirakenteellisesti ratkaisu on sama kuin yhteisessä yleiskaavassa ja poikkeaa maakuntakaavasta.

Länsisalmen uusi ”metrokeskus” on voimassa olevassa maakuntakaavassa rajattu Kehä III, Itäväylän ja satamaradan risteyksen jakamalle alueelle. Tarkemman tasoisessa suunnittelussa tämä ratkaisu osoittautui mahdottomaksi toteuttaa, joten ristiriita yhteisen yleiskaavan ja voimassa olevan maakuntakaavan välillä on todellinen. Vantaan yleiskaavassa Länsisalmen uuden asuinalueen raja- ja sisältö noudattelee yhteistä yleiskaavaa. Sen rajaaminen

pois tästä yleiskaavasta voi tulla kyseeseen, mikäli yhteinen yleiskaava kaatuu korkeimmassa hallinto-oikeudessa. Ratkaisua odotetaan loppuvuodesta. Metrolinjaus itään on esitetty voimassa olevassa maakuntakaavassa, joten sen säilyttäminen Vantaan yleiskaavassa on perusteltua.

Yleiskaavasta on laadittu luonnonsuojelulain 65§:n mukainen Natura-arviointi, josta on pyydetty lausunnot Uudenmaan ELY-keskukselta, Metsähallitukselta sekä alueen maanomistajilta. Arviointi keskittyy seuraaviin yleiskaava-alueella kokonaan tai osittain sijaitseviin Natura2000-alueisiin: Vantaanjoki (FI0100104 SAC), Sipoonkorpi (FI0100066 SAC) ja Vestran suot, lehdot ja metsät (FI0100064 SAC). Vaikutuksia Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet (FI0100065 SAC/SPA) -Natura-alueeseen on jo arvioitu Östersundomin yhteisen yleiskaavan Suora metro -vaihtoehtoon Natura-arvioinnissa. Yleiskaavan ratkaisut eivät ns. itämetroon tukeutuvan uuden kaupunkirakenteen (Länsisalmi) osalta poikkeaa yhteisen yleiskaavan ratkaisusta ja siksi vaikutuksia Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet -alueeseen ei ole arvioitu tässä arvioinnissa.

Kuten Uudenmaan liiton lausunnossa todetaan, on yhteisen yleiskaavan osalta valitusprosessi kesken: myös Natura-arvioinnin riittävyys tulee kyseisen alueen osalta arvioiduksi oikeuden ratkaisuihin.

NRO 24 VANTAAN ENERGIA SÄHKÖVERKOT OY

Tiivistelmä lausunnosta

- Voimassa olevassa yleiskaavassa on voimajohtoon yhteys esitetty Ruskeasannan sähköaseman läheisyydestä kohti itää Tuusulanväylän yli. Yhteys on tarpeellinen ja se tulee palauttaa yleiskaavakarttaan takaisin.
- Kehitettävä voimajohtomerkintä esittää voimajohtojen sijoittamista maan alle mm. Tammistossa ja Väinö Tannerin tiellä. Aluetta kehitettäessä voimajohtojen osalta tulee voida tarkastella myös muita mahdollisia teknisiä ratkaisuja kaapeloinnin ohella. Kaapelointi vaihtoehtona on kallis ja aiheuttaa seurannaisvaikutuksia muualle sähköverkkoon.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Vantaan Energia sähköverkot Oy lausui, että yleiskaavasta puuttuu Ruskeasannan sähköaseman läheisyydestä kohti itää Tuusulanväylän yli kulkeva voimajohtoyhteys, joka on esitetty voimassa olevassa yleiskaavassa. Kyseessä oli tekninen virhe ja voimajohtoyhteys on lisätty kaavakartalle.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy lausuu, että kehitettäviä voimajohtoja mm. Tammistossa ja Väinö Tannerin tiellä tulee voida tarkastella myös muita teknisiä ratkaisuja kaapeloinnin ohella. Kehitettävä voimajohto -merkinnän ympäröiviä alueita kehitettäessä johtojen maa-kaapeloimista ja muita vaihtoehtoja kustannuksineen ja vaikutuksineen selvitetään tarkemmin jatkosuunnittelun yhteydessä yhteistyösää kantaverkkoyhtiöiden kanssa.

NRO 25 VANTAAN KAUPUNGINMUSEO

Tiivistelmä lausunnosta

Vantaan kaupunginmuseo antaa asiasta lausunnon sekä arkeologisen kulttuuriperinnön, että rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman osalta. Vantaan kaupunginmuseo on osallistunut yleiskaavaehdotuksen valmisteluun.

Yleiskaavassa kulttuuriympäristön säilymistä edistetään kaavan pääkartalla olevalla yleisellä kulttuuriympäristön rasterimerkinnällä, joka sisältää valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat Vantaan kulttuuriympäristöt. Merkintään liittyy määräys, jossa on viitattu oikeusvaikutteiseen liitekarttaan. Lisäksi kulttuuriympäristön vaaliminen on huomioitu kaavakarttaan liittyvässä yleismääräyksessä. Molemmissa määräyksissä on viitattu museon kulttuuriympäristötietokantaan. Näiden mainintojen kautta saadaan hyvin esille kartalla liittyvien arvokkaiden alueiden lisäksi myös yksittäiset merkittävät kohteet ja huomioidaan ajantasaisin tieto kulttuuriympäristön arvottamisessa. Museon ylläpitämän tietokannan lisäksi tulee kuitenkin huomioida Museoviraston ylläpitämä muinaisjäännösrekisteri, josta saa ajantasaisen tiedon muinaisjäännösten osalta. Luonnosvaiheessa muinaisjäännösrekisteri oli mainittu määräyksessä ja se tulisi mainita siinä edelleen. Museo pitää hyvänä, että arvokas kulttuuriympäristö -rasterialueen määräykseen on otettu mukaan MRL 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus.

Pääkartalta on otettu pois RKY-kohteiden pistemäinen merkintä ja ne on siirretty liitekartalle. Merkinnän tarkoitus oli tuoda pääkartalle valtakunnallisesti merkittävät kohteet siinä tapauksessa, että ne eivät sisälly arvokas kulttuuriympäristö -rasterialueen sisälle. Olisi tärkeää, että nämä kohteet palautettaisiin takaisin pääkartalle.

Arvokas kulttuuriympäristö -liitekartalla on pääkartan rasterilla merkittyjen valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaiden alueiden lisäksi kohteet, joilla on Vantaalla paikallista merkitystä. Luonnosvaiheessa liitekartta rakentui siten, että siihen oli merkittynä paikallisesti merkittävät rakennusperintökohteet pistekohteina, muinaisjäännökset, sekä muut kulttuuriympäristökohteet pistekohteina ja aluerajauksina. Lisäksi eriteltiin arvokkaat

viljelymaisemat sekä kaupunkikuvallisesti arvokkaat 1960–1980-lukujen asuinalueet eri värein väritettyinä alueina. Museo ehdotti luonnosvaiheen lausunnossaan, että rakennetun kulttuuriympäristön ja maisema-alueiden aluekohteille, sekä muinaisjäännöksille lisätään vielä liitekarttaan tarkemmat määräykset. Asia on ratkaistu kaavaehdotuksessa siten, että liitekartalla on kolme erityyppistä rasterimerkintää: Maisemallisesti arvokas alue tai muu arvokas kulttuuriympäristö, kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokas kylämaisema sekä kaupunkikuvallisesti arvokas 1960–1980-lukujen asuinalue. Kahden ensin mainitun merkinnän määräykseen on sisällytetty lause: "Museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaisia merkittäviä rakennusperintökohteita ei saa purkaa ilman lupaa (maankäyttö- ja rakennuslain 127.1 §), eikä niiden ulkoasua muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöönnä kannalta merkittävä luonne turmeltuu". Kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta olisi tarpeen vielä täsmentää kunkin alueen ominaispiirteitä ja muokata määräyksiä niiden mukaisiksi. Purkamista koskeva lauseesta tulee poistaa maininta ilman lupaa, koska purkaminen on joka tapauksessa aina luvanvaraista.

Ehdotuksessa liitekartalle ei ole lainkaan merkitty muinaisjäännöksiä. Museon näkemys on, että muinaisjäännökset tulisi esittää myös yleiskaavan liitekartalla. Muinaisjäännökset tulee huomioida maankäyttöä suunniteltaessa ja yleiskaavan avulla kohteet tuodaan kaavoittajien ja muiden maankäytön kanssa työskentelevien tietoisuuteen. Merkintä yleiskaavassa ohjaa tarkastamaan ajantasaiset tiedot muinaisjäännösrekisteristä. Lisäksi muinaisjäännökset ovat osa alueen luonnetta, mikä on usein tärkeä huomioida maankäyttöhankkeiden suunnittelun yhteydessä.

Museo kiinnitti huomiota lausunnossaan siihen, että Sahamäessä Hanabölen arvokkaan maisemakokonaisuuden osana olevalle pellolle on esitetty pientalovaltaista asuinaluetta. Lausunnon vastineessa on todettu, että rakentamiseen tarve ylittää tällä alueella pellon suojeluarvon. Ratkaisu on kirjattu kaavaselostuksen lukuun, jossa käsitellään kulttuuriympäristöön kohdistuvia vaikutuksia. Museo pitää myönteisenä, että Myyrmäessä Husbacka II-muinaisjäännösalueelle luonnoksessa osoitettu täydennysrakentamisen alue on poistettu ehdotuksesta ja alue on palautettu virkistysalueeksi.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Muinaisjäänteitä koskeva määräys palautettiin yleismääräyksiin. Muut kulttuuriperintökohteet mainitaan määräyksessä erikseen, koska ne eivät ole muinaismuistolain suojaamia. Kulttuuriympäristöä koskeva yleismääräys on: "Asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet

sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäänösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäänökset ja muut kulttuuriperintökohteet ja selvitettävä niiden suojelutarve ja -edellytykset.”

Yleiskaavaluonnoksessa ei vielä ollut kulttuuriympäristöä koskevaa liitekarttaa. Selostuksessa oli kuitenkin jokaiselta alueelta kartta, jossa oli valtakunnallisten ja maakunnallisten inventointien mukaiset aluerajaukset sekä rakennusperintö, muinaisjäänökset ja muut kulttuuriperintökohteet kaupunginmuseon ja museoviraston tietokannoista tulostettuina. Näistä kartoista saa käsityksen siitä, kuinka merkittävä rakennusperintö ja muinaisjäännteet ovat olleet määriteltujen arvokkaiden kulttuuriympäristöjen rajausten yhtenä perusteena. Näissä kartoissa oli luonnosvaiheessa esitettynä myös eritelty kulttuurihistorialliset ympäristötyypit. Kartat, joissa on esitetty merkittävä rakennusperintö ja muinaisjäännteet, löytyvät edelleen yleiskaavaselostuksesta.

Oikeusvaikutteisella liitekartalla esitetään aluerajaukset ja kohteet, joihin kohdistuu määräys. Yllä mainitussa koko Vantaata koskevassa yleismääräyksessä viitataan päivittyvään tietoon. Suunnittelussa hyödynnetään digitaalisia aineistoja, joita voidaan ruudulla tarkastella päällekkäin, jolloin liitekartan taustalle ei kannata tulostaa vanhenevaa tietoa.

Liitekartalla on esitetty eritelty kulttuurihistorialliset ympäristötyypit siten, että niihin liittyy määräys, jossa kerrotaan, miten käsiteltynä juuri tämän ympäristötyypin arvot säilyvät parhaiten. Oikeusvaikutteisella liitekartalla olevista merkinnöistä ja määräyksistä on keskusteltu Vantaan kaupunginmuseon edustajien kanssa. Määräykset ovat pitkälti samoja kuin yleiskaavassa 2007. Tavoitteena on jatkaa kulttuuriympäristön yleiskaavallista suojelua Vantaalla yhtä selkeillä ja tarkoilla määräyksillä kuin tähänkin saakka. Yleiskaavan kulttuuriympäristöä koskevalle oikeusvaikutteiselle liitekartalle vietiin myös RKY-kohteet. Tällä kartalla ne erottuvat selkeämmin kuin muita merkintöjä täynnä olevalla pääkartalla.

Jos määräyksessä lukisi, että rakennusperintökohteita ei saa purkaa, vaikuttaisi se siltä, että purkaminen ei missään olosuhteissa ole sallittua. Määräyksen teksti ”ilman lupaa” selvittää, että on tarkoitus toimia normaalien lupakäytäntöjen mukaisesti.

NRO 26 VANTAAN KAUPUNKI / KAUPUNKIKULTTUURIN TOIMIALA

Tiivistelmä lausunnosta

Kaupunkikulttuurin toimialan palvelut lisäävät asukkaiden hyvinvointia ja viihtyvyyttä, ja ovat näin ollen kaupungin vetovoimaa lisäävä tekijä. Kaupunkirakenteen tiivistyessä on pidettävä huoli, että vapaa-ajan palveluiden sijoittuminen eri alueille taataan jo kaavoitusvaiheessa. Nykyiseen yleiskaavaan verrattuna luonnonsuojelualueiden määrä kasvaa merkittävästi uudessa yleiskaavassa. Olemassa olevat ja uudet luonnonsuojelu (SL)- ja luo-alueet eivät saa merkittävästi häiritä virkistys- ja ulkoilutoimintojen ylläpitämistä ja kehittämistä.

Vastine

Kaupunkiympäristön toimiala kiittää saamastaan lausunnosta. Pidämme tärkeänä riittävän ja hyvin saavutettavissa olevan palveluverkon olemassaoloa ja kehittämismahdollisuuksia osana kuntalaisten arjen toimintaympäristöä. Vaikka yleiskaava yleispiirteisyytensä vuoksi ei osoitakaan palvelujen sijainteja kaavakartalla, siinä halutaan kuitenkin antaa entistä joustavampia mahdollisuuksia palveluverkon suunnitteluun ja toteutukseen korostamalla sitä asumisen (AP, A, AC) ja kaupunkikeskustan (C) alueiden määräyksissä.

Yleiskaavan lähtökohtana on kestävyiden raami, jonka olennaisena osana on ekologinen kestävyys, jota sovelletaan maankäytön suunnitteluun mm. varaamalla luonnoltaan arvokkaita alueita luonnonsuojelualueiksi. Luonnonsuojelualueina alueet ovat edelleen myös virkistyskäytössä. Luonnonsuojelualueiden jatkosuunnitteluun, palveluvarustuksen rakentamiseen ja ylläpitoon tulee jatkossa suunnata nykyistä enemmän resursseja. Luonnonsuojelualueen määräyksessä on maininta ulkoilureittien perustamisen sallimisesta siten, että alueen suojeluarvo ei vaarannu, korostamassa sekä reittien perustamisen että luontoarvojen merkitystä.

NRO 27 VANTAAN KAUPUNKI / LIIKUNNAN PALVELUALUE

Tiivistelmä lausunnosta

- Kaupungin kasvaessa myös palveluiden tarve ja niiden käytössä olevien tilojen ja alueiden tarve kasvaa. Kaupunkirakenteen tiivistyessä on pidettävä huoli, että vapaa-ajan palveluiden sijoittuminen eri alueille taataan jo kaavoitusvaiheessa.
- Alueiden houkuttelevuus asumisen ja yrittämisen paikkana perustuu muun muassa palveluiden saavutettavuuteen, viihtyisyyteen ja ulkoilumahdollisuuksiin. Kaupunkikulttuurin toimialan palvelut lisäävät asukkaiden hyvinvointia ja viihtyvyyttä, ja ovat näin ollen kaupungin vetovoimaa lisäävä tekijä. Näiden saavutettavuus on otettava huomioon maankäytön suunnittelussa. Kaupunkirakenteen tiivistäminen edellyttää panostusta kaupunkiympäristön ja virkistysalueiden laatuun sekä palveluiden saavutettavuuteen.
- Yleiskaavamääräyksissä edellytetään, että asemakaavoituksen yhteydessä selvitetään lähipalvelujen riittävyys ja varataan niille tarvittaessa riittävästi tilaa. Näistä on huolehdittava maankäytön tarkemman asteisessa suunnittelussa.
- Liikunnan palvelualue esittää lausunnossaan uusia merkintöjä tai muutoksia kaavakartalle, niin VU-alueiden ja -symbolien, kuin ulkoilureittien ja virkistysalueyhteyksien osalta:
 - Lisättävä Urheilu- ja virkistyspalveluiden VU-alue: Rekolan liikuntapuisto, Lipunkantaja Kivistössä, Keimolan maja merkinnällä VU tai VR (retkeily- ja ulkoilualue), Helsingin skolan, Päiväkummun Sahamäki, Leppäkorven maa-uimala
 - Urheilu- ja virkistyspalveluiden paikka, VU-symboli: Askisto, Hämeenkylä, Nikinmäki, Aviapoliksen itäosa tai Tikkurilan suuralueen länsiosa
 - Siirrettävät merkinnät: VU-symboli Simonkylänpuistosta Leinelään, Puukullan pelto
 - VU- tai lähivirkistysalueen (VL) rajausta muutettava: Lounaniityssä Vantaanjokilaaksossa, Rekolanjoen varressa laajennettava, Kuusijärven itäpuolella asemakaavan mukaiseksi
 - Virkistysalueyhteyksiä lisää: Myrmyästä Vantaanjoelle (Vaskivuori-Ruostepuisto), Sahrapuistossa pallokentälle asti, Mäkipuisto–Tarinapuisto välille Ilolassa, Pallopuiston läpi Latupuistoon, reitti yhteydet varmistettava Aviapoliksesta laajemmille viheralueille
 - Ohjeellista ulkoilureittiä muutettava: Petikossa Pyymosantien ylittävä, Vantaanjoen ja Tuusulanjoen risteys (myös siltayhteys), Veromiehestä laajemmille viheralueille

- Luonnonsuojelualueet (SL): Tuusulanjoen aluetta laajennettava, varmistettava riittävä etäisyys teollisuusalueeseen ja Seitsemän veljeksien vaellusreitin toteuttaminen
- Vesialueita lisää: Tuusulanjoki ja Luhtaanmäenjoki kaavakartalle
- Viljelypalsta siirrettävä idemmäksi Tilkunpeltoon Kartanonkoskella, Tarhurinniityssä liian vähän tilaa purolle, reiteille ja asutukselle.
- Voimassa olevan yleiskaavan mukainen VU-alue Ylästöntien etelä- ja pohjoispuolella on säilytettävä golfkentän toteuttamista varten (yleiskaavaehdotuksessa eteläosaa ehdotettu maatalousvaltaiseksi alueeksi, pohjoisosa VL-alueella). Alueelle on voitava toteuttaa golfin harrastamiseen soveltuva kenttä. VU-aluevarauksella ei nähdä olevan vaikutusta avoimen maiseman kulttuurihistorialliseen arvoon, sillä vastaava VU-alue on sijoitettu ja toteutettu kulttuuriympäristöön muun muassa Hiekkaharjussa.
- Voimassa olevan yleiskaavan mukainen VU-alue Hiekkaharjun golfkenttää varten on säilytettävä. Golfkentän laajentamistarve on otettava huomioon nimenomaan pohjoiseen, Havukosken suuntaan. Kentän toteuttaminen Keravanjoen itäpuolelle ei ole tarkoituksenmukaista, koska se edellyttäisi vaativia ja kalliita siltaratkaisuja.
- Päiväkummun Sahamäestä on poistunut merkittävän kokoinen VU-alue. Yleiskaavaehdotuksesta ei ilmene, minne vastaavankokoinen aluevaraus on tehty. Aluevaraus ehdotetaan sijoitettavaksi Hiekkaharjun golfkentän pohjoispuolelle palvelemaan kentän laajentamistarvetta.
- Nykyisin Hiekkaharjun tennishallien ja -kenttien käytössä oleva pääradan ja Tennistien välisellä alueella on turvattava nykyisen laajuiset liikuntapalvelut.
- Olemassa olevat ja uudet luonnonsuojelu (SL)- ja luo-alueet eivät saa merkittävästi häiritä virkistys- ja ulkoilutoimintojen ylläpitämistä ja kehittämistä, esimerkiksi ulkoilu-, latu- ja pyöräilyreittejä. Kuten yleiskaavaehdotuksen selostuksessa todetaan, kaikki Vantaan luonnonsuojelualueet ovat asukkaille tarkoitettuja virkistysalueita. Myyrmäen suuralueella luonnonsuojelualueet ovat laajentuneet merkittävästi esimerkiksi Raappavuoren ja Petikon alueella verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan. Alueella on jatkossakin turvattava ulkoilureittien, latujen ja lähiliikunnan palveluiden kehittäminen (esim. lähiliikuntapaikat, frisbeegolfradat, pulkkamäki).
- Jokamiesoikeuksien mukainen vapaa-ajan liikkuminen on pysyttävä sallittuna pääulkoilureittien lisäksi myös luonnonsuojelualueiden alemmalla polkuverkostolla. Jokamiehen oikeudet koskevat myös hiihtoa, maastopyöräilyä sekä rajoitetusti ratsastusta. Maastopyöräilyn harrastamisen mahdollisuudet ja reittien jatkuvuus on turvattava myös uudessa yleiskaavassa, sekä tarkemman asteisissa maankäytön suunnitelmissa ja luonnonsuojelualueiden määräyksissä.
- Friimetsän AP-alueella on harkittava poistettavaksi kaavasta, koska alue on irrallaan muusta asutuksesta ja sijoittuu tärkeälle Petikon virkistysalueelle.

- Rekolanojan varren ulkoilureittien toteuttamiseen Hiekkaharjun golfkentän kaakkoispuolella ei ole varattu riittävästi tilaa (asumisen ja joen välissä). Asutus leviää liian pitkälle Keravanjoen jokilaaksoon Maarinojalla, joka on Tikkurilan parhaiten säilyneitä yhtenäisiä viheralueita. Jokilaakso on käytetyimpiä Tikkurilan alueen virkistysalueita ja kevyenliikenteen reittiyhteyksiä niin työmatka- kuin ulkoilukäytössä. Lisäksi alueelle on jätettävä tilaa lähiliikunnan kasvavalle kysynnälle.
- Elmon urheilupuistoalueen läpi kulkee ekologinen runkoyhteys. Yhteyden toteuttamisessa on huomioitava sen toiminnallisesti järkevä sijoittuminen suhteessa urheilupuiston palveluihin.
- Yleiskaavaehdotuksessa viitataan monin paikoin, että alueiden suunnittelussa kiinnitetään huomiota kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksien toteuttamiseen; palveluiden saavuttamiseen sekä jalankulun ja pyöräilyn houkuttelevuuden lisäämiseen. Tämän tavoitteen toteutuminen on turvattava tarkemman asteisessa suunnittelussa. Pyöräilyn baanoilta on turvattava yhteydet julkisen liikenteen asemille, palveluihin ja pienemmille, paikallisille reittiyhteyksille.
- Virkistykseen teemakarttaa koskevan tekstiä tulisi selventää selostuksessa.

Vastine

Kaupunkiympäristön toimiala kiittää saamastaan lausunnosta. Pidämme tärkeänä riittävän ja hyvin saavutettavissa olevan palveluverkon olemassaoloa ja kehittämismahdollisuuksia osana kuntalaisten arjen toimintaympäristöä. Vaikka yleiskaava yleispiirteisyytensä vuoksi ei osoitakaan palvelujen sijainteja kaavakartalla, siinä halutaan kuitenkin antaa entistä joustavampia mahdollisuuksia palveluverkon suunnitteluun ja toteutukseen korostamalla sitä asumisen (AP, A, AC) ja kaupunkikeskustan (C) alueiden määräyksissä.

Liikunnan palvelualue esittää useita uusia merkintöjä tai muutoksia kaavakartalle, niin urheilu- ja virkistyspalveluiden alueiden (VU-alue) ja urheilu- ja virkistyspalveluiden paikkojen (VU-symboli), kuin ulkoilureittien ja virkistysalueyhteyksien osalta. Yleiskaavassa osoitetaan sen tarkkuustasoon soveltuen VU-alueita, jotka ovat yli 2 hehtaarin laajuisia, sekä uusia ja kehittyviä kohteita VU-symbolilla, joita on kaikkiaan 8 kappaletta. Symbolit on pyritty sijoittamaan siten, että ne toteutuessaan ovat saavutettavissa mahdollisimman hyvin ja laajalle joukolle asukkaita siten, että ne kytkeytyvät muuhun virkistykseen ja ulkoilun verkostoon sekä niin, että luontoarvot eivät vaarannu. Liikunnan palveluita voidaan kehittää virkistykseen ja asumisen alueilla yleiskaavamääräysten sitä estämättä. Ohjeelliset merkinnät, kuten VU-symbolit, ulkoilureitit, viljelypalstat sekä ratsastusreitit tarkentuvat sijainniltaan ja laajuudeltaan tarkemman tason suunnittelussa. Lisäksi yleiskaavan aluerajaukset ovat yleispiirteisiä ja ne tarkentuvat tarkemmassa suunnittelussa.

Ylästön golfkenttävaraus

Valtioneuvoston valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskeva 14.12.2017 tehty päätös tuli voimaan 1.4.2018. Päätös edellyttää, että valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot, kohteiden alueellinen monimuotoisuus ja ajallinen kerrosisuus turvataan maakuntien suunnittelussa ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan suomalaisen kulttuuriympäristön kokonaisuus perustuu viranomaisten laatimiin valtakunnallisiin inventointeihin, jotka koskevat valtakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita, valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY) ja valtakunnallisesti merkittäviä arkeologisia kohteita. Ylästöntien varren pellot ovat osa Backaksen - Elannon suurtilan RKY-rajausta. Backas - Elannon suurtilan valtakunnallisen arvon perusteluissa todetaan, että talouskeskus peltoineen on suurmaataloudesta kertova saareke kaupungistuneessa ympäristössä, ja että samaan maisemakokonaisuuteen kuuluu viljelyaukean ympäröimä vanha kapteenin virkatalo Petas. Peltojen häviäminen tilojen ympäriltä alentaisi maiseman arvoa, ja oikeusvaikutteisen liitekartan määräyksessä onkin edellytetty, että maisemallisesti merkittävät pellot tai niityt säilytetään. Kokonaisuuden arvoa nostaa alueen läpi kulkeva Suuri rantatie, joka on esitetty kaavakartalla omalla merkinnällään.

Kulttuurimaisemaselvityksessä 2005 arvioitiin ja tunnistettiin maaseudun kulttuurimaiseman parhaiten säilyneet ja arvokkaimmat ydinalueet. Yleiskaavan 2007 arvokasta kulttuuriympäristöä koskevat rajaukset ja määräykset tehtiin selvityksen pohjalta. Yleiskaava 2020 jatkaa kulttuuriympäristön suojelua samoilla periaatteilla ja kriteereillä, jotka on avattu Kulttuurimaisemaselvityksessä 2005. Yleiskaavan 2007 "kyläkuvallisesti arvokkaat" maisemat nimettiin informatiivisemmin kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaiksi kylämaisemiksi. Backas on nostettu tähän luokkaan viljelysmaiseman säilyneisyyden perusteella. Maisemaa on viljelty ainakin 1600-luvun lopulta saakka ja todennäköisesti kauemminkin.

Jos Backaksen ja Hanabölen maisemia verrataan, olennaisia eroja ovat toisaalta valtakunnallisella tasolla määritelty arvokkuuden asteen ero, ja toisaalta omassa selvitystyössä todettu maiseman säilyneisyys. Viranomaisten laatimien valtakunnallisten ja maakunnallisten inventointien perusteella Backas on valtakunnallisesti merkittävä ja Hanaböle maakunnallisesti. Yksi kulttuurimaiseman arvon kriteeri on, että maisema on säilynyt samassa käytössä eli tässä tapauksessa viljelymaisemana pitkään.

Ylästöntien pohjoispuoli on varattu VL-alueeksi, joka mahdollistaa monipuolisen virkistystoiminnan kehittämisen lähialueen asukkaiden käyttöön ja osana Aviapoliksen viher- ja virkistysverkostoa.

Hiekkaharjun golfkenttä

Tällä yleiskaavakierroksella ei ole tarkemmin tutkittu golfkenttien mahdollisia sijainteja tai nykyisten laajennuksia. Voimassa olevaan yleiskaavaan laadittiin selvitys golfkentistä ja kaavaan tehtiin useita varauksia. Hiekkaharjun golfkenttää ehdotettiin osittain asumiseen yleiskaavaluonnoksessa, mutta tarkempien selvitysten ja saadun palautteen perusteella siitä luovuttiin. Maanomistus kentän ympärillä on yksityistä ja alueet ovat vielä maatalouskäytössä, mikä on osa alueen maisemallista arvoa. Yleiskaava osoittaa alueelle sekä virkistys- ja ulkoilualueita että maatalousaluetta. Tarkemmat rajaukset niiden välillä voidaan määrittellä asemakaavalla, mikäli golfkentän laajennushanke olisi muuten mahdollinen. Raja asumisen A-alueen ja VU-alueen välillä on yleiskaavan esitystapaa mukailleen esitetty yleispiirteisesti, jolloin tarkempi raja golfkentän ja asumisen välillä määritellään asemakaavassa.

Päiväkummun poistunut VU-merkintä oli kotieläintila, joka ei ole koskaan toteutunut. Tällä yleiskaavakierroksella katsottiin, että tarve uudelle pientaloalueelle on suurempi kuin kotieläintilalle.

Hiekkaharjun Tennistien toimijoiden kanssa on käyty keskustelua yleiskaavan aluerajauksista. Aiheesta saatiin myös paljon mielipiteitä luonnosvaiheessa. Yleiskaavaehdotuksessa Tennistien ympäristön P-aluevarausta on laajennettu siten, että se mahdollistaa tennishallien rakentamisen. Lisäksi AC-aluevaraus mahdollistaa toiminnan säilymisen alueella. Kyseessä on kuitenkin yksityisessä maanomistuksessa oleva alue, joten yleiskaavan vaikutusmahdollisuudet toiminnon säilymiseen ovat rajalliset.

Luonnonsuojelualueet ja ulkoilureitit, maastopyöräily

Yleiskaavan lähtökohtana on kestävyiden raami, jonka olennaisena osana on ekologinen kestävyys, jota sovelletaan maankäytön suunnitteluun mm. varaamalla luonnoltaan arvokkaita alueita luonnonsuojelualueiksi. Luonnonsuojelualueina alueet voivat olla myös virkistyskäytössä, kunhan ne arvot, joiden perusteella aluetta suojellaan, säilyvät. Luonnonsuojelualueiden jatkosuunnitteluun, palveluvarustuksen rakentamiseen ja ylläpitoon tulee jatkossa suunnata nykyistä enemmän resursseja. Luonnonsuojelualueen määräyksessä on maininta ulkoilureittien perustamisen sallimisesta siten, että alueen suojeluarvo ei vaarannu, korostamassa sekä reittien perustamisen että luontoarvojen merkitystä.

Yleiskaavaa on laadittu yhteistyössä viheraluesuunnittelun kanssa. Viheraluesuunnittelussa suunnitellaan tarkemmin ulkoilureitit ja liikuntapaikat. Yleiskaavaa laadittaessa yleiskaavatuksen ja viheraluesuunnittelun edustajat ovat yhdessä käyneet läpi ohjeelliset ulkoilureitit. Ulkoilureittien verkosto on edelleen esitetty kautta Vantaan. Yleiskaavassa esitetään suurpiirteisesti reittiverkosto, jonka sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa. Ulkoilureittien linjauksia on kuitenkin tarkistettu paikoin mm. estämään sellaiset tilanteet, joissa reitille ei jatkosuunnittelussa löytyisi yhtään realistista sijaintia.

Verkostoina yleiskaavassa esitetään ohjeelliset ulkoilureitit ja ohjeelliset ratsastusreitit. Yleiskaavan tasoisena verkostona ei ole tarpeen esittää maastopyöräilyreittejä, koska maastopyörällä voi siirtyä paikasta toiseen liikenneverkon normaalina osana olevia pyöräiteitä pitkin. Maastopyöräilyn ratkaisut ovat osa tarkemman asteista suunnittelua. Suojelualueelle voi olla alueesta riippuen mahdollista osoittaa myös maastopyöräilyä varten reitti tai reitit ja maastopyöräilyä voidaan laatia rauhoitusmääräyksiin salliva määräys tietyin rajoituksin. Tapauskohtaisesti arvioidaan, mitä suojelualueella on sopivaa tehdä, ja mitä ei, ja missä kohdassa. Luonnonsuojelu on kuitenkin suojelualueen päätarkoitus ja liikkumisen tulee tapahtua luontoa kunnioittaen.

Friimetsän asuinaluevaraus säilyy yleiskaavassa tulevaisuuden varauksena ja sen tarpeellisuus arvioidaan myöhemmin.

Maarinojalla on edelleen reilusti yli 200 metriä leveä viheraluevyöhyke Keravanjoen rannalla. Teiden ja ratikan risteyskohdasta ja sen lähistöltä on löydetty välttämättömiä rakentamisen paikkoja ratikan varrelle. Rekolanjoen varrella Jokiniemessä julkisen virkistysalueen leveys ja ulkoilureitin sijainti on ratkaistava jatkosuunnittelussa. Purojen varsia koskee yleismääräys: "... Jatkosuunnittelussa tulee tutkia, kuinka leveä rakentamaton alue puron varrelle jätetään. Puron viherkäytävä tulee toteuttaa mahdollisimman leveänä." Elmon urheilupuiston pohjoispuolisen ekologisen yhteyden leveys ja sijainti suhteessa urheilupuiston toimintoihin selviää alueen jatkosuunnittelussa.

Kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuudet, pyöräliikenteen baanat

Tarkempaa suunnittelua eri alueilla ohjaa mm. Vantaan liikennepoliittinen ohjelma sekä kaupungin omat maankäytön ja kaavoituksen tavoitteet. Niiden mukaan edistetään kaupungin arvojen mukaista kestävästä kehitystä. Kestävän liikkumisen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) ja maankäytön tavoitteita tukemaan on laadittu kulkumuotokohtaisia poliittisia ohjelmia ja selvityksiä, jotka ohjaavat tarkempaa suunnittelua. Kulkumuodoittaiset ohjelmat linjaavat tarkempaa suunnittelua kulkumuotojen erityispiirteistä lähtien.

Pyöräliikenteen baanat muodostavat Vantaalle keskuksien välisen laadukkaan pyöräilyverkon, joka yhdistyy seudulliseen laatukäytäväverkkoon. Baanat palvelevat erityisesti pitkämatkaista pyöräilyä ja baanoja täydentävät hyvän laatutason pääpyöräreittiverkosta sekä muut pyörätiet, jotka suunnitellaan tarkemmassa kaavoituksessa eikä tämä verkosto siksi näy yleiskaavassa. Baanat eivät siis välttämättä kulje aivan keskusta-alueilla tai tiettyjen toimintojen edustalta, mutta niiltä järjestetään kuitenkin erinomaiset yhteydet esimerkiksi asemille ja muihin keskustojen palveluihin.

Vapaa-ajan, virkistyksen ja liikunta-alueiden teemakarttaa koskevaa tekstiä yleiskaavaselostuksessa on täsmennetty.

NRO 28 VANTAAN SEURAKUNTAYHTYMÄ

Tiivistelmä lausunnosta

- Vantaan seurakuntayhtymä kiittää yleiskaava 2020 ehdotusta siitä, että se ohjaa kasvua ja kehitystä olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen.
- Yleiskaavalla ja rakennusoikeudella on ratkaiseva merkitys seurakuntayhtymän taloustilanteeseen ja mahdollisuuksiin ylläpitää seurakuntien toimintaa ja toimintaan tarvittavia rakennuksia tulevaisuudessa. Seurakuntayhtymän tavoite on myös tukea ja edistää Vantaan kaupungin kasvua ja kehitystä tasapainoisten ja elinvoimaisten asuntoalueiden kaavoittamisella seurakuntien omistamille maa-alueille.
- Hautausmaille ja seurakuntien toimintatiloihin mahdollistetaan jatkossa hyvät joukko-liikenneyhteydet. Ruskeasannalle ja hautausmaalle tulee varmistaa raideliikenneyhteyden lisäksi myös bussiyhteys.
- Myyrmäen kirkon yhteyteen on varmistettava tuhkahautaamisen mahdollisuus tulevaisuudessa. Lisäksi Myyrmäen kirkon tontille tulee sallia asuinrakentaminen ja kirkon tonttia ympäröivässä rakentamisessa on huomioitava arkkitehti Juha Leiviskän kulttuurihistoriallisesti merkittävä rakennus.
- Jokiniemen osalta seurakuntayhtymä esittää, että golf-toiminnot keskitetään Rekolanajan pohjoispuolelle ja tiivis asuntorakentaminen ulotetaan Hiekkaharjasta Rekolanajan varteen saakka nyt esitettyä leveämmällä alueella radan molemmin puolin, niin, että ainoastaan joen ranta jää virkistyskäyttöön. Vantaan kaupungin ja seurakuntien välisessä aiesopimuksessa tavoitteena on ollut, että seurakuntien Vantaan Hiekkaharjussa ja Rekolan alueella olevat kaavoituskelpoiset maa-alueet voitaisiin kaavoittaa lähivuosina ja että niille voitaisiin rakentaa korkeatasoisia ja kaupunkirakennetta hyvin täydentäviä asuntoalueita tarvittavine palveluineen.
- Leinelän pohjoispuolella olevan Rekolanmäen alueen asuntoalueiden tulee olla laajuudeltaan vähintään kaavaluonnoksen ja kaavaehdotuksen laajimpien vaihtoehtojen mukaisia ja mahdollistaa mahdollisimman tehokas asuntorakentaminen.
- Kulomäen pohjoisosan alueelle tulee mahdollistaa asuntorakentaminen. Elmon urheilupuiston alueen kehittämisessä tulee ottaa huomioon aiesopimuksessa sovitut asiat ja lisäksi tulee taata kaavoituksen osalta seurakuntayhtymän muiden alueiden kaavamerkinnoissa ja mahdollisissa maanvaihdossa seurakuntayhtymälle mahdollisuus käyttää maa-alueitaan rakentamiseen.
- Seurakuntayhtymien maa-alueille ei tule kohtuuttomasti kaavoittaa puisto- ja ulkoilu-alueita ja seurakuntayhtymän tulee voida kohtuullisesti hyödyntää yleiskaavassa kiinteistöomaisuuttaan asuinrakentamiseen ja muuhun hyötykäyttöön enemmän kuin ehdotuksessa on esitetty.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta. Vantaan yleiskaavaehdotuksessa on esitetty Kehäradan varteen Ruskeasannan asemavaraus, joka toteutuessaan parantaa Ruskeasannan hautausmaan saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Hautausmaiden ja seurakunnan toimitilojen bussiyhteydet eivät ole yleiskaavassa ratkaistava asia. Vantaan kaupunki kuuluu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään (HSL), joka mm. suunnittelee ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä.

Yleiskaavassa ei osoiteta uusia hautausmaavaroja. Myyrmäen kirkon yhteyteen on mahdollista suunnitella tuhkahautaamismahdollisuus asemakaavassa. Kirkon ja sen ympäristön keskusta-alueen kaavamerkintä C mahdollistaa myös asumisen. Kirkon rakennusperintöarvot tulee ottaa suunnittelussa huomioon. Yleiskaava ei ole ristiriidassa seurakuntayhtymän tavoitteiden kanssa.

Yleiskaavaluonnoksessa osoitettiin uutta asumisen (A) aluetta Hiekkaharjun golfkentän alueelle siten, että golftoiminnot voisivat edelleen pääosin säilyä. Asumisen luontevana rajana pidettiin Rekolanpuroa, joka toimii maisemallisena puskurina Hanabölen kulttuurimaiseman reunassa. Yleiskaavaehdotusta laadittaessa alueen asumisen edellytyksiä tutkittiin edelleen. Alueella tehtyjen selvitysten (mm. maaperäkairaukset) perusteella todettiin, että paksumat savikerrokset yhdessä raideliikenteen aiheuttaman värinän kanssa rajoittavat asuinrakentamiseen soveltuvan alueen hyvin pieneksi. Lisäksi edellä mainitut tekijät nostavat rakentamisen kustannuksia ja edellyttävät rakentamisen merkittävää tehokkuutta, mikä ei sovellu kulttuurimaiseman reunaan sen arvojen vuoksi. Tästä johtuen golfkentän alueen asuinaluevaraukset on poistettu yleiskaavaehdotuksesta ja alue on merkitty urheilun ja virkistysten vapaa-ajan toimintojen alueeksi (VU). Lisäksi yleiskaavaluonnoksesta saatiin useita golftoimintojen säilyttämistä puolustavia mielipiteitä.

Leinelässä Rekolanmetsän asumisen rajausta on tarkistettu perustuen luontovaikutusten arviointiin siten, että ekologinen runkoyhteys ja virkistysmahdollisuudet säilyvät. Luonnoksen ratkaisusta saatiin myös runsaasti asukaspalautetta, jossa vastustettiin Leinelän asumisen alueiden laajennuksia Rekolanmetsän suuntaan. Kaavaehdotuksessa aluerajausta on hieman supistettu luonnoksesta siten, että metsän ydinalueet ja niiden lähiympäristöt ulkoilumahdollisuuksineen säilyvät. Asumisen painopistettä on siirretty lähemmäs Leinelän aseman ympäristöä.

Yleiskaava toteuttaa MRL:ssä 39 §:ssä määriteltyjä yleiskaavan sisältövaatimuksia. Niihin kuuluu mm. riittävien virkistysalueiden varaaminen. Pääkaupunkiseudun kasvavalle väestölle virkistäytymisen mahdollisuudet ja muut metsän tarjoamat ekosysteemipalvelut ovat tärkeitä.

Kehäradan ja Kulomäen välissä oleva Rekolanmetsä on itäisen Vantaan asukkaille tärkeä laaja, metsäinen viheraluekokonaisuus ja olennainen osa seudullista viheralueiden verkostoa. Rekolanmetsän viheraluekokonaisuuden runkona ovat Ilolanojan purolaakso ja sitä rajaavat kalliomoreenimäet. Pohjoisosassa on Kylmäojan korven ja Kylmäojanmetsän luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu luonnonsuojelualue, josta edelleen koilliseen ja itään päin viheraluekokonaisuus yhdistyy Elmo-urheilupuiston kautta Rekolanojan purolaaksoon.

Nykyisen metsän itäpuoli on ollut varattuna asuinrakentamiseen erilaisilla rajauksilla ainakin yleiskaavasta 1982 saakka. Yleiskaavaehdotuksessa aluetta esitetään varattavaksi rakentamiseen noin 23 hehtaaria enemmän kuin yleiskaavassa 2007. Aluevarausta on pienennetty verrattuna yleiskaavaluonnokseen vain noin neljän hehtaarin verran siitä huolimatta, että erittäin monet osalliset vastustivat näiden alueiden varaamista rakentamiseen. Osalliset toivat muistutuksissaan esille aivan todellisia ja tärkeitä syitä olla varaamatta Rekolanmetsästä rakentamiseen alueita voimassa olevaa yleiskaavaa laajemmin. Seurakunnille on annettu erittäin hyvät mahdollisuudet kehittää omistamiaan alueita rakentamiseen ja saada talouttaan tasapainoon sitä kautta.

Yleiskaava yleispiirteisenä maankäytön suunnitelmana ei ota kantaa, tai perustu maanomistajuuteen, vaan lähtökohtana on toimivan ja kestävän kaupunkirakenteen mahdollistaminen. Rakennusoikeutta ei määritellä yleiskaavassa ja yleiskaavan osoittamat aluerajaukset ja muut merkinnät tarkentuvat tarkemman asteisessa suunnittelussa. Seurakunnille on annettu erittäin hyvät mahdollisuudet kehittää omistamiaan alueita rakentamiseen ja saada talouttaan tasapainoon sitä kautta.

NRO 29 VR-YHTYMÄ OY

Tiivistelmä lausunnosta

- Pidämme kannatettavana Vantaan kaupungin linjauksia ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen sekä joukkoliikenteen kestävän kehityksen vyöhykkeille. Panostaminen asemanseutujen kehittämiseen, liikenteen solmupisteiden sujuvuuteen sekä liityntäpysäköintiin on tehokas keino ohjata väestöä ympäristöystävällisen joukkoliikenteen käyttäjiksi.
- Rataverkon kapasiteetin kasvattamista tulee edistää etenkin pääradalla. Pääradalla tulee varata mahdollisuus kuuteen raiteeseen sekä tasonnostoon. Vaihtoehtoisesti Lentoradan toteutuminen poistaisi tarpeen 5. ja 6. raiteelle. Liikennemäärien

kasvattaminen ja yhteyksien parantaminen Helsinki-Tampere käytävällä ei ole tulevaisuudessa mahdollista ilman lisäraiteita.

- Lentorata tukee koko Suomen henkilöliikenteen kehitystä. Rata mahdollistaa sekä lähi-, taajama-, että kaukoliikenteen vuorojen lisäämisen kysytyimpinä vuorokauden aikoina. Investointina lentorata parantaa koko maan junaliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta. Lentorata edistäisi Aviapoliksen liiketoimintakeskuksen kehitystä.
- Asemanseutujen kehittämishankkeissa tulee taata riittävät mahdollisuudet henkilöautojen ja polkupyörien liityntäpysäköintiin sekä luoda hyviä kävely- ja pyöräily-ympäristöjä. Liityntäliikenteen osalta tulee kiinnittää huomiota riittävään liityntäpaikoituksen määrään henkilöautoille ja polkupyörille sekä sujuviin vaihtomahdollisuuksiin.
- Asuntotuotannon kehittäminen raideyhteyksien varrelle tukee kestävän kehityksen tavoitteita.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta.

Pääradan lisäraiteet ja Lentorata

Yleiskaavassa on pääradalla lisäraidevaraus Tikkurilan alueella Valkoisenlähteentielle asti. Liikenneviraston laatiman lisäraiteiden aluevaraus selvityksen mukaan Tikkurilasta ja Korsosta pitäisi purkaa useita melko uusia rakennuksia. Tikkurilan asema on rakennettu ja alueen asemakaavat laadittu vuonna 2008 hyväksytyn lisäraidesuunnitelman mukaisesti. Tämän suunnitelman mukaan Tikkurilasta ei tarvitse purkaa rakennuksia ja Tikkurilassa on siten riittävästi varauduttu lisäraiteisiin. Korsossa aluevaraus selvityksen mukainen ratkaisu tarkoittaisi puolestaan keskustasuunnitelman uusimista, jotta mm. Urpiaistentien läpiajoa ei jouduttaisi katkaisemaan aluevaraus suunnitelman mukaisesti. Lisäraideselvityksessä on lisäksi esitetty purettavaksi Lumon pysäköintirakennusta.

Pääradan lisäraidevaraukset ovat pitkän aikavälin varauksia, niiden toteuttamisaikataulu ei ole tiedossa eikä niistä ole yksityiskohtaisia suunnitelmia. Lisäraiteiden aluevaraus selvitys on tehty liian väljällä mitoituksella, jotta sitä voitaisiin käyttää tiivistettävien keskustojen suunnitteluun ja yleiskaavan tilavaraukseen. Vantaan yleiskaavassa on varauduttu Lentorataan, joka toimii vaihtoehtona lisäraiteiden mahdollistamalle pääradan kapasiteetin lisäykselle.

Tallinna-tunneli ja Lentorata on merkitty Vantaan yleiskaavassa omalla merkinnällään, joka on hyväksyttävässä yleiskaavassa muutettu muotoon: *Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen sijainti*. Merkintä osoittaa ratojen ohjeellisen linjauksen Helsingin kautta sekä niiden yhteystarpeet lentoasemalta pohjoiseen. Merkintä on hyväksymisvaiheessa olevan maakuntakaavan (Uusimaa-kaava 2050) mukainen ja mahdollistaa ratojen jatkosuunnittelun.

Asemanseudut ja liityntäpysäköinti

Asemat ja asemanseudut ovat keskeinen osa toimivaa joukkoliikennettä. Vantaan yleiskaavassa asemia koskevista määräyksistä on mainittu, että laadukkaisiin liityntä- ja vaihtoyhteyksiin sekä riittävään pyöräpysäköintiin tulee kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa. Lisäksi seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet on osoitettu kartalla omalla merkinnällä. Tarkemmat paikkamäärät, niiden laatu ja yhteydet määritetään alueiden jatkosuunnittelussa.

Tikkurilan ja Lentoaseman asemat on merkitty omalla merkinnällään *Valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema*. Merkinnällä korostetaan kyseisten asemien tärkeyttä ja roolia osana kansainvälistä, valtakunnallista ja seudullista joukkoliikennettä.

Raitiotie

Vantaan kaupunki kuuluu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään (HSL), joka kilpailuttaa ja hankkii Vantaan joukkoliikenteen. Kaupunki ei siis vaikuta kevytraideliikenteen kilpailuttamiseen.

NRO 30 VÄYLÄVIRASTO

Tiivistelmä lausunnosta

- Väylävirasto on laatinut Lähijunaliikennealueen varikkoselvityksen (Väyläviraston julkaisu 25/2020), jossa esitetty Petaksen varikon sijaintialue on Vantaan yleiskaavaehdotuksessa osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi (TP) ja tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi (TY). Kaavaehdotuksessa ei ole osoitettu rautatievarikkovarausta Petakseen eikä Petaksen varikosta myöskään ole yleiskaava-aineistossa minäänlaista mainintaa. Väyläviraston näkemyksen mukaan yleiskaavaehdotus ei mahdollista varikon sijoittamista Petakseen ja sen ratalain mukaista jatkosuunnittelua. Ratalain 10 §:n mukaan rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja rata-suunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Yleissuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin oikeusvaikutteista yleiskaavaa.
- Väylävirasto huomauttaa, että lähijunaliikenteen kehittämisen ja sen edellyttämän varikkokokonaisuuden jatkosuunnittelun kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että Vantaan yleiskaavassa osoitetaan varaus Petaksen varikolle. Väyläviraston näkemyksen mukaan varikkoselvityksen mukainen Petaksen varikko kehäradalle suuntautuvineen yhdysraiteineen tulee yleiskaavassa osoittaa rautatiealueena ja yleiskaavaselostusta tulee täydentää Petaksen varikon osalta.

- Hakkilaan johtava nykyinen Santarata ja Hakkilassa sijaitsevat radanpidon alueet ovat Väylävirastolle välttämättömiä. Kunnossapidon alueiden poistaminen alentaa radanpidon palvelutasoa millä on heikentäviä vaikutuksia valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuuteen. Väyläviraston näkemyksen mukaan Santaradan ja Hakkilan alueen poistaminen Vantaan yleiskaavasta ei ole mahdollista ilman korvaavan radanpidon alueen osoittamista. Korvaavan alueen puuttuessa tulee nykyinen Santarata osoittaa yleiskaavassa rautatiealueena.
- Raskaan liikenteen palvelualueiden puute on paheneva ongelma. Väylä pitää hyvänä, että palvelualuekysymys on yleiskaavaehdotuksessa esitetty hieman konkreettisemmin kuin luonnosvaiheessa. Hämeenlinnanväylän (vt3) käytävään yleiskaavaehdotuksessa on esitetty varteenotettava ratkaisuehdotus. Tarvetta vastaavalle on myös muualla esimerkiksi Lahdenväylän (vt4) käytävässä. Muista mahdollisista sijainneista todetaan, että taukopaikat voivat sijoittua tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille (TT). TT-alueet eivät kuitenkaan sijaitse paikoissa, jotka on todettu seudullisissa selvityksissä potentiaalisiksi taukopaikka-alueiksi. Väylävirasto esittää, että taukopaikat osoitettaisiin Vantaan yleiskaavaan hyväksymiskäsittelyssä olevan Uusimaa-kaava 2050 liitekartan mukaisesti.

Vastine

Vantaan kaupunki kiittää saamastaan lausunnosta.

Lähijunaliikenteen varikko

Lähijunaliikenteen varikkoa tarvittavine liikennealueineen ei ole täydennetty hyväksyttävään yleiskaavaehdotukseen. Uuden yleiskaavan laadinta on neljän vuoden vuorovaikutteinen prosessi. Työn tavoitteet määriteltiin työn alussa ja ne hyväksyttiin kaupunginhallituksessa. Kattava yhteistyö ja keskusteltu eri tahojen kanssa on jatkunut koko ajan.

Seudullisesti on selvitetty uusien lähijunaliikenteen varikkojen sijoittumisvaihtoehtoja pääradalle ja rantaradalle. Viime vuoden lopulla keskusteluun nousi mukaan myös vaihtoehto yhden varikon sijoittamisesta Kehäradalle. Yleiskaavaprosessissa se ajoittui ehdotuksen viimeistelyyn. Varikkoselvitys valmistui huhtikuussa, kun yleiskaavaehdotus oli jo nähtävillä.

Uuden näin merkittävän asian tuominen mukaan yleiskaavaan viime metreillä, olisi ollut jo pelkästään vuorovaikutuksen näkökulmasta mahdotonta. Myös yleiskaavan laadinnan yhden valtuustokauden mittaisesta aikataulusta haluttiin pitää kiinni, mihin ei voitu lisätä uutta nähtävillä oloa.

Kehäradan mahdollisen varikon osalta ei ole vielä osoitettavissa hankkeesta vastaavaa toimijaa. Uudessa Helsingin seudun MAL-sopimuksessa todetaan, että ”kunnat ja HSL

ratkaisevat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarvittavien lähijunaliikenteen uusien varikoiden sijoittumisen Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan suunnissa ja laativat tarvittaville selvityksille ja toteuttamiselle uusien junien hankintatarpeen huomioonottavan aikataulun”. Välitön tarve on varikolla Rantaradan suunnalla ja seuraava varikko tarvittaneen 2030-luvulla. Tässä vaiheessa ei ole riittävän selvää kuvaa Kehäradan varikkotarpeesta eikä ole myöskään selkeää kuvaa hankkeesta vastaavassa tahosta. Kun hankkeen sisältö täsmentyy ja toimintamalli selkeytyy, voidaan sitä edistää esimerkiksi osayleiskaavalla tai yleiskaavan muutoksella.

Santarata

Yleiskaava on pitkän aikavälin suunnitelma ja Vantaan uudessa yleiskaavassa yhdyskuntarakenteen kasvu pyritään ohjaamaan osaksi vahvaa joukkoliikennekaupunkia. Santaradan rautatieyhteyden alueella kulkee yleiskaavassa raitiotie ja alue tukeutuu vahvasti myös Tikkurilan asemaan. Santarata on poistettu yleiskaavasta, koska Vantaan kaupungin näkökulmasta rata haittaa kaupunkikehitystä ja Tikkurilan asemaa ympäröivän maankäytön tiivistämistä sekä täysimääräistä hyödyntämistä. Yleiskaavalla osoitetaankin kaupungin maankäytön tavoitetilaa vuonna 2050, vaikka muutokset tapahtuvat usein vaihteittain.

MAL-sopimuksessa on todettu Santaradan osalta, että ”*Väylävirasto laatii selvityksen Santaradan siirtämisestä valtion rataverkolla ja sen nykyisistä aluevarauksista luopumisesta. Kunnat tarjoavat Santaradalle vaihtoehtoisen, pääkaupunkiseudun junaliikenteen tehokasta kunnossapidon toteuttamista vastaavan paikan. Santaradan siirrolla mahdollistetaan pika-raitiotien rakentaminen ja maankäytön kehittäminen sen nykyisellä alueella.*”

Raskaan liikenteen palvelualueet

Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen on esitetty liikennealueeseen varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. Muita seudullisissa selvityksissä esiin nousseita mahdollisia raskaan liikenteen palvelualueiksi soveltuvia alueita ei ole ollut mahdollista yleiskaavassa osoittaa pysyvästi tähän käyttöön, koska alueilla on muitakin maankäytön kehittämistarpeita. Viimeisimpänä raskaan liikenteen taukopaikkaa on tutkittu Lahdenväylän vartein Leppäkorven levähdysalueen yhteyteen ja Vantaan yleiskaavan yleispiirteisyys mahdollistaa alueen pienimuotoisen kehittämisen tähän suuntaan. Lisäksi Vantaan yleiskaava mahdollistaa niiden sijoittumisen kaavaan merkityillä tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille (TT).

Keimolaan suunniteltu raskaan liikenteen palvelualue on väliaikainen, eikä sitä tämän takia merkitä Vantaan yleiskaavaan. Vaikka yleiskaava mahdollistaa kyseisen alueen korvaavan sijainnin maantien 152 liittymään, niin yleiskaavassa ei ratkaista alueiden toteutusajankoh-tia. Selostusta on täydennetty raskaan liikenteen palvelualueiden osalta.



**Kaupunkisuunnittelu / Yleiskaavoitus
Vantaan yleiskaava 2020 (ehdotusvaihe)**

	Lausunnonantaja	Sivu
NRO 1	Caruna Oy	1
NRO 2	Espoon kaupunki	3
NRO 3	Finavia Oyj	6
NRO 4	Fingrid Oyj	10
NRO 5	Helen Sähköverkko Oy	12
NRO 6	Helsingin kaupunki	13
NRO 7	Helsingin seudun kauppakamari	21
NRO 8	Helsingin seurakuntayhtymä	29
NRO 9	HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä	33
NRO 10	HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut	44
NRO 11	Keravan kaupunginhallitus	48
NRO 12	Metsähallitus	51
NRO 13	MTK-Uusimaa	53
NRO 14	Puolustusvoimat	56
NRO 15	Sipoon kunta	58
NRO 16	SLC ja SLC Nyland	69
NRO 17	SLC Nylandin paikallisosasto Helsinge	75
NRO 18	Suomen luonnonsuojeluliitto, Uudenmaan piiri ja Vantaan yhdistys ry.	78
NRO 19	Suomen Metsäkeskus	118
NRO 20	Tringa Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys	124
NRO 21	Tuusulan kunta	127
NRO 22	Uudenmaan ELY-keskus	130
NRO 23	Uudenmaan liitto	142
NRO 24	Vantaan Energia Sähköverkot Oy	165
NRO 25	Vantaan kaupunginmuseo	169
NRO 26	Vantaan kaupunkikulttuurin toimiala	172
NRO 27	Vantaan liikunnan palvelualue	173
NRO 28	Vantaan seurakuntayhtymä	180
NRO 29	VR-Yhtymä Oy	182
NRO 30	Väylävirasto	187

24.6.2020

Vantaan kaupunki, Kirjaamo
PL 1100
01030 Vantaan Kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

LAUSUNTO, Vantaan yleiskaavaehdotus

Nykyinen suurjännitteinen jakeluverkko

Kaava-alueella sijaitseva Caruna Oy:n nykyinen suurjännitteinen jakeluverkko on esitetty kaavassa asianmukaisesti.

Suurjännitteisen jakeluverkon uudet yhteystarpeet

Olemme harkinneet uusia voimajohtoyhteyksiä, joiden reitti kulkisi osittain kaava-alueella. Ensimmäinen voimajohtoyhteystarve on Leppävaaran sähköaseman ja suunnitellun Juvanmalmin sähköaseman välillä. Yhteystarve on merkitty liitteen 1 kuvaan vihreällä viivalla.

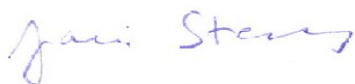
Toinen voimajohtoyhteystarve koskee kantaverkkoyhtiö Fingridin Länsi-Vantaalle, mahdollisesti Petikon alueelle alustavasti suunnittelemaa kantaverkon sähköasemaa. Mikäli kyseinen sähköasema rakennetaan Vantaan yleiskaava-alueelle, Carunalla on tarve rakentaa sieltä voimajohtoyhteydet Leppävaaran sekä Juvanmalmin sähköasemille. Liitteen 1 kuvassa näitä yhteystarpeita on kuvattu Carunan sähköasemat yhdistävän vihreän viivan lisäksi Petikon suuntaan menevällä keltaisella viivalla.

Caruna toivoo, että edellä mainitut yhteystarpeet huomioidaan yleiskaavassa. Harkinnassa olevista voimajohdoista ei ole tehty tarkempia suunnitelmia tai selvityksiä, joten johtovaraukset tulisi merkitä kaavaan voimajohdon yhteystarve -merkinnällä, joka mahdollistaa erilaiset suunnitteluratkaisut. Voimajohtoyhteydet voisivat kuitenkin noudatella mahdollisuuksien mukaan olemassa olevia johtokäytäviä.

Kunnioittavasti

Caruna Oy

Sähköverkot



Jani Stenroos

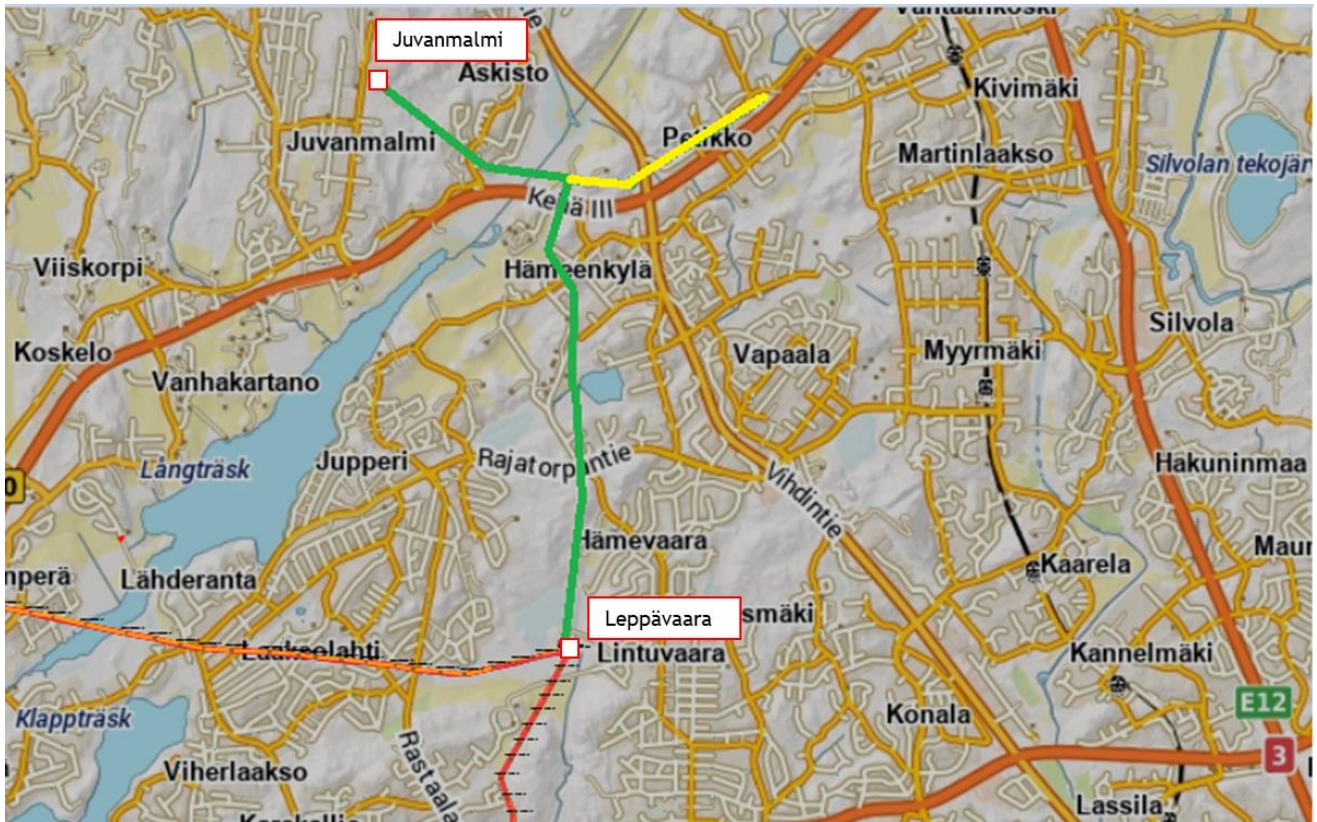
Verkostoanalyttikko

Puh. +358 40 7293920

Sähköposti: jani.stenroos@caruna.fi

24.6.2020

LIITE 1: Voimajohtoyhteystarpeet



1.6.2020

5032/2017

Espoon kaupunginhallituksen lausunto Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotuksesta

Yhteenveto

- Suunnittelun seudulliseen kokonaisuuteen ja seudullisiin vaikutuksiin on hyvä kiinnittää yhä tarkemmin huomiota.
- Yleiskaavalla tulee varmistaa valtakunnallisesti merkittävän Tallinnan tunnelin toteuttamisedellytykset, mutta tunnelin linjausvaihtoehtoja ei tule keskeneräisessä suunnittelu- ja vaikutustenarviointitilanteessa lukita muilta osin, kuin että se osoitetaan kulkemaan lentokentän kautta.
- Joukkoliikenteen runkoyhteys ja baana tulisi lisätä Vihdintien liikennekäytävään.

Kaupunkirakenne ja mitoitus

Vantaan yleiskaavassa ei ole yhtä ainoaa mitoitustavoitetta. Skenaarioissa on tunnistettu erilaisia kasvun vaihtoehtoja. Asukasluvun vaihteluväli on Hitaan kasvun 268 000 asukkaasta erittäin voimakkaan kasvun 370 000 asukkaaseen vuoteen 2050 mennessä. Työpaikoissa vaihteluväli on 128 000–221 000 työpaikkaa vuonna 2050. Yleiskaavoituksen ratkaisuja on valmisteltu rinnan ja vuorovaikutuksessa sekä MAL 2019-suunnitelman että Uusimaa 2050 -maakuntakaavan kanssa, ja ratkaisut ovat siten samansuuntaiset kaikissa suunnitelmissa.

Kaupunkia kehitetään monikeskuksisena ja sen ytiminä ovat uudistuvat keskustat, erityisesti kaupungin pääkeskukset; Tikkurila, Aviapolis ja Myyrmäki, jotka vahvistuvat keskusta-alueiden laajentuessa sekä tiivistyessä. Uudet työpaikka- ja logistiikka-alueet tukeutuvat suurelta osin Kehä IV-väylään sekä Petaksessa Hämeenlinnanväylään.

Espoon kaupunginhallitus uudistaa luonnoksesta esittämänsä lausuman, että suunnittelun seudulliseen kokonaisuuteen ja seudullisiin vaikutuksiin on hyvä kiinnittää yhä tarkemmin huomiota.

Liikenne

Espoo on tyytyväinen, että Tikkurilantien jatke on Vantaan yleiskaavaehdotuksessa. Tikkurilantien jatke lyhentää Kalajärven ja Kivistön välistä joukkoliikenteen matka-aikaa noin 10 minuuttia ja henkilöauton matka-aikaa noin 5 minuuttia, sekä keventää Vihdintien kuormitusta Kehä III:n pohjoispuolella. Tikkurilantien jatke parantaa selkeästi sekä joukkoliikenne- että henkilöautoliikennedyhteyksiä Pohjois-Espoosta Kivistön seudulle ja Kehäradalle. Yhteys mahdollistaa myös uuden pyöräily-yhteyden alueiden välille.

1.6.2020

5032/2017

Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavatyön ehdotusvaiheessa kaavakartalle on lisätty joukkoliikenteen runkoyhteys Vihdintien käytävään Kalajärveltä Vantaan rajalle. Joukkoliikenteen runkoyhteys jatkuisi Vihdintien käytävässä Helsinkiin, joten Vantaan yleiskaavaan tulisi lisätä Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkintä Vihdintien käytävään Espoon rajalta Rajatorpantien liittymään.

Vantaan yleiskaavakartalle on merkitty seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintipaikat, joista espoolaisia nykyään tai tulevaisuudessa eniten palvelevat Kivistön, Vehkalan ja Vantaankosken asemien liityntäpysäköinti. Yleiskaavaehdotukseen on lisätty myös Martinlaakson ja Korson asemille seudullisesti merkittävän liityntäpysäköintialueen merkintä.

Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavatyön ehdotusvaiheessa Espoon baanaverkkoa on esitetty merkittävästi täydennettäväksi ja kaavakartalle on Vihdintien käytävään lisätty baana Kalajärveltä Vantaan rajalle. Jotta Espoon Vihdintien käytävän baana liittyisi pääkaupunkiseudun muuhun baanaverkkoon, tulisi Vantaan yleiskaavaan lisätä pyöräilyn baana Vihdintien käytävään, josta baana voisi yhdistyä pääkaupunkiseudun muuhun baanaverkkoon esimerkiksi Myyrmäessä.

Kehä II:n jatke on poistettu Vantaan yleiskaavaehdotuksesta ja hyväksymiskäsittelyssä olevasta maakuntakaavaehdotuksesta. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa, että Kuninkaankolmion alueelle voidaan toteuttaa järkevä asuinaluekokonaisuus kaupunkien välisistä rajoista huolimatta. Yhteisellä suunnittelulla tulee varmistaa myös hyvät liikenneyhteydet syntyvälle aluekokonaisuudelle. Alueen toteutus ei ole lähivuosien ohjelmissa, mutta nousee varmasti pidemmällä tähtäimellä tarpeelliseksi. Koska Kehä II:sta ei tulla jatkamaan seudullisena väylänä Turuntieltä Hämeenlinnanväylälle, Espoo ei enää omissa suunnitelmissaan varaudu Kehä II:n jatkeen käytävässä seudulliseen ajoneuvoliikenteen läpiajoliikenteeseen. Kuitenkin yleiskaavassa tulisi mahdollistaa Espoon katuverkon yhteys Vantaan katuverkkoon Kehä II käytävässä.

Yleiskaavaaluonnoksesta on Tallinnatunnelin ja Lentoradan esitystapa muuttunut. Yleiskaavaehdotuksessa on ohjeellisena linjauksena Raskaan raideliikenteen tunnelin yhteystarve. Linjassa on yhdistetty Tallinnatunneli ja Lentorata samaan linjaan lentoasemalta etelään kohti Helsingin keskustaa. Maakuntakaavaehdotuksessa Tallinnatunnelista on esitetty vain Helsingin keskustan kautta kulkeva vaihtoehto. Tunneli on hyvin pitkän aikavälin hanke, joten tässä vaiheessa ei voida varmuudella lyödä lukkoon sen linjausta. Mikäli suunnittelun edetessä käy ilmi, että Espoon Otaniemen kautta kulkeva linjaus olisi kuitenkin toteutuskelpoisen, tulee Vantaan yleiskaavaa (ja maakuntakaavaa) tulevaisuudessa muuttaa tältä osin.

1.6.2020

5032/2017

Kaupan ja työpaikkojen ratkaisut

Yleiskaavassa kauppa ohjataan pääosin keskustoihin. Laajat C-alueet tuovat joustoa kaupan sijoittumisen suunnitteluun. Toimitilarakentamista ohjataan Vantaalla nykyrakenteeseen. Nykyisellään Vantaalla, kuten muuallakin pääkaupunkiseudulla on runsaasti toimitilavarantoa niin asema- kuin yleiskaavoissa.

Yleiskaavaehdotukseen kaupan määräyksiä on täsmennetty mm. keskusta-alueiden ulkopuolelle sijoittuvan kaupan osalta. Tämä on selkeyttänyt yleiskaavan ratkaisua ja helpottaa kaupan ohjaamista.

Työpaikkojen kasvuun on varauduttu. Osa nykyisistä työpaikka-alueista on mahdollista muuttaa kokonaan tai osittain asumiseen. Tämä edellyttää muun muassa nykyisten työpaikka-alueiden tiivistämistä ja tehostamista. Tilaa vaativien työpaikkojen osalta on tehty jaottelua ympäristöhäiriötä aiheuttaviin ja aiheuttamattomiin alueisiin. Tämä vaikuttaa mm. mahdollisuuteen sijoittaa työpaikkoja asumisen läheisyyteen. Työpaikkojen tilatarpeen arvioiminen tulevaisuudessa on haastavaa, siksi yleiskaavassa on varauduttu melko suureen tilatarpeeseen, joka kaikki ei välttämättä toteudu suunnitteluajanteella.

Luonnonympäristö ja viherrakenne

Vantaan yleiskaavaehdotukseen on luonnoksen nähtävillä olon jälkeen täydennetty uuden puoluontoselvityksen kohteilla.

Yleiskaavaehdotuksessa on huomioitu hyvin ekologinen verkosto osana kaupunkirakennetta ja seudullista kokonaisuutta.

Kaavakartta ja kaavamääräykset

Yleiskaava on aluevarauskaava, johon on tuotu strategisia elementtejä. Luonnoksen nähtävillä olon jälkeen on Yleiskaavakartta päädytty jakamaan kolmeksi kartaksi. Pääkartan lisäksi on omiksi oikeusvaikutteisiksi kartoikseen erotettu kulttuuriympäristöt ja Luo-alueet. Lisäksi kartan esitystapaa on muutenkin terävöitetty, mikä näkyy parantuneena luettavuutena.

VANTAAN KAUPUNKI

kirjaamo@vantaa.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo

Saapunut: 5.6.2020
Dn:o VD/4419/10.02.02.00/2017

Lausuntopyyntö 7.4.2020

Finavia Oyj:n lausunto Vantaan yleiskaavan 2020 ehdotuksesta

Vantaan kaupunki on pyytänyt Finavia Oyj:ltä lausuntoa Vantaan yleiskaavan 2020 ehdotuksesta 5.6.2020 mennessä. Finavia kiittää lausuntopyynnöstä ja lausuu seuraavaa.

Finavia on antanut lausunnon kaavan luonnoksesta 23.4.2019. Lausunnossaan Finavia esitti muutoksia mm. seuraaviin kaavamerkintöihin ja/tai -määräyksiin:

- LL-alueen raja
- raitiotien linjauksen merkintätarkkuus
- lentokonemelualueiden kaavamerkintä ja niiden -määräykset
- tutkien merkintä kaavaan
- esterajoituspintojen liittäminen kaava-aineistoon
- sähkölinjamerkinnän poistaminen
- lentoaseman suoja-aidan tilantarve

Vantaan kaupunki on lausuntojen vastineessaan (Luonnokset lausunnot ja vastineet 23.3.2020) kuvannut, millä tavoin Finavian lausunto on otettu ehdotuksessa huomioon.

LL-alueen raja

Vantaa: (Finavian) Ehdotukseen sisältyi joitakin lentokentästä irrallisia alueita, jotka sijaitsevat teiden tai katu
Näitä ei ole merkitty LL-alueina, mutta on huomioitu, että merkinnät eivät estä esimerkiksi laskeutumisvalojen tai tutkien sijoittamista alueille. ... Finavian vesienkäsittelyalueista osa on esitetty teknisen huollon (ET) aluevarauksena, mikä mahdollistaa niiden kehittämisen lentokentän toimintaa tukevin
alueina.

Finavia: Ratkaisu ei ole tyydyttävä. Yleiskaavan mit-takaavatasolla LL-alueet tulee voida esittää kartassa Finavian esittämällä tavalla, mukaan lukien

Turbiinitien itäpuolinen tarve. Ilmakehän eteläpuolella on WH-merkintä (hulevesitulva-allas), joka ei kata Finavian alueelle suunnittelemaa, yksinomaan lentoaseman hulevesille tarkoitettua kosteikko-tyyppistä vesienkäsittelyratkaisua. LL-alueen ja ET-alueen merkintä ko. paikassa tulee vielä tarkastella Finavian kanssa yhteistyössä.

Vantaa: Yleiskaavaluonnokseen nähden TP-aluerajausta on hieman siirretty Tietotien kohdalla.

Finavia: Muutos on liian vähäinen ja sitä on selvennettävä vastamaan Finavian vaatimusta siitä, että TP-alue rajautuu idästä Tietotiehen. Perustelut tälle tarpeelle on esitetty Finavian kaavaluonnosta koskevassa lausunnossa.

Vantaa: Merkinnät Lentoterminaalien alue ja Kiitotien alue (luonnoksessa Kiitotie) ovat mm. uuden asemavarauksen sekä lentomelun kannalta keskeisiä, joten niitä ei ole poistettu kaavasta.

Finavia: Ratkaisu ei ole tyydyttävä. Terminaalien ja kiitoteiden merkintä LL-alueen sisällä on sekava, tarpeeton ja rajaava. "Lentoterminaalien alue" -merkintä kattaa nyt myös paljon land-side -toimintoja. LL-alueen sisäpuolisesta maankäytöstä ei määrätä yleiskaavalla. Merkintä tiukasti tulkittuna estäisi esimerkiksi Non-Schengen -terminaalien jatkamisen lännen suuntaan. "Kiitotien alue" ja "Lentoterminaalien alue" -merkinnät tulee poistaa.

Raitiotien linjauksen merkintätarkkuus

Vantaa: Yleiskaavaehdotuksessa Raitiotie-merkinnän linjausta on muutettu LL-alueella, mutta sitä ei osoiteta katkoviivalla. Merkinnällä halutaan osoittaa lentoaseman tärkeys raitiotien päätepysäkinä ja vaihtopaikkana. Selostukseen on lisäksi tarkennettu, että raitiotien linjaus lentoasemalla tarkentuu sen suunnittelun edetessä.

Finavia: Raitiotien ulottumisesta lentoasemalle on olemassa Finavian ja kaupungin periaatetasolla yhteisymmärrys. Suunnittelu on kuitenkin siinä määrin kesken, että tarpeettoman määräävä kaavamääräys on muutettava muotoon "Raitiotien **ohjeellinen** reitti".

Lentokonemelu (sekä esterajoituspinnat, tutkat)

Vantaa: Laskeutumis-vyöhykkeen merkintä on esitetty kartalla ja määräys sisältää ääneneristävyysvaatimuksen.

Finavia: Finavia on pitänyt merkintää erittäin hyvänä. Merkinnän maantieteellinen laajuus on kuitenkin pienempi kuin vastaava merkintä maakuntakaavan liitekartalla L3¹. Finavian käsityksen mukaan Vantaan tarkoituksena on kuitenkin ollut käyttää samaa merkintää. Kyse on ilmeisestä teknisestä virheestä. Myöskään Finavia ei tarkistanut merkintää riittävän yksityiskohtaisesti kaavan luonnoksessa.

Vantaa: Finavia katsoo, että Kivistön ja Lapinkylän asemien väliselle alueelle esitetty Lentomelualueen laajenemisvyöhyke (/LM2, kaavaluonnoksessa merkintä oli /LM1) tulisi olla nimeltään Asuntovaltainen keskusta-alue lentokonemelualueella.

Finavia: Finavia pitää kaavamerkinnän nimen vaihtamista edelleen aiheellisenä.

Vantaa: Finavian lausunnossaan toivomat lentoreittien tiheyskartat on lisätty kaavaselostuksen liitemateriaaliin, samoin kartat esterajoituspinnoista sekä tutkien suoja-alueista.

Finavia: Reittitiheyskartat havainnollistavat hyvin lentoreittien maantieteellistä hajontaa ja ovat tärkeä tietomateriaali kaavamerkintöjen ja määräysten ymmärtämisessä. Aineisto ei vielä ollut liitetty lausuttavana olevaan materiaaliin.

Finavia oli myös esittänyt, että tutka-asemat merkitään LL-alueeksi. Kaavaehdotuksessa Hanskallion tutka-asema kohdalla on kaavaluonnoksesta poiketen merkintä "Voimajohto", mikä on ilmeisessä ristiriidassa tutkan toimintaedellytysten kanssa. Voimajohtomerkintä on siirrettävä. Tutkan merkitseminen LL-alueeksi merkitseminen olisi estänyt ristiriitaisen maankäyttöehdotuksen.

Pohjavesialue-merkintä

Finavia ei lausunut lentoaseman kakkoskiitotielle ulottuvasta pohjavesialue-merkinnästä luonnosvaiheessa. Finavia kuitenkin toteaa, että lentoasema toimii lainvoimaisen ympäristöluvan perusteella ja sen ympäristövaikutukset ovat hyväksytty ja hallinnassa, eikä pohjavesialue-merkinnän ulottaminen lentoasema-

¹ Uusimaa-kaava 2050: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavojen ehdotukset | SELOSTUKSEN LIITEKARTAT, Lausunnoilla 21.3.–24.5.2019

alueelle tule merkitä minkäänlaisia MRL:n perusteella asetettavia vaatimuksia lentoaseman toiminnalle.

Kaavan yleismääräykset

Kaavaehdotuksessa on yleismääräys *"Jos maanomistaja ei voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen aluettaan, kunta tai valtio on velvollinen lunastamaan alueen tai suorittamaan haitasta korvauksen"*. Lunastus- ja korvauskysymykset käsitellään asianomaisen lainsäädännön mukaan, eikä tämän kaltaisilla määräyksillä ole asiassa juridista merkitystä. Määräys ei vähennä kaavoittajan vastuuta. Yleismääräys tulee harhaanjohtavana poistaa.

Lisätietoja antamista Finaviassa koordinoi allekirjoittanut 25.6. saakka sekä tämän jälkeen ympäristöasiantuntija Satu Routama, puhelin 020 708 2278, satu.routama@finavia.fi.

FINAVIA OYJ
Tekniikka & vastuullisuus



Mikko Viinikainen
kestävän kehityksen johtaja

Liitteet

-

Tiedoksi

Tekniikka & ympäristö
Kiinteistöt
Helsinki-Vantaan lentoasema

5.6.2020

Vantaan kaupungin kirjaamo
kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö 7.4.2020

Yleiskaava 2020 (YK0048), ehdotus

Kiitämme lausuntopyynnöstä. Vantaan alueelle sijoittuu useita Fingridin nykyisiä voimajohtoja. Fingridin sähköasemista suurimmat ovat Vantaalla Tammisto ja Länsisalmi. Olemme lausuneet yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 18.2.2017 ja luonnoksesta 25.3.2019. Lausunnossamme olemme tuoneet esille Vantaan alueelle sijoittuvat Fingridin hankkeet, joita ovat 400 kV voimajohto Länsisalmi - Vuosaari, 400 kV kaapeli Länsisalmi-Viikinmäki ja 400 kV voimajohto Länsisalmi-Anttila.

Olemme tutustuneet kaavanlaatijan vastineeseen 23.3.2020 liittyen edelliseen lausuntoomme. Yleiskaavan voimajohtomerkintä on yleispiirteinen ja kattaa selkeästi useat voimajohtorakenteet ja niiden kehittämistarpeet. Kuten vastineessa todetaan, *yleiskaava mahdollistaa uuden Länsisalmi-Anttila-voimajohtoyhteyden toteuttamisen nykyisen johtokäytävän yhteyteen ja että, asemakaavoituksessa huomioidaan johtokäytävän tilavaraus*. Fingridillä ei ole huomauttamista asiasta.

Yleiskaavaehdotuksessa merkintään "kehitettävä voimajohto" liittyy edelleen määräys, joka viittaa voimajohtojen sijoittamiseen maan alle: "Voimajohto, jonka sijoittaminen maan alle tulee selvittää johdon uusimisen tai ympäröivän maankäytön muutoksen yhteydessä". Tällainen merkintä on esitetty Pakkalassa Fingridin 400 kV voimajohdoille Espoo Tammisto ja Tammisto-Forssa (Väinö Tannerin tien–Tasetien suuntaiset voimajohdot Pakkalan sähköaseman ja Tammiston sähköaseman välillä). Haluamme vielä muistuttaa siitä, että kantaverkon voimajohtojen maakaapelointi olisi äärimmäisen poikkeuksellinen ratkaisu ja se edellyttäisi laajoja teknistaloudellisia tarkasteluja sekä tapauskohtaista arviointia kantaverkkoyhtiön kanssa. Kaavamerkintä viittaa vain selvittämiseen, mutta silti on pohdittava, onko tällainen kaavamerkintä realistinen ja antaako se väärän viestin alueen kehittämiseen.

Sähkökulutuksen kasvaessa ja sähköverkon käyttövarmuuden turvaamiseksi tulevaisuudessa kantaverkosta on tarpeen lisätä syöttömahdollisuuksia Espoon ja Vantaa sähkönsiirtoverkkoon. Tulevaisuudessa tällainen mahdollinen muuntoasema voisi sijoittua Kehä 3 läheisyyteen Petikon ja Espoon rajan väliselle alueelle.

Fingridillä ei ole muutoin huomauttamista kaavaehdotusmateriaalista. Edellisessä lausunnossamme esiintuodut asiat on otettava huomioon myös asemakaavoituksessa ja jatkosuunnittelussa.

Muiden kuin Fingrid Oyj:n omistamien voimajohtojen osalta teidän tulee pyytää erillinen lausunto voimajohtojen omistajalta.

Pyydämme lähettämään meille tietoa kaavan etenemisestä. Tätä kaavoitusasiaa Fingrid Oyj:ssä hoitaa Mika Penttilä puh. 030 395 5230.

Fingrid Oyj

Katuosoite
Läkkisepäntie 21
00620 Helsinki

Postiosoite
PL 530
00101 Helsinki

Puhelin
030 395 5000

Faksi
030 395 5196

Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
etunimi.sukunimi@fingrid.fi
www.fingrid.fi

5.6.2020

Yleis- ja asemakaavat, joissa on Fingrid Oyj:n voimajohtoja tai muita toimintoja, pyydämme lähettämään lausunnon mieluiten sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@fingrid.fi tai kirjallisena osoitteella Fingrid Oyj, Maankäyttö ja ympäristö, PL 530, 00101 HELSINKI.

Ystävällisin terveisin

Fingrid Oyj
Maankäyttö ja ympäristö



Mika Penttilä
vanhempi asiantuntija

28.5.2020

Verkon strateginen suunnittelu

Vantaan kaupungin kirjaamo
kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö 7.4.2020, Vantaan yleiskaava 2020 ehdotus (YK0048)

VANTAAN YLEISKAAVA 2020 EHDOTUS (YK0048)

Olemme tutustuneet otsikossa mainittuun Vantaan yleiskaava 2020
ehdotukseen ja lausumme siitä seuraavasti:

- Helen Sähköverkko on lausunut Uusimaa kaava 2050 yhteydessä kehitettävistä energiahuoltoalueista ja niiden välisistä yhteystarpeista. Tiedot löytyvät Uusimaa kaava 2050 kaavaehdotuksen liitekartasta.
- Yleiskaavassa kehitettäväksi merkityt voimajohtoyhteyksien kaapelointimahdollisuudet tarkastellaan tarvittaessa, mutta yhden johtoyhteyden muuttaminen voi tarkoittaa muutostarpeita koko pääkaupunkiseudun sähkönsiirtojärjestelmään. Tällaiset muutokset voivat olla teknisesti haastavia toteuttaa ja viedä ajallisesti jopa vuosikymmeniä ja edellyttää maankäytön muutoksia muuallakin.
- Sähköisen raideliikenteen risteily ja sijainti voimajohtojen läheisyydessä voivat aiheuttaa teknisiä ongelmia sekä raideliikenteelle että voimajohdoille. Asiat tulee tarkastella pitkäjänteisesti ja kokonaisuus huomioiden.
- Asumisen sijoittuminen voimajohtojen läheisyyteen aiheuttaa monesti huolenaiheita kaupunkilaisten keskuudessa voimajohdoista aiheutuvien sähkö- ja magneettikenttien takia. Yleismaailmallisesti raja-arvot em. kenttien altistumiselle tullevat tiukkenemaan tulevaisuudessa.
- Selostuksen kohdassa 7.6.6 on virheellisesti mainittu yhteyden kehittäminen Vuosaaren suuntaan. Tämä tulisi olla Mellunkylän suuntaan.

HELEN SÄHKÖVERKKO OY

Aki Hämäläinen
suunnittelupäällikkö



VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo

Saapunut: 5.6.2020

Dn:o VD/4419/10.02.02.00/2017

§ 318

Lausunto Vantaan kaupungille Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotuksesta

HEL 2020-004734 T 10 03 01

Päätös

Kaupunginhallitus antoi Vantaan kaupungille Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotuksesta seuraavan lausunnon:

Yleiskaavaehdotus on hyvin perusteltu ja tukee pääkaupunkiseudun tavoiteltua kehitystä. Kasvun ohjaaminen kaupunkirakenteen sisään tukee kestävästä liikkumisesta, parantaa kaupunkitilan laatua ja vastaa urbaanin asumisen kasvavaan kysyntään. Merkittävimmän kasvukäytävän sijoittaminen raitiotien varteen tukee raideliikenteen verkoston vahvistumista ja verkostomaisen aluerakenteen kehittymistä koko pääkaupunkiseudun tasolla.

Helsingin kaupungin kaavaluonnoksesta esittämät mielipiteet on pääosin hyvin huomioitu. Yhteistyö Helsingin ja Vantaan kaupunkien kesken niin tässä asiassa kuin Östersundomin yhteisen yleiskaavan, MAL 2019 -suunnitelman sekä muiden seudullisten suunnitelmien osalta on ollut sujuvaa ja toimivaa.

Östersundomin alueella Helsingin hallinto-oikeus on kumonnut Helsingin, Vantaan ja Sipoon yhteisen yleiskaavan hyväksymistä koskevan päätöksen. Valitusprosessi on kesken. Östersundomin yleiskaavan ratkaisut on tuotu lähes sellaisenaan Vantaan yleiskaavaehdotukseen, mutta niitä on varauduttu täsmentämään. Vantaan yleiskaavaehdotuksessa Länsisalmen alueen uuden kaupunkirakenteen toteutus on perustellusti sidottu Östersundomin ja itäisen metron jatkeen toteutukseen.

Ilmastonäkökulmasta Vantaan yleiskaavaehdotus on Helsingin yleiskaavan tapaan mahdollistava. Maankäytön tiivistäminen vähentää hiilidioksidipäästöjä liikennejärjestelmän kautta, mutta tämän vaikuttavuutta kokonaisuuteen ei ole tarkemmin arvioitu. Yleiskaavaehdotus muo-



dostaa hyvän rungon uusien energiajärjestelmien suunnitteluun ja rakentamisen aikaisten päästöjen arviointiin.

Selostuksessa on erikseen tunnistettu Aviapoliksen, Tikkurilan ja Helsingin Malmin keskinäinen historiallinen yhteys ja hahmoteltu tulevaisuuden seudullista keskustavisiota näitä yhdistävään Keravanjokeen tukeutuen. Avaus on lähtökohtana hedelmällinen ja tarjoaa hyvien yhteyksiensä ansiosta vahvan kehittämispotentiaalin. Keravanjoen ohella on paikallaan tunnistaa Tuusulanbulevardi, sen raitiotie ja koko Käpylästä Pakkalan ja Aviapoliksen alueille ulottuva kokonaisuus seutua laajemminkin yhdistävänä tekijänä. Suunnittelu yhteistyötä edellyttäviä yhteyksiä on muuallakin, kuten lännessä Kehäradan varrella, idässä Mellunmäen, Jakomäen ja Hakunilan välillä sekä Östersundomissa.

Keskustoja ja kaupan sijoittumista koskevat merkinnät ovat tarkentuneet luonnoksesta. Tavoitteet ovat hyvin linjassa Helsingin vastaavien kanssa.

Liikenne ja verkostot

Lentoradan ja Tallinna-tunnelin merkinnät on muutettu luonnoksessa olleista ohjeellisista linjauksista poiketen yhteystarvemerkinnäksi, jonka perusteella ratasuunnitelmien hyväksyminen ei ole mahdollista. Merkintä tulee säilyttää viimeisimpien suunnitelmien mukaisena ohjeellisena linjausmerkintänä, jotta varauksella on riittävät oikeusvaikutukset.

Vantaan raitiotien yhteystarpeet Viikin–Malmin raitiotiehen on otettu huomioon, samoin varikon tilavarauksen riittävyys myös muiden seudullisten raitiolinjojen käyttöön. Vielä on kuitenkin selvitettävä raitiotien vaikutus liityntäpysäköinnin tarpeeseen ja sen kustannukset. Vantaan raitiotien yhdistäminen mahdollisesti Vantaalle jatkettavaan Tuusulanbulevardin raitiotiehen tulee varmistaa verkostomaisen rakenteen vahvistamiseksi.

Östersundomin yleiskaavassa on osoitettu metron kanssa rinnakkainen joukkoliikenteen runkolinjavaraus uuden pääkadun yhteyteen. Vantaan yleiskaavassa tämä katu on kuvattu tärkeäksi paikallista liikennettä palvelevaksi väyläksi, kun Östersundomin yleiskaavassa yhteys toimii seudullisen tieyhteyden osana. Jatkosuunnittelussa on varmistettava, että seudullinen yhteystarve toteutuu.

Kehä III:n ja Itäväylän liittymä on Östersundomin yleiskaavassa esitetty eritasoliittymän symbolilla. Merkintä tulisi esittää myös Vantaan yleiskaavassa, vaikka se sijoittuisikin pääosin Helsingin puolelle.

Tiivistyvä kaupunkirakenne voi vaarantaa tilaa vaativien logistiikka-alueiden riittävyyden. Helsinki pitää tärkeänä, että Vuosaaren sataman



logistiikkaketjujen kannalta välttämättömille logistisille toiminnoille voidaan tulevaisuudessakin osoittaa riittävät varaukset. Erityistä huomiota tulee kiinnittää riittävään määrään raskaan liikenteen taukopaikkoja.

Pyöräilybaanojen linjaukset on ehdotuksessa tarkennettu sopimaan hyvin yhteen Helsingin suunnitelmien kanssa.

On hyvä, että Vantaan yleiskaavaehdotuksen yleismääräyksiin on lisätty maininta yhdyskuntateknisten tilojen ja laitteiden sijoittamisesta. Kaavakartalla olisi lisäksi hyvä huomioida Östersundomin yleiskaavakartalla osoitetut tärkeimmät yhdyskuntatekniset johdot, putket ja tunnelit. Näitä ovat esimerkiksi yhdyskuntateknisen huollon tunnelit (yk) ja pääkaupunkiseudun itäisen jätevedenpuhdistuslaitoksen jätevesitunneli (j).

Junaliikenteen varikot

Raideliikenteen kasvu koko pääkaupunkiseudulla on positiivinen asia, mutta tuo mukanaan tarpeen varata maa-alueita siihen liittyville välttämättömille toiminnoille, kuten junavarikoille. Helsingin ja koko seudun näkökulmasta on tarpeen, että Vantaa osoittaa yleiskaavassa riittävät ja selkeät liikennealuevaraukset kasvavan junaliikenteen varikkotarpeisiin, seudullisen junaliikenteen toimivuuden kannalta tarkoituksenmukaiseen paikkaan.

Viheryhteydet ja virkistys

Viheryhteyksien liittyminen Helsingin yleiskaavassa osoitettuun viherverkostoon on otettu hyvin huomioon. Helsingin kaupunki pitää tärkeänä seudullisten ulkoilureittien ja ekologisten yhteyksien jatkuvuuden turvaamista. Yhteistyö reitistön, virkistyspalveluiden ja viheryhteyksien kehittämiskohtien sekä ekologisten verkostojen suunnittelussa on ollut hyvää ja se on jatkossakin tarpeellista.

Seudullisen ulkoilureittiverkoston kehittämisen kannalta on erityisen tärkeää, että Helsingin Vanhankaupunginlahdelta alkavaa Kivikon ulkoilupuiston, Jakomäen, Vaaralan ja Hakunilan liikuntapuiston kautta Sipoonkorpeen kulkevaa seudullista yhteyttä kehitetään ottaen huomioon metsäalueiden kytkeytyneisyys ja reitistön sujuvuus. Yleiskaavaehdotuksessa on otettu huomioon ekologiset yhteydet, jokivarsien virkistysvyöhykkeen kehittäminen ja ohjeelliset virkistysreitit, pyöräilybaanat ja baanien yhteystarpeet, mitkä tukevat seudullisen viher- ja virkistysverkoston kehittämistä.

Hallinto-oikeuden kumoaman Östersundomin yhteisen yleiskaavan tavoitteellinen virkistysverkkosuunnitelma on huomioitu keskeisiltä osin. Sipoonkorven ja Mustavuoren välinen ekologinen yhteys on huomioitu



Vantaan yleiskaavaehdotuksen ajoitusmääräyksissä, viheryhteyden kehittämiskohteina ja ekologisen runkoyhteyden merkinnällä. Östersundomin yleiskaavassa ekologisen yhteyden kehittämisestä on määrätty vielä Vantaan yleiskaavaehdotusta yksityiskohtaisemmin Natura-alueen metsälajiston yhteyksien turvaamiseksi.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

Muutoksenhaku

Otteet

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa www.hel.fi 4.6.2020 ja asianosaista koskeva päätös on lähetetty 5.6.2020.

Kaupunginhallitus



11

Lausunto Vantaan kaupungille Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotuksesta

HEL 2020-004734 T 10 03 01

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus antaa Vantaan kaupungille Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotuksesta seuraavan lausunnon:

Yleiskaavaehdotus on hyvin perusteltu ja tukee pääkaupunkiseudun tavoiteltua kehitystä. Kasvun ohjaaminen kaupunkirakenteen sisään tukee kestävästä liikkumisesta, parantaa kaupunkitilan laatua ja vastaa urbaanin asumisen kasvavaan kysyntään. Merkittävimmän kasvukäytävän sijoittaminen raitiotien varalle tukee raideliikenteen verkoston vahvistumista ja verkostomaisen aluerakenteen kehittymistä koko pääkaupunkiseudun tasolla.

Helsingin kaupungin kaavaluonnoksesta esittämät mielipiteet on pääosin hyvin huomioitu. Yhteistyö Helsingin ja Vantaan kaupunkien kesken niin tässä asiassa kuin Östersundomin yhteisen yleiskaavan, MAL 2019 -suunnitelman sekä muiden seudullisten suunnitelmien osalta on ollut sujuvaa ja toimivaa.

Östersundomin alueella Helsingin hallinto-oikeus on kumonnut Helsingin, Vantaan ja Sipoon yhteisen yleiskaavan hyväksymistä koskevan päätöksen. Valitusprosessi on kesken. Östersundomin yleiskaavan ratkaisut on tuotu lähes sellaisenaan Vantaan yleiskaavaehdotukseen, mutta niitä on varauduttu täsmentämään. Vantaan yleiskaavaehdotuksessa Länsisalmen alueen uuden kaupunkirakenteen toteutus on perustellusti sidottu Östersundomin ja itäisen metron jatkeen toteutukseen.

Ilmastonäkökulmasta Vantaan yleiskaavaehdotus on Helsingin yleiskaavan tapaan mahdollistava. Maankäytön tiivistäminen vähentää hiilidioksidipäästöjä liikennejärjestelmän kautta, mutta tämän vaikuttavuutta kokonaisuuteen ei ole tarkemmin arvioitu. Yleiskaavaehdotus muodostaa hyvän rungon uusien energiajärjestelmien suunnitteluun ja rakentamisen aikaisten päästöjen arviointiin.

Selostuksessa on erikseen tunnistettu Aviapoliksen, Tikkurilan ja Helsingin Malmin keskinäinen historiallinen yhteys ja hahmoteltu tulevaisuuden seudullista keskustavisiota näitä yhdistävään Keravanjokeen tukeutuen. Avaus on lähtökohtana hedelmällinen ja tarjoaa hyvien yhteyksiensä ansiosta vahvan kehittämispotentiaalin. Keravanjoen ohella



on paikallaan tunnistaa Tuusulanbulevardi, sen raitiotie ja koko Käpylästä Pakkalan ja Aviapoliksen alueille ulottuva kokonaisuus seutua laajemminkin yhdistävänä tekijänä. Suunnitteluyhteistyötä edellyttäviä yhteyksiä on muuallakin, kuten lännessä Kehäradan varrella, idässä Mellunmäen, Jakomäen ja Hakunilan välillä sekä Östersundomissa.

Keskustoja ja kaupan sijoittumista koskevat merkinnät ovat tarkentuneet luonnoksesta. Tavoitteet ovat hyvin linjassa Helsingin vastaavien kanssa.

Liikenne ja verkostot

Lentoradan ja Tallinna-tunnelin merkinnät on muutettu luonnoksessa olleista ohjeellisista linjauksista poiketen yhteystarvemerkinnäksi, jonka perusteella ratasuunnitelmien hyväksyminen ei ole mahdollista. Merkintä tulee säilyttää viimeisimpien suunnitelmien mukaisena ohjeellisena linjausmerkintänä, jotta varauksella on riittävät oikeusvaikutukset.

Vantaan raitiotien yhteystarpeet Viikin–Malmin raitiotiehen on otettu huomioon, samoin varikon tilavarauksen riittävyys myös muiden seudullisten raitiolinjojen käyttöön. Vielä on kuitenkin selvitettävä raitiotien vaikutus liityntäpysäköinnin tarpeeseen ja sen kustannukset. Vantaan raitiotien yhdistäminen mahdollisesti Vantaalle jatkettavaan Tuusulanbulevardin raitiotiehen tulee varmistaa verkostomaisen rakenteen vahvistamiseksi.

Östersundomin yleiskaavassa on osoitettu metron kanssa rinnakkainen joukkoliikenteen runkolinjavaraus uuden pääkadun yhteyteen. Vantaan yleiskaavassa tämä katu on kuvattu tärkeäksi paikallista liikennettä palvelevaksi väyläksi, kun Östersundomin yleiskaavassa yhteys toimii seudullisen tieyhteyden osana. Jatkosuunnittelussa on varmistettava, että seudullinen yhteystarve toteutuu.

Kehä III:n ja Itäväylän liittymä on Östersundomin yleiskaavassa esitetty eritasoliittymän symbolilla. Merkintä tulisi esittää myös Vantaan yleiskaavassa, vaikka se sijoittuisikin pääosin Helsingin puolelle.

Tiivistyvä kaupunkirakenne voi vaarantaa tilaa vaativien logistiikka-alueiden riittävyyden. Helsinki pitää tärkeänä, että Vuosaaren sataman logistiikkaketjujen kannalta välttämättömille logistisille toiminnoille voidaan tulevaisuudessakin osoittaa riittävät varaukset. Erityistä huomiota tulee kiinnittää riittävään määrään raskaan liikenteen taukopaikkoja.

Pyöräilybaanojen linjaukset on ehdotuksessa tarkennettu sopimaan hyvin yhteen Helsingin suunnitelmien kanssa.



On hyvä, että Vantaan yleiskaavaehdotuksen yleismääräyksiin on lisätty maininta yhdyskuntateknisten tilojen ja laitteiden sijoittamisesta. Kaavakartalla olisi lisäksi hyvä huomioida Östersundomin yleiskaavakartalla osoitetut tärkeimmät yhdyskuntatekniset johdot, putket ja tunnelit. Näitä ovat esimerkiksi yhdyskuntateknisen huollon tunnelit (yk) ja pääkaupunkiseudun itäisen jätevedenpuhdistuslaitoksen jätevesitunneli (j).

Junaliikenteen varikot

Raideliikenteen kasvu koko pääkaupunkiseudulla on positiivinen asia, mutta tuo mukanaan tarpeen varata maa-alueita siihen liittyville välttämättömille toiminnoille, kuten junavarikoille. Helsingin ja koko seudun näkökulmasta on tarpeen, että Vantaa osoittaa yleiskaavassa riittävät ja selkeät liikennealuevaraukset kasvavan junaliikenteen varikkotarpeisiin, seudullisen junaliikenteen toimivuuden kannalta tarkoituksenmukaiseen paikkaan.

Viheryhteydet ja virkistys

Viheryhteyksien liittyminen Helsingin yleiskaavassa osoitettuun viherverkostoon on otettu hyvin huomioon. Helsingin kaupunki pitää tärkeänä seudullisten ulkoilureittien ja ekologisten yhteyksien jatkuvuuden turvaamista. Yhteistyö reitistön, virkistyspalveluiden ja viheryhteyksien kehittämiskohtien sekä ekologisten verkostojen suunnittelussa on ollut hyvää ja se on jatkossakin tarpeellista.

Seudullisen ulkoilureittiverkoston kehittämisen kannalta on erityisen tärkeää, että Helsingin Vanhankaupunginlahdelta alkavaa Kivikon ulkoilupuiston, Jakomäen, Vaaralan ja Hakunilan liikuntapuiston kautta Sipoonkorpeen kulkevaa seudullista yhteyttä kehitetään ottaen huomioon metsäalueiden kytkeytyneisyys ja reitistön sujuvuus. Yleiskaavaehdotuksessa on otettu huomioon ekologiset yhteydet, jokivarsien virkistysvyöhykkeen kehittäminen ja ohjeelliset virkistysreitit, pyöräilyn baanat ja baanien yhteystarpeet, mitkä tukevat seudullisen viher- ja virkistysverkoston kehittämistä.

Hallinto-oikeuden kumoaman Östersundomin yhteisen yleiskaavan tavoitteellinen virkistysverkkosuunnitelma on huomioitu keskeisiltä osin. Sipoonkorven ja Mustavuoren välinen ekologinen yhteys on huomioitu Vantaan yleiskaavaehdotuksen ajoitusmääräyksissä, viheryhteyden kehittämiskohteina ja ekologisen runkoyhteyden merkinnällä. Östersundomin yleiskaavassa ekologisen yhteyden kehittämisestä on määrätty vielä Vantaan yleiskaavaehdotusta yksityiskohtaisemmin Natura-alueen metsälajiston yhteyksien turvaamiseksi.

Esittelijän perustelut



Lausuntopyyntö

Vantaan kaupunki pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa 5.6.2020 mennessä.

Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotus

Vantaan yleiskaava kattaa koko kaupungin alueen ja osoittaa kokonaiskuvan kasvun mahdollisuuksista, Vantaan kaupungin rakenteesta ja kytkeytymisestä osaksi seutua. Kaavan aikatahtain on vuodessa 2050, joka on sama aikatahtain kuin Helsingin yleiskaavassa 2016 ja Uusimaa-kaavassa.

Yleiskaava on laadittu aluevarauskaavana. Se ohjaa asemakaavoitusta ja muuta tarkemman tason suunnittelua, kuten liikennehankkeita ja teknisen verkoston rakentamista. Kaavakartan aluevarauksia täsmenävät yleiskaavamääräykset. Nähtävillä oleva materiaali koostuu kaavakartasta ja kahdesta liitekartasta, kaavamääräyksistä sekä kaavaselostuksesta. Lisäksi yleiskaavasta on laadittu laajat vaikutusten arvioinnit sekä muita selvityksiä.

Saadut lausunnot

Asiasta on saatu kaupunkiympäristölautakunnan lausunto. Esitys on lautakunnan lausunnon mukainen.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

Muutoksenhaku

Otteet



LAUSUNTO

1(8)

5.6.2020

Vantaan kaupunki

VANTAAN YLEISKAAVA 2020 -EHDOTUS

Vantaan kaupunki on pyytänyt kauppakamarin lausuntoa Yleiskaava 2020 -ehdotuksesta. Kauppakamari esittää lausuntonaan seuraavaa:

1. Yhteenveto lausunnon pääkohdista

- Yleiskaavan tärkeinä lähtökohtina pitää olla joustavuus ja vaihtoehtoisien kehityskulkujen mahdollistaminen, ei rajoittaminen.
- Kaupan sijainnin ohjaus on liian yksityiskohtaista ja johtaa myymälöiden yksikkökoon pienenemiseen ja korkeampaan hintatasoon. Suurempien päivittäistavarakaupan perusmyymälöiden sekä suuryksiköiden toimintaedellytykset tulee turvata tiivistyvässä kaupunkirakenteessa varamalla niille tilaa keskusta-alueilta.
- Kaupan laatuun liittyvät määritelmät ja ratkaisut tulee poistaa kaava-aineistosta ja keskustojen ulkopuolisia kaupan alueita (KM) käsitellä yhdenmukaisesti. Jollei laatumäärittämisestä kokonaan luovuta, tulee suuryksiköiden alittavat mitoitusmitat joka tapauksessa poistaa KM-määräyksestä.
- Kaavassa tulee ottaa huomioon seudun kokonaisuus ja Vantaan logistisesti edullinen sijainti seudun keskellä. On välttämätöntä, että yleiskaava mahdollistaa logistiikkatoiminnot Vantaalla ja että kaavassa varataan riittävästi alueita uusille tilaa vaativille logistiikkatoiminnoille.
- Asukasmäärän kasvaessa on järkevää varautua erityisesti joukkoliikenteen kehittämiseen. Samalla on huolehdittava autoliikenteen toimivuudesta, koska joukkoliikenne ei ole kaikille realistinen vaihtoehto ja tavara- ja huoltoliikenne tarvitsevat jatkossakin kumipyöriä. On hyvä, että kaavassa varaudutaan seudulliseen liityntäpysäköintiin useilla liikenteellisesti keskeisillä paikoilla sijaitsevilla rautatieasemilla.
- On erittäin tärkeää, että yleiskaavaehdotuksessa varaudutaan lentoaseman pohjoispuolisen Kehä IV -yhteyden (maantien 152 jatke) toteuttamiseen.
- Yleiskaavassa tulee varata vähintään kaksi tarkoituksenmukaisissa paikoissa sijaitsevaa aluetta raskaan liikenteen pysyviksi taukopaikka-alueiksi, jotta voidaan varmistaa taukopaikkojen toteuttaminen MAL-sopimuksen mukaisesti.

2. Yleistä Yleiskaavaehdotuksessa varaudutaan 335 000 asukkaaseen ja 185 000 työpaikkaan Vantaalla vuonna 2050, mikä tarkoittaisi noin 100 000 asukkaan ja 80 000 työpaikan lisäystä nykytilanteeseen verrattuna. Kasvu ohjataan pääasiassa olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Erityisesti Tikkurilaa, Myyrmäkeä ja Aviapoliksen aluetta laajennetaan ja tiivistetään. Olemassa olevia ja uusia asemanseutuja kehitetään seudullisen joukkoliikennekaupungin osana. Vantaan ratikka parantaa poikittaisia yhteyksiä Itä-Vantaan, Tikkurilan ja lentoaseman välillä. Sen varten uskotaan rakentuvan vahva kehityskäytävä, joka tuo mukanaan uutta ja täydentävää asuntorakentamista. Päivittäistavarakauppaa ohjataan vahvasti keskuksiin.

Kauppakamari pitää Vantaan yleiskaavaa merkittävänä Helsingin seudun elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin ja kilpailukyvyyn kehittämiseen vaikuttavana linjauksena. Kaupungistumisen ja seudun väestönkasvun on ennustettu jatkuvan voimakkaana tulevaisuudessakin. Yleiskaavan tärkeinä lähtökohtina pitää olla joustavuus ja vaihtoehtoisten kehityskulkujen mahdollistaminen, ei rajoittaminen. Yleiskaavan on turvattava pitkälle tulevaisuuteen yleiset kasvu- ja kehitysmahdollisuudet, yritysten toimintaedellytykset, kaupan kilpailu ja laajenemismahdollisuudet, kohtuuhintainen asuntotuotanto sekä kaikkien liikennemuotojen toimivuus.

Yleiskaavaa valmisteltaessa on otettava huomioon metropolialueen merkitys Suomen menestykselle, mikä edellyttää kansallisesti ja kansainvälisesti kilpailukyistä toimintaympäristöä sekä toimivia liikenneyhteyksiä niin kotimaassa kuin ulkomaillekin. Yleiskaavaa ei voi tehdä erillään muun Helsingin seudun maankäytön suunnittelusta tai ottamatta huomioon yleiskaavan osuutta ja vaikutuksia koko seudun kehittämisessä.

Kauppakamari pitää oikeana varautumista voimakkaaseen asukas- ja työpaikkamäärän kasvuun sekä tavoiteltavan yleiskaavavarannon mitoittamista arvioitua kasvun edellyttämää suuremmaksi, jotta käyttökelpoista kaavavarantoa olisi tarpeeksi. On tärkeää, että Vantaa haluaa kasvaa ja kehittää omaa aluettaan aktiivisesti.

3. Maankäytön ratkaisut

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästämällä maata luonnolle ja tulevaisuuden muutoksille. Suuri osa kasvusta keskitetään joukkoliikennekaupungin alueelle, missä liikkuminen voi tukeutua ensisijaisesti kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on osoitettu asemanseudut sekä Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle.

Kauppakamari pitää oikeana Vantaan maankäytön kehittämistä olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen tukeutuen. Täydennysrakentamisen edut ovat kiistattomat: alueilla on valmiina yhdyskuntatekninen infrastruktuuri, palvelut ja yhteydet, joten rakentamisesta syntyy vähemmän kustannuksia kuin kokonaan uusilla alueilla. Lisäksi riittävän tiivis rakentaminen mahdollistaa palvelujen säilymisen ja uusien palvelujen syntyminen.

Täydennysrakentamiseen ja uudistavaan lisärakentamiseen liittyy suuria haasteita mm. asukkaiden vastustuksen ja menettelyjen monimutkaisuuden vuoksi. Kaupungin tuleekin määrätietoisesti edistää kaupunkirakenteen tiivistämistä mm. omalla maankäyttöpolitiikallaan ja tukitoimenpiteillään.

Kauppakamari pitää hyvänä, että yleiskaavaan sisältyy myös yksi uusi merkittävä kehityskäytävä - Vantaan ratikka - laajoine maankäytön kehittämispotentiaaleineen. Se mahdollistaa paitsi uusien alueiden rakentamisen myös Itä-Vantaan nykyisen kaupunki- ja palvelurakenteen kohentamisen.

3.1 Keskustat ja asemanseudut

Tikkurila, Aviapolis ja Myyrmäki on ehdotuksessa nostettu pääkeskuksiksi, joihin mahdollistetaan voimakasta laajentumista ja tiivistymistä. Laajimmat C-alueisäykset painottuvat



ensisijaisesti kolmeen pääkeskustaan, mutta aluelaajennuksia ja keskustamerkintälisäyksiä esitetään eri puolille kaupunkia. Keskusta-alueiden laajentamisella halutaan edistää mm. joukkoliikennekaupungin kehittymisen edellytyksiä ja palveluiden saavutettavuutta ilman autoa. Pysäköinnin järjestämiseen edellytetään ratkaisuja, jotka tukevat mahdollisimman tehokkaassa käytössä olevia ja kaupunkikuvasta vähän tilaa vaativia järjestelyjä.

Olemassa olevien keskustojen ja joukkoliikennekaupungin edellytysten vahvistaminen on kannatettava tavoite. Ehdotuksen mukaan liikenne keskusta-alueilla ohjataan järjestettäväksi jalankulkijoita ja kevyttä liikennettä priorisoivaksi. Kauppakamari pitää tärkeänä, että samalla huolehditaan autoliikenteen sujuvuudesta. Ollakseen elinvoimainen kaupunkikeskusta vaatii mm. monipuolista ja kilpailukykyistä kauppaa ja asiainnin helppoutta. Hyvästä saavutettavuudesta huolehtiminen kaikilla kulkutavoilla on kaupan elinehto. Keskustojen elinvoimaisuus edellyttää myös hyvin toimivaa huolto- ja jakeluliikennettä.

Henkilöauto tulee vielä pitkään olemaan tarpeellinen liikkumisväline Helsingin seudulla. Vaikka yritykset yhä enenevässä määrin hakeutuvat hyvien joukkoliikennedyhteyksien äärelle, ovat hyvä saavutettavuus henkilöautolla ja autopaikkojen määrä edelleenkin tärkeitä monille yrityksille.

Osa keskusta-alueilla työskentelevistä tarvitsee autoa työtehtäviinsä päivän aikana. Ja keskusta-alueilla tulee myös niiden voida asua, jotka tarvitsevat omaa autoa päivittäin työ- ym. arjen matkoihin. Raideliikenteen investoinnit toteutuvat vasta pitkän ajan kuluttua, ja liikenteen toimivuus on turvattava niitä odotellessakin.

3.2 Kaupan sijoittumisen ohjaaminen

Yleiskaava ohjaa kaupan sijoittumista erityisesti suurimpien yksiköiden ja erillisten ns. kaupan alueiden osalta. Ehdotuksen mukaan keskeistä on mahdollistaa keskustojen ja kaupan alueiden kasvu ja parantaa niiden saavutettavuutta eri kulkumuodoilla. Kaupunkikeskustoja (C) kehitetään ensisijaisina monipuolisina kaupan ja palveluiden paikkoina. Julkiseen kaupunkitilaan avautuvat maantasokerrosten tilat on keskeisillä keskusta-alueilla osoitettava liike- ja toimitiloiksi. Kaupallisten palveluiden alueille (KM) sijoittuu suuria erikoiskauppoja sekä tilaa vaativaa kauppaa. Niitä on yleiskaavaehdotuksessa samassa laajuudessa kuin voimassa olevassa yleiskaavassa, ja tilaa lisärakentamiselle on vielä kaikilla alueilla. Kaupan alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä, jotka eivät kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa. Kaupan alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksiköitä. Lisäksi kaavamääräyksissä on useita kaupan alueiden aluekohtaisia määräyksiä mm. päivittäistavarakaupan maksimitoituksesta.

Vantaan väestömäärän kasvaessa ja ostovoiman lisääntyessä tulee yleiskaavan mahdollistaa riittävän palvelu- ja myymäläverkoston syntyminen. Yleiskaavaehdotuksessa korostuu kaupan ohjaaminen keskuksiin ja uusien sijaintipaikkojen tarjoaminen erityisesti pienimuotoisemmalle päivittäis- ja erikoistavaran kaupalle. Asiakkaille pitäisi kuitenkin antaa mahdollisuus asioida haluamansa kaupassa kulloisenkin elämäntilanteen ja tarpeen mukaan. Lisäksi on otettava huomioon, että voimakkaassa kasvussa olevan verkkokaupan logistiikka vaatii riittävän suuria päivittäistavarakaupan yksiköitä liikenteellisesti hyvillä paikoilla.

Kaupunkikeskustojen laajentaminen ja vahvistaminen sekä niiden sijoittuminen raideliikennedyhteyksien varteen on sinänsä positiivista, mutta vaatimus



päivittäistavarakauppojen sijoittamisesta ensisijaisesti vain keskustoihin ja rakennusten kivijalkoihin johtaa kaupan yksikkökoon ja valikoiman pienenemiseen sekä korkeampaan hintatasoon. Ehdotuksessa esitetyt olemassa olevien C-alueiden laajennukset ovat kannatettavia, mutta kohdistuvat suurimmassa osassa keskustoja jo rakennettuihin asuin- ja liikekortteleihin. Näin ollen ne tarjoavat vain rajoitetut mahdollisuudet vastata kasvavaan päivittäistavaroiden kysyntään ko. alueilla.

Asukasmäärän kasvaessa asiointimatkojen määrä lisääntyy. Ostosmatkoihin liittyy usein muutakin toimintaa kuin pelkkä ostosten tekeminen. Pieni lähimyyrmälä ei valikoimaltaan tai hintatasoltaan vastaa kuluttajien kaikkia vaatimuksia. Mikäli kaupan verkosto painottuu keskustoissa liiaksi pieniin myymälöihin, ajavat ihmiset autolla kauemmaksi paremman valikoiman ja helpomman asiointiin perässä. Näin ollen on tärkeää, että myös suurempien päivittäistavarakaupan perusmyymälöiden sekä suuryksiköiden toimintaedellytykset turvataan tiivistyvässä kaupunkirakenteessa varaamalla niille tilaa keskusta-alueilta.

Olemassa olevien kaupan yksiköiden toimintaedellytykset ja kehittyminen on turvattava, mutta kilpailun edistäminen edellyttää, että sijoittumismahdollisuuksia löytyy uusillekin toimijoille. Kilpailuetu on aina jo markkinalla valmiiksi olevalla toimijalla. Kauppakamari ei pidä hyvänä kaupan alueiden (KM) kaavamääräystä, jolla päivittäistavarakaupan mitoitusta rajoitetaan vielä erikseen alle suuryksikkörajan aluekohtaisesti. Määräys rajoittaa kilpailua ja vaikeuttaa ko. alueilla jo sijaitsevien yksiköiden kehittämistä. Joillain alueilla määräyksen mukainen mitoitus on käytännössä jo täynnä. Jollei laatumäärityksistä kokonaan luovuta (ks. vaatimus alla), tulee suuryksikkörajan alittavat mitoitukset joka tapauksessa poistaa KM-määräyksestä.

On epärealistista olettaa, että tulevaisuudessa asiointi perustuisi pääosin vain joukko- ja kevyeen liikenteeseen tai kävelyyn. Käytännön syistä on auto monille perheille ainoa realistinen vaihtoehto liikkumiseen ja asiointiin. Autoilun muuttuminen yhä vähäpäästöisemmäksi ja tarjolla olevat uudet liikkumispalvelut ja -muodot saattavat päin vastoin johtaa henkilöauton käytön lisääntymiseen. Päivittäistavarakaupalle saavutettavuus henkilöautolla on jatkossakin tärkeää.

Maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen yhteydessä vuonna 2017 luovuttiin laatumäärittelystä kaupan sijainnin ohjauksen yhteydessä. Uuden 71 c §:n mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan palvelujen saavutettavuus huomioon ottaen ole perusteltu. Lainmuutosta koskevassa hallituksen esityksessä mainitaan muun sijainnin perusteina esim. toimivan kilpailun kehittymisen edistäminen ja erilaisen liiketoimintamallien kehittäminen. Edelleen HE:ssä todetaan, että "erityisenä tavoitteena on parantaa kaupan toimialan edellytyksiä kehittää toimintaansa keskusta-alueiden ulkopuolella ilman vähittäiskaupan suuryksikön laadun huomioon ottamiseen liittyvää rajoitusta".

Ehdotuksessa MRL:n muutos on sivuutettu. Keskusten ulkopuolella sijaitsevien kaupan alueiden ohjaus perustuu edelleen kaupan laatuun eli kauppa on jaettu päivittäistavarakauppaan, keskustahakuiseen erikoiskauppaan ja ei-keskustahakuiseen erikoiskauppaan (tilaa vaativaa kauppa). Kaupallisia palveluita koskeva KM-kaavamääräys on lisäksi kaupan laatua koskevilta osin epäselvä ja tulkinnanvarainen.



Kauppa elää suurta murrosta, jonka lopputulosta voi vain arvailla. Kaupan konseptit kehittyvät jatkuvasti, eikä ole perusteltua käsitellä päivittäistavarakauppaa, erikoistavaran kauppaa ja tilaa vaativaa kauppaa erillisinä ilmiöinä. Viranomaisten suorittama kaupan laatuluokittelu on omiaan aiheuttamaan tulkinta-ongelmia, rajoittamaan kilpailua sekä jäykistämään kiinteistömarkkinoita vaikeuttamalla mm. uusien käyttäjäkonseptien kehittämistä olemassa oleville tiloille.

MRL:n mukaan kaavoituksella on edistettävä kaupan kilpailua, mikä on käytännössä mahdollista vain tarjoamalla kaupan toimijoille riittävästi vaihtoehtoisia sijoittumispaikkoja. Kauppa tarvitsee niitä myös voidakseen reagoida muuttuvaan toimintaympäristöön.

Kauppakamari vaatii, että kaupan laatuun liittyvät määritelmät ja ratkaisut poistetaan kokonaan kaava-aineistosta ja että keskustojen ulkopuolisia kaupan alueita käsitellään yhdenmukaisesti. Missään tapauksessa yleiskaavassa ei pidä rajoittaa ko. alueiden kaupan laatua ja määrää tiukemmin kuin uudessa Uudenmaan maakuntakaavassa. Kaupan konseptien kehittämisen mahdollistamiseksi, lisääntyvän asiakasmäärän tarpeiden tyydyttämiseksi ja kilpailun edistämiseksi tulee kaavan joustavuus pitää maakuntakaavan määrittelemällä tasolla.

KM-alueita koskevissa aluekohtaisissa määräyksissä käytetään ilmaisua ”päivittäistavarakaupan suuryksikkö”. Koska laki ei kyseistä ilmaisua tunne, tulee se tulkintaongelmien ja väärinkäsitysten välttämiseksi korvata toisella, lainmukaisella ilmaisulla, tai sen merkitys selittää.

3.3 Toimitila-alueet ja työpaikat

Ehdotuksen mukaan toimitilarakentamiselle on esitetty riittävästi rakentamismahdollisuuksia nykyrakenteesta. Määrällisesti eniten uutta kerrosalaa tarvitaan varastorakennuksiin, kun tilankäyttö tiivistyy etenkin toimistoissa. Suurimpana uutena toimitila-alueena esitetään aluetta Vierumäen lentomelualueella. Monipuolisiksi työpaikka-alueiksi on varattu etenkin hyvien joukkoliikenneyhteyksien varsilla sijaitsevia toimitila-alueita (mm. Vantaankoski-Vehkalassa ja Aviapoliksessa). Ympäristöhäiriöitä aiheuttavia toimintoja on ohjattu alueille, joissa niistä aiheutuisi mahdollisimman vähän haittaa eli pääasiassa voimakkaan lento- tai tiemelun alueelle lentokentän ympäristössä. Tuotanto- ja varastotoiminnan alueiksi on osoitettu toimitila-alueet, joita halutaan kehitettävän rouheampien toimintojen alueena ja joiden joukkoliikenneyhteydet eivät tarjoa hyviä edellytyksiä työvoimaintensiivisen työpaikkatoiminnan kehittämiseen (mm. Vaaralassa, Hakkilassa, Koivuhaassa, Petikossa ja Kivistön suuralueella). Osa toimitila-alueista, jotka sijoittuvat kaupunkirakenteessa keskeisesti, on muutettu asumiseen muuntuviksi tai asuinvaltaisiksi alueiksi.

Teollisuustyöpaikkojen määrä on jatkuvasti vähentynyt Uudellamaalla. Monilla yritysalueilla on paineita mm. asunto- tai toimitilarakentamiseen. Kaikkien yritysten tuotannon luonne tai logistiikka ei mahdollista sijoittumista asuinalueiden yhteyteen. Mikäli teollisuusyritysten toimintaedellytyksiä heikennetään, seurauksena voi olla niiden siirtyminen Suomen rajojen ulkopuolelle.

Kauppakamari pitää tärkeänä, että maankäytön suunnittelussa turvataan teollisuusyrityksille mahdollisuus toimia Uudellamaalla myös tulevaisuudessa. On hyvä, että ympäristöhäiriöitä aiheuttavien yritysten toimintaedellytysten turvaamiseksi on yleiskaavaehdotuksessa varattu alueita yksinomaan tuotanto- ja



varastotoiminnalle. Huomioon on otettava sekä uusien vaihtoehtojen sijaintipaikkojen osoittaminen että olemassa olevan toiminnan jatkuminen ja mahdollinen laajentuminen.

Pääosa logistiikka-alan toimijoista on sijoittunut Kehä III:n varrelle tai sen välitörmään läheisyyteen. Pääkaupunkiseudun kaupunkirakenteen tiivistyessä logistiikkatoimintoja on vähitellen siirtymässä kauemmaksi Kehä III:n vyöhykkeeltä, mutta esim. verkkokaupan logistiikka edellyttää mahdollisuutta operoida kohtuullisen läheltä asiakkaita. Kappaletavara- ja pakettilajittelua ei kannata tehdä kovin kaukana pääasiakasalueesta, sillä kuljetuskustannukset kasvavat nopeasti etäisyyden lisääntyessä. Tätä lisäkustannusta ei pysty kompensoimaan edes maan edullisempi hinta kauempana reuna-alueilla.

Kaavaehdotuksen mukaan työpaikka-alueiden tiivistyminen johtaa siihen, ettei Vantaalla enää tulevaisuudessa ole sijoittumispaikkoja paljon tilaa vieville logistiikkahankkeille. Kauppakamari korostaa, että Vantaan tulee maankäytön suunnittelussaan ottaa huomioon myös seudun kokonaisuus ja oma logistisesti edullinen sijaintinsa seudun keskellä. On välttämätöntä, että yleiskaava mahdollistaa logistiikkatoiminnot Vantaalla ja että kaavassa varataan riittävästi alueita uusille tilaa vaativille logistiikkatoiminnoille.

3.4 Asuntorakentamisen ohjaus

Yleiskaavaehdotuksessa on varattu tilaa uudelle asuntorakentamiselle ensisijaisesti olemassa olevan, väljästi rakennetun rakenteen sisään. Uusina asuntorakentamiseen varattavina alueina on esitetty aiemmin muuhun maankäyttöön osoitettuja alueita. Esim. Vantaan ratikan reitin varrella on muutettu työpaikka-alueita asumiselle. Suurin muutos asuntorakentamisessa on merkintöjen joustavampi määritelmä uudisrakentamisen tavasta, mikä monin paikoin mahdollistaa nykyistä monipuolisempaa ja tehokkaampaa maankäyttöä. Samaan kortteliin halutaan mahdollistaa sekä kerrostalojen että pientalojen toteutuminen ja näiden talotyyppien välimuotojen kehittyminen. Laajoja uusia aluevarauksia asuntorakentamiselle esitetään vain Länsisalmeen metroaseman ympäristöön.

Helsingin seudun kasvu on koko maan hyvinvoinnin perusta. Seudun kilpailukykyyn kriittisinä tekijöinä ovat työmarkkinoiden, liikennejärjestelmän ja palveluverkon lisäksi asuntomarkkinat. Asuntopolitiikalla on suuri elinkeinopoliittinen merkitys. Asuntojen saatavuus ja hintataso vaikuttavat keskeisesti alueen elinvoimaisuuteen, työvoiman saatavuuteen ja sen liikkuvuuteen.

Helsingin seudulla on jatkuva pula erityisesti seudulle muuttavalle työvoimalle suunnatuista kohtuuhintaisista vuokra-asunnoista. Monilla palveluvaltaisilla aloilla Helsingin seudun asumisen hinta ylittää uuden työvoiman maksukykyyn. Kauppakamari pitää erittäin tärkeänä, että uudella yleiskaavalla mahdollistetaan riittävä asuntotuotanto ja että Vantaa toteuttaa oman osuutensa sovitusta asuntotuotannosta.

On järkevää kohdentaa asuntorakentamista olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, jossa on jo valmiina yhdyskuntatekninen infrastruktuuri, palvelut ja yhteydet. Täydennysrakentaminen voi kuitenkin olla monella tavoin haastavampaa ja hitaampaa kuin täysin neitseelliselle alueelle rakentaminen esim. asukkaiden vastustuksesta johtuen. Ottaen huomioon, että yleiskaava ohjaa asuntorakentamisen paljolti jo rakennetuille alueille, tulee Vantaan kaupungin pyrkiä omilla toimenpiteillään määrätietoisesti edistämään täydennysrakentamista.

Muuten on vaarana, että yleiskaava ei mahdollista riittävää asuntotuotantoa eivätkä seudullisesti sovitut asuntotuotantotavoitteet Vantaan osalta toteudu.

Vantaan tuleva rakentaminen nojautuu paljolti alueisiin raideyhteyksien – erityisesti Vantaan ratikan – varrella. Näiden alueiden rakentuminen edellyttää Vantaalta vahvaa sitoutumista uusien asemien ja ratikan toteuttamiseen.

3.5 Yleiskaavan liikennejärjestelmä

Yleiskaavan tavoitteena on luoda yhdyskuntarakenne, jossa palvelut ja työpaikat ovat saatavissa myös ilman henkilöautoa. Päärunkoyhteytenä Vantaalla toimii juna, ja yleiskaavaehdotuksessa esitetään varauksia raitioiteille sekä muille joukkoliikenteen runkoyhteyksille. Pääradan varteen on merkitty uusi Vallinojan asema maankäyttöineen. Kehäradalla on neljä vielä toteuttamatonta asemavarausta: Ruskeasanta, Viinikkala, Lapinkylä ja Petas. Lentoaseman kasvuun on varauduttu osoittamalla riittävät varaukset lentoliikenteen alueelle sekä uudelle lentoterminaalialueelle Viinikkalan asemavarauksen yhteyteen. Lisäksi varaudutaan maanalaiseen Lentorataan, joka kulkee pääradalta lentoaseman kautta Helsingin keskustaan, sekä Tallinna-tunneliin, joka kulkee lentoasemalta Tallinnaan.

Länsisalmessa varaudutaan metroasemaan Kehä III:n itäpuolella. Hakunilan aluekeskus yhdistyy raiteilla kahteen Vantaan pääkeskukseen raitiotievarauksen myötä. Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnällä varaudutaan Helsingin yleiskaavassa esitettyjen raitioteiden jatkumiseen Vantaan puolella, Raide-Jokeri 2:een sekä poikittaiseen runkoyhteyteen Myyrmäen ja Pakkalan välillä. Kivistön ja Ruskeasannan asemat tarjoavat mahdollisuuden liityntäpysäköintiin Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän autoilijoille. Muut seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet sijaitsevat Tikkurilan, Vehkalan, Vantaankosken, Martinlaakson ja Korson asemilla. Pyöräilyn baanat muodostavat Vantaalle keskuksien välisen pyöräilyverkon, joka yhdistyy seudulliseen pyöräilyverkkoon. Kehä II:n jatkon varaus on poistettu yleiskaavasta. Kivistön pohjoisosassa sijaitsevan maantien 152 (ns. Kehä IV) linjauksesta kaava mahdollistaa kaksi vaihtoehtoa.

Kauppakamari pitää hyvänä, että asukasmäärältään jatkuvasti kasvavaa pääkaupunkiseutua kaavoitetaan joukkoliikenteeseen ja erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaksi. Samalla on kuitenkin huolehdittava autoliikenteen toimivuudesta, koska joukkoliikenne ei ole kaikille realistinen vaihtoehto ja tavara- ja huoltoliikenne tarvitsevat jatkossakin kumipyöriä. Tavaraliikennejärjestelmän haasteet lisääntyvät merkittävästi seudun asukasmäärän kasvaessa eivätkä suunnitellut raideliikenneinvestoinnit palvele tavaraliikennettä kuin välillisesti muuta liikennettä vähentämällä.

Seudun poikittaiset joukkoliikenneyhteydet ovat huonot, mikä aiheuttaa runsaasti ongelmia myös yrityksille. Esimerkiksi vuorotyötä tekevien työntekijöiden on usein käytännössä mahdotonta käydä töissä julkisilla liikennevälineillä. On hyvä, että ehdotukseen on sisällytetty useita poikittaisia joukkoliikenneyhteyksiä ja että Vantaa varautuu Helsingin pikaraitioteiden jatkumiseen omalla alueellaan.

Liityntäpysäköinnin edistäminen on olennainen osa liikennejärjestelmän kehittämistä. Kauppakamari pitää tärkeänä, että yleiskaavassa varaudutaan seudulliseen liityntäpysäköintiin liikenteellisesti keskeisillä paikoilla sijaitsevilla rautatieasemilla. Vantaan tulee aktiivisesti myötävaikuttaa siihen, että suunnitellut liityntäpysäköintipaikat toteutuvat.



Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyden puute valtateiden 3 ja 4 väliltä aiheuttaa mm. raskaalle liikenteelle pidempiä reittejä tai hakeutumista alemmalle tieverkolle. Kauppakamari pitää erittäin tärkeänä, että yleiskaavaehdotuksessa varaudutaan Vantaan osalta lentoaseman pohjoispuolisen Kehä IV -yhteyden toteuttamiseen. Tavaraliikenteen sujuvoittamisen lisäksi Kehä IV mahdollistaa lentoaseman pohjoispuolella sijaitsevan Tuusulan Focus-alueen kehittämisen, mikä puolestaan vahvistaa lentoaseman ympäristön logistiikkaklusteria.

Pääkaupunkiseudulla on jo pitkään ollut pula raskaalle liikenteelle tarkoitetuista taukopaikoista. Viimeisimmän selvityksen mukaan seudulla on välitön tarve 2-3 taukopaikalle enintään 30 minuutin ajoajan päässä Helsingin satamista, lentoasemalta, Kehä III:n logistiikka-alueilta sekä suurista rakennustyömaista. Potentiaalisia taukopaikka-alueita on Vantaalta tunnistettu Hämeenlinnantien varrelta Keimolasta, Kehä III:n tuntumasta Tikkurilantien varrelta sekä Tuusulanväylän itäpuolelta Koivukylänväylän varrelta. Juuri päättyneissä MAL-neuvotteluissa on sovittu, että kahdelle raskaan liikenteen palvelualueelle laaditaan kaavat siten, että niiden toteuttaminen voi käynnistyä ensimmäisen neuvotusjakson aikana.

Logistiikan sujuvuuden kannalta on välttämätöntä, että asiassa päästään viimein toteutusvaiheeseen. Kysymyksessä on ennen kaikkea seudullinen maankäytön ongelma, jonka ratkaisemisesta kunnat eivät ole päässeet yhteisymmärrykseen. Ongelman ratkaisemiseksi ei riitä, että raskaalle liikenteelle järjestetään väliaikaisia alueita, vaan alueiden sijaintipaikat on turvattava osoittamalla kaavoissa pysyväksi tarkoitettuja taukopaikka-alueita.

Kaavaehdotuksessa on tehty varaus taukopaikalle Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen, mutta yhtään em. selvityksessä nimetyistä alueista ei ole ehdotukseen merkitty. Ehdotuksen mukaan kaava mahdollistaa taukopaikkojen sijoittumisen tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille, mutta em. potentiaaliset taukopaikkakohteet eivät sijaitse kaavaehdotuksen TT-alueilla. Kauppakamari vaatii, että Vantaa panostaa ongelman ratkaisemiseen ja varaa yleiskaavasta em. alueita taukopaikka-alueiksi. Niiden osoittaminen yleiskaavassa on välttämätöntä, jotta voidaan varmistaa vähintään kahden tarkoituksenmukaisen sijainnin omaavan taukopaikan toteuttaminen MAL-sopimuksen mukaisesti. Taukopaikkojen osoittamista yleiskaavaan ovat vaatineet myös HSL, Uudenmaan ELY-keskus ja Väylävirasto.

HELSINGIN SEUDUN KAUPPAKAMARI

Heikki J. Perälä
toimitusjohtaja

Tiina Pasuri
maankäyttö- ja liikenneasioiden päällikkö

Helsingin seurakuntayhtymän lausunto Vantaan yleiskaavaehdotuksesta 2020

Helsingin seurakuntayhtymä kiittää yleiskaava 2020 ehdotusta siitä, että se on laadittu huolellisesti ja perusteellisesti. Yleiskaavan lähtökohdat olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistämiseksi, joukkoliikenneverkoston kehittämiseksi ja luontoarvojen säilyttämiseksi noudattavat kestävän kehityksen mukaisia arvoja.

Seurakuntayhtymän verotulojen vähentyessä pääomatulojen merkitys kasvaa entisestään. Yleiskaavalla ja rakennusoikeudella on ratkaiseva merkitys seurakuntayhtymän taloustilanteeseen.

Vantaan ja Helsingin seurakuntayhtymien yhteinen maaomaisuus sijaitsee pääosin Jokiniemen ja Rekolan metsän sekä Kulomäen alueilla.

Jokiniemen osalta seurakuntayhtymä esittää, että tiivis asuntorakentaminen ulotetaan Hiekkaharjasta Rekolan ojan varteen saakka nyt esitettyä leveämmällä alueella radan molemmin puolin niin, että ainoastaan joen ranta jäisi virkistyskäyttöön. Tämän alueen kaavamerkintöjä on muutettu kaavaluonnoksesta siten, että seurakuntayhtymien rakentamismahdollisuuksia on merkittävästi kavennettu. Vantaan kaupungin ja seurakuntien välisessä aiesopimuksessa tavoitteena on ollut, että seurakuntien Vantaan Hiekkaharjussa ja Rekolan alueella olevat kaavoituskelpoiset maa-alueet voitaisiin kaavoittaa lähivuosina ja että niille voitaisiin rakentaa korkeatasoisia ja kaupunkirakennetta hyvin täydentäviä asuntoalueita tarvittavine palveluineen.

Leinelän pohjoispuolella olevien asuntoalueiden tulisi olla laajuudeltaan kaavaehdotuksessa esitettyä laajempia ja mahdollistaa tehokas asuntorakentaminen.

Seurakuntayhtymien maa-alueille ei tulisi kohtuuttomasti kaavoittaa puisto- ja ulkoilualueita. Kulomäen nykyisen asuinalueen eteläpuolelle tulisi mahdollistaa asuntorakentamista.

Elmon urheilupuistoalue on suunniteltu täysimääräisesti seurakuntayhtymien omistamille maa-alueille. Alueen kehittämisessä tulisi ottaa huomioon aiesopimuksessa sovitut asiat ja lisäksi tulisi taata kaavoituksen osalta seurakuntayhtymien muiden alueiden kaavamerkinnöissä ja mahdollisissa maanvaihdossa seurakuntayhtymille mahdollisuus käyttää maa-alueitaan rakentamiseen.

Seurakuntayhtymiä tulisi kohdella yhdenvertaisesti muiden kiinteistönomistajien kanssa. Seurakuntayhtymät antavat jo merkittävän panoksen Vantaan kaupungin metsä- ja kulttuurimaiseman sekä luontoarvojen turvaamiseksi. Seurakuntayhtymien tulee voida kohtuullisesti hyödyntää yleiskaavassa kiinteistöomaisuuttaan asuinrakentamiseen ja muuhunkin hyötykäyttöön enemmän kuin ehdotuksessa on esitetty.

**Helsingin seurakuntayhtymä
Yhteinen kirkkoneuvosto****PÖYTÄKIRJANOTE****Vantaan kaupunki,
kaupunkirakenne ja -ympäristö**

Aika 28.5.2020 klo 16–18.45
Paikka Seurakuntien talo, Helsinki

134 § Kokous todettiin laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

62/2019

152 § Lausunto Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta**Päätösehdotus**

Seurakuntayhtymän johtaja Juha Rintamäki

Yhteinen kirkkoneuvosto päättää antaa Vantaan kaupungin yleiskaavaehdotuksesta 2020 oheisen liitteen mukaisen lausunnon.

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Liitteet

Helsingin seurakuntayhtymän lausunto Vantaan kaupungin yleiskaavaehdotuksesta 2020

Puheenjohtaja antoi oikaisuvaatimusohjeet ja valitusosoituksen.

Yhteisen kirkkoneuvoston puolesta

Jukka Pakarinen, puheenjohtaja
Mirjami Toivakka, hallintolakimies, sihteeri

Otteen vakuudeksi Helsingissä 4.6.2020

Nora Yliruka
asianhallintasihteeri
allekirjoitettu koneellisesti

HELSINGIN SEURAKUNTAYHTYMÄ
Yhteinen kirkkoneuvosto**OIKAISUVAATIMUSOHJE**
Kirkollisasiat

Kokouspäivä: 28.5.2020

Pöytäkirjan § 152

Pöytäkirjan nähtäväksi asettaminen, pvm: 4.6.2020

Tiedoksianto asianosaiselle¹**Asianosainen: Vantaan kaupunki**☐ Lähetetty tiedoksi kirjeellä (kirkkolaki 24:11).

Annettu postin kuljetettavaksi, päivämäärä ja tiedoksiantaja:

☒ Sähköisesti, päivämäärä ja tiedoksiantaja: 4.6.2020 / N. Yliruka☐ Luovutettu asianosaiselle, paikka ja pvm:

Tiedoksiantajan allekirjoitus

Vastaanottajan allekirjoitus

☐ Muulla tavoin, miten:**Oikeus oikaisuvaatimuksen tekemiseen**

Päätökseen tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen.

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä seurakuntayhtymän viranomaisen päätöksestä oikaisuvaatimuksen saa tehdä myös seurakuntayhtymän jäsenseurakunta ja sen jäsen.

Oikaisuvaatimusaika ja tiedoksisaanti

Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut päätöksestä tiedon.

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemäntenä päivänä kirjeen lähettämisestä. Käytettäessä tavallista sähköistä tiedoksiantoa asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä kolmantena päivänä viestin lähettämisestä, jollei asiassa esitetä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut vastaanottajalle myöhemmin. Seurakunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, kun pöytäkirja on asetettu yleisesti nähtäväksi. Tiedoksisaantipäivää tai sitä päivää, jona päätös on asetettu nähtäväksi, ei oteta lukuun oikaisuvaatimusaikaa laskettaessa.

Oikaisuvaatimusviranomainen

Oikaisuvaatimus osoitetaan Helsingin seurakuntayhtymän yhteiselle kirkkoneuvostolle.

Oikaisuvaatimuksen sisältö

Oikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi:

- oikaisuvaatimuksen tekijän nimi ja tarvittavat yhteystiedot asian hoitamiseksi
- tiedot oikaisuvaatimuksen kohteena olevasta päätöksestä
- millaista oikaisua päätökseen vaaditaan
- millä perusteilla oikaisua päätökseen vaaditaan.

Oikaisuvaatimus on muutoksenhakijan, laillisen edustajan tai asiamiehen omakätisesti allekirjoitettava. Jos muutoksenhakijan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos oikaisuvaatimuksen laatijana on joku muu henkilö, oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta.

Oikaisuvaatimuksen toimittaminen

Oikaisuvaatimuksen voi omalla vastuullaan lähettää postitse, lähetin välityksellä tai sähköisesti. Oikaisuvaatimuksen on oltava perillä oikaisuvaatimusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Sähköinen viesti katsotaan saapuneeksi silloin, kun se on viranomaisen käytettävissä tietojärjestelmässä siten, että sitä voidaan käsitellä.

Oikaisuvaatimuksen toimitusosoite:

Helsingin seurakuntayhtymä/Kirjaamo

Käyntiosoite: Kolmas linja 22 B, Helsinki

Aukioloaika: 9-15

Postiosoite: Kolmas linja 22 B, 00530 Helsinki

Sähköposti: kirjaamo.hsrky@evl.fi

Lisätietoja

Kiinteistöjohtaja Kai Heinonen, 09 2340 2700, kai.heinonen@evl.fi

¹ Täytetään asianosaiselle annettavaan otteeseen. Täytetään myös viranomaiselle jäävään kaksoiskappaleeseen.

26.5.2020

247/10.02.02/2020

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo**Saapunut:** 27.5.2020**Dn:o** VD/4419/10.02.02.00/2017**HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE-KUNTAYHTYMÄN LAUSUNTO VANTAAN YLEISKAAVA 2020 - EHDOTUKSESTA**

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastaa yhdeksän jäsenkuntansa (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Tuusula ja Siuntio) joukkoliikenteen järjestämisestä sekä liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta Helsingin seudun 14 kunnan sekä Siuntion alueelle osana Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) suunnitelmaa.

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2019 hyväksyttiin keväällä 2019 HSL:n hallituksessa, Helsingin seudun yhteiskouksessa ja KUUMA-johtokunnassa. Kukin em. toimielin hyväksyi sen toimivaltansa osalta ja sen jälkeen suunnitelma hyväksyttiin myös pääosassa seudun kunnista.

Lausunnossaan HSL kiinnittää huomiota siihen, miten kaavaehdotus on muuttunut luonnosvaiheesta ehdotusvaiheeseen sekä siihen, miten HSL:n Vantaan yleiskaavaluonnoksesta antama palaute on otettu huomioon kaavaehdotuksessa. Lisäksi HSL nostaa edelleen esiin tarpeen esittää Kehäradan juna- varikko kaavamerkinnoissa ja -määräyksissä sekä kaavaselostuksessa.

Tiivistelmä HSL:n lausunnosta kaavaluonnosvaiheessa

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä kiinnitti lausunnossaan huomiota siihen, miten joukkoliikenteen toimintaedellytykset toteutuivat yleiskaavaluonnoksessa, millaisia mahdollisuuksia kaava tarjoaisi kestäväälle liikkumiselle ja kaupunkirakenteelle sekä siihen, miten yleiskaava toteuttaisi MAL 2019 -suunnitelman linjauksia. HSL piti Vantaan yleiskaavan kokonaisuutta erittäin onnistuneena ja totesi, että yleiskaavaluonnos oli hyvin linjassa MAL 2019 -suunnitelman kanssa.

HSL totesi lausunnossaan, että joukkoliikenteen runkoyhteyksiin panostaminen oli hyvin esillä kaavaratkaisuissa. HSL piti tärkeänä, että Vantaan ratikan riittävän suuresta keskinopeudesta (vähintään 25 km/h) huolehditaan. Raitiotien reitti alittaa junaradan tunnelissa Tikkurilan aseman kohdalla. Yleiskaavaluonnoksessa oli varalla myös toinen reitti pääradan alitse pohjoisempaan Valkoisenlähteentielle. HSL korosti lausunnossaan, että ainoastaan raitiotien suora linjaus Tikkurilan keskustassa on tarkoituksenmukainen toteuttaa.

HSL mainitsi lausunnossaan, että yleiskaavaluonnokseen merkittyjen liityntä- pysäköintialueiden lisäksi myös Korso ja Martinlaakso ovat seudullisesti mer-

26.5.2020

247/10.02.02/2020

kittäviä alueita Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa (HSL:n julkaisuja 8/2017).

HSL esitti lausunnossaan, että joukkoliikenteen vaihtopaikkamerkinnot lisätäisiin myös Ruskeasannan, Myyrmäen ja Leinelän asemille.

HSL nosti lausunnossaan esiin, että Vantaalle Kehäradan varteen on tunnistettu tarve lähijunaliikenteen varikolle tai seisontapaikalle. Varikko palvelisi erityisesti Pisara-tilanteessa junaliikenteen aloittamista, päättämistä ja häiriönhallintaa. HSL esitti lausunnossaan, että Kehäradan varikon toimintoja ja tarkempia tilavarauksia tarkennettaisiin jatkosuunnittelussa ja sen varaus lisättäisiin yleiskaavaan.

Vantaan yleiskaavaluonnoksessa oli esitetty raitiotien varikko. HSL muistutti lausunnossaan, että myös Ojangan bussivarikko sekä bussivarikon varaus Länsi-Vantaalla tulisi merkitä yleiskaavaan.

HSL esitti lausunnossaan, että myös raskaan liikenteen taukopaikkavaraukset (Lamminsuu, Keimola ja Koivukylänväylä) tulisi esittää yleiskaavakartalla, jotta niiden hyödyntäminen tähän käyttöön olisi tulevaisuudessa mahdollista.

Vantaan tekemät muutokset yleiskaavaehdotukseen HSL:n luonnosvaiheen lausunnon perusteella

Vantaan kaupunki totesi vastineessaan HSL:n lausuntoon, että se varaa myös jatkossa riittävät tilavaraukset kaupunkiympäristössä ja katutilassa turvataksaan joukkoliikenteen toimintaedellytykset kaupungissa ja pitää HSL:n mukana asemanseutujen, varsinkin uusien, jatkosuunnittelussa. HSL:n lausunnossaan toivomat kartat, joissa pyöräilyn baanat sekä yleiskaavan tie- ja katuverkko näkyvät osana seudun muuta verkkoa, on lisätty kaavaselostukseen.

Vantaa totesi vastineessaan, että Vantaan ratikan ensisijainen reittivaihtoehto Tikkurilassa on tunnelin kautta kulkeva reitti Ratakujan kautta, kuten myös HSL oli esittänyt luonnosvaiheen lausunnossaan. Vantaan kaupunginhallitus hylkäsi Vantaan ratikan jatkosuunnittelupäätöksessä pohjoisemman, Valkoisenlähteentietä kulkevan reitin, mutta yleiskaavaehdotuksen ja Vantaan ratikan käsittelyajankohtien takia tämä reitti oli vielä jäänyt yleiskaavaehdotukseen.

Vantaan yleiskaavaluonnoksessa seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue oli merkitty Vantaankoskelle, Vehkalaan, Kivistöön, Ruskeasantaan ja Tikkurilaan. Yleiskaavaehdotukseen lisättiin kyseinen merkintä myös Korson ja Martinlaakson asemille, kuten HSL oli lausunnossaan esittänyt. Sen sijaan yleiskaavaehdotukseen ei ole lisätty HSL:n lausunnossaan esittämää *Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka* -merkintää Ruskeasannan, Myyrmäen ja Leinelän asemille. Vantaa totesi vastineessaan, että kaikilla asemilla sekä vaihtopaikoilla painotetaan laadukkaita liityntä- ja vaihtoyhteyksiä, eikä vaihtopaikkamerkintää siksi ole erikseen merkitty asemille.

26.5.2020

247/10.02.02/2020

Kehäradan lähijunaliikenteen junavarikkoa ei ole esitetty yleiskaavaehdotuksessa. Vantaa totesi vastineessaan, että varikolle on tutkittu sijainteja Väyläviraston selvityksessä.

Linja-autovarikot esitetään kaavaselostuksen liitekartalla, mutta niitä ei ole merkitty erikseen kaavakartalle. Ojangan linja-autovarikon rakentaminen on alkamassa vuoden 2020 aikana. Länsi-Vantaan varikolle on tutkittu sijaintia yleiskaavaluonnoksen nähtävillä olon jälkeen ja sille on varattu tilaa Petaksen asemavarauksen länsipuoleisella TT-alueella. Tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueen (TT) määräys mahdollistaa varikkotoimintojen sijoittamisen kysyiselle alueelle.

Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen on tehty liikennealueeseen varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. Muille vastaaville palvelualueille ei ole tehty varauksia liikennealueisiin, mutta Vantaan yleiskaava mahdollistaa niiden sijoittumisen kaavaan merkityillä tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueilla (TT). Keimolaan on suunnitteilla väliaikainen raskaan liikenteen pysäköintialue.

HSL:n lausunto Vantaan yleiskaavaehdotuksesta

Yleiskaavan kokonaisuus

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän näkemyksen mukaan Vantaan yleiskaavan kokonaisuus on erittäin onnistunut ja tarjoaa mahdollisuuksia kehittää kokonaisuutena kestävää maankäyttöä ja liikennejärjestelmää. Yleiskaavaehdotus on hyvin linjassa MAL 2019 -suunnitelman kanssa.

Kokonaisuuteen on tehty luonnosvaiheesta ehdotukseen vain pieniä muutoksia ja HSL:n luonnosvaiheen lausunnossa esiin nostetut asiat on otettu pääosin hyvin huomioon.

Kehäradan varteen kaavaillusta lähijunavarikosta on saatu uutta tietoa. Väyläviraston selvitys lähijunaliikenteen varikoista (Lähijunaliikennealueen varikkoselvitys) on valmistunut ja julkaistu 12.5.2020. Julkaisu löytyy linkistä: https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2020-25_lahijunaliikennealueen_web.pdf

Junavarikko Kehäradan varteen

Väyläviraston 12.5.2020 valmistuneessa varikkoselvityksessä on tunnistettu tarve kolmelle lähijunavarikolle HSL:n lähijunaliikenteelle, joista yksi tulisi Kehäradan varteen Petakseen. Jos uusia junavarikoita ei toteuteta, HSL ei voi hankkia uutta junakalustoa, eikä junaliikennettä voida kehittää vastaamaan seudun kasvaessa lisääntyvää kysyntää.

Junaliikenteen kysyntä on kasvanut viime vuosina noin 2,5-3 % vuosittain, mikä on enemmän kuin joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvu keskimäärin. Joinakin vuosina kasvua on ollut jopa 8-9 % edellisen vuoden vertailukauteen nähden. Matkustajamäärien kasvaessa nykyinen HSL:n käytössä

26.5.2020

247/10.02.02/2020

oleva kalustomäärä ei riitä nykytasaisen liikenteen säilyttämiseen ja junista loppuu matkustajakapasiteetti ruuhka-aikoina.

Väylän varikkoselvityksen mukaan varikkokokonaisuuden toteutus on aloitettava Rantaradan tai Kehäradan Petaksen kunnossapitovarikosta, jotta uusi kalustohankinta voidaan käynnistää. Jos kalustohankinta aloitetaan vuonna 2020, ensimmäisen kunnossapitovarikon tulisi olla toiminnassa 2020-luvun puolivälissä. HSL:n näkemyksen mukaan junavarikon toteuttaminen on aika-
taulukriittistä ja ensimmäisen junavarikon tulisi sijaita Petaksessa myös kaa-
voitukseen liittyvistä aikataulusyistä.

Petaksen varikko mahdollistaisi kustannustehokkaan liikennöinnin Kehäradalla, koska ylimääräisiä kalustosiirtoja ei tarvita. Esimerkiksi Kehäradan junien liikennöinti Hyvinkään varikolta nostaisi operointikustannuksia jopa 5 miljoonalla eurolla vuositason verrattuna siihen, että varikko olisi Kehäradan varressa. Lisäksi liikennöitävän radan varressa sijaitseva varikko mahdollistaa huomattavasti paremman häiriönhallinnan, jolloin esimerkiksi varakalustoa saadaan nopeasti liikenteeseen.

HSL:n näkemyksen mukaan nykyinen HSL:n junakalusto ei ole optimaalinen Kehäradan liikenteeseen ja käytännössä ainoastaan Petaksen varikko mahdollistaa Kehäradan tyyppiseen kaupunkirataliikenteeseen räätälöidyn junakaluston hankkimisen.

HSL:n lähijunaliikenteen varikkokokonaisuus (Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan varikot) mahdollistaa pidemmällä aikajänteellä junakaluston säännöllisen kunnossapidon siirtämisen pois Ilmalan varikolta, mikä vapauttaa huolto-
raiteet Helsingin ja Pasilan väliltä esimerkiksi kaukoliikenteen käyttöön. Lisä-
kapasiteetti Helsingin ja Pasilan välille on käytännössä edellytys esimerkiksi Lentoradan lisäliikenteen mahdollistamiseksi.

Väylän varikkoselvityksen mukaan Petaksen junavarikon rakentamiskustannukset ovat alhaisimmat verrattuna muihin selvityksen kunnossapitovarikoihin. Väylän selvityksessä on tutkittu huolellisesti myös muita sijainteja Kehäradan varteen, ja Petas osoittautui näistä toteuttamiskelpoisimmaksi. Yhtenä perusteluna sijainnille ovat myös lentokonemelun alueelle aiheuttamat maankäyttörajoitukset.

Lähijunaliikenteen varikon ympäristövaikutukset eivät yleisesti ottaen ole kovin merkittäviä. Suurimmaksi ympäristöhaitaksi voidaan arvioida valaistus. Moderneista sähkömoottorijunista varikolla ei esimerkiksi kuulu polttomoottorien tai tavaravaunujen yhteen kytkennöistä kuuluvaa ääntä. Junilla on varikolla alhainen nopeusrajoitus, jolloin niiden liikkumisesta aiheutuu selvästi vähemmän ääntä kuin liikenteessä olevista junista. Varikolla ei myöskään käytetä merkittäviä määriä kemikaaleja tai muita ympäristölle haitallisia aineita ja vähäiset käytettävät aineet kerätään talteen. Lisäksi varikon tarvitsema tavaravirta on hyvin vähäistä esimerkiksi verrattuna isojen tuotantolaitosten liikennemääriin. Henkilöautoliikenne koostuu pääosin henkilökunnan työmatkaliikenteestä. Junien huoltotoiminta tapahtuu sisällä halleissa.

26.5.2020

247/10.02.02/2020

HSL on valmis omalta osaltaan selvittämään varikkotoiminnasta aiheutuvia melu- ym. haittoja Vantaan yleiskaavaehdotuksen viimeistelyvaiheen tueksi.

HSL:n näkemyksen mukaan Petaksen varikko on paras vaihtoehto kustannustehokkuuden, häiriönhallinnan ja liikennöinnin näkökulmasta. Varikon toteuttaminen Petakseen vuoteen 2025 mennessä on välttämätöntä lähijunaliiikenteen kalustohankinnan käynnistämiseksi ja kaupunkiratamaisen liikennöinnin varmistamiseksi Kehäradalla myös tulevaisuudessa.

HSL pitää ehdottoman tärkeänä, että Petaksen varikko merkitään edellä esitetyin perustein Vantaan yleiskaavaan. Yleiskaavassa tulee olla Petaksen junavarikolle riittävät tilavaraukset, jotka koskevat sekä liikennealuetta (erkaantumisraiteet) että itse varikkoaluetta. Alue tulee varata kaavamerkinnällä nimenomaisesti junavarikon käyttöön. Lisäksi varikko tulee kuvata kaavaselostuksessa. Varikon osoittaminen yleiskaavassa riittävän yksilöidysti varmistaa myös sen toteuttamisen edellytyksenä jatkossa olevien asemakaavoituksen ja varikon ratasuunnittelun perustan.

Yleiskaavan liikenteen ratkaisut

HSL pitää erittäin myönteisenä yleiskaavalla tavoiteltavaa yhdyskuntarakennetta, jossa palvelut ja työpaikat ovat saavutettavissa suurelta osin myös ilman henkilöautoa. Kaavassa esitetyt seudulliset joukkoliikenteen runkoyhteydet, toimivat vaihtopaikat sekä pyöräilyn baanat ovat hyväksi todettuja keinoja kohti kestävästä liikkumisesta tavoitteita.

HSL pitää hyvänä esitystapana, että tie- ja katuverkosta esitetään kaavakartalla vain keskeisimmät yhteydet. Kaavakarttaa on tältä osin vielä entisestään selkeytetty Tikkurilassa, jossa paikallisia liikenneyhteyksiä palvelevia yhteyksiä on vähennetty kaavakartalta.

Joukkoliikenne

HSL kannattaa Vantaan yleiskaavan tavoitetta luoda nopeat joukkoliikenteen runkoyhteydet seudun keskuksien ja solmukohtien välille. Kaavaratkaisussa on hyvin esillä runkoyhteyksiin panostaminen, erityisesti juna päärunkoyhteytenä. Seudullisen runko- ja raitioverkon suunnittelua on tarpeen jatkaa kuntien ja HSL:n välisenä yhteistyönä.

Vantaan ratikka

Vantaan ratikka Mellunmäestä Hakunilan ja Tikkurilan kautta Lentoasemalle on Vantaan 2020-luvun tärkein uusi joukkoliikennehanke ja erittäin tärkeä myös seudullisesti. Vantaan ratikka on mukana MAL 2019 -suunnitelmassa ennen vuotta 2030 aloitettavana liikennehankkeena. HSL pitää tärkeänä, että Vantaan ratikan riittävän suuresta nopeudesta huolehditaan. Raitiotien linjauksen tulee olla Tikkurilan keskustassa mahdollisimman suora ja tarjota erinomaiset vaihtomahdollisuudet junaan, kuten myös Vantaan kaupunginhalitus on linjannut.

Vaihtopaikat ja liityntäpysäköintialueet

26.5.2020

247/10.02.02/2020

HSL pitää hyvänä, että yleiskaavaehdotuksen liityntäpysäköintiratkaisu on linjassa Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman kanssa, ja myös Korso ja Martinlaakso on merkitty kaavakartalle.

HSL pitää hyväksyttävänä Vantaan yleiskaavan ratkaisua, jonka mukaan asemille ei ole erikseen merkitty joukkoliikenteen vaihtopaikkoja, vaan kaikilla asemilla painotetaan laadukkaita liityntä- ja vaihtoyhteyksiä.

Vaihtoterminaleista eniten haasteita vaihtojen sujuvuudessa on Myyrmäen asemalla ja siksi sen kehittämiseen tulee kiinnittää jatkosuunnittelussa erityistä huomiota.

Pyöräilyn baanat

HSL pitää tärkeänä, että baanaverkko on esitetty yleiskaavassa. HSL korostaa edelleen, että laadukkaat ja sujuvat yhteydet ovat edellytys pyöräliikenteen suosion lisääntymiselle. Tämä edellyttää vahvaa panostusta pyöräliikenteen väyliin.

Raskaan liikenteen taukopaikat

HSL pitää hyvänä, että Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen on tehty varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. HSL:n näkemyksen mukaan on tärkeää, että Keimolaan suunnitteilla oleva raskaan liikenteen väliaikainen pysäköintialue on käytössä Hämeenlinnanväylän ja maantien 152 jatkeen palvelualueen käyttöön ottoon saakka. Muita mahdollisia raskaan liikenteen palvelualueita ei ole esitetty kaavassa. HSL haluaa muistuttaa, että myös Lahdenväylän käytävään tarvitaan varaus raskaan liikenteen palvelualueelle, ja se tulisi esittää Vantaan yleiskaavassa.

Linja-autoliikenteen varikot

HSL pitää tärkeänä, että joukkoliikenteen varikot otetaan huomioon, eikä niiden toteuttamista vaikeuteta kaavoituksessa. Linja-autovarikkoja ei ole erikseen merkitty kaavakartalle, mutta niiden sijainnit on esitetty selostuksen liitekartalla. HSL haluaa muistuttaa, että yleiskaavakartalla esitetyt oikeusvaikutteiset merkinnät tukisivat vahvemmin seudullisesti ja jopa valtakunnallisesti tärkeän liikennejärjestelmän tuki-infran (joukkoliikenteen varikot ja raskaan liikenteen palvelualueet) edistämistä esimerkiksi valitustilanteissa kuin nyt esitetty ratkaisu (selostus ja liitekartta).

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitus

Lisätietoja:

toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi

osastonjohtaja Sini Puntanen, p. 040 501 3362

Hallitus

§ 108

26.5.2020

Lausunnon antaminen Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotuksesta

Hallitus § 108

Esittelijä
Valmistelijat

Toimitusjohtaja Suvi Rihniemi
Osastonjohtaja Sini Puntanen, p. 040 501 3362,
ryhmäpäällikkö Aarno Kononen, p. 040 663 6744 ja
liikennesuunnittelija Riikka Aaltonen, p. 040 161 2234

Vantaalle laaditaan uutta koko kaupungin kattavaa yleiskaavaa. Yleiskaavan laatiminen on edennyt ehdotusvaiheeseen. Yleiskaavaehdotus ohjaa tavoitteidensa mukaisesti kasvun kestävästi olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen.

Yleiskaavaehdotus on työstetty luonnoksesta saadun palautteen ja luonnoksen pohjalta laadittujen vaikutusten arviointien pohjalta. Ehdotus on nähtävillä 22.4.-18.6.2020. Myös vaikutusten arvioinnit päivitetään ehdotuksen pohjalta.

Nähtäville asetettuun aineistoon kuuluu kaavakartta, kaksi oikeusvaikutteista liitekarttaa, kaavamääräykset ja kaavaselostus. Aineisto on kaupungin internet-sivuilla osoitteessa: <https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>

Sivuilla on myös yleiskaavaluonnoksesta laaditut vaikutustenarvioinnit, vastineet luonnoksesta annettuihin lausuntoihin sekä muuta yleiskaavan valmisteluun liittyvää aineistoa.

Vantaan kaupunki pyytää lausuntoja yleiskaavaehdotuksesta perjantaihin 5.6.2020 mennessä sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@vantaa.fi

Tiivistelmä

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2019 hyväksyttiin keväällä 2019 HSL:n hallituksessa, Helsingin seudun yhteiskokouksessa ja KUUMA-johtokunnassa. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän näkemyksen mukaan Vantaan yleiskaavan kokonaisuus on erittäin onnistunut ja tarjoaa mahdollisuuksia kehittää kokonaisuutena kestävä maankäyttöä ja liikennejärjestelmää. Yleiskaavaehdotus on hyvin linjassa MAL 2019 -suunnitelman kanssa.

Kokonaisuuteen on tehty luonnosvaiheesta ehdotukseen vain pieniä muutoksia ja HSL:n luonnosvaiheen lausunnossa esiin nostetut asiat on otettu pääosin hyvin huomioon. Kehäradan varteen kaavaillusta lähijunavarikosta on saatu uutta tietoa, minkä HSL esittää ehdotusvaiheen lausunnossaan.

Väyläviraston 12.5.2020 valmistuneessa varikkoselvityksessä on tunnistettu tarve kolmelle lähijunavarikolle HSL:n lähijunaliikenteelle, joista yksi tulisi Kehäradan varteen Petakseen. HSL:n näkemyksen mukaan Petaksen varikko on paras vaihtoehto kustannustehokkuuden, häiriönhallinnan ja liikennöinnin näkökulmasta. Varikon toteuttaminen Petakseen vuoteen 2025 mennessä on välttämätöntä lähijunaliikenteen kalustohankinnan käynnistämiseksi kaupunkiratamaisen liikennöinnin varmistamiseksi Kehäradalla myös tulevaisuudessa.

HSL pitää ehdottoman tärkeänä, että Petaksen varikko merkitään Vantaan yleiskaavaan. Yleiskaavassa tulee olla Petaksen junavarikolle riittävät tilavaraukset, jotka koskevat sekä liikennealuetta (erkaantumisraiteet) että itse varikkoaluetta. Alue tulee varata kaavamerkinnällä nimenomaisesti junavarikon käyttöön. Lisäksi varikko tulee kuvata kaavaselostuksessa. Varikon osoittaminen yleiskaavassa riittävän yksilöidysti varmistaa myös sen toteuttamisen edellytyksenä jatkossa olevien asemakaavoituksen ja varikon ratasuunnittelun perustan.

HSL pitää erittäin myönteisenä yleiskaavalla tavoiteltavaa yhdyskuntarakennetta, jossa palvelut ja työpaikat ovat saavutettavissa suurelta osin myös ilman henkilöautoa. Kaavassa esitetyt seudulliset joukkoliikenteen runkoyhteydet, toimivat vaihtopaikat sekä pyöräilyn baanat ovat hyväksi todettuja keinoja kohti kestävän liikkumisen tavoitteita. HSL kannattaa Vantaan yleiskaavan tavoitetta luoda nopeat joukkoliikenteen runkoyhteydet seudun keskuksien ja solmukohtien välille.

Vantaan ratikka Mellunmäestä Hakunilan ja Tikkurilan kautta Lentoasemalle on Vantaan 2020-luvun tärkein uusi joukkoliikennehanke ja erittäin tärkeä myös seudullisesti. HSL pitää tärkeänä, että raitiotien linjaus on Tikkurilan keskustassa mahdollisimman suora ja tarjoaa erinomaiset vaihtomahdollisuudet junaan, kuten myös Vantaan kaupunginhallitus on linjannut.

HSL pitää hyvänä, että Hämeenlinnanväylän (vt 3) ja maantien 152 jatkeen liittymän yhteyteen on tehty varaus raskaan liikenteen palvelualueelle. HSL haluaa muistuttaa, että myös Lahdenväylän (vt 4) käytävään tarvitaan varaus raskaan liikenteen palvelualueelle, ja se tulisi esittää Vantaan yleiskaavassa.

Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotus

Tulevaisuuskuva Vantaan maankäytön kehityksestä vuoteen 2050 asti on määritelty yleiskaavaehdotukseen. Tehtävänsä mukaisesti yleiskaava linjaa kokonaiskuvan kasvun mahdollisuuksista, kaupungin rakenteesta ja kytkeytymisestä osaksi seutua, paikallisista muutoksista sekä yhteyksistä niin liikkujalle kuin luonnolle.

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäten resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Uuden ratikan kehityskäytävä kytkee kaupunkiseudun verkostoihin myös eriytymiskehityksen uhkaamia alueita.

Monikeskuksisen kaupungin ytiminä ovat uudistuvat keskustat, joista etenkin Tikkurilaa, Aviapolista ja Myyrmäkeä vahvistetaan mahdollistamalla niihin voimakasta laajentumista ja tiivistymistä. Ratikan kehityskäytävän lisäksi joukkoliikennekaupunkia vahvistetaan uudistamalla ja täydentämällä sekä olemassa olevia että uusia asemanseutuja ja keskuksia seudullisen joukkoliikennekaupungin osana. Uusina asemanseutuina yleiskaavaehdotuksessa esitetään Kivistön keskusta laajentavaa Lapinkylän asemaa, Vallinojan asemanseutua pääradan varressa ja Östersundomin ensimmäistä uutta metroasemaa Länsisalmee.

Yleiskaava 2020 määrittelee seudulliset pyöräilyn baanat sekä kattavan ulkoilureittien verkoston ja ottaa kantaa myös kevyen liikenteen reittien laatuun. Vantaan eteläisten poikittaisten baanojen ja reittien suunnittelua jatketaan Vantaanjoen molemmin puolin yhteistyössä Helsingin kanssa.

Kansainvälisen lentokenttäkaupungin kehittämismahdollisuuksien ja sitä kautta seudun kasvun turvaamiseksi yleiskaavassa on riittävästi työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia lähivuosi- ja kymmenen vuoden aikavälillä. Vaikka paine asuntorakentamiselle tiedostetaan, elinkeinoelämän toimintaedellytykset on haluttu varmistaa. Keskustoista erityisesti Aviapoliksessa on varattu tilaa tiiviille keskustatoiminnoille sekä työpaikkaintensiiviselle rakentamiselle. Yleiskaavaehdotuksessa on myös vahvistettu Aviapoliksen ja lentoaseman välistä yhteyttä.

Yleiskaavaehdotus esittää kaupunkirakenteen tiivistämistä ja uudistamista koko kaupungin alueella, niin kerros- kuin pientaloalueilla. Tavoite riittävästä palveluista on ratkaistu yleiskaavamääräyksin. Yleiskaava ohjaa kaupan sijoittumista erityisesti suurimpien yksiköiden ja ns. kaupan alueiden osalta. Yleiskaava ei ohjaa tarkasti yksittäisten palvelujen tarkkaa sijoittumista. Tärkeimpinä linjauksina kaupan sijoittumisessa on keskuksien kehittämisen tukeminen ja saavutettavuus kestäväällä liikkumisella.

Yleiskaava on laadittu aluevarauskaavana, jotta se ohjaa sujuvasti asemakaavoitusta ja muuta tarkemman tason suunnittelua, kuten esimerkiksi liikennehankkeita ja teknisen verkoston rakentamista. Kaavakartan aluevarauksia täsmäntävät yleiskaavamääräykset, joissa on paljon tarkempaa suunnittelua ohjaavia linjauksia.

Ehdotus

Hallitus päättää antaa Vantaan yleiskaava 2020-ehdotuksesta liitteen mukaisen lausunnon.

Käsittely

Käsittelyn aikana jäsen Ville Ylikahri ehdotti puheenjohtaja Risto Rautavan kannattamana, että lausunnon kappaleeseen "Vaihtopaikat ja liityntäpysäköinti" loppuun lisätään seuraava lause: "Vaihtoterminaleista eniten haasteita vaihtojen sujuvuudessa on Myyrmäen asemalla ja siksi sen kehittämiseen tulee kiinnittää jatkosuunnittelussa erityistä huomiota". Esittelijä muutti pohjaehdotustaan Ylikahrin lisäehdotuksen mukaisesti.

Päätös

Hallitus päätti antaa Vantaan yleiskaava 2020-ehdotuksesta liitteen mukaisen lausunnon (esittelijän muutetun ehdotuksen mukaisesti).

Liite

Lausunto Vantaan yleiskaava 2020-ehdotuksesta

Pöytäkirja on julkaistu yleisessä tietoverkossa (www.hsl.fi)
26.5.2020.

Tiedoksianto asianosaiselle

Lähetty tiedoksi 27.5.2002 sähköisesti.

Todistan pöytäkirjanotteen oikeaksi

Helsingissä 27.5.2020

Pirjo Sailavuo-Asikainen
assistentti

Muutoksenhakuohje/oikaisuvaatimus koskee pykälää: § 108

Muutoksenhakukielto

Päätöksiin, joka koskevat vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.



Vantaan kaupunki
kirjaamo
kirjaamo@vantaa.fi

Lausunto
18.5.2020

1113/00.02.022.0220/2017

HSY:N LAUSUNTO VANTAAN YLEISKAAVA 2020 EHDOTUKSESTA

Vantaan kaupunki on pyytänyt Helsingin seudun ympäristöpalvelut kuntayhtymältä 7.4.2020 lausuntoa ehdotuksesta Vantaan yleiskaavaksi 2020. HSY:n hallitus on kokouksessaan 15.5.2020 päättänyt antaa asiasta seuraavan lausunnon:

Ilmastomuutoksen hillintä ja sopeutuminen

Vantaan yleiskaava 2020 -luonnoksen kokonaiskuva kaupungista, jossa kasvu ohjataan olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja luodaan näin edellytyksiä sujuville ja kestäville liikennemuodoille, on tärkeä päämäärä ilmastomuutoksen hillitsemiseksi.

Yleiskaavaluonnoksessa on tunnistettu asemanseudut kestävän kasvunvyöhykkeinä. HSY on julkaissut Ilmastoviisaan alueen suunnittelutyökalun asemanseutujen tarkemman tason suunnitteluun. HSY suosittelee suunnittelutyökalun käyttöä sekä yleiskaavassa osoitettujen pääkeskusten – Tikkurilan, Aviapoliksen ja Myyrmäen – että muiden kestävän kasvun vyöhykkeelle sijoittuvien asemien jatkosuunnitteluun.

Yleiskaavassa on huomioitu laajojen yhtenäisten kasvillisuuspeitteisten alueiden turvaamisen lisäksi myös pienipiirteinen viherrakenne rakennetussa kaupunkitilassa, mikä on tärkeää paitsi viihtyisyyden ja monimuotoisuuden, myös hulevesien käsittelyn näkökulmasta. Yleiskaavassa varaudutaan sateisuuden lisääntymiseen myös varaamalla alueita hulevesialtaille. Kaupungin ilmastokestävyyttä lisää myös se, että rakentaminen ohjataan vesistötulva-alueiden ulkopuolelle.

Ilmansuojelu

Yleiskaavaehdotuksen periaatteena oleva yhdyskuntarakenteen eheyttäminen hyviin joukkoliikenneyhteyksiin, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuen, parantaa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen houkuttavuutta ja lisää niiden käyttöä, mikä vähentää autoilun tarvetta. Vähäpäästöisen joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen auttaa pienentämään liikenteen päästöjä ja vähentää niille altistumista sekä ilmanlaatu- ja terveyshaittoja.

Merkittävin ilmanlaatua heikentävä päästölähde pääkaupunkiseudulla on tieliikenne. Liikenteen päästöt purkautuvat suoraan hengityskorkeudelle, joten niillä on suuri vaikutus ihmisten terveyteen. Liikenteen pakokaasupäästöjen ennustetaan vähenevän tulevaisuudessa merkittävästi liikenteen sähköistymisen myötä, mutta teknologia ei ratkaise kaikkia päästöongelmia, kuten liikenteen katupölypäästöjä. Liikennesuunnittelun keinoin on syytä pyrkiä vähentämään autoliikenteen tarvetta ja liikennemääriä sekä ruuhkautumista, mikä tuottaa parempaa ilmanlaatua sekä viihtyisämpää ja terveellisempää kaupunkiympäristöä. Kaupunkisuunnittelussa tulee huomioida myös kadunkunnossapidon tarpeet, jotta katupölyntorjuntaa voidaan tehdä tehokkaasti.

Kaupunkirakenteen eheyttäminen voi lisätä liikenteen, energiantuotannon ja puunpolton päästöille altistumista. Altistumista ilmansaasteille voidaan vähentää erilaisilla suunnittelun ja kaavoituksen keinoilla. HSY suosittaa Uudenmaan ELY-keskuksen "Ilmanlaatu maankäytön suunnittelussa" - oppaassa esitettyjen suojaetäisyyksien ja muiden altistumisen vähentämiskeinojen käyttämistä suunnittelun apuna (<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-244-2>). Liikenteen päästöille altistuminen vähennee, kun tarkemman tason suunnittelussa huomioidaan oppaassa esitetty suojaetäisyydet. Lähimmäksi väylää voidaan sijoittaa vähemmän herkkiä toimintoja, kuten pysäköintiä, toimistoja ja suojaviheralueita.

Kotitalouksien puunpoltto on tulevaisuudessa liikenteen katupölypäästöjen ohella toinen merkittävä ilmanlaatua heikentävä päästölähde. Puunpolton päästöt purkautuvat matalista piipuista asuinalueilla, mikä lisää niiden terveyshaittoja. Maankäytön suunnittelun mahdollisuudet puunpolton savuhaittojen torjumiseksi ovat rajalliset, mutta haittoja voidaan kuitenkin ehkäistä esimerkiksi välttämällä tiiviiden pientaloalueiden sijoittamista huonosti tuulettuviin notkelmiin ja suosittelemalla puuvajvoja pientaloihin, joissa on tulisia.

Vesihuolto

Kaavaselostuksessa on todettu vesihuollosta seuraavaa: "Nykyisiä vesitorneja tai aluevarausta Kivistön ylävesisäiliölle ei yleiskaavassa osoiteta. Raakavesitunneli ja jätevesitunneli esitetään yleiskaavassa samoin kuin yleiskaava 2007:ssä, samoin Silvolan tekoaltaan ET-alue. Raakavesitunnelin suojavyöhykkeellä on kielletty toiminta, joka voi aiheuttaa vaaraa tunnelille tai vedenlaadulle. Suojavyöhykettä ja sen asettamia rajoituksia ei esitetä yleiskaavassa. Raakavesitunnelin 200 m suojavyöhyke ja jätevesitunnelin 20 m suojavyöhykkeet (keskilinjan molemmin puolin) on mainittu myös kaavamääräyksissä. Suojavyöhykkeellä toimimista varten on olemassa tarkempi ohje."

HSY:n lausunto yleiskaavaluonnoksesta on huomioitu monella tapaa yleiskaavaehdotuksessa. Raakavesi- ja jätevesitunnelin suojavyöhykkeet on kirjattu kaavamääräykseen. Kaavaselostukseen on myös lisätty kartta yhdyskuntateknisen huollon verkostoista (kuva 48), samoin karttaan perustuva tarkentava liite 4. Kartassa huomio kiinnittyy vesihuollon osalta siihen, että siinä on esitetty ainoastaan raakavesitunneli ja jätevesitunneli, kun taas esim. maakaasun osalta on esitetty kattavasti runkolinjoja. Yhdenmukaisuuden vuoksi kartalla olisi syytä esittää myös vesihuollon tärkeimmät runkolinjat. Kartalla olisi tarpeen esittää myös vesitornit (Kivistön vesitornin aluevarausta mukaan lukien) ja raakavesi- ja jätevesitunnelin suojavyöhykkeet. Teknisten verkostojen merkintöjen selitykset poikkeavat kartalla esitetyistä viivatytylien osalta.

Lisäksi kaavakartan yhteyteen on lisätty yleismääräys yhdyskuntateknisten laitteiden ja tilojen sijoittamisesta. Yleismääräyksen olisi kuitenkin toivonut olevan lähempänä kaavaluonnoksesta annetussa lausunnossa esitettyä sanamuotoa.

Kaavaselostuksen kappaleessa 7 on yleiskaavaehdotus esitetty suuralueittain. Vesihuoltoa ei ole jostain syystä mainittu lainkaan suuralueiden teknistä verkostoa käsittelevissä kohdissa.

Yleiskaavassa ei osoiteta nykyisiä vesitorneja kuten ei myöskään aluevarausta Kivistön vielä rakentamattomalle vesitornille. Samoin raakavesitunnelin suojavyöhykettä ei esitetä yleiskaavassa. HSY esittää, että merkittäisiin yleiskaavaan. Suojavyöhykkeellä toimimista koskevaan ohjeeseen olisi hyvä lisätä viittaus.

Koko pääkaupunkiseudun vedenhankinta nojaa raakavesi- eli Päijännetunneliin. Sen toimintaedellytysten ja häiriöttömän toiminnan varmistamiseen on suhtauduttava korostetun suurella huolellisuudella.

Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmisteluvaiheessa on esitetty tilavaraus uutta jätevedenpuhdistamoa varten. Puhdistamon kaksi tulotunnelia ja pääpurkutunneli tulisivat esiselvityksen mukaan sijaitsemaan osin Vantaan alueella. Tunneleille suojavyöhykkeineen tulee esittää varaus Vantaan yleiskaavassa. Pohjoisen tulotunnelin lähtöpiste on Suutarilan pumppaamo Kehä III:n pohjoispuolella. Tulotunneli on linjattu kulkemaan Vaaralan pumppaamon kautta, joka sijaitsee lähellä Hakunilantien ja Kehä III:n risteystä. Tunnelin kokonaispituus on noin 8,4 km. Eteläisen tulotunnelin lähtöpiste on Helsingissä Vartiokylänlahti - Viikinmäki viemäritunnelissa ja kulkee etelä-koillissuunnassa Itäväylän ja Kehä III alitse. Tunnelin kokonaispituus on noin 5,8 km. Pääpurkutunneli kulkee Vantaan alueella eteläisen tulotunnelin suuntaisesti.

Vesihuoltoverkostojen tavoitteellinen elinkaari on 100 vuotta eli huomattavasti yleiskaavan aikajännettä pidempi. Pitkä elinkaari edellyttää hyvin laaja-alaista ja pitkäjänteistä näkemystä tulevista rakentamisalueista ja niiden vaikutuksista yksittäisiin investointeihin ja niiden mitoittamiseen. Yhdyskuntarakenteen täydentäminen ja täydennysrakentaminen jo olemassa olevan kunnallistekniikan piiriin mahdollistaa jo rakennetun vesihuoltoverkoston tehokkaan hyödyntämisen. Toimenpiteet ovat myös kustannustehokkaita verrattuna uusien alueiden rakentamiseen. Kaupungin väkiluvun kasvu edellyttää kuitenkin väistämättä myös vesihuoltoverkoston laajentamista sekä kapasiteetin varmistamistoimenpiteitä. Toisaalta väkiluvun ja elinkeinotoiminnan lisääntyminen saattaa edellyttää sekä vedenpuhdistuksen että jätevedenpuhdistuksen kapasiteetin lisäämistä, mikäli ominaiskulutus ja –kuormitus eivät laske. Vesihuoltojärjestelmien toimintaedellytykset tulee turvata jatkosuunnittelussa ja yleiskaavassa riittävän tilavarausten. Kaavan jatkotyössä ja tehtävissä selvityksissä ja suunnitelmissa tulee huomioida vesihuolto reunaehtoineen, ja ratkaisuja pohdittaessa tulee toimia jatkosakin yhteistyössä HSY:n asiantuntijoiden kanssa.

Jätehuolto

Kaavaselostuksessa jätteenkäsittelystä on todettu seuraavaa: "Yleiskaavassa ei esitetä erillisiä jätteenkäsittelyalueita (EJ), mutta jätteiden käsittelyä ja kierrättämistä tehdään Yhdyskuntateknisen huollon ET-alueilla. Esimerkiksi Ojangan ET-alueella Vantaan Energian jätevoimalassa poltetaan yhdyskuntajätettä energiaksi ja Ruskeasannan ET-alueella sijaitsee HSY:n Sortti-asema. Lisäksi erilaisia kierrätys- ja kiertotaloustoimintoja kuten metallinmurskausta ja paperinkäsittelyä tehdään myös jollain TT- ja TY-alueilla.

Vantaan kaksi vanhaa kaatopaikkaa sijaitsevat Sotungissa yleiskaavan lähivirkistysalueella (VL) ja Seutulan suljettu kaatopaikka (nyk. Syysmäki) Hanskalliontiellä yleiskaavan suojaviheralueella (EV). Kummallakin entisellä kaatopaikalla on tarkkailusuunnitelma, lisäksi Sotungin kaatopaikalle on laadittu sulkemissuunnitelma. Seutulan vanha kaatopaikka on jo suljettu, maisemoitu ja aidattu."

Yleiskaavaehdotuksessa on huomioitu hyvin jätehuollon ja kiertotaloustoimintojen tarpeita, erityisesti kun huomioidaan TT- ja TY-alueet. HSY:n tarkoituksena on kehittää omistamaansa Seutulan aluetta (pois lukien suljetun kaatopaikan alue) kiertotaloutta edistäväksi ekoteollisuuskeskukseksi (Ekomo-alueeksi). HSY esittää alueen kehittämistä laajempaan maakunnallisena kohteena. Yleiskaavaehdotuksessa kaavamerkintä TT (tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue) mahdollistaa alueen kehittämisen kiertotalousalueena, mutta vielä selkeämpi kiertotalousaluetta osoittava merkintä vahvistaisi alueen luonnetta kehittyvänä kiertotalousalueena.

Ruskeasannan Sortti-asema on merkitty kaavakarttaan merkinnällä ET. Pääkaupunkiseudun Sortti-asemaverkostoa on tarpeen täydentää Vantaan osalta. Alustavissa tarkasteluissa mahdolliseksi uuden aseman sijaintialueeksi on hahmoteltu Luoteis-Vantaalta Petaksen aluetta. Petaksen alueella olisikin syytä merkitä ET -alue uutta Sortti -asemaa varten.

Jätehuoltoratkaisuja tarkemman jatkosuunnittelun yhteydessä mietittäessä tulisi tehdä jatkossakin yhteistyötä HSY:n asiantuntijoiden kanssa.

Yhteenveto

HSY pitää hyvänä Vantaan yleiskaavaehdotuksen tavoitetta eheyttää yhdyskuntarakennetta ja ohjata rakentamista ilmastonmuutosta hillitseväksi ja ilmastonmuutoksen vaikutuksia kestäväksi. Jatkosuunnittelu on tärkeää tehdä yhteistyössä HSY:n asiantuntijoiden kanssa, jotta vesi- ja jätehuoltopalvelut voidaan turvata jatkossakin.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

Raimo Inkinen
toimitusjohtaja

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Tiedoksi HSY:n kirjaamo

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

PL 100, 00066 HSY, Puh. 09 1561 2110, Y-2274241-9, www.hsy.fi

Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster

PB 100, 00066 HSY, Tfn 09 156 2110, FO-2274241-9, www.hsy.fi

Dnro KH/KV: 341 /2019

172 § KERAVAN KAUPUNGIN LAUSUNNON ANTAMINEN VANTAAN
YLEISKAVAEHDOTUKSESTA

Kaupunkikehitysjasto 14.5.2020/28 §
Kaupunginhallitus 2.6.2020/172 §

Kkj 28 §

Vantaan kaupunginhallitus on 06.04.2020 päättänyt asettaa nähtäville Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksen MRA 19 §:n perusteella.

Kaavaluonnos on nähtävillä 22.4.-18.06.2020. Samalla kaupunginhallitus antoi liitteen mukaiset vastineet luonnoksesta annettuihin lausuntoihin.

Nähtäville asetettuun aineistoon kuuluu kaavakartta, kaksi oikeusvaikutteista liitekarttaa, kaavamääräykset ja kaavaselostus.

Aineisto on kaupungin internet-sivuilla osoitteessa:

<https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>

Sivuilla on myös yleiskaavaluonnoksesta laaditut vaikutustenarvioinnit sekä muuta yleiskaavan valmisteluun liittyvää aineistoa.

Vantaan kaupunki pyytää lausuntoa yleiskaavaehdotuksesta perjantaihin 5.6.2020 mennessä sähköisenä osoitteeseen sähköpostilla kirjaamo@vantaa.fi. Mikäli lausuntoa ei määräaikaan mennessä saada, tulkitaan asia siten, että lausunnonantajalla ei ole yleiskaavaluonnoksen johdosta huomautettavaa.

KERAVAN KAUPUNGIN LAUSUNTO VANTAAN
YLEISKAVAEHDOTUKSESTA

Raja-alueiden maankäyttö

Keravan kaupunki pitää hyvänä, että Vantaa on ottanut Keravan vastaisten raja-alueiden maankäytön huomioon yleiskaavatyössään siten, että Vantaan ja Keravan rajan tuntumaan on varattu lähivirkistysaluetta. Tämä palvelee erityisesti sitä, että Keravan puoleiset teollisuustoiminnot eivät aiheuta mahdollisia haittoja Vantaan puoleisille asumiseen varatuille alueille.

Kerava on varannut riittävät alueet pyöräilyä palvelevalle baanayhteydelle pääradan varresta. Jatkosuunnittelun yhteydessä Keravan kaupunki jatkaa mielellään keskusteluita muiden ylikunnallisten pyöräilyreittien kehittämisestä.

Lentomelun laskeutumisvyöhyke

Vantaan yleiskaavaehdotuksen kaavakarttaan on merkitty lentomelun laskeutumisvyöhyke. Uusimaa-kaavan ehdotuksesta kyseinen

laskeutumisvyöhyke on luonnosvaiheen jälkeen poistettu ja se on siirretty oikeusvaikutuksettomalle liitekartalle.

Nyt kun laskeutumisvyöhyke ei ole Uusimaa-kaavan ehdotuksessa, on johdonmukaista, ettei merkintää käytetä myöskään kuntakaavotuksessa. Muiden lentomelukuntien näkökulmasta olisi hyvä, että yleiskaavoissa noudatettaisiin yhtenäistä linjaa lentomeluvyöhykkeiden suhteen, merkitsemällä kaavakartoille vain riittäviin selvityksiin perustuvat lentomelualueet (lentomeluvyöhyke 1 LDEN yli 60 dB ja lentomeluvyöhyke 2 LDEN 55-60 dB).

Keravan kaupunki näkee, että elinvoiman ja kasvun kannalta tarkoituksenmukaista olisikin, että kyseinen merkintä poistettaisiin Vantaan yleiskaavasta. Vantaan käyttäessään merkintää omassa yleiskaavassaan, luo se myös muille lentomelukunnille paineita käyttää merkintää tulevaisuudessa omissa kaavoissaan. Lentomelun laskeutumisvyöhyke-merkinnän käyttäminen saattaa tulevaisuudessa aiheuttaa vaikutuksia niin rakentamiskustannusten nousuun kuin alueiden monipuoliseen hyödyntämiseen.

Mikäli merkintä jää yleiskaavakartalle, tulee perusteet merkinnän käyttämiselle avata kaavaselostuksessa selkeästi. Oikea esitysmuoto kyseiselle kaavamerkinnälle olisi oikeusvaikutuksen liitekartta kuten Uudenmaanliitto on Uusimaa-kaavan yhteydessä tehnyt. (EM)

Ehdotus: Kaupunkikehitysjaosto päättää esittää kaupunginhallitukselle, että se antaa Vantaan kaupungille yllä esitetyn lausunnon Vantaan yleiskaavaehdotuksesta.

Päätös: Kaupunkikehitysjaosto hyväksyi päätösehdotuksen yksimielisesti.

Kh 172 §

Ehdotus: Kaupunginhallitus päättää antaa Vantaan kaupungille yllä esitetyn lausunnon Vantaan yleiskaavaehdotuksesta.

Päätös: Kaupunginhallitus hyväksyi päätösehdotuksen yksimielisesti.

Lisätietoja antavat:

yleissuunnittelunpäällikkö Emmi Malin, p. 040 318 4348

kaupunkisuunnittelujohtaja Pia Sjöroos, p. 040 318 2323

Päätöksen täytäntöönpano
Ote:
Vantaan kaupunki
Kaupunkikehityspalvelut

Otteen oikeaksi todistaa

Keravalla 4.6.2020

Tommy Koukka, arkistopäällikkö

5.6.2020

Vantaan kaupunki
Kirjaamo(at)vantaa.fi

Vantaan kaupungin lausuntopyyntö

Metsähallituksen lausunto Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta

Vantaan yleiskaava on pitkän tähtäimen suunnitelma, jolla kaupunki ohjaa kehitystä tavoittelevaansa suuntaan. Kaavan tavoitevuosi on 2050. Kaavakartta sekä merkinnät ja määräykset ovat oikeusvaikutteisia ja ne hyväksyy valtuusto. Kaavaluonnoksessa kasvu ohjataan olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, jossa erityisesti Tikkurilan, Myyrmäen ja Aviapoliksen aluetta laajennetaan ja tiivistetään. Seudullinen viheraluejärjestelmä ja Vantaan viheralueverkosto säilyvät.

Metsähallitus muistuttaa edelleen, että yleiskaava on luonnonsuojelulain 65§:n mukainen suunnitelma, jonka laadinnan aikana on selvitettävä kaavan vaikutuksia Natura-alueisiin sekä pyydyttävä siitä lausunto myös siltä, jonka hallinnassa luonnonsuojelualue on. Jos hanke tai suunnitelma joko yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa todennäköisesti merkittävästi heikentää valtioneuvoston Natura 2000- verkostoon sisällytetyn alueen niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty Natura 2000- verkostoon, hankkeen toteuttajan tai suunnitelman laatijan on asianmukaisella tavalla arvioitava vaikutukset.

Maankäyttö- ja rakennuslain 197§ mukaan kaavaa hyväksyttäessä ja vahvistettaessa on noudatettava luonnonsuojelulain 10 luvussa säädetään ja kaavan hyväksymien edellyttää siten arviointi- ja lausuntomenettelyn kautta saatua varmuutta merkittävästi heikentävien vaikutusten poissulkemisesta. Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tulkinnan mukaan hanke tai suunnitelma voidaan hyväksyä vasta silloin kun ei ole olemassa tieteelliseltä kannalta järkevää epäilyä hankkeen tai suunnitelman vahingollisia vaikutuksista Natura 2000-alueen valinnan perusteisiin. Vaikutusten arviointiin sovelletaan varovaisuusperiaatteita.

Metsähallitus katsoo, että yleiskaavan yhteydessä ei ole vielä tehty luonnonsuojelulain edellyttämää arviointia, jossa kaavan mahdollistamat maankäytön muutokset kunkin alueen suojelun perusteena oleviin luotoarvoihin olisi arvioitu laji- ja luontotyyppikohtaisesti asianmukaisella tavalla, ja että arviointi tulee tehdä vielä. Metsähallitus toi Östersundomin yleiskaavaprosessin aikana lausunnoissaan esille kantansa, että kaava merkittävästi heikensi suojelun perusteena olevia luonnonarvoja. Östersundomin yleiskaava on nyt



5.6.2020

valitusprosessissa, mutta otettu kuitenkin mukaan sellaisenaan Vantaan yleiskaavaan. Metsähallitus katsoo, että olisi selkeämpää rajata Östersundomin alue pois Vantaan yleiskaavasta valitusprosessin takia.



Mikael Nordström
Aluepäällikkö, Rannikon luontopalvelut





Vantaan kaupunki
Kirjaamo
Asematie 7
01300 Vantaa
kirjaamo@vantaa.fi

MTK-Uusimaan lausunto Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotuksesta

MTK-Uusimaa (jäljempänä MTK) kiittää mahdollisuudesta antaa kommentit kaavaehdotuksesta.

Metsien terveys

MTK ehdottaa, että kaavaselostuksessa noteerattaisiin metsien riittävän hyvän terveydentilan olevan tavoiteltava asia, sillä riski metsätuhoihin on tutkimusten mukaan kasvanut ilmastonmuutoksen myötä – ja kasvaa jatkossakin.

Metsien terveydentilaan kohdistuviin merkittäviin uhkiin, kuten hyönteistuhoihin, on voitava reagoida metsälain alla olevilla aluevarauksilla (M- ja V-alkuiset) reagoida metsälain sallimin keinoin.

Puurakentaminen

Kaavaselostuksessa todetaan (s. 47), että rakennettaviksi tarkoitetut alueet on määrätty toteutettaviksi vihertehokkaasti, esimerkiksi puita säästäten. Sen sijaan puurakentamisesta ei mainita sanallakaan. Mielestämme puurakentaminen pitäisi nähdä mahdollisuutena kasvattaa pitkäkestoista hiilivarastoa, hyödyntää lähialueen resursseja ja pitää yllä suomalaista puurakentamiskulttuuria.

Luonnonsuojelualueet

Uusia luonnonsuojelualueita osoitetaan yksityismaille noin 250 hehtaarin alueella. Omistus jakautuu usean kymmenen maanomistajan kiinteistöille. Pidämme ongelmallisena luonnonsuojelualueiden osoittamista SL-merkinnällä ennen kuin alueesta on tehty suojelupäätös. Kaavaan merkitty SL-alue jää rajoittamaan maankäyttöä kaavan voimassaoloajaksi riippumatta siitä, toteutuuko suojelualue kaavan rajauksen mukaisesti. Maanomistajia on lähestytty kirjeitse vasta huhtikuussa, joten esimerkiksi mahdollisiin neuvotteluihin ei ole varattu riittävästi aikaa. Suojelualueiden osalta viitataan METSO-ohjelmaan, joka perustuu maanomistajien vapaaehtoisuuteen. Kaavan suojelualueella ei voida enää puhua aidosta vapaaehtoisuudesta. Maanomistajien suhtautuminen suojelualueen perustamiseen vaihtelee ja toteutuksen kannalta parempi tapa olisi neuvotella ennen

kaavamerkintöjen kartalla. Suojeluhallituksen vaikuttaa myös korvaustapa. Esimerkiksi maa- ja metsätaloustoimintaa elinkeinona harjoittaville hyvät vaihtomaat houkuttelevat rahallista korvausta enemmän.

Koska kaavan rajaukset eivät ota huomioon kiinteistöjen rajoja tai maanomistusta, on mahdollista, että suojelumerkinnällä pirstotaan tarpeettomasti pääasiallista maankäyttömuotoa tai tullaan tilanteeseen, jossa pienehkö suojelualue osuu usean kiinteistön alueelle. Tällaisessa tilanteessa on epätodennäköistä, että kukin maanomistaja pääsisi neuvottelemaan kohtuullisesta korvauksesta tai aiheutunut haitta ylittäisi korvausraja.

Selostuksessa todetaan (s. 49), että ”Kaikki Vantaan luonnonsuojelualueet ovat myös asukkaille tarkoitettuja virkistysalueita.” Onko näin myös yksityisillä suojelualueilla ja ohjataan asukkaita virkistäytymään näille alueille? Kun ihmisiä ohjataan virkistäytymään tietyille alueille, on otettava huomioon alueille kulku ja ennen kaikkea mahdolliset negatiiviset lieveilmiöt (esimerkiksi roskaaminen, paikkojen rikkominen, pysäköinti) ympäröivälle alueelle, esimerkiksi asuinkiinteistöille sekä viljellyille pelloille.

Virkistysalueet ja luo-alueet

MTK muistuttaa, että MRL 140.3 § mukaan evätty toimenpide, esimerkiksi puiden kaatamiseen, oikeuttaa maanomistajan saamaan kunnalta korvauksia. Myös ankarin ehdoin myönnetty toimenpidelupa voidaan katsoa tosiasiallisesti evätyksi.

Jokaisen yksityisen maille ehdotetun uuden virkistysalueen kohdalla on erikseen sovittava virkistysalueen perustamisesta maanomistajan kanssa sekä mahdollisista korvauskäytännöistä tilanteissa, joissa maata ei voi käyttää kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla.

Luo-merkintä aiheuttaa käytännössä hämmennystä ja aiheuttaa tarpeetonta lisärajoitetta oikeusvaikutteisena merkintänä ja toimisi paremmin informatiivisena merkintänä. Lajiesiintymien merkitseminen oikeusvaikutteiselle liitekartalle rajoittavana tekijänä on ongelmallista siksi, ettei esiintymä ole välttämättä pysyvä, ei noudata kaavan rajausta ja voi muuttua kaavan voimassaoloaikana. Potentiaalisten METSO-kohteiden perusteella ei merkintää myöskään pitäisi tehdä, sillä METSO-ohjelma perustuu maanomistajille vapaaehtoiseen suojeluun ja merkitsemällä kohteita kaavaan rikotaan ohjelman periaatteita. Sama näkökulma koskee myös suojelualueeseen kytkeytyneisyyttä. Tällaisissa tilanteissa vapaaehtoinen suojelu voi johtaa suojelun laajentamiseen viereisille alueille, mikä vie pohjaa suojeluohjelman

Vantaan kaupunki
Kirjaamo
Asematie 7
01300 Vantaa
kirjaamo@vantaa.fi



toteuttamiselta. Liitekartan määräyksestä ei käy ilmi, että luo-merkintä velvoittaa hakemaan MRL 128 § mukaista lupaa osalla alueista myös puunkaatoon.

EV, suojaviheralueet

MTK muistuttaa, että MRL 140.3 § mukaan evätty toimenpide, esimerkiksi puiden kaatamiseen, oikeuttaa maanomistajan saamaan kunnalta korvauksia. Myös ankarin ehdoin myönnetty toimenpidelupa voidaan katsoa tosiasiallisesti evätyksi.

Ohjeellinen ulkoilureitti

Ennen ulkoilureitin perustamista yksityismaille on maanomistajien kanssa käytävä neuvottelut reitin toteutusvaihtoehtojen selvittämiseksi. Samalla sovitaan vastuut ja korvaukset.

Arvokas kulttuuriympäristö (arvokkaat maisema-alueet, pellot)

Ainoa taloudellisesti järkevä tapa pitää maisema-alueiden pellot avoimina ja viljeltyinä on turvata maatalouden harjoittaminen alueella. Mikäli toiminnasta tulee liian rajoitettua ja käytännön kannalta mahdotonta, menetetään nämä monipuolisen maisemankin kannalta tärkeät alueet.

Helsingissä 5.6.2020

Asta Sarkki
Kenttäpäällikkö
MTK metsälinja

Matti Perälä
Toiminnanjohtaja
MTK-Uusimaa



05.06.2020

BQ9441
695/10.02/2020

Vantaan kaupunki

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 5.6.2020
Dn:o VD/4419/10.02.02.00/2017

Asematie 7
01300 VANTAA

Vantaan kaupungin lausuntopyyntö BQ6185 7.4.2020

PUOLUSTUSVOIMIEN LAUSUNTO VANTAAN YLEISKAAVA 2020 EHDOTUKSEEN

1. Asia

Vantaan kaupunki on pyytänyt Puolustusvoimien lausuntoa Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta viitteenä olevalla asiakirjalla.

2. Puolustusvoimien mielipide

Puolustusvoimat on lausunut yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan asiakirjalla BN17984 27.11.2017, jossa on pyydetty huomioidaan yleiskaavaan yleismääräys tuulivoimaloista.

Puolustusvoimien hallintoyksiköt ovat tutustuneet nähtäville asetettuun ehdotukseen, eikä Puolustusvoimille ole lisättävää edelliseen lausuntoonsa BN17984.

3. Yhteystiedot

Asiaa 1. Logistiikkarykmentissä hoitaa kiinteistöinsinööri Antti Erämo puh. 0299 571 263 tai antti.eramo@mil.fi.

Komentaja
Eversti

Juha Kylä-Harakka

Osastopäällikkö
Everstiluutnantti

Juha Ratinen

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

LIITTEET

JAKELU

1. Logistiikkarykmentti

Esikunta
KOUVOLA

Lausunto

2 (2)
BQ9441
695/10.02/2020

TIEDOKSI

ILMAVE
MERIVE
KAARTJR
PVTIEDL
MAAVE



Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

Lausunto Vantaan yleiskaavaehdotuksesta 2020 / Utlåtande om Vandas generalplaneförslag 2020

MAAJAOS § 41

Maankäyttöjaosto / Markanvändningssektionen 20.5.2020
Valmistelija / Beredare: Kaavoituskoordinaattori /
planläggningskoordinator Suvi Kaski, suvi.kaski(at)sipoo.fi

Lausunto Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta

Vantaan kaupunki valmistelee koko kuntaa koskevaa yleiskaavaa, joka on nyt ehdotusvaiheessa. Vantaan kaupunginhallitus on 06.04.2020 päättänyt asettaa nähtäville Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksen MRA 19 §:n perusteella. Kaavaehdotus on nähtävillä 22.4.-18.06.2020. Samalla kaupunginhallitus antoi liitteen mukaiset vastineet luonnoksesta annettuihin lausuntoihin.

Päätöspöytäkirja on kaupungin internet-sivuilla osoitteessa:
https://www.vantaa.fi/hallinto_ja_talous/paatoksenteke/muut_toimielimet/kaupunginhallituksen_asettamet_toimikunnat/yleiskaavatoimikunta/esityslistat_poytakirjat_ja_liitteet
Nähtäville asetettuun aineistoon kuuluu kaavakartta, kaksi oikeusvaikutteista liitekarttaa, kaavamääräykset ja kaavaselostus. Aineisto on kaupungin internet-sivuilla osoitteessa:
<https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020>. Sivulla on myös yleiskaavaluonnoksesta laaditut vaikutustenarvioinnit sekä muuta yleiskaavan valmisteluun liittyvää aineistoa.

Vantaan kaupunki pyytää Sipoon kunnan lausuntoa yleiskaavaehdotuksesta perjantaihin 5.6.2020 mennessä sähköisenä osoitteeseen sähköpostilla kirjaamo@vantaa.fi.

Yleiskaavaehdotuksen lähtökohdat

Yleiskaavaehdotukseen on määritelty tulevaisuuskuva Vantaan maankäytön kehityksestä vuoteen 2050 asti. Tehtävänsä mukaisesti yleiskaava linjaa kokonaiskuvan kasvun mahdollisuuksista, kaupungin rakenteesta ja kytkeytymisestä osaksi seutua.

Yleiskaava on luonteeltaan strateginen aluevarauskaava, jotta se ohjaa sujuvasti asemakaavoitusta ja muuta tarkemman tason suunnittelua, kuten esimerkiksi liikennehankkeita ja teknisen verkoston rakentamista. Kaavakartan aluevarauksia täsmäntävät yleiskaavamääräykset, joissa on paljon tarkempaa suunnittelua



Ote pöytäkirjasta Protokollsutdrag

Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

ohjaavia linjauksia. Asemakaavoitetun alueen ulkopuolisen alueen määräykset mitoittavat rakentamisen määrää vuoden 1983 yleiskaavan ratkaisujen mukaisesti: kantatiloihin perustuva mitoitus on ohjausvaikutukseltaan tasapuolinen alueen maanomistajille.

Laadittavan Vantaan yleiskaavan 2020 tavoitevuodeksi on asetettu 2050. Yleiskaava mahdollistaa voimakkaan kasvun, mikä tarkoittaa vuositasolla esim. noin 2 280-2 670 asunnon rakentamisen. Yleiskaavassa varaudutaan 335 000 asukkaaseen ja 185 000 työpaikkaan Vantaalla vuonna 2050. Kasvun mahdollistamiseksi on olemassa olevien realististen asemakaavavarantojen lisäksi oltava reilut 7 miljoonaa kerrosneliometriä uutta asumisen kaavavarantoa. Yleiskaavavaranto on tarpeen ylimitoittaa, sillä kaikkea ei syystä tai toisesta voida hyödyntää. Työpaikkakasvun edellyttämän toimitilakerrosneliömetrimäärän arvioiminen on asumista haastavampaa. Epävarmuuksien takia yleiskaavan tulee mahdollistaa noin 6 miljoonan uuden toimitilakerrosneliömetrin rakentaminen.

Yleiskaavan merkittävin kasvukäytävä sijoittuu Vantaan ratikan varteeseen. Tälle alueelle on mahdollista rakentaa yli 3 miljoonaa kerrosneliometriä asuinrakentamista sekä yli 1,6 miljoonaa kerrosneliötä toimitilarakentamista. Vaikutusalueen asukas- ja työpaikkamäärän ennustetaan kasvavan 36 600 asukkaalla ja 31 400 työpaikalla vuoteen 2050 mennessä. Rakentamispotentiaali mahdollistaa asukas- ja työpaikkaväljyydestä riippuen myös suurempia kasvulukuja.

Yleiskaavaehdotus ohjaa tavoitteidensa mukaisesti kasvun kestävästi olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, ns. kestävä kasvun vyöhykkeelle. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Erityisesti Tikkurilaa, Myyrmäkeä ja Aviapoliksen aluetta laajennetaan ja tiivistetään. Olemassa olevia ja uusia asemanseutuja kehitetään seudullisen joukkoliikennekaupungin osana. Vantaan ratikka parantaa merkittävästi poikittaisia yhteyksiä Itä-Vantaan, Tikkurilan ja Lentokentän välillä. Ratikan varteeseen uskotaan rakentuvan vahva kehityskäytävä, joka tuo mukanaan uutta ja täydentävää asuntorakentamista. Uusina asemanseutuina yleiskaavaehdotuksessa esitetään Kivistön keskusta laajentavaa Lapinkylän asemaa, Vallinojan asemanseutua pääradan varressa ja Östersundomin ensimmäistä uutta metroasemaa Länsisalmella.



Ote pöytäkirjasta Protokollsutdrag

Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

Yleiskaava 2020 määrittelee seudulliset pyöräilyn baanat sekä kattavan ulkoilureittien verkoston ja ottaa kantaa myös kevyen liikenteen reittien laatuun. Peilinä tiivistyväle joukkoliikennekaupungille on yleiskaavaehdotukseen määritelty ekologinen verkosto sekä merkittävä määrä täydennyksiä nykyiseen luonnonsuojeluverkostoon. Nykyisen kaupunkirakenteen täydentäminen turvaa laajoja viheralue- ja kulttuurimaisemakokonaisuuksia. Seudullinen viheraluejärjestelmä ja Vantaan viheralueverkosto säilyvät.

Vantaan yleiskaavaluonnos oli nähtävillä 18.2.-29.3.2019. Kaikkiaan mielipiteitä jätettiin siis 734 kappaletta. Annetuista mielipiteistä laadittiin Vuorovaikutusraportti III, johon koottiin saadun palautteen keskeinen sisältö. Yleiskaavaluonnoksesta pyydettiin 23.4.2019 mennessä lausunnot 44 taholta. Lausunnot saatiin 28 taholta ja niihin on laadittu vastineet. Lausunnoista ja vastineista on koottu erillinen kooste osana yleiskaavatyötä (Vantaan yleiskaava 2020. Luonnoksen lausunnot ja vastineet, 23.3.2020. Vastine Sipoon lausuntoon on esitetty numerolla 14 raportin sivuilla 24-25).

Saatu palaute oli valtaosin positiivista ja varsinaisia muutosesityksiä luonnokseen esitettiin vähän. Useat lausunnot koskivat liikennekysymyksiä, joita oli mukana hyvin eri mittakaavoissa Lentoradasta aina pyöräpysäköintiin. Ekologiseen verkostoon ja luonnonsuojelualueisiin saatiin myös täsmennys- ja täydennysehdotuksia.

Yleiskaavaehdotus on työstetty luonnoksesta saadun palautteen ja luonnoksen pohjalta laadittujen vaikutusten arviointien pohjalta. Kaavaehdotukseen tehdyt muutokset on esitetty selostuksen liitteessä 5. Sipoon näkökulmasta kaavaehdotus ei poikkea juurikaan kaavaluonnosratkaisusta.

Ehdotus on nähtävillä 22.4.-18.6.2020 ja siitä pyydetään lausunnot. Myös vaikutusten arviointeja päivitetään ehdotuksen pohjalta. Mikäli vuorovaikutus ja vaikutusten arvioinnit eivät tuota merkittäviä muutoksia, viimeistellään ehdotus hyväksyttäväksi loppuvuodesta 2020.

Yleiskaava 2020 tulee hyväksymisensä jälkeen korvaamaan kaikki Vantaalla nyt voimassa olevat yleiskaavat.

Sipoon kunnan lausunto

Sipoon kunta kiittää Vantaan kaupunkia yleiskaavaluonnoksesta



Ote pöytäkirjasta Protokollsutdrag

Maankäyttöjaosto/ Markanvårdningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

annetun lausunnon vastineesta sekä yleiskaavaehdotusta koskevasta lausuntopyynnöstä. Sipoon kuntaa koskevat erityisesti rajan yli ulottuvat liikenneyhteydet sekä rajan pinnassa oleva maankäyttö.

Liikenneyhteydet ja -ratkaisut

Vantaan yleiskaavaehdotuksessa Kulomäentie (mt 152) on merkitty liikenneyhteydeksi (= tärkeä paikallista liikennettä palveleva väylä, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus) sekä katukuvan kehitysalueeksi pääradan ja Pihkalantien väliseltä osuudelta. Vaikka yhteys liittyy maantiehen 152 Tuusulanväylän kohdalla, niin sen katsotaan olevan jo nykyisin osittain kaupunkimaista ympäristöä. Tavoitteena on, että maantien 152 tavaraliikenne kulkee muun tieverkon kautta. Kulomäentiellä ei haluta lisätä raskasta liikennettä, vaan yhteyttä on tarkoitus kehittää entistä paremmin kaupunkiympäristöön sopivaksi. Yleiskaavaehdotuksessa on kuitenkin varauduttu tulevan Kehä IV:sen kehittämiseen Tuusulanväylältä Hämeenlinnan väylälle asti siten, että maantien 152 jatke on osoitettu valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevana väylänä.

Kaavaluonnoksesta annetun lausunnon tavoin Sipoon kunta katsoo edelleen, että maantien 152 (Kehä IV) kehittäminen Hämeenlinnan väylälle asti (maantien 152 jatke) on kannatettava, seudullisesti merkittävä hanke. Maantien 152 jatkeen osalta Vantaan yleiskaavaehdotus vastaa hyvin Kehä IV-yhteyden kehittämistarpeisiin. Yleiskaavaehdotuksen mukainen ratkaisu ei kuitenkaan huomioi riittävästi Kulomäentien (mt 152) toimimista osana tätä seudullisesti keskeistä poikittaista liikenneyhteyttä. Tältä osin yleiskaavaratkaisun tieverkko sisältää merkittävän katkoskohdan. Kulomäentien (mt 152) osoittaminen vain paikallista liikennettä palvelevana väylänä, jolle on osittain osoitettu katukuvan kehittämisvyöhyke -merkintä ja sitä koskevat määräykset ovat ristiriidassa seudullisten kehittämistavoitteiden ja ylemmän asteisten kaavojen (Uusimaa-kaava 2050) kanssa.

Maantie 152 ja sen jatke Hämeenlinnan väylälle on kokonaisuudessaan osoitettu Uusimaa-kaava 2050 ehdotuksessa seudullisesti merkittävänä tienä ja liikenteen yhteystarve-merkinnällä. Tieyhteyden painoarvoa tulee tulevaisuudessa kasvattamaan MAL 2019-suunnitelmassa todettu logistiikan painopisteen siirtyminen Kehä III:n tasolta pohjoisemmaksi. MAL 2019 -suunnitelmassa on tunnistettu ongelmaksi puutteelliset logistiikan poikittaisyhteydet juuri valtateiden 3 ja 4 väliltä valtatie 25 ja Kehä III:n välisellä alueella, jotka osaltaan johtavat raskaan liikenteen kannalta joko



Ote pöytäkirjasta Protokollsutdrag

Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

lisäkustannuksia aiheuttaviin pidempiin reitteihin tai liikenteen hakeutumiseen alemmalle tie- ja katuverkolle. Näistä lähtökohdista maantien 152 ja sen jatkeen (Kehä IV:n) kehittämisen mahdollistaminen kokonaisuudessaan osana Helsingin seudun logistiikan poikittaisyhteyksien verkostoa on olennaista.

Seudullisten poikittaisyhteyksien tarve tulee kasvamaan juuri Kehä III:n ja Kehä V:sen välisellä alueella Sipoon Bastukärrin ja muiden Keski-Uudenmaan logistiikkatoimintojen alueiden kehittymisen myötä. Etenkin Kulomäentien (mt 152) rooli seudullisena raskaan liikenteen yhteytenä, valtateiden 4, 45 ja 3 välillä, tulee tulevaisuudessa kasvamaan, kun osa Bastukärrin työpaikka-alueen liikenteestä on tarkoitus ohjata tielle 1521 (Jokivarrentie) alueelta rakennettavan uuden katuyhteyden myötä.

Maantien 152 on keskeinen osa Kehä IV-yhteyttä, jolla on tärkeä rooli niin seudun tavaraliikenteen sujuvuuden ja valtakunnallisen huoltovarmuuden kuin kuljetusmatkojen minimoimisen näkökulmasta. Vantaan yleiskaavaratkaisulla ei tule heikentää tieyhteyden toimintavarmuutta. Tästä asiasta ovat lausuneet Vantaan yleiskaavaluonnoksen nähtävillä ollessa Sipoon ohella myös Keravan kaupunki ja Tuusulan kunta.

Em. näkökohtien pohjalta Sipoon kunta esittää, että
- Kulomäentien (mt 152) kaavamerkintä tulee muuttaa siten, että se huomioi paremmin raskaan liikenteen ja elinkeinoelämän tarpeet sekä tieyhteyden roolin jo nyt osana seudullista liikenneverkkoa, eikä heikennä sen nykyistä asemaa.

Vantaan yleiskaavan pohjaksi on tehty laajat vaikutustarkastelut. Kaavaselostuksen vaikutusarvioinnista käy ilmi, että Vantaan yleiskaavan 2020 ratkaisun toimivuus ja tavoitteiden toteutuminen perustuu pitkälti oletukseen, että tiemaksut/liikenteen hinnoittelumuutokset toteutuvat MAL 2019 suunnitelman mukaisesti.

Sipoon kunta muistuttaa, että tiemaksujen toteuttamiseen liittyen on tehty vasta selvityksiä eikä niiden toteuttamisesta ole poliittista päätöstä tai sopimusta. Tämä on mainittu myös Vantaan yleiskaavaselostuksessa. Tästä syystä kaavaratkaisua ja sen toteutuspolkua ei voi perustaa ainoastaan tiemaksujen toteutumisen varaan.

Tämän vuoksi Sipoon kunta pitää tarpeellisena, että



Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

- osana Vantaan yleiskaavatyötä on esitettävä myös vaihtoehtoinen kaavaratkaisun toteutuspolku ilman käyttöön otettavia tiemaksuja.

Raja-alueen maankäyttö

Raja-alueen maankäyttöratkaisujen osalta Sipoo pitää yleiskaavaehdotuksen mukaista ratkaisua ja Sipoon kunnalle annetussa vastineessa esitettyä toimintatapaa (yhteistyötä jatketaan kuntien välisenä yhteistyönä tarkemman suunnittelun tiimoilta) toimivana.

Yleistä

Kaiken kaikkiaan Vantaan yleiskaava sisältää kattavat ja selkeät esittelyaineistot. Yleiskaavaehdotuksen strateginen luonne ja esitystapa on perusteltu, havainnollinen ja selkeä, antaen kaavahierarkian mukaisesti sopivasti joustoa asemakaavoitukseen linjaten kuitenkin keskeisimmät kehittämisen periaatteet. Osana kaavatyötä on tunnistettu ja osoitettu hyvin ns. kehittämisen keihäänkärjet, jotka ohjaavat yleiskaavaratkaisua: 1) Kasvu sisään, uudistaen ja vahvistaen, 2) ratikkakaupungin rakentaminen, 3) viherverkon ja luontoarvojen vaaliminen sekä 4) lentokenttäkaupungin kehittäminen. Yleiskaavan kokonaisratkaisu on Sipoon kunnan mielestä toimiva.

Osana lausunnonantajien esittelyaineistoa oli ilahduttavasti havainnollinen yhdistelmäkuva seudun kuntien yleiskaavoista. Kuva auttoi jäsentämään Vantaan (yleiskaavaratkaisun) vaikuttavuutta osana seudun yhdyskuntarakennetta. Lisäksi osana kaavaselistusta oli esitetty havainnollisesti yleiskaavaratkaisun mukaisen liikenneverkon kytkeytyminen seudun ja etenkin Helsingin liikenneverkostoon.

Vs. Kehitysjohtajan ehdotus

Maankäyttöjaosto päättää esittää, että kunnanhallitus antaa Vantaan kaupungille yleiskaava 2020 ehdotuksesta valmistelutekstin mukaisen lausunnon (yllä).

Pykälä tarkastetaan välittömästi kokouksessa.

Tf. Utvecklingsdirektörens förslag

Markanvändningssektionen beslutar föreslå kommunstyrelsen att den ger sitt utlåtande enligt beredningstexten ovan till Vanda stad gällande förslaget till generalplan 2020.

Paragrafen justeras omedelbart på mötet.



Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

Vs. Kehitysjohtajan muutettu ehdotus

Maankäyttöjaosto päättää esittää, että kunnanhallitus antaa Vantaan kaupungille yleiskaava 2020 ehdotuksesta päivitetyn valmistelutekstin mukaisen lausunnon (yllä).

Pykälä tarkastetaan välittömästi kokouksessa.

Tf. Utvecklingsdirektörens ändrade förslag

Markanvändningssektionen beslutar föreslå kommunstyrelsen att den ger sitt utlåtande enligt den uppdaterade beredningstexten ovan till Vanda stad gällande förslaget till generalplan 2020.

Paragrafen justeras omedelbart på mötet.

Päätös

Maankäyttöjaosto hyväksyi yksimielisesti esittelijän muutetun ehdotuksen.

Pykälä tarkastettiin välittömästi kokouksessa.

Beslut

Markanvändningssektionen beslöt enhälligt godkänna föredragandens ändrade förslag.

Paragrafen justerades omedelbart på mötet.

KH § 138

Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen 25.5.2020

Sipoon kunnan lausunto:

Sipoon kunta kiittää Vantaan kaupunkia yleiskaavaluonnoksesta annetun lausunnon vastineesta sekä yleiskaavaehdotusta koskevasta lausuntopyynnöstä. Sipoon kuntaa koskevat erityisesti rajan yli ulottuvat liikenneyhteydet sekä rajan pinnassa oleva maankäyttö.

Liikenneyhteydet ja -ratkaisut

Vantaan yleiskaavaehdotuksessa Kulomäentie (mt 152) on merkitty liikenneyhteydeksi (= tärkeä paikallista liikennettä palveleva väylä, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus) sekä katukuvan kehitysalueeksi pääradan ja Pihkalantien väliseltä osuudelta. Vaikka yhteys liittyy maantiehen 152 Tuusulanväylän kohdalla, niin sen katsotaan olevan jo nykyisin osittain kaupunkimaista ympäristöä. Tavoitteena on, että maantien 152



Ote pöytäkirjasta Protokollsutdrag

Maankäyttöjaosto/ Markanvårdningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

tavaraliikenne kulkee muun tieverkon kautta. Kulomäentiellä ei haluta lisätä raskasta liikennettä, vaan yhteyttä on tarkoitus kehittää entistä paremmin kaupunkiympäristöön sopivaksi. Yleiskaavaehdotuksessa on kuitenkin varauduttu tulevan Kehä IV:sen kehittämiseen Tuusulanväylältä Hämeenlinnan väylälle asti siten, että maantien 152 jatke on osoitettu valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevana väylänä.

Kaavaluonnoksesta annetun lausunnon tavoin Sipoon kunta katsoo edelleen, että maantien 152 (Kehä IV) kehittäminen Hämeenlinnan väylälle asti (maantien 152 jatke) on kannatettava, seudullisesti merkittävä hanke. Maantien 152 jatkeen osalta Vantaan yleiskaavaehdotus vastaa hyvin Kehä IV-yhteyden kehittämistarpeisiin. Yleiskaavaehdotuksen mukainen ratkaisu ei kuitenkaan huomioi riittävästi Kulomäentien (mt 152) toimimista osana tätä seudullisesti keskeistä poikittaista liikenneyhteyttä. Tältä osin yleiskaavaratkaisun tieverkko sisältää merkittävän katkoskohdan. Kulomäentien (mt 152) osoittaminen vain paikallista liikennettä palvelevana väylänä, jolle on osittain osoitettu katukuvan kehittämisvyöhyke -merkintä ja sitä koskevat määräykset ovat ristiriidassa seudullisten kehittämistavoitteiden ja ylemmän asteisten kaavojen (Uusimaa-kaava 2050) kanssa.

Maantie 152 ja sen jatke Hämeenlinnan väylälle on kokonaisuudessaan osoitettu Uusimaa-kaava 2050 ehdotuksessa seudullisesti merkittävänä tienä ja liikenteen yhteystarve-merkinnällä. Tieyhteyden painoarvoa tulee tulevaisuudessa kasvattamaan MAL 2019-suunnitelmassa todettu logistiikan painopisteen siirtyminen Kehä III:n tasolta pohjoisemmaksi. MAL 2019 -suunnitelmassa on tunnistettu ongelmaksi puutteelliset logistiikan poikittaisyhteydet juuri valtateiden 3 ja 4 väliltä valtatie 25 ja Kehä III:n välisellä alueella, jotka osaltaan johtavat raskaan liikenteen kannalta joko lisäkustannuksia aiheuttaviin pidempiin reitteihin tai liikenteen hakeutumiseen alemmalle tie- ja katuverkolle. Näistä lähtökohdista maantien 152 ja sen jatkeen (Kehä IV:n) kehittämisen mahdollistaminen kokonaisuudessaan osana Helsingin seudun logistiikan poikittaisyhteyksien verkostoa on olennaista.

Seudullisten poikittaisyhteyksien tarve tulee kasvamaan juuri Kehä III:n ja Kehä V:sen välisellä alueella Sipoon Bastukärrin ja muiden Keski-Uudenmaan logistiikkatoimintojen alueiden kehittymisen myötä. Etenkin Kulomäentien (mt 152) rooli seudullisena raskaan liikenteen yhteytenä, valtateiden 4, 45 ja 3 välillä, tulee tulevaisuudessa kasvamaan, kun osa Bastukärrin



Ote pöytäkirjasta Protokollsutdrag

Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

työpaikka-alueen liikenteestä on tarkoitus ohjata tielle 1521 (Jokivarrentie) alueelta rakennettavan uuden katuyhteyden myötä.

Maantien 152 on keskeinen osa Kehä IV-yhteyttä, jolla on tärkeä rooli niin seudun tavaraliikenteen sujuvuuden ja valtakunnallisen huoltovarmuuden kuin kuljetusmatkojen minimoimisen näkökulmasta. Vantaan yleiskaavaratkaisulla ei tule heikentää tieyhteyden toimintavarmuutta. Tästä asiasta ovat lausuneet Vantaan yleiskaavaluonnoksen nähtävillä ollessa Sipoon ohella myös Keravan kaupunki ja Tuusulan kunta.

Em. näkökohtien pohjalta Sipoon kunta esittää, että Kulomäentien (mt 152) kaavamerkintä tulee muuttaa siten, että se huomioi paremmin raskaan liikenteen ja elinkeinoelämän tarpeet sekä tieyhteyden roolin jo nyt osana seudullista liikenneverkkoa, eikä heikennä sen nykyistä asemaa.

Vantaan yleiskaavan pohjaksi on tehty laajat vaikutustarkastelut. Kaavaselostuksen vaikutusarvioinnista käy ilmi, että Vantaan yleiskaavan 2020 ratkaisun toimivuus ja tavoitteiden toteutuminen perustuu pitkälti oletukseen, että tiemaksut/liikenteen hinnoittelumuutokset toteutuvat MAL 2019 suunnitelman mukaisesti.

Sipoon kunta muistuttaa, että tiemaksujen toteuttamiseen liittyen on tehty vasta selvityksiä eikä niiden toteuttamisesta ole poliittista päätöstä tai sopimusta. Tämä on mainittu myös Vantaan yleiskaavaselostuksessa. Tästä syystä kaavaratkaisua ja sen toteutuspolkua ei voi perustaa ainoastaan tiemaksujen toteutumisen varaan. Sipoon kunta ei muiden KUUMA-kuntien mukaisesti hyväksy tietullien käyttöönottoa eikä ole niiden käyttöönottoon MAL 2019 -suunnitelmassa sitoutunut.

Tämän vuoksi Sipoon kunta pitää tarpeellisena, että osana Vantaan yleiskaavatyötä on esitettävä myös vaihtoehtoinen kaavaratkaisun toteutuspolku ilman käyttöön otettavia tiemaksuja.

Raja-alueen maankäyttö

Raja-alueen maankäyttöratkaisujen osalta Sipoo pitää yleiskaavaehdotuksen mukaista ratkaisua ja Sipoon kunnalle annetussa vastineessa esitettyä toimintatapaa (yhteistyötä jatketaan kuntien välisenä yhteistyönä tarkemman suunnittelun tiimoilta) toimivana.

Yleistä

Kaiken kaikkiaan Vantaan yleiskaava sisältää kattavat ja selkeät



Ote pöytäkirjasta Protokollsutdrag

Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

esittelyaineistot. Yleiskaavaehdotuksen strateginen luonne ja esitystapa on perusteltu, havainnollinen ja selkeä, antaen kaavahierarkian mukaisesti sopivasti joustoa asemakaavoitukseen linjaten kuitenkin keskeisimmät kehittämisen periaatteet. Osana kaavatyötä on tunnistettu ja osoitettu hyvin ns. kehittämisen keihäänkärjet, jotka ohjaavat yleiskaavaratkaisua: 1) kasvu sisään, uudistaen ja vahvistaen, 2) ratikkakaupungin rakentaminen, 3) viherverkon ja luontoarvojen vaaliminen sekä 4) lentokenttäkaupungin kehittäminen. Yleiskaavan kokonaisratkaisu on Sipoon kunnan mielestä toimiva.

Osana lausunnonantajien esittelyaineistoa oli ilahduttavasti havainnollinen yhdistelmäkuva seudun kuntien yleiskaavoista. Kuva auttoi jäsentämään Vantaan (yleiskaavaratkaisun) vaikuttavuutta osana seudun yhdyskuntarakennetta. Lisäksi osana kaavaselistusta oli esitetty havainnollisesti yleiskaavaratkaisun mukaisen liikenneverkon kytkeytyminen seudun ja etenkin Helsingin liikenneverkostoon.

Kunnanjohtajan ehdotus

Kunnanhallitus päättää, että kunta antaa Vantaan kaupungille yleiskaava 2020 ehdotuksesta päivitetyn valmistelutekstin mukaisen lausunnon (yllä).

Kommundirektörens förslag

Kommunstyrelsen beslutar att kommunen ger sitt utlåtande enligt den uppdaterade beredningstexten ovan till Vanda stad gällande förslaget till generalplan 2020.

Päätös

Kunnanhallitus hyväksyi yksimielisesti esittelijän ehdotuksen.

Beslut

Kommunstyrelsen godkände enhälligt föredragandens förslag.



Ote pöytäkirjasta Protokollsutdrag

Maankäyttöjaosto/ Markanvändningssektionen	§ 41	20.05.2020
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen	§ 138	25.05.2020

Asianmukaisesti allekirjoitetusta ja tarkastetusta pöytäkirjasta
kirjoitetun otteen oikeaksi todistaa / Riktigheten av utdraget ur det
vederbörligen undertecknade och justerade protokollet bestyrker:

Heidi Huldén
hallinnon suunnittelija / förvaltningsplanerare
Sipoossa/Sibbo den 2.6.2020

UTLÅTANDE 12.6.2020

Vanda stad
kirjaamo@vantaa.fi

UTLÅTANDE GÄLLANDE FÖRSLAGET TILL GENERALPLAN FÖR VANDA 2020

Svenska lantbruksproducenternas centralförbund SLC och Nylands svenska producentförbund (SLC Nyland), i fortsättningen SLC, har tagit del av förslaget till generalplan och önskar å våra markägarmedlemmars vägnar framföra följande:

Allmänt

Vi noterar att några punkter som SLC anmärkt om i utkastskedet har beaktats i förslaget. Men fortfarande finns det en brister och problematiska frågor i förslaget.

Generalplanen påverkar ett stort antal privata markägare. De jord- och skogsbruksdominerade områdena utgör till arealen en betydande del av markanvändningsformen på det aktuella planområdet. Området består till 75 % av växtlig mark, av vilket största delen består av skog och åker. Av de odlade åkrarna utgörs 87 % av goda enhetliga åkerområden. Vi anser det positivt att staden strävar till att bevara en stor del av den kvarvarande åkermarken, i synnerhet stora enhetliga åkerområden i odling. SLC framhåller att en splittring av enhetliga skogs- och åkerområden bör undvikas. Enligt de riksomfattande målen för markanvändningen skall goda och enhetliga åkerområden inte heller utan särskilda grunder tas i bruk för tätortsfunktioner.

Vanda har förbundit sig att uppnå kolneutralitet till år 2030. För att uppnå önskat resultat bör man stärka förutsättningarna för ekonomiskogsbruket och undvika ny infrastruktur på skogsmark. Genom att säkerställa möjligheterna att bedriva och utveckla ekonomiskogsbruket ökar även tillväxten och kolbindningen i skogarna. I planförslaget skulle det även vara viktigt att befrämja förutsättningarna för utnyttjandet av bioenergi och annan förnybar energi.

Generalplanen får inte orsaka markägare eller andra rättsinnehavare oskäliga olägenheter (Markanvändnings- och bygglag 39 §). Särskilt fokus bör sättas på markägarnas rättsskydd och en rättvis behandling av markägarna. De föreslagna nya naturskyddsområdena, luu-områdena och ekologiska förbindelserna begränsar bedrivandet av ekonomiskogsbruk och lantbrukets verksamhetsförutsättningar. Markägarna bör ersättas till fullo för de begränsningar och förluster som beteckningarna medför. Vi förordar ett tätare samarbete med markägarna under den fortsatta beredningen.

Skyddsområden, leder och förbindelser

I förslaget har ritats in 521 ha nya skyddsområden utan att markägarna har kontaktats på förhand. Berörda markägare kontaktades brevlades först nu under våren. Totalt omfattar SL-beteckningen ca 2241 ha vilket motsvarar 9,3 % (i materialet förekommer lite olika siffror på olika ställen) av Vandas areal. **Naturskydd skall inte genomföras genom planläggning, utan genom det förfarande som föreskrivs i naturvårdslagen.**

Skyddsområdesbeteckningen får inte medföra oskälig olägenhet för markägaren. Enligt vår uppfattning omfattar SL-beteckningen områden som kan ses som vanlig ekonomiskog och inte uppfyller skyddskriterierna. Införandet av skydds-beteckning på områden med ekonomiskog, för vilka man inte entydigt kan påvisa att skyddskriterierna uppfylls **är mot skrivningen i grundlagen om egendomsskydd, enligt vilken vars och ens egendom är tryggad.** Angående expropriation av egendom för allmänt behov mot full ersättning bestäms genom lag. Grundlagen förutsätter alltså att egendom endast kan tas till gemensam användning genom lag och mot full ersättning.

SLC Nyland

Fredriksgatan 61 A 34, 00100 Helsingfors
tel (09) 601 588, www.slc.fi/nyland
nsp@slc.fi

Skyddsområdena är avsedda att fredas enligt 24 § i naturvårdslagen. Skyddsområdesbeteckningen i planen innebär inte per automatik att naturvårdslagens skyddskriterier uppfylls. Markägaren sätts i kläm, då man utan att kunna utnyttja sin mark kan tvingas vänta i många år på en möjlig, men osäker, kompensation. **De föreslagna nya SL-områdena bör därför strykas ur planen**, om de inte redan är skyddade enligt lag eller man nått en särskild överenskommelse med markägaren om att de skall ingå som skyddsområden.

Man bör sträva efter att skyddsområden, leder och förbindelserna i första hand styrs till kommunal och statlig mark. Samtidigt bör man beakta närliggande privata marker och i planbeskrivningarna säkra deras möjlighet att utöva sin näringsverksamhet. Skogarnas mångfald tryggas bäst genom frivilliga naturvårdsåtgärder och frivilligt miljöskydd, t.ex. via Metso-programmet. Tidsbegränsade frivilliga skyddsområden bör inte intas med skyddsbeteckning i planen. Planbeteckningarna kan innebära betydande ekonomiska förluster för skogsägarna. De föreslagna skyddsbeteckningarna skulle försämra många gårdars verksamhetsförutsättningar. Om skyddsområdena inte är fastställda av staten eller av NTM-centralen bör kommunen svara för ersättningarna till markägarna. Möjlighet till byte av mark bör utredas.

Staden har redan mycket fredade områden och rekreationsområden. De fredade områdena är inte alltid attraktiva för rekreation, då de är oskötta och oframkomliga, vilket styr människor till omkringliggande områden. Fler skyddsområden skulle snarast försämra möjligheterna till rekreation. De naturvärden som man nu vill skydda har uppstått genom god skogsskötsel i enlighet med skogslagen och hållbart virkesuttag med hänsyn till miljövärdena och omkringliggande miljön.

Skogslagen upphör att gälla på SL-områden. Då har skogsägaren inte heller möjlighet att få Kemera-stöd. Skogsskadelagen är inte heller i kraft, varvid skogsägaren inte har skyldighet att avlägsna skadade träd. Om skogsskadelagen skulle gälla, då skulle markägaren vara skyldig och ta bort skadade träd från skogen och lager, som det står i lagen 1087/2013 6 §. Om skadade träd lämnas kvar till skogen, kan sjukdomar sprida sig till omkringliggande skogar och utgöra en fara även vid rekreationsbruk.

Gällande olika leder och korridorer är kartan även så grovdragen att det är svårt för markägarna att kunna placera gränserna och veta om det berör just dem och i så fall exakt vilka områden. Avgränsningen av biotoper och naturvärden följer inte naturliga gränser. Detta föranleder onödig splittring av markanvändningen och försämrar markägarnas position.

Jord- och skogsbruket och dess verksamhet är en del av och av stor betydelse för kulturmiljön och kulturarvet i en allt mer urbaniserad omgivning. **Möjligheterna att bedriva och utveckla ekonomiskogsbruket bör säkerställas överlag och även på områden med luo-beteckning.** Luo-beteckningen orsakar närmast förvirring och onödiga begränsningar som beteckning med rättsverkan. Den **skulle fungera bättre som en informativ beteckning.** Utmärkandet av t.ex. en art på en karta med rättsverkan är problematisk, då dess förekomst där inte nödvändigtvis är bestående, inte följer avgränsningen och kan ändras betydligt under den tid planen är i kraft. Skogen utgör en viktig del av gårdarnas ekonomiska helhet och verksamhetsförutsättningar samt möjligheterna att fortsätta med lantbruket.

När man sköter skogen, planterar, röjer och anlägger ungskog garanterar man att skogens kolbindningsförmåga på sikt hålls hög. Skogarna är den viktigaste kolsänkan i Finland. Välskötta växande skogar är den bästa kolsänkan.



SLC Nyland

Fredriksgatan 61 A 34, 00100 Helsingfors

tel (09) 601 588, www.slc.fi/nyland

nsp@slc.fi

Jord- och skogsbruksområde

Planens **konsekvenser för jord- och skogsbruket har under beredningsskedet inte utvärderats i tillräcklig omfattning**. Vi anser att det är viktigt att man i samband med den numera lagstadgade konsekvensbedömningen beaktar de ekonomiska konsekvenserna och riskerna för befintlig näringsverksamhet. I planen bör beaktas resultaten i den konsekvensbedömning av vilken inverkan planebeteckningarna har för skogsbruket, som enligt uppgift lär vara beställd.

En central princip i planläggningen är tydlighet. **Områden som är avsedda för bedrivande av jord- och skogsbruk borde fortsättningsvis ha beteckningen "Jordbruksdominerat / Jord- och skogsbruksdominerat område" (M eller MT)**. Vi framhåller att denna beteckning i sig redan är tillräcklig för att trygga de värdefulla landskap och randskogen kring dessa, samt viktiga ekologiska korridorer, som man strävar efter att säkra.

Vi understöder att man på icke deltaljplanerade områden bibehåller den så kallade stomlägenhetsprincipen. Den så kallade glesbyggnadsrätten är central på M-områden, där det bör finnas möjligheter att bedriva och utveckla sidonäringsgrenar och företagverksamhet i anslutning till jord- och skogsbruket.

Rekreatiomsområde

SLC anser att alltför mycket privatägd skog i aktiv skogsbruksanvändning reserverats som rekreatiomsområde. **Privat mark skall inte utan mycket vägande skäl anges som rekreatiomsområden**. I och med att allemansrätten i huvudstadsregionen redan skapar ett stort tryck och medför olägenheter på jord- och skogsbruksmarkerna bör rekreationstrycket styras till områden som staten, kommunerna eller Föreningen Nylands friluftsområden äger eller förvaltar.

SLC ifrågasätter om det finns verkliga grunder för att så stora områden planerats som rekreatiomsområden? Rekreatiomsområdesbeteckningen kan inte anses vara avsedd för väldigt stora områden. Grundandet av rekreatiomsområden och leder på privat mark bör grunda sig på frivillighet och ersättningsfrågorna bör utredas redan i planeringsskedet. Införandet av beteckningen MU kunde vara ett möjligt alternativ för vissa av dessa områden i generalplanen.

Samtidigt måste man även beakta att närliggande privata marker och möjligheter att idka näringsverksamhet inte påverkas negativt. Då människor styrs till vissa friluftsområden är det viktigt att man beaktar möjligheterna att ta sig dit och de negativa biverkningarna för området och omkringliggande områden, t.ex. parkering, nedskräpning och risk för skogsbrand. Olika leder över privata marker bör utformas i nära samarbete med markägarna. **I planbeskrivningen bör framhållas att jord- och skogsbruk skall kunna idkas på rekreatiomsområden och grönförbindelser**.

Rekreatiomsområdesbeteckningen kan inte anses vara avsedd för väldigt stora områden. **Grundandet av rekreatiomsområden och leder på privat mark bör grunda sig på frivillighet och ersättningsfrågorna bör utredas redan i planeringsskedet**. Införandet av beteckningen MU kunde vara ett möjligt alternativ för vissa av dessa områden i generalplanen.

Utförandet av skogsvårdsåtgärder anpassat till rådande väder- och marknadsförhållanden kan försvåras och blir dyrt för skogsägaren, när lov nu föreslås krävas på skog med beteckningen "Rekreatiomsområde" (VL, VR). Kravet som gäller avverkning borde slopas. Det bör räcka att man följer gällande skogsbruksplan och att det för avverkningarna alltid görs en obligatorisk anmälan om användning av skog till behörig myndighet.



SLC Nyland

Fredriksgatan 61 A 34, 00100 Helsingfors

tel (09) 601 588, www.slc.fi/nyland

nsp@slc.fi

Ekologisk stamförbindelse och grönförbindelse

Även här bör man sträva efter att förbindelserna i första hand bör styras till kommunal och statlig mark. Samtidigt bör man beakta närliggande privata marker och i planbeskrivningarna säkra deras möjlighet att utöva sin näringsverksamhet. Förbindelserna kan också bestå av öppna områden och skog i olika utvecklingsskeden. Då dessa även avses användas som friluftsleder bör man i den mer detaljerade planeringen och förverkligandet se till att detta inte inverkar negativt på djurlivet och bedrivandet av jord- och skogsbruk på området.

Skyddsgrönområde

SLC anser att beteckningen för skyddsgrönområde är onödig och kan strykas ur planen. Det är viktigt att notera att en åtgärdsbegränsning i enlighet med MBL 140 § 3 mom skall ersättas. "Förvägras tillstånd till --- åtgärd på nämnda områden och kan markägaren därför inte använda sin mark på ett sätt som medför skälig nytta, har han rätt att av kommunen få ersättning för den skada som sålunda åsamkas honom." På samma sätt skall förfaras om tillstånd ges med så stränga villkor att det i praktiken kan ses förvägrat.

Värdefull kulturmiljö

Kulturlandskapet bevaras även i framtiden bäst via beteckningen "Jord- och skogsbruksområde". Jord- och skogsbruket och dess verksamhet är en del av och har en väldigt stor betydelse, för att kulturmiljön och kulturarvet bevaras i en allt mer urbaniserad omgivning. Beteckningen för områden, som är viktiga för kulturmiljön eller landskapsvården, får inte äventyra ett aktivt jord- och skogsbruk.

SVENSKA LANTBRUKSPRODUCENTERNAS CENTRALFÖRBUND

Viktor Harvå
Skogsombudsman

NYLANDS SVENSKA PRODUCENTFÖRBUND NSP r.f.

Bjarne Westerlund
Verksamhetsledare



Lähettilä: Bjarne Westerlund <bjarne.westerlund@slc.fi>
Lähetetty: perjantai 12. kesäkuuta 2020 10.25
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Kopio: Muukka Laura; Viktor Harvio; thomas.antas@kolumbus.fi; Mats Nylund; Mikaela Strömberg-Schalin; eklund.erik@hotmail.com; tom.pehkonen@elisanet.fi
Aihe: Utlåtande om Vanda generalplan
Liitteet: Utlåtande Vanda generalplan 110620 SLC.pdf

Seurantamerkintä: Seuranta
Merkinnän tila: Merkitty

Bästa mottagare,

Bifogat SLC:s och SLC Nylands utlåtande om förslaget till Vanda generalplan.

Vi hoppas att våra synpunkter beaktas i den fortsatta beredningen.

Lausunnon tiivistelmä suomeksi:

1. Luonnonsuojelua ei pidä toteuttaa kaavalla, vaan luonnonsuojelulain mukaisin menettelyin. **Suojelualuumerkinnästä ei saa aiheutua maanomistajalle kohtuutonta haittaa.** Siltä osin, kun suojelualueiksi on osoitettu muitakin alueita, kuin LSL:n suojeltuja tai lakiperusteisesti suojeltavaksi tarkoitettuja alueita, **kaavamerkinnät tulee poistaa kaavaehdotuksesta.**
2. Suojelualuumerkinnän lisääminen talousmetsäalueille, joiden suojelukriteerien täyttymistä ei ole yksiselitteisesti voitu osoittaa, **sotii perustuslain kohtaa vastaan, jossa turvataan oikeus hyödyntää omaisuuttaan.** Maanomistajalla on oikeus taloudelliseen kompensaatioon suojelluille alueille. Tämä edellyttää tosin sitä, että luonnonsuojelukriteerit täyttyvät. Suojelualuumerkintä kaavassa ei suoraan tarkoita sitä, että luonnonsuojelulain kriteerit täyttyvät. Periaatteena pitää olla **ensin suojelupäätös, sitten vasta merkintä kaavaan.**
3. **Suojelualueista ja luontoarvoista tehty selvitykset eivät ole riittäviä ja ajan-tasalla.** Kaavamerkintöjen vaikutusarviointi metsätalouden osalta on myös ollut puutteellinen ja arvioinnin valmistuttua sen tulokset on huomioitava kaavassa.
4. Maa- ja metsätalouden harjoittaminen ja kehittäminen pitää varmistaa myös siellä missä luo-merkintä. **Luo-merkintä toimisi paremmin informatiivisena merkintänä.**
5. **Kaikki maa- ja metsätalouden harjoittamiseen tarkoitetut alueet pitäisi merkitä M tai MT-merkinnällä.**
6. **Yksityismaita ei pidä osoittaa virkistysalueiksi ilman erittäin painavia perusteita.** Jokaisen yksityisen maille ehdotetun uuden virkistysalueen kohdalla on erikseen sovittava virkistysalueen perustamisesta maanomistajan kanssa, sekä mahdollisista korvauskäytännöistä.
7. MRL 140.3 § mukaan evätty toimenpide, esimerkiksi puiden kaatamiseen, **oikeuttaa maanomistajan saamaan kunnalta korvauksia.** Myös ankarin ehdoin myönnetty toimenpidelupa voidaan katsoa tosiasiallisesti evätyksi.
8. Kaavan mahdollisista rajoituksista ja vaikutuksista yksityismaille on **maanomistajien kanssa käytävä neuvottelut** ja sovittava mahdollista korvauksista.
9. Järkevin tapa pitää maisema-alueiden pellot avoimina ja viljeltyinä on **turvata maatalouden harjoittaminen alueella.**

Ystävällisin terveisin,

Vänliga hälsningar,

Bjarne Westerlund

Nylands svenska producentförbund NSP r.f.
Fredriksgatan 61 A 34, 00100 Helsingfors
+358 40 503 7188
facebook.com/SLC.Nyland/
nsp@slc.fi



Iivonen Jaana

Lähettilä: Erik Eklund <eklund.erik@hotmail.com>
Lähetetty: 3. kesäkuuta 2020 20:01
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Kopio: Bjarne Westerlund; Bror Åvall; Anders Åvall; meilby@elisanet.fi; Johan Eklund; tom.pehkonen@elisanet.fi
Aihe: Vantaan yleiskaavaehdotus2020 - SLC Nyland paikallisosaston Helsingin lausunto

Hei,

Vantaan yleiskaavaehdotus2020 - SLC Nyland paikallisosaston Helsingin lausunto.

Alla on sama lausunto käännettynä suomeksi.

För oss som idkar jord- och skogsbruk yrkesmässigt i Vanda är ekonomiskogen en viktig del av företagets verksamhet. Det är en del av vår ekonomi. Vi, som skriver under detta utlåtande, är medlemmar i styrelsen av Svenska lantbruksproducenternas centralförbund (senare SLC) Nylands lokalavdelning Helsing.

Vi sköter våra ekonomiskogar enligt regelrätta praxis. Vi äger plantskogar, unga skogar, gallrade skogar och skogar som möter slutavverkning. Förenande faktorn är välskötta figurer genom alla våra ekonomiskogar i Vanda. På flesta bilder som man träffar i litteraturen eller i reklamaffischer, som ska ge den lugnande känslan för människan, är välskötta ekonomiskogar (tycker vi, som experter inom branschen).

Vi trivs ute i skogen och det är trevligt om andra Vandabor också trivs i våra skogar t. ex. och plockar bär eller är ute med hunden. Vi kräver att ekonomiskog som inte ingår i fastställda skyddsprogram inte får en SL-status i generalplanen i Vanda. Generalplanen får inte orsaka markägare eller andra rättsinnehavare oskäliga olägenheter (Markanvändnings- och bygglag 39 §). Generalplanen påverkar ett stort antal privata markägare. Särskilt fokus bör sättas på markägarnas rättsskydd och en rättvis behandling av markägarna. Staden har under de senaste 15 åren själv förstört sina egna stora enhetliga och fina skogsområden och berg söder om flygfältet, bl.a. till stora logistikcentraler. Nu känns det som att privatägda skogsmarker skyddas efter att Vanda stad har förstört ägna skogsområden och att markägarna blir tvungna att avstå från rätten att utföra skogsbruk i sin egen skog. Flera gårdar i Vanda har nog redan belastats hårt av vägar och flygfält från tidigare år.

Enligt vår uppfattning omfattar SL-beteckningen områden som kan ses som vanlig ekonomiskog och inte uppfyller skyddskriterierna. Intagandet av dessa nya skyddsområden i generalplanen strider mot den i grundlagen tryggade rätten att utnyttja sin egendom. De föreslagna nya SL-områdena bör därför strykas ur planen, om de inte redan är skyddade enligt lag eller man nått en särskild överenskommelse med markägaren om att de skall ingå som skyddsområden.

Vi förutsätter att det görs en konsekvensbedömning av vilken inverkan planebeteckningarna har för skogsbruket. Markägarna bör ersättas till 100% för de begränsningar och förluster som beteckningarna medför. Vars och ens egendom är tryggad enligt finsk lagstiftning. Om skyddsområden intas som inte är fastställda av staten eller av NTM-centralen bör kommunen svara för ersättningarna till markägarna. Genomförandet av ett i planen anvisat skyddsområde förutsätter enligt naturvårdslagen ett godkännande av markägaren såväl beträffande områdesavgränsning som utbetalda ersättningar. Markägaren har rätt till ekonomisk kompensation för de skyddade områdena. Detta förutsätter dock att skyddskriterierna verkligen uppfylls, vilket inte automatiskt garanteras av att området ges en SL-beteckning i generalplanen. Markägaren sätts i kläm, då man utan att kunna utnyttja sin mark kan tvingas vänta i många år på en möjlig, men osäker, kompensation. Skogarnas mångfald tryggas bäst genom frivilliga naturvårdsåtgärder och frivilligt miljöskydd, t.ex. via Metso-programmet. Tidsbegränsade frivilliga skyddsområden bör inte intas med skyddsbeteckning i planen.

Skogslagen upphör att gälla på SL-områden. Då har skogsägaren inte heller möjlighet att få Kemera-stöd. Skogsskadelagen är inte heller i kraft, varvid skogsägaren inte har skyldighet att avlägsna skadade träd. Om skogsskadelagen skulle gälla, då skulle markägaren vara skyldig och ta bort skadade träd från skogen och lager, som det står i lagen 1087/2013 6 §. Om skadade träd lämnas kvar till skogen, kan sjukdomar sprida sig till omkringliggande skogar och utgöra en fara även vid rekreatjonsbruk. Vem är då skyldig att betala ersättning?

De gröna näringarna har en viktig roll inom kolbindningen och uppnåendet av målsättningen om kolneutralitet. Välskötta växande skogar är den bästa kolsänkan och attraktivare för rekreation än de ovårdade skogarna.

Vi anser att alltför mycket privatägd skog i aktiv skogsbruksanvändning reserverats som rekreatjonsområde. V-beteckningen är inte avsedd för väldigt stora områden. Privat mark skall inte utan mycket vägande skäl anges som rekreatjonsområden. I och med att allemansrätten i huvudstadsregionen redan skapar ett stort tryck och medför olägenheter på jord- och skogsbruksmarkerna bör rekreationstrycket styras till områden som staten, kommunerna eller Föreningen Nylands friluftsområden äger eller förvaltar. Vi kräver även att gång- och cykelvägar ska bort från Vanda generalplans förslag vid å stränderna i våra skogar. Vi kräver att ekologiska stomförbindelser slopas från Vanda generalplan i privatägda skogar.

Jord- och skogsbruket och dess verksamhet är en del av och har en väldigt stor betydelse, för att kulturmiljön och kulturarvet bevaras i en allt mer urbaniserad omgivning. Man får inte glömma att det är tack vare jord och skogsbruk som vi har kulturmiljö i staden. Beteckningen för områden, som är viktiga för kulturmiljön eller landskapsvärden, får inte äventyra ett aktivt jord- och skogsbruk.

Vänligen,

SLC Nylands lokalavdelning Helsinges styrelse:

Ordförande: Tom Pehkonen

Vice ordförande / Miljö- och markpolitik: Erik Eklund

Sekreterare: Johan Eklund

Meille, jotka harjoitamme maa- ja metsätaloutta ammatiksemme Vantaalla, talousmetsä on osa meidän liiketoimintaamme ja talouttamme. Me, jotka allekirjoitamme tämän lausunnon, olemme Svenska Lantbruksproducenternas Centralförbund (SLC) Nylandin paikallisosaston Helsingin hallituksen jäseniä. SLC Nyland on ruotsinkielisten maataloustuottajien keskusliitto Uudellamaalla. Helsingin (Helsingin pitäjän) paikallisosasto vaikuttaa koko Vantaan alueella.

Me hoidamme talousmetsiämme säännönmukaisia käytäntöjä noudattaen. Me omistamme istutettuja metsiä, nuoria metsiä, harvennettuja metsiä ja metsiä, jotka pian kohtaavat päätehakkuun. Yhdistävä tekijä talousmetsiemme välillä ovat hyvin hoidetut metsäkuviot läpi koko Vantaan alueella. Useissa tiloissa ja mainoksissa olemme huomanneet, että ihmismieltä rauhoittavat kuvat ja mainokset (joita kohtaamme esimerkiksi lentoaseman wc-tiloissa) ovat hyvin hoidettuja talousmetsiä (tämä on meidän ammattikuntamme arvio kuvista).

Me viihdymme metsässä ja on mukava huomata, että myös vantaalaiset viihtyvät esimerkiksi koirien kanssa meidän talousmetsissämme. Me vaadimme, että talousmetsät, jotka eivät kuulu luonnonsuojeluohjelmaan, eivät saa SL-merkintää yleiskaavaan Vantaalla. Maanomistajan tulee saada täysi korvaus alueista, jotka saavat suojelumerkinnän. Yleiskaava ei saa aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuutonta haittaa (maankäyttö- ja rakennuslaki 39 §). Yleiskaava vaikuttaa useita yksityisiä maanomistajia. On huomioitava ja painotettava yksityisten maanomistajien oikeusturvaan ja oikeudenmukainen käsittelyn yleiskaavaa laadittaessa ja hyväksyttäessä. Kaupunki on 15 vuoden aikana itse tuhonnut suuret ja yhtenäiset metsäalueet lentokentän eteläpuolella logistiikkakeskusten tieltä pois. Nyt tuntuu siltä, että yksityisten metsämaat suojataan SL-merkinnällä

ja, että yksityisiltä metsänomistajilta viedään oikeus harjoittaa talousmetsää. Useat maa- ja metsätilat Vantaalla ovat entuudestaan kuormitettuja teiden ja lentokenttien rakentamisen seurauksena.

Meidän käsityksemme mukaan SL-statuksen omaavat alueet ovat talousmetsää, eivätkä ne täytä suojelukriteereitä. SL-merkinnän lisääminen talousmetsän kohdalle yleiskaavassa sotii perustuslain kohtaa, jossa turvataan oikeus hyödyntää omaisuuttaan. Tämän takia Vantaan yleiskaavassa esitetty SL-alueet on poistettava, ellei maanomistajan kanssa erikseen ole sovittu, että kyseiselle alueelle tulee saada SL-merkintä.

Maanomistajan tulee saada 100 % korvaus niistä rajoituksista ja tappioista, jotka yleiskaavan merkinnät tuovat mukanaan. Kaikkien omaisuus on turvattu suomen lainsäädännön mukaan. Jos suojelualue ei ole määritelty valtion tai ELY-keskuksen toimesta, on kunnan maksettava korvaus maanomistajalle. Luonnonsuojelulaki vaatii maanomistajan hyväksynnän niin aluerajauksen kuin maksettavan korvauksen osalta. Maanomistajalla on oikeus taloudelliseen kompensaatioon suojatuille alueille. Tämä edellyttää tosin sitä, että luonnonsuojelukriteerit täyttyvät. SL-merkintä Vantaan yleiskaavassa ei suoraan tarkoita sitä, että luonnonsuojelulain kriteerit täyttyvät. Tämä johtaa siihen, että maanomistajalla on epävarmat ajat edessään odotellessaan päätöstä siitä, että täyttyvätkö luonnonsuojelun kriteerit vai ei ja, että onko hän oikeutettu kompensaatioon. Metsien monimuotoisuus turvataan parhaiten vapaaehtoisilla luonnonsuojelutoimenpiteillä, kuten esimerkiksi Metso-ohjelmalla. Aikarajoitteisten vapaaehtoisten suojelualueiden ei tule saada SL-merkintää yleiskaavaan.

Metsälaki ei ole voimassa SL-alueilla. Tällöin maanomistajalla ei ole oikeutta Kemera-tukeen. Metsätuholaki ei myöskään ole voimassa. Tällöin metsänomistaja ei ole velvollinen korjaamaan vioittuneita puita metsästä pois. Jos metsälaki olisi voimassa, olisi maanomistaja velvollinen korjaamaan vioittuneet puut metsästä ja välivarastoista, kuten metsälajissa 1087/2013 6 § on todettu. Vioittuneet puut voivat levittää metsätauteja naapurimetsiin ja virkistysalueille. Talousmetsät kaupungin hoitamattomien virkistysalueiden läheisyydessä huolettaa erityisen paljon. Kuka on korvausvelvollinen?

Maa- ja metsätaloudella on tärkeä rooli hiilen sidonnassa ja kun halutaan saavuttaa hiilineutraali yhteiskunta. Hyvin hoidetut kasvavat metsät ovat paras hiilinielu ja viehättävämpi virkistysalue kuin hoitamaton metsä.

Meidän mielestämme liian paljon yksityisomisteisia talousmetsiä on varattu virkistysalueiksi yleiskaavassa. V-merkintä ei ole tarkoitettu suurille alueille. Yksityisiä maita ei tule merkitä virkistysalueiksi ilman painavaa syytä. Jokamiehen oikeus tuo maa- ja metsätalousmaille haittatekijöitä, joten virkistyskäyttö tulee ohjata alueille, jotka valtio, kunta tai yhdistykset omistavat tai hallitsevat. Vaadimme myös, että jalka- ja pyörätiet tai ulkoilureitit jokien varsilla meidän metsissämme poistetaan Vantaan yleiskaavaehdotuksesta. Vaadimme, että ekoloogiset runkoyhteydet poistetaan yksityisomisteisista metsistä.

Maa- ja metsätaloudella on osa ja suuri merkitys, jotta kulttuuriympäristö ja kulttuuriperintö säilytetään kaupunkimaisemmassa ympäristössä. Me emme saa unohtaa, että maa- ja metsätalouden ansoista meillä on kulttuuriympäristö kaupungissa. Merkinnät yleiskaavassa alueille, jotka ovat tärkeitä kulttuuriympäristölle tai maisemansuojelulle, eivät saa uhata aktiivista maa- ja metsätaloutta.

Ystävällisin terveisin,

SLC Nylandin paikallisosaston Helsingin hallitus:

Puheenjohtaja: Tom Pehkonen

Varapuheenjohtaja / Ympäristö- ja maapolitiikka: Erik Eklund

Sihteeri: Johan Eklund



18.6.2020

Vantaan kaupungille

Lausunto Vantaan yleiskaava 2020 kaavaehdotuksesta

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ja Vantaan yhdistys ovat antaneet aikanaan yhteisen lausunnon kaavaluonnoksesta. Joitakin lausunnossa esiin nostettuja asioita on huomioitu kaavaehdotuksessa osittain tai kokonaan, mistä kiitämme.

Valtaosa eli yli 90 % lausunnon muutosesityksistä koskien yksittäisiä aluevarauksia tai kaavan pohjaksi tarvittavien luontoselvityksien täydentämistä on kuitenkin jätetty huomiotta. Joudumme siksi valitettavasti uusimaan valtaosan luonnoslausuntomme asiasisällöstä. Varsinkin aluevarauskohtaisten muutosesitysten osalta tässä ehdotusvaiheen lausunnossa on kuitenkin pyritty ja pystytty aikaisempaa kattavampaan ongelmakohteiden yksilöintiin.

Yhdistysten päätoimenkuvan eli luonnon- ja ympäristönsuojelun edistämisen takia lausunnossa keskitytään toimivan viherrakenteen säilyttämisen sekä arvokkaiden luontokohteiden riittävän turvaamisen kannalta olennaisimpina pitämiimme kysymyksiin.

Kaavan jatkotyöstön tarvitsemasta lisääjasta

Kaavaehdotukseen liittyy niin paljon selvitys- ja muutostarpeita, että esitämme kaavavalmistelun jatkamista kunnollisella lisääjalla. Tämä mahdollistaisi myös tarvittavat lisäselvitykset.

Keskeisimpiä lisäselvitystarpeita liittyy uusien rakentamisvarausten ohella vuoden 2007 yleiskaavasta siirtyviin asemakaavoittamattomiin metsäalueiden rakentamisvarauksiin. On varsin ilmeistä, että isolla osalla näistä ei ole tehty yleiskaavatason kannalta riittäviä luontoselvityksiä sen enempää vuoden 2007 yleiskaavan kuin uuden yleiskaavankaan valmistelun yhteydessä.

Kaavan kasvutavoitteista

Vantaan kaltaisen nopeasti kasvavan kaupungin alueidenkäytön kestävä suunnittelu on vääjäämättä haastavaa. Nyt tekeillä olevassa, aikaisempaa yleispiirteisemmässä yleiskaavassa huomattavat kasvukivut ovat ilmeisiä.

Eniten julkista huomiota ovat saaneet kaavaillun väestönkasvun Vantaan pääteille todennäköisesti aiheuttamat ruuhkat sekä eräiden lähivirkistysalueiden nakertuminen. Vähemmän huomiota on saanut kaavan kasvutavoitteista aiheutuva metsämaiden mittava tuhoutuminen, joka uhkaa osaltaan kaupungin vuosikymmeniä jatkuneen luonnon monimuotoisuuden ja lähivirkistysalueiden luontorikkkauden vaalimisen tuloksia.

Nyky-Vantaan eräät keskeiset vahvuudet asukkaiden kannalta kumpuavat hyvästä viheralueverkostosta. Tällaisen riittävän luontoverkoston hyödyistä muun muassa nykyisten ja tulevien kuntalaisten terveyden ja hyvinvoinnin kannalta on vuoden 2007 yleiskaavan jälkeen saatu runsaasti uutta tutkimustietoa. Valitettavasti tieto ei ole vaikuttanut riittävästi siihen, että ymmärrettäisiin pitää asukas- ja työpaikkakasvuun liittyvät tavoitteet sen verran kohtuullisina, että muutos pysyy hallittavana.

Hyvän elinympäristön ja viheralueverkoston toimintakyvyn säilyttämisen kannalta on kaikki perusteet laskea nykyisiä kaavaehdotuksen asukasmäärätavoitteita voimakkaan kasvun luvuista (370 000 asukasta v. 2050) esimerkiksi 300 000-320 000 asukkaaseen. Vastaavaa maltillistamista kaipaavat myös työpaikkatavoitteet. Myös eräiden liikennehankkeiden edistämisen tarpeellisuutta tällä yleiskaavakaudella kannattaa vielä vakavasti harkita.

Maltillisemmat kasvutavoitteet saattaisivat moniarvoistaa ja joustavoittaa myös Vantaan asemakaavoitusta, jonka tuotokset ja kaavasuosittelujen järkähtämätön edistäminen ovat esimerkiksi Kivistön alueella edustaneet pääkaupunkiseudun synkintä asemakaavaosastoa luontoarvojen huomioinnin osalta. Pääsyyinä ongelmiin Kivistössä ovat olleet kestäviin mahdollisuuksiin nähden liian kunnianhimoiset ja ylimitoitettut asukasmäärä- ja työpaikkatavoitteet sekä vasta kaavaratkaisujen jälkivaiheessa tai jopa niiden jälkeen tehdyt luontoselvitykset.

Viheraluejärjestelmän huomioinnista yleisesti

Kaavaehdotuksessa on ymmärretty hyvin se, että viheralueverkoston huomiointi kasvavassa kaupungissa vaatii erityishuomiointia sekä useita kaavallisia työkaluja. Tältä osin Vantaan yleiskaavoitus eroaa positiivisesti edukseen naapurikaupunki Espoosta sekä varsinkin Helsingistä.

Kaavaehdotuksen viheraluerakenteen huomioinnin keskeinen ”työkaluvalikko” eli suojelualuevaraukset, luo-alueet, erilaiset virkistysalueet sekä ekologiset runkoyhteydet on nähdäksemme hyvin onnistunut. Erityistä kiitosta kaupunki ansaitsee suojelualueiden varaamisen perinteen jatkamisesta, luo-merkinnän säilyttämisestä, ekologisten runkoyhteyksien tuomisesta oikeusvaikutteiselle kaavakartalle sekä pienvesiluonnon suojelun kaavallisesta tehostamisesta.

Kritiikkiä ansaitsee puolestaan se, että yleiskaavan kautta ollaan synnyttämässä turhan paljon tilanteita, joissa samoja luontoalueita koskevat erilaiset, tavoitteiltaan ristiriitaiset kaavavaraukset, ohjeelliset reittivaraukset sekä ominaispiirre- ja kehittämismarkinnat. Varsinkin suojelualuevarauksilla sekä vesistöjen varsilla on luotu runsaasti selkeitä kaavallisia ristiriitatilanteita luontoarvojen säilyttämisen ja virkistyskäytön kehittämisen välille. Kaavan pitäisi olla alueidenkäytöllinen väline ristiriitojen ratkaisemiseen, ei niiden lisäämiseen.

Kaavan luontotietopohjaan parantaminen

Kaavaehdotuksessa on huomattavan paljon sellaisia luontoalueille esitettyjä, pääosin vuoden 2007 yleiskaavasta periytyviä asemakaavoittamattomia rakentamisvarauksia, joiden luontoarvoja ei ole riittävällä minimikattavuudella selvitetty sen enempää vuoden 2007 yleiskaavan teon yhteydessä kuin tällä uusimmalla kaavakierroksella. Selvitysvajetta eivät kata yhden sammallajin esiintymiseen liittyvät selvitykset.

Olemme omassa luonnosvaiheen lausunnossamme sekä luontovaikutusten arviointiin liittyvässä työpajassa nostaneet näitä isoja tietokatveja esille. Kaupungin vastine ei tältä osin kunnolla vastaa lausuntomme kritiikkiin. Keskeisen tärkeä kysymys kaavan luontotietopohjaan liittyvistä merkittävistä ongelmista rakentamisvarausten osalta kuitataan lähinnä yhden sammallajin selvitystuloksilla sekä linkillä luonnonsuojelualueita koskeviin kaupungin julkaisuihin.

On toki hyvä, että Vantaa on selvityksillä todentanut laihokaviosammalen esiintymistilanteen merkittävässä osassa Vantaan metsistä sekä koonnut olemassa olevan luontotiedon uusista esitettävistä SL- ja luo-kohteista. Tämä ei kuitenkaan riitä kompensoimaan sitä, että iso määrä luontoarvoiltaan mahdollisesti tai jopa todetusti hyvinkin merkittäviä metsiä päättyy ilman kaava-aineistoihin liitettyjä selvityksiä myös uuden kaavan rakentamisvarauksiksi.

Lopputulokseksi näyttää jäävän se, että uudessa yleiskaavassa esitetään useampia tuhansia hehtaareja sellaisia rakentamisvarauksia, joiden luontoarvoista ei ole varsinkaan mahdollisten luontotyyppiarvojen osalta olemassa mitään dokumentoitua 2000-luvun selvitystä. Tai jos selvityksiä onkin olemassa, niin merkittävää osaa niistä ei ole liitetty kaavan aineistoihin. Riittämättömillä luontopohjatiedoilla edistettävä yleiskaava ei ole kunniaksi Vantaan kaupungille. Se tarkoittaa myös sitä, että yhä useampi asemakaavahanke törmää aikanaan siihen, että kaava-alueelta paikallistuu luontoarvoja, joiden takia alue ei, ainakaan ilman luontoarvojen huomiointivelvoitteista tinkimistä, sovellu yleiskaavassa osoitettuun pääkäyttöön.

Ongelman muodostaa myös se, että selvästikään kaavaa tehtäessä ei ole huomioitu edes kaikkea olemassa olevaa kaupungin omaa luontotietoa. Selvässä alikäytössä ovat olleet muun muassa kaupungin omistamien metsien metsänhoitosuunnitelmien luontotiedot.

Esitämme, että kaupunki käynnistää pikaisesti selvityshankkeen, jossa käydään läpi ne laajemmat viheralueet, joiden luontotietopohja on vähäinen ja joihin ollaan osoittamassa rakentamisvarauksia, tieyhteyksiä, uusia ulkoilureittejä, uusia ratsastusreittejä, uusia kaasuputkia tai uusia voimalinjoja. Selvityksessä on syytä kiinnittää erityistä huomiota luontotyyppitasen merkittäviin arvokeskittymiin eli alueisiin, joilla esiintyy merkittävä määrä uhanalaisia tai silmälläpidettäviä luontotyyppisiä tai varsinkin kangas- ja kalliometsien sekä turvekankaiden kohdalla merkittäviä METSO-arvojen keskittymiä.

Kaavan mahdollistama metsämaan väheneminen

Kaavan ympäristövaikutusten arvioinnissa on arvioitu, että kaava osoittaa rakentavaan maankäyttöön lähes kolmasosan (noin 3000 ha) Vantaan nykyisistä metsistä. Pääosa tästä periytyy jo vuoden 2007 yleiskaavasta, mutta jonkin verran on esitetty myös voimassa olevan yleiskaavan virkistysaluevarausten siirtämistä rakentamisvarauksien piiriin. Ymmärrämme, että rakennettavien metsien määrä ei tule olemaan aivan näin korkea, koska asemakaavavaiheessa säilytetään myös lähivirkistysalueita ja -puistoja. Tähän suuntaan vaikuttanee myös kaavan maltillinen yleispiirteistäminen.

Selvää on kuitenkin se, että pääosa nyt rakentamisvarausten alle jäävistä metsistä on tarkoitus seuraavan parinkymmen vuoden aikana muuttaa rakennetuiksi alueiksi tai pienialaisiksi ja pirstoutuneiksi puisto- ja lähivirkistysmetsiksi. Niiden kyky ylläpitää muun muassa metsäluonnon monimuotoisuutta on heikompi kuin laajemmilla ja paremmin ekologisesti kytkeytyneillä metsillä. Vantaan nykyisin rikas metsäluonto ei minkään luonnonsuojelubiologisen teorian mukaan voi kestää näin mittavaa vähentämistä ja pirstomista.

Esitämme, että kaavan jatkotyöstössä rakennettavien alueiden määrä vähennetään vähintään kolmanneksella. Lausuntomme aluevarauskohtaisissa huomioissa on yksilöity noin 40 aluetta, joilla rakentamisvarausten vähentäminen on luonto- ja virkistysarvojen kannalta erityisen perusteltua.

Lisäksi rakentamisen haittoja on mahdollista osaltaan kompensoida lisäämällä suojelu- ja luo-alueita. Tältäkin osin lausuntomme aluehuomioista löytyy runsaasti sopivia lisäkohteita.

Tikkurilan Keskuspuiston huomiointi

Esitämme, että kaavaehdotukseen rajataan sen jatkotyöstössä omalla kaavamerkinnällään Tikkurilan Keskuspuisto-niminen viheraluekokonaisuus, joka kattaa yhtenäiset virkistys- ja suojelualueet etelästä Koivuhaasta pohjoiseen Korson koillisosan Ankkalampien alueeseen asti. Tämän laajan viheraluekokonaisuuden arvo ja käyttö kasvaa koko ajan. Vuonna 2020 on hyvä aika konkretisoida yleiskaavatasolla aluekokonaisuus, jonka tärkeys on Vantaalla tiedostettu jo vuosikymmeniä.

Mimimitoimenpiteenä tulee poistaa Tikkurilan Keskuspuiston alueelta rakentamisvaraukset niiltä alueilta, jotka on yksilöity lausuntomme aluekohtaisissa huomioissa. Lisäksi keskuspuiston luontoarvojen huomiointia on syytä tehostaa eräillä SL- ja luo-alueisiin liittyvillä lisäyksillä.

Suojelualueverkoston kehittäminen ja alueiden osoittaminen

On hienoa, että Vantaan kaupunki jatkaa suojelualueverkoston kehittämistä myös uudessa yleiskaavassa. Kaikki yleiskaavaehdotuksessa SL-varauksina esitetyt alueet täyttävät arviomme mukaan luonnonsuojelulaissa määritellyt suojelualueiden perustamisedellytykset. Ne vahvistavat osaltaan niin Vantaan kuin koko pääkaupunkiseudun Viherkehän suojelualueverkostoa. Monet alueista täyttävät myös maakunnallisesti arvokkaan luontoalueen kriteerit, joitakin on pinta-alan sekä luontotyyppi- ja lajistoarvojen osalta syytä pitää 2020-luvun Suomessa jopa valtakunnallisesti arvokkaina.

Tuemme lämpimästi kaikkia esityksiä, mutta samalla korostamme sitä, että usean alueen esitettyä rajausta on perusteltua laajentaa. Esitämmeikin lausunnon kohdekohtaisissa huomioissa eräiden alueiden laajentamista sekä joukkoa uusia suojeluvarausalueita.

Suojelualueiden kaavamääräykset ja ulkoilureitit

Kaavaehdotuksessa on luonnosvaiheen kritiikistämme huolimatta säilytetty kaikille SL-kohteille eli sekä perustetuille suojelualueille että kaavan suojelualuevarauksille osoitettu kaavamääräys, joka sallii ulkoilureittien rakentamisen, kunhan luontoarvot eivät vaarannu. (*”Alueella sallitaan ulkoilureittien perustaminen siten, että alueen suojeluarvo ei vaarannu”*). Vastaavaa kaavamääräystä ei ole Vantaan yleiskaavoissa aikaisemmin käytetty.

Pidämme suojelualueen ulkoilureittien yleisen ja yksilöimättömän rakentamisen sallivaa kaavamääräystä huonosti harkittuna ja esitämme edelleen sen poistamista.

Suojelualueiden ja -varausten ohjeelliset ulkoilureitit ja ratsastusreitit

Kaavaehdotuksessa on esitetty kohtuuton määrä uusia ulkoilureittejä sekä ohjeellisia ratsastusreittejä sekä olemassa oleville suojelualueille että suojelualuevarauksille. Uusia reittejä on esitetty jopa Sipoonkorven kansallispuistoon sekä Natura-alueille. Eräät reittiehdotuksista ovat jo pinnallisen perehtymisen pohjalta suojelualueiden luontoarvoille niin haitallisia, ettei niitä voi pitää toteuttamiskelpoisina. Ne ovat myös ristiriidassa yleiskaavan suojelualueille esitetyn yleisen, ulkoilureittien luontoarvojen huomiointivelvoitetta koskevan suunnittelumääräyksen kanssa.

Esimerkkejä erityisen haitallista ja toteuttamiskelvottomista reiteistä ovat Pitkäsuon täyttömäen eteläpuoliselle suojelualueelle osoitetut reitit (yksi reiteistä on vedetty alueen runsaslahopuustoisimman korpialueen poikki), Vestra-Herukkapuron suojelukokonaisuuden uudet reitit, Sotilaskorven suojelualuevarauksen halki esitetyt uudet reitit, Raappavuoren suojeluvarauksen pohjoisosan uusi reitti sekä Hagakärrsbergenin SL-varauksen halkaiseva uusi reitti.

Myös Sipoonkorven kansallispuiston alueelle on esitetty huolestuttavan paljon uusia ohjeellisia ulkoilureittejä sekä ohjeellisia ratsastusreittejä. Näiden suhde mm. nykyiseen polku- ja reittiverkostoon jää kaava-aineistojen pohjalta täysin epäselväksi. On selvää, että kansallispuiston alueelle tapahtuva reittien rakentaminen tapahtuu korkeintaan hoito- ja käyttösuunnitelmaprosessin kautta eikä Vantaan yleiskaavalla tule alueen reitistöjä kaavaehdotuksen tapaan visioida ja ennakkosuunnitella. Metsähallitus on omassa kaavaluonnoksesta antamassaan lausunnossaan puuttunut ongelmaan ja todennut myös sen, että *”ratsastus tullaan kansallispuistossa ohjaaman järjestyssäännöillä hoito- ja käyttösuunnitelman mukaisille reiteille.”* Tästä huolimatta reittejä ei ole poistettu edes Sipoonkorven osalta.

Suojelualueille esitetyt uudet ohjeelliset ulkoilureitit ja ratsastusreitit on syytä poistaa, koska niiden pohjalla ei selvästikään ole yleiskaavatason näkökulmasta riittäviä selvityksiä, joiden perusteella reittien toteutettavuus olisi mahdollista luontoarvojen huomioinnin näkökulmasta arvioida.

Suojelualueiden osalta uusien reittien osalta pitäisi ennen niiden kaavallista osoittamista olla olemassa reittikohtaiset selvitykset niiden toteuttamiskelpoisuudesta sekä näihin perustuva, Uudenmaan ELY-keskuksen hyväksymä reittisuunnitelma. Nyt tilanne on se, että reiteiltä puuttuvat sekä asianmukaiset selvitykset että ELY-keskuksen hyväksymä reittisuunnitelma. Esitettyjä ohjeellisia ulkoilureittejä ei siten voi pitää riittäviin selvityksiin ja vaikutusarviointeihin perustuvina.

Edellä esitetty uusien reittien poistoratkaisu ei ole kaavakokonaisuuden tai edes reittisuunnittelun kannalta erityisen ongelmallinen, koska reittisuunnittelu ei sinällään edellytä reittien osoittamista yleiskaavatasolla. Yleiskaavan ohjeellinen varaus ei vastaavasti ratkaise reitin toteutettavuutta suojelualueella tai -varauksella ilman asianmukaisia selvityksiä. Osoitetulla yleiskaavan ohjeellisella reittivarauksella ei myöskään voida kiertää olemassa olevien suojelualueiden rauhoitusmääryksiä tai SL-varausten kaavamääryksiä, jotka edellyttävät suojeluarvojen vaarantamisesta pidättäytymistä mahdollisessa lisäreitityksessä.

Luo-alueet

On hyvä, että Vantaa jatkaa uudessa aikaisempaa yleispiirteisemmässä yleiskaavassa myös luo-alueiden osoittamista. Varsinkin kaupungin omistamilla alueilla merkintä on osoittautunut toimivaksi työkaluksi arvojen osoittamisen, säilyttämisen ja lisäämisen kannalta. Erityisen hienoa on se, että tällä kertaa myös pienvesiluonto on saanut ansaitsemansa erityistarkastelun.

Kaikki esitetyt luo-alueet ovat arviomme mukaan perusteltuja ja tuemme niiden esittämistä. Esitettyjen luo-alueiden rajauksissa on jonkin verran perusteltuja laajennustarpeita. Lisäksi yleiskaavaan on perusteita lisätä muutamia siitä puuttuvia arvokkaita alueita. Eräiden kohteiden osalta kannattaisi luo-alueen sijasta harkita vakavasti SL-varauksen käyttöä. Rajaustäydennyksiin, statusmuutoksiin sekä ehdotettaviin uusiin alueisiin liittyvät muutosesitykset löytyvät lausunnon lopusta suuraluekohtaisista muutosesityksistä.

Ekologiset runkoyhteydet

Ekologisten runkoyhteyksien pohjana toimiva selvitys on pääosaltaan erinomainen etenkin tärkeimpien runkoyhteyksien tunnistamisen kannalta. Selvityksessä on kuitenkin Aviapoliksen itäosan osalta merkittävä puute eli siinä ei ole tunnistettu Tikkurilantien pohjoispuolella Kytökalliolta Aviabulevardin ylitse itään Pyttisbergetille kulkevaa tärkeää länsi-itäsuuntaista yhteyttä. Tämä vakavan tuhoutumisuhkan kohteena oleva, Aviapoliksen itäosan metsäisten viheralueiden kannalta korvaamaton (eli ainoa) yhteystarve on syytä lisätä yleiskaavaan.

Ekologiselle runkoyhteydelle esitetty kaavamääräys on arviomme mukaan riittävän ohjaava, selkeä sekä maanomistajien kannalta kohtuullinen. Käynnissä olevat asemakaavat esimerkiksi Kivistön alueella eivät kuitenkaan ole viitanneet siihen, että yhteyden huomiointi asemakaavatasolla välttämättä vastaa kaavamääräysten suunnittelumääräyksen toiveita. Toivomme kaupungilta ryhdistäytymistä asiassa eli ekologisten runkoyhteyksien huomioinnissa jo ennen uuden yleiskaavan lainvoimaisuutta. Yhteyksien turvaamista on edellytetty jo valtuustokauden strategiatavoitteissa.

Joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhyke

Kehittämismerkintää on käytetty kaavassa liian laajalti. Samalla on luotu useita tilanteita, joissa samalla jokiosuudella on kaavallinen status ekologisena runkoyhteytenä sekä joenvartta pelkästään virkistyskäytön kehittämiskohteena tarkastelevana kehittämisvyöhykkeenä. Selkeimmät törmäyskohdat tulisi ratkaista vähentämällä vyöhykemarkinnän käyttöä selkeitä luontoarvoja omaavilla jokiosuuksilla.

Vähintäänkin kehittämisvyöhykkeen kaavamääräystä tulee muokata siten, että ekologisen runkoyhteyden alueella sijaitsevilla osuuksilla virkistyskäytön kehittämisessä tulee painotetusti huomioida kyseisen yhteyden luonnonsuojelubiologisen laadun säilyttäminen.

Kehittämisvyöhykkeellä on osoitettu myös Matarinkosken ja Pikkukosken luo-alueeseen sisältyvä osa Keravanjoen varresta. Jokiosuus on lisäksi kaavassa ekologista runkoyhteyttä. Kehittämisvyöhyke on syytä poistaa tältä osalta, koska alueen luontoarvot eivät mahdollista erityistä joenvarren virkistyskäytön lisäkehittämistä.

ALUEKOHTAISET KOMMENTIT SUURALUEITTAIN

Kaavaehdotuksessa on satoja tilanteita ja ratkaisuja, joissa Vantaan monimuotoisuuden kannalta olennaiset luontoarvot sekä viheralueverkoston toimintakyky hyötyisivät olennaisella tavalla esitettyä säilyttävämistä ja suojelevimmista ratkaisuista. Olemme koonneet alle suuraluekohtaisesti kommentit 75 kaavan yksilöityyn maankäyttöratkaisuun.

Useimmat muutosesityksistämme on pystytty uskoaksemme riittävässä määrin konkretisoimaan ilman erillisiä karttarajauksia muun muassa hyödyntämällä muutosesitysten yksilöinnissä kaupungin maiden osalta metsäsuunnitelmien kuvionumeroita. Eräiden karttatäsmennystä vaativien muutosesitysten osalta toimitamme kuitenkin 10.7.2020 mennessä muutosesitykset kaavaehdotuksen kartalle rajattuna.

1. MYYRMÄEN SUURALUE

1.1 Raappavuoren suojelualuevarauksen lounaispuoliset A-alueet

Myyrmäen kasvu lisää Raappavuoren merkitystä Lounais-Vantaan tärkeimpänä luontovirkistysalueena. Myös alueen luontoarvot ovat 2000-luvulla kehittyneet olennaisesti. Tämä näkyy muun muassa METSO-arvoja omaavien metsien huomattavana määränä sekä liito-oravan ja lahopaviosammalen kaltaisten lajien runsaana esiintymisenä. Luontoarvojen takia Raappavuoren ydinosa on osoitettu SL-varauksena yleiskaavaehdotuksessa sekä Uusimaa-kaavan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa.

Alueen kasvava merkitys antaa erittäin vankat perusteet miettiä uudestaan Raappavuoren lounaispuolelle esitetyn uuden eli vielä asemakaavoittamattoman lisärakentamisen järkevyys. Esitämme, että ainakin Avaintien itä- ja pohjoispuolen A-varaus muutetaan VL-varaukseksi.

Pidämme Raappavuoren luontoalueen ekologisen kestävyyskannalta huonosti harkittuna poliitikkojen päätöstä muuttaa Luhtitien pohjoispuoliset AP-alueet tehokkaamman rakentamisen mahdollistaviksi A-alueiksi. Esitämme AP-aluevarauksen palauttamista niille Luhtitien pohjoispuolisille alueille, jotka ylittäänsä asuinrakentamiseen esitetään.

1.2 Kaivokselan länsiluoteispuoliset metsäiset alueet

Mätäojanlaakson luonto- ja viheralueeseen kuuluvat Kaivokselan kaivosalue sekä sen pohjoispuolinen, metsäluonnoltaan arvokas Kaivospuiston alue on syytä osoittaa yleiskaavassa lähivirkistysalueena. Nyt nämä virkistys- ja luontoarvoiltaan tärkeät metsät ovat osa Kaivokselan A-alueita.

Kaivokselan luoteispuolinen, Mätäojanlaaksoon laskeva metsärinne sisältää METSO-arvoiltaan merkittäviä lehto- ja kangasmetsiä. Alueella elää myös liito-orava. Alueen eteläosa on Vantaan kaupungin omistuksessa, koillisosassa on myös muiden omistajien omistamaa metsää.

Esitämme VL/luo-alueeksi kaupungin omistamia metsäkuvioita 1487 (0,7 ha), 1489 (1,2 ha), 1490 (0,2 ha) ja 1491 (0,2 ha) sekä näihin koillispuolelta liittyvää vanhapuustoista yksityismetsää (noin 1,4 ha) kattaen palstan vanhapuustoisen pohjois- ja länsireunan.

1.3 Mätäojanlaakson viljelypalsta

Emme pidä Mätäojan suojelualueen viereistä, valtakunnallisesti arvokkaaseen luhtakokonaisuuteen suoraan liittyvää pelto- ja niittyaluetta järkevänä paikkana uudelle viljelypalsta-alueelle. Mikäli alueelle viljelypalstoja perustettaisiin, tulisi vallita nollatoleranssi sellaisten vieraslajien käytölle, jotka voivat levitä luhta-alueelle sekä sen reunalehtoihin.

1.4 Linnaistenmetsä

Linnaistenmetsän huomattavat luonto- ja virkistysarvot on syytä huomioida yleiskaavassa selvästi paremmin kuin nyt on esitetty.

Esitetty SL-varaus on liian suppea sekä koillisosasta että länsilounaassa.

Koillisessa rajausta on syytä laajentaa noin 13 hehtaarilla sisällyttämällä rajaukseen koko Vantaan kaupungin omistama osa metsästä (Myyrmäen metsäsuunnitelman kuviot 1072-1082 sekä kuviot 1086-1088). Lisäksi rajaukseen on syytä sisällyttää parin vuoden takaisessa metsänhakkuussa säästynyt yksityismaapalstan eteläosa (noin 1,5 ha), jossa on hienoa, metsäpalon kokenutta kalliometsää.

Länsilounaassa suojelualuevarausta on syytä laajentaa noin 7,2 hehtaarilla sisällyttämällä SL-varaukseen Myyrmäen metsäsuunnitelmassa arvometsien hoitoluokkaan nostetut kuviot 1008-1015 sekä 1046.

Esitetyt laajennusalueet sisältyvät muutamaa länsilounaisosan kuviota lukuun ottamatta Uudenmaan liiton luontoselvityksessä vähintään maakunnallisesti arvokkaaksi todettuun Linnaistenmetsän rajaukseen.

Yleiskaavaehdotuksen AP-aluevarauksen alle jää lännessä ja etelässä myös metsiä, jotka on kaupunginvaltuuston 27.8.2018 hyväksymässä Linnaisten omakotialueen laajennuksen asemakaavassa osoitettu VL/luo-alueeksi. Kyseinen kaavaratkaisu on tällä hetkellä muutoksenhaun kohteena. Mikäli oikeusasteiden ratkaisut pitävät asemakaavan voimassa, esitämme, että yleiskaavan AP-alue rajataan hyvin selkeästi koskemaan sitä aluetta, joka on asemakaavassa AP-alue. Mikäli kaava kumotaan osin tai kokonaan, kumoutuvat alueet on syytä kaavoittaa yleiskaavassa VL/luo-alueeksi.

1.5 Pöllökallio

Pöllökallion alueella on säilynyt merkittävä, noin 10 ha laajuinen keskittymä puustoltaan monipuolisia, suurelta osin luonnontilaisen kaltaisia kallio-, kangas- ja lehtometsiä. Esitämme luokohteeksi Pöllökallion parhaiten säilynyttä ydinosaa eli Myyrmäen suuralueen etsäsuunnitelman metsätalouskuvioita 1107-1115, 119 ja 1122. Alueen luontoarvot on yksilöity luontojärjestöjen Myyrmäen metsäsuunnitelman luonnoksesta antamissa kirjallisissa kommentteissa.

1.6 Hämeenkieläntien ja Rajatorpantien risteyskesän länsipuolisen AP-varauksen palauttaminen VL-alueeksi

On hyvä, että kaavaluonnoksen päätynyt virhearvio on kaavaehdotuksessa korjattu. Vaikka tehty metsänhakkuut ovatkin osin heikentäneet metsäalueen arvoa, on sen sijainti suojelukohteiden välissä ja osana Linnaisten ja Hämeenkielän välistä metsäistä luontokokonaisuutta edelleen merkittävä niin virkistys- kuin luontoarvojenkin kannalta.

1.7 Furumossan-Tuomiston suojelualueen ja Lammasslammen väliset arvometsät

Suojelualueeseen suoraan itäpuolelta liittyvät Vantaan kaupungin omistamat lehto-, kangas- ja kalliometsät (kuviot 1567-1572) on todettu Myyrmäen metsäsuunnitelman laadinnan yhteydessä luontoarvoiltaan merkittäviksi. Varsinkin monipuulajiset ja lahoppuustoiset lehtokuviot ovat luonnoltaan arvokkaita. Vuoden 2007 yleiskaavassa ne ovat osa pääosin rakennettua AP-aluetta. Sama kaavaratkaisu on säilytetty yleiskaavaehdotuksessa. Esitämme, että AP-varausta supistetaan siten, että edellä mainitut Vantaan kaupungin omistamat metsät (yht. 3,1 ha) osoitetaan VL/luo-alueeksi.

1.8 Lammasslampi tulo- ja laskupuroineen

Kaavaehdotukseen lisätty luo-alue on hyvin perusteltu. Rajausta on kuitenkin syytä täydentää siten, että mukaan rajaukseen sisällytetään myös Lammasslammen lounais- ja länsipuoliset rantaluhat ja -lehdot lammen ja ulkoilureitin välistä. Esittämämme laajennus koskee Myyrmäen metsäsuunnitelman kuvioita 1547, 1548, 1552 ja 1553.

1.9 Variston sähköaseman varaus

Esitetty ET-alueen laajennus kohdistuu puustoiselle alueelle, jonka poikki kulkee Raappavuoren ja Petikon luontoalueiden välinen tärkeä ekologinen yhteys. Kyseinen yhteys on nykyisen ET-alueen länsipuolella jo nykyisin niin kapea, että sitä ei ole syytä yhtään enempää kaventaa ja heikentää. Esitämme ET-varaukseen esitetyn laajennuksen poistamista.

1.10 Askistonmetsä

Melko heterogeenisen luo-alueen keskimääräinen luononsuojelubiologinen laatu kohenee olennaisesti, mikäli rajaukseen sisällytetään koillisosan monipuoliset vanhat ja varttuneet metsät. Esitämme luo-alueen laajentamista Myyrmäen metsäsuunnitelman kuvioilla 1629 (2,5 ha), 1634 (1,3 ha) sekä 1635 (0,9 ha).

1. 11 Pitkäljärven SL-varaus

Pitkäljärven pohjoispää on suojelualuevarauksensa ansainnut niin linnustoarvojen kuin erilaisten luhtabiotoppien pinta-alan ja monipuolisuuden perusteella. Vanhasta yleiskaavasta periytyvän suojeluvarauksen ilmeiset laajentamistarpeet on syytä tarkastella uuden yleiskaavan laadinnan yhteydessä. Luontojärjestöedustajien maastokäyntien havaintojen ja ilmakuvan perusteella suojeluvaraukseen on perusteltua sisällyttää eteläpuolelta koko Vantaan puoleinen osa järvestä sekä tämän osan kapeat luhta- ja metsärannat.

Pohjoisessa suojeluvarausta kannattaisi täydentää edustavalla ja melko laaja-alaisella pajuluhtavaltaisella alueella, joka sijoittuu ulkoilureitin ja Kehä III:n väliin. Tähän luhta-alueeseen liittyy itäkaakkoispuolelta (ulkoilureitin pohjoispuoli) myös kuvio runsaslahopuustoista METSO I-luokan lehtoa. Nämä alueet on kaavoitettu lähivirkistysalueeksi. Todellisuudessa niiden virkistyskäyttö rajoittuu lähes kokonaan alueen poikki kulkevan ulkoilureitin käyttöön, jolloin suojeluvaraus olisi maankäyttöratkaisuna toimiva myös virkistysarvojen huomioinnin näkökulmasta.

Kohtuullista suojeluarvo on kehittymässä myös Tukonkanaalin ympäristön niittymäisellä pohjalla kasvaviin lehtimetsiin. Nämäkin vähällä virkistyskäytöllä olevat alueet on kaavoitettu VL-alueeksi.

1.12 Koivurinteen luo-alueen laajennus

Suojelualueverkoston ekologisen kytkeytyneisyyden turvaamisen kannalta olisi erittäin perusteltua laajentaa luo-aluetta etelässä Vihdintien ylitse kiinni Timmermalmin suojelualueeseen. Pääosa alueesta on melko monipuolista kangas- ja kalliometsäluontoa.

1.13 Friimetsän suojelualueen ympäristö

On perusteltua laajentaa Friimetsän suojelualuetta esitetyllä tavalla pohjoiseen. Sitä vastoin on huonosti harkittua ulottaa uudessakin yleiskaavassa AP-aluevaraus suoraan kiinni nykyiseen suojelualueeseen. Ongelmaan on kiinnitetty Friimetsän osalta huomiota myös kaavan ympäristövaikutusten arvioinnissa.

Nykyistä suojelualuetta on syytä etelälounaispuolelta laajentaa sisällyttämällä rajaukseen Myyrmäen metsäsuunnitelman kuviot 1692 (1,5 ha), 1693 (0,8 ha), 1694 (1,6 ha) sekä 1695 (0,5 ha). Ensiksi ja viimeksi mainittu on nostettu luontoarvojen takia metsäsuunnitelmassa arvometsien hoitoluokkaan.

Pohjoisosasta esitettyä uutta SL-varausta kannattaa laajentaa sisällyttämällä siihen metsäsuunnitelman kuviot 1696 (1,5 ha), 1697 (nyt mukana vain itäosa), 1698 (0,8 ha), 1699 (0,5 ha) sekä kuvion 1703 itäosa.

Esitetyt laajennukset loisivat suojelualuekokonaisuuden, joka kattaisi pääosan erityisen arvokkaista, METSO-arvoja omaavista metsikkökuvioista. Kokonaisuus olisi samalla suojeluarvojen pitkäaikaisen säilymisen kannalta nykyistä esitystä toimivampi ja vähentäisi ristiriitoja uuden rakentamisen sekä tärkeimpien luontoarvojen säilymisen välillä. Myös virkistyskäyttö hyötyisi laajemmasta metsien säilyttämisestä.

Suojelualueen ja sen laajennusosan ympärille tulee joka tapauksessa kaavoittaa ainakin kapea VL-vyöhyke puskuriksi AP-rakentamista vasten.

1.14 Hermaskär

On hienoa, että luonnosvaiheen luo-aluesityksen rajausta on korjattu sellaiseksi, että se kattaa valtaosan arvokkaista metsäkuvioista.

1.15 Karhusuo

Fyysisesti yhtenäinen suojelualuevaraus on esitelty kaavaselostuksessa kahtena suojeluvarauksena eli Myyrmäen osuudessa Karhusuona ja Kivistön osuudessa Tyttömäkenä. Koska varaus on yhtenäinen, niin esitämme, että kohde nimetään jatkossa Karhusuo-Tyttömäeksi.

Kiitämme kaupunkia Karhusuon osa-alueen suojelualuevarauksen täydentämisestä kahdella erityisen arvokkaalla metsäkuviolla. Tyttömäen osa-alueeseen kohdistuvat kommentit käsitellään Kivistön suuralueen kohdekommentoinnin yhteydessä.

1.16 Petikon luo-alueen laajennus

Luo-aluetta on syytä laajentaa siten, että rajaukseen sisällytetään koillispuolelta myös eräät Petikon oloissa edustavat luonnontilaisen kaltaiset kalliometsäalueet sekä näihin liittyvät METSO-arvoja omaavat kangasmetsät. Esitetty laajennus kehittäisi olennaisesti luo-alueen luonnonsuojelubiologista laatua sekä lisäisi sen biotooppimonipuolisuutta.

Laajennusesitys (noin 6 ha) sisältää Myyrmäen metsäsuunnitelman metsikkökuviot 1811, 1812, 1815, 1820 ja 1821. Kuvioiden luontoarvot on yksilöity luontojärjestöjen Myyrmäen metsänhoitosuunnitelman valmistelun yhteydessä tekemillä maastokäynneillä sekä näiden pohjalta tehdyissä kirjallisissa kommentteissa.

1.17 Alkärr

Suojelualue on perusteltu ja täydentää hyvin Petikon suojelualueverkostoa. Esitettyä rajausta on syytä luoteessa hieman laajentaa siten, että rajaukseen sisältyvät Myyrmäen uuden metsäsuunnitelman kuvio 1861 kokonaisuudessaan (nyt vain osa mukana) sekä kuvio 1866. Molemmat metsäkuviot on niiden huomattavien luontoarvojen takia nostettu suunnitelmassa arvometsien hoitoluokkaan.

1.18 Tikkurilantien jatko (osin Kivistön suuralueella)

Esitetty tielinjaus on erittäin haitallinen Petikon valtakunnallisten luonto-, virkistys- ja maisema-arvojen kannalta. Kehä III:n parantaminen on jo osaltaan vähentänyt uuden tielinjauksen perusteita. Esitämme varauksen poistamista.

1.19 Petikonhuipun täyttömäen jatkokäyttö

Vantaalla on jo Jaakko Vähämäen virkamiespäivistä asti ollut ymmärrystä käytöstä poistettujen täyttömäkien potentiaalista edistää luonnon monimuotoisuuden säilymistä. Hyviä käytäntöjä löytyy nykyisin muun muassa Helsingin Vuosaaren täyttömäeltä. Pinta-alan ja sijainnin puolesta Petikonhuipun täyttämällä on runsaasti mahdollisuuksia edistää erilaisten virkistyskäyttömuotojen ohella avoimien ja puoliavoimien maiden elinympäristöjen ja lajiston suojelua sekä reuna-alueilla myös metsäisten elinympäristöjen lisäämistä. Esitämme, että luontoarvojen huomiointia koskeva kehittämistavoite sisällytetään osaksi täyttömäen jatkokäytön suunnittelumääräyksiä.

1.20 Herukkaajan laakson VU-varaus

Kuvaavampi nimi varauksen sijainnille olisi Pyymosan laakso. Esitetty varaus on etelä- ja pohjoisosastaan liian laaja eli se ulottuu niissä luonnonsuojelullisesti arvokkaisiin metsiin, eteläosassa varaus tulee lisäksi kiinni asutukseen. Esitämme varauksen supistamista siten, että se kattaa vain keskiosan eli nykyisen golf-kentän.

2. KIVISTÖN SUURALUE

2.1. Petikon VR-alue

Petikon VR-aluevarausta on sen pohjoisosassa syytä laajentaa siten, että kaupungin omistamat luon-alueet (Riitukki, Keimola, Keimolan purolaakso ja räme) sekä Keimolan kuntoradan ja ulkoilumajan muodostama virkistysaluekokonaisuus sisältyvät kattavasti VR-alueen rajaukseen. Nyt nämä alueet, mukaan lukien kaupungin omistamat maat Keimolan pururadan ympärillä, sisältyvät M-alueeseen. Tämä antaa täysin väärän kuvan alueen metsien nykyisestä ja kaavaillusta maankäytöstä ja roolista esim. metsätalouden harjoittamisen kannalta.

2.2 Petas-Vehkalan alue

Yleiskaavaehdotuksen luontoarvojen kannalta ongelmallisimpiin kuuluvat aluevaraukset löytyvät Petaksen asuinalueen pohjois- ja itäpuolelta sekä esitetyn Tyttömäen SL-varauksen kaakkoispuolelta. Näillä alueilla on esitetty yli 70 ha TY- ja TP-varauksia luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäviin metsiin.

Alueella on säilynyt huomattava määrä luontoarvoiltaan merkittäviä lehto-, kangas- ja korpialueita. Aluetta koskeva luontoselvitystieto on varsinkin luontototyyppitason tiedon osalta ilmeisen puutteellista. Lajistotiedot alueelta rajoittunevat liito-orava- ja lahopuustamalselvityksiin. Ainakin liito-orava käyttää alueen metsiä laajemmin kuin mitä 2016 selvityksessä oli todettu.

Aluekokonaisuuden merkitystä lisää olennaisesti se, että metsät ovat lännessä suoraan kytkeytyneitä Petikon ydinosan valtakunnallisesti merkittäviin luontoalueisiin. Käytännössä ne ovat osa Petikon metsäistä kokonaisuutta. Kaavan jatkotyössä on syytä korvata Petaksen asuinalueen pohjois- ja itäpuolen sekä Tyttömäen SL-varauksen kaakkoispuolen luonnontilaisen kaltaisiin, pääosin vanha- ja lahoppuustoihin metsiin esitetyt TY- ja TP-varaukset säilyttävillä aluevarauksilla (VL/luo).

Myös esitettyä Tyttömäen SL-varausta on syytä idässä ja kaakossa laajentaa siten, että se kattaa edes kaikkein arvokkaimmat METSO I-luokan lehto-, kangas- ja korpimetsät. Kaakossa arvokas metsäalue rajautuu kesken kaavaproessia (Vehkalan länsipuoli 1) tehtyyn laajaan avohakkuualueeseen. Laajennusalueella elää kevään 2019 maastokäynnin perusteella (Keijo Savolan tiedoksianto Vantaan ympäristökeskukselle 25.4.2019) liito-orava. Lisäksi suojelualuevarauksen kaakkoispuolella on edustava, vesilain suojaamiin luontotyyppeihin kuuluva luonnontilainen noro.

2.3 Vestra-Herukkapuron SL-alue

SL-varausta on perusteltua laajentaa sen pohjoisluoteisreunaan rajautuvilla kolmella Vantaan metsäsuunnitelmassa arvometsäksi nostetulla metsikkökuviolla (kuviot 2001, 2002 ja 2006). Kaavaehdotuksessa kuviot ovat VR-aluetta.

2.4 Vestra-Herukkapuron suojelualan ja Vetrantien välinen AP-varaus

Kaavan luontovaikutusten arvioinnissakin ongelmalliseksi tunnistettu AP-varaus Vestrantie 70-72 kohdalla on syytä muuttaa VL-varaukseksi.

2.5 Kivistön alueen metsät

Luonnonsuojelujärjestöt ovat jo luonnosvaiheen lausunnossaan nostaneet esille tarpeen tarkastella yleiskaavan laadinnan yhteydessä uudestaan asemakaavoittamaton osa Kivistön alueen metsäalueiden maankäytöstä. Ikävä kyllä tällaista kattavampaa uudelleen tarkastelua ei ole tehty.

Kivistön asemasta 0,5-1 km koilliseen ja itään sijaitsevilla metsäalueilla on valitettavan tärkeä rooli Luoteis-Vantaan metsäekologisen verkoston kannalta. Myös Vantaan omissa selvityksissä alueen halki kulkeva ekologinen käytävä on todettu tärkeäksi ekologiseksi runkoyhteydeksi. Alueella on säilynyt merkittävä keskittymä METSO-arvoja omaavia lehto- ja kangasmetsiä sekä vanha- ja lahopuustoisia turvekankaita. Lisäksi alueen metsät ovat jo nykyisellään tärkeitä Kivistön alueen liito-oravakannan pidempiaikaisen säilymisen kannalta. Nämä arvot ovat jääneet pahasti Vantaan maankäytön nykyisen ”luontoarvolempilajin” eli lahopuustamman huomiointi- ja huomiottajättökeskustelun jalkoihin.

Erityisen tärkeää on muuttaa kaavaehdotusta siten, että Kehäradan ja Tikkurilantien välinen laajempi Koivupäänojan metsäalue osoitetaan AC-alueen sijasta VL/luo-alueeksi. Lisäksi tulee varmistaa nykyistä säilyttävämmillä merkinnöillä Murronpuiston, Lippupuiston sekä Kivistönkorventien itäpuolisen yhtenäisen metsäalueen säilyminen.

2.6 Lapinniityn luo-alue

Esitetty luo-alue on metsiltään monipuolinen ja tärkeä muun muassa Kivistön alueen liito-oravien suojelun kannalta. Esitetty raja on kuitenkin selvästi suppeampi kuin Vantaan 2016 liito-oravaselvityksessä lajin kannalta arvokkaaksi todettu alue. Mikäli näitä laajemman rajauksen metsiä ei ole liito-oravan ja muiden metsäarvojen osalta vakavasti vaurioitettu viime vuosien metsänhakuilla, on luo-aluetta syytä laajentaa. Luonnoltaan monipuolinen ja laajempi aluekokonaisuus on myös virkistyskäytön kannalta parempi.

2.7 Sotilaskorpi ja sen länsilounaispuoli

Sotilaskorven suojelualuevaraus on erittäin merkittävä lisä Vantaan kaavalliseen suojelualueverkostoon. Tuemme esitettyä suojelua, mutta toteamme lisäksi, että alueen ydinosa reunustavien metsien luonto- ja virkistysarvot on syytä huomioida esitettyä paremmin.

AP-aluevaraus on varsinkin Sotilaskorven länsilounaispuolella liian laaja. Alueella sijaitsevat, osin kaupungin omistamat monipuoliset kangas- ja lehtometsät (noin 7 ha) on syytä osoittaa rakentamisvarauksen sijasta VL-alueena tai mieluiten VL/luo-alueena. Alueen luontoarvot ja kuuluminen Sotilaskorven vähintään maakunnallisesti merkittävään luontoalueeseen on todennettu myös Uudenmaan liiton Uusimaa 2050-kaavaan liittyvässä luontoselvityskoosteessa. Laajempi lähivirkistysalue on tarpeen jo senkin takia, että vältetään kaiken virkistyskäytön ohjautuminen Sotilaskorven SL-varaukselle.

2.8 Linnan joenvarsimetsä

Alueen kehittyneet luontoarvot sekä joen pohjoisrannan SL-aluevaraus antavat perusteen osoittaa tämä voimassa olevan yleiskaavan luo-alue (noin 3 ha) kaavassa SL-varauksena.

2.9 Yli-Kistolän luo-alue

Arvokasta uutta luo-aluetta on perusteltua laajentaa koillisessa sisällyttämällä rajaukseen arvometsänä Kivistön metsäsuunnitelmassa huomioitu lehto- ja niittykuvio 2444 sekä metsätaloustalokuvion 2429 pohjoisosa.

2.10 Lavangon VU-aluevaraus

Esitetty VU-aluevaraus on kohtuuttoman laaja niin idässä kuin pohjoisessa. Asemakaavan mukaista nykyistä VU-aluetta on koillisessa mahdollista hieman laajentaa nykyisille avomaille, mutta liika on liikaa. Idässä kaavaehdotuksen VU-varaus ulottuu osaltaan arvokkaan metsäalueen päälle. Rajausta on syytä supistaa siten, että se päättyy idässä joko Katriinantiehen tai viimeistään Aurinkotiehen.

Pohjoisessa VU-varaus on syytä rajata siten, että luo-alueeksi osoitettu puronvarsi lähimetsineen jää sen ulkopuolelle. Voimassa olevan asemakaavan mukainen VL-alue Vähäjoen ympärillä on perusteltu esittää myös yleiskaavatasolla.

2.11 Kiilan VU-aluevaraus

Aluevaraus on kaavoitettu luontoarvojen kannalta turhan arvokkaksi lehto- ja kangasmetsiin ilman mitään luontoselvityksiä. Esitämme, että VU-aluevaraus poistetaan ja sille haetaan vaihtoehtoinen sijaintialue avomailta.

2.12 Lamminsuon kaakkoispuolinen metsä

Rajausta on syytä laajentaa kaakkoon siten, että suojelurajauksen piiriin tulevat vanha- ja runsaslahopuustoiset lehtoturvekankaat, jotka jatkuvat myös kaupungin palstan itäpuolelle. Alueella on muun muassa toinen Vantaalta kautta aikain havaitusta sitkaskäävän (VU) kasvupaikoista. Vantaan kaupungin omistama metsikkökuvio 2391 on nostettu metsäsuunnitelmassa arvometsäksi (C5), nyt se jää valtaosin SL-varauksen ulkopuolelle.

Esitetty laajennusalue (noin 3 ha) sisältyy Uusimaa 2050-kaavan maakunnallisesti arvokkaiden luontoalueiden selvityksessä arvokkaaksi todetun alueen rajaukseen.

2.13 Syväojan suojelualuevaraus

On hienoa, että Syväojan valtakunnallista arvoluokkaa oleva luontoalue on osoitettu kaavassa SL-varauksena.

Suojelualuevarauksen ja Sompiontien välissä sijaitseva liito-oravankin käyttämä pieni, mutta monipuolinen sekametsäalue on kaavassa AP-aluetta. Metsäalue tulisi selvyyden ja luontoarvojen vuoksi kaavoittaa joko osaksi SL-aluevarausta tai sitten VL-alueeksi.

2.14 Konkoonkalliot

Luoteis-Vantaan edustavin kalliometsäalue eli Konkoonkalliot lähimetsineen on esitetty yleiskaavaehdotuksessa noin 30 ha laajuisena M/luo-alueena. Alueen keskeiset luontoarvot eli metsien vanha- ja lahoppuustoisuus sekä pääosalla aluetta myös luonnontilainen kaltainen puustorakenne ovat sellaisia arvoja, jotka säilyäkseen edellyttävät yksityismaakohteella SL-varausta. Tämä on erityisen perusteltua sen jälkeen, kun M-varaukset rajattiin maisematyölupamenettelyn ulkopuolelle. Esitämme kaavavarauksen muuttamista SL-varaukseksi.

2.15 Palokallio

Esitetty 36 ha luo-alue on heterogeeninen niin maanomistuksen (kaupunkia ja yksityistä), luontoarvojen kuin alueella harjoitettavan metsätaloudenkin osalta. 2000-luvun metsätaloudelta hyvin säästyneet kaupungin omistamat osat luo-alueesta (sen keski- ja länsiosat) on perusteltua esittää kaavassa M/luo-alueen sijasta SL-varauksena, johon liittyisi koillisessa ja kaakossa yksityisomisteisia, M/luo-alueeksi jääviä alueita. Kaupungin maihin välittömästi liittyvät yksityismaiden luontoarvoiltaan erityisen arvokkaat osat (mm. pohjoisosan palstarajan jakama, kartallakin näkyvä arvokas korpikuvio) on syytä sisällyttää SL-varaukseen.

Vantaan kaupungin omistukset alueella ovat olennaisesti lisääntyneet Kivistön metsäsuunnitelman teon jälkeen eli kaupunki omistaa nykyisin myös metsäisen palstan 92-416-3-76. Palstan koillisitiosa ei sisälly esitettyyn luo-rajaukseen. Alueen käytön suunnittelun kannalta olisi järkevää sisällyttää koko kaupungin omistama palsta luontokohteen rajaukseen, olkoon sen status sitten SL tai M/luo.

2.16 Rauhamaan metsä

Suojelualuevaraus sisältää vain osan luonnontilaisen kaltaisesta koillisosan palstasta (92-416-4-83), joka on kokonaisuudessaan säilynyt puustoltaan luonnontilassa. Rajausta on syytä laajentaa siten, että palstan lahoppuustoiset kangas- ja kalliometsät sekä hieno korpi sisältyvät siihen kokonaan. Esitetty laajennus on todettu pääosaltaan maakunnallisesti arvokkaan luontoalueen osaksi myös Uudenmaan liiton maakunnallisesti arvokkaita luontoalueita koskevassa selvityksessä.

2.17 Kehä IV:n kaavavaraus

Kaavaehdotukseen sisältyvä Kehä IV -kaavavaraus tulee joko poistaa kokonaan tai vaihtoehtoisesti osoittaa ohjeellisenä linjauksena, mikäli sen perusteluksi ei ole osoittaa tiesuunnitelmaa, joka sisältää seuraavat sitovat elementit:

- a) Tielinjauksen vaatimat vihersiltojen/viheralutusten paikat kaikkien ekologisten runkoyhteyksien kohdalle. Nyt tällaisia on merkitty kaavaan vain Josvahalmiin sekä Tuusulanjoen tuntumaan.
- b) Siltajärjestelyt joilla estetään Josvahalmin lähteikön (jonka ylitse kaavaahdotuksen tielinjaus kulkee) vaurioituminen.
- c) Tielinjauksen tunnelointi Königstedinvuoren alueella. Tunnelointi tulee merkitä myös kaavaan. Näin on menetelty esim. Petikon alueen eteläosan lävitse osoitetun Tikkurilantien jatkon tievarauksen tunneloitavaksi tarkoitetun osan kohdalla.

Kaikki edellä mainitut huomioinnit tulee sisällyttää myös yleiskaavaan, mikäli tievaraus siinä esitetään.

Lisäksi kaavavarauksen esteeksi tule nähdä se, jos tiesuunnitelma sisältää huoltoasemakompleksin rakentamisen Kehä IV:n ja Hämeenlinnanväylän risteysalueen tuntumaan (Nurmijärven alueelle)

3. AVIAPOLIKSEN SUURALUE

3.1 Silvolanmetsän suojelualueen koillispuolinen asemakaavoittamaton AP-varaus

Alueella on luonto- ja virkistysarvoiltaan merkittäviä ja kehityskelpoisia eri-ikäisiä lehto- ja kangasmetsiä sekä hiljalleen lehdoiksi palautuvia pensaikkoisia maatalousmaita. Alueen arvoa lisäävät alueella kulkeva luontopolku sekä osaltaan luonnonmukainen Hiilimiilunoja. Alue on suosittua virkistysaluetta. Esitämme aluevarauksen muuttamista AP-alueesta VL-alueeksi. Myös suojelualueen kestävä käytön kannalta on tärkeää, että alueella ei tietoisesti luoda tilannetta, jossa ainoa lähivirkistykseen soveltuva metsäalue on suojelualuetta.

3.2 Hagakärrsbergenin ja lähiympäristön huomiointi

Hagakärrsbergenin esittäminen SL-varauksella on erittäin perusteltua. Kaavassa arvokkaimmasta aluekokonaisuudesta (noin 46 ha) on kuitenkin esitetty SL-varauksena vain länsiosa. Tämä jättää suojelun ulkopuolelle muun muassa alueelta havaitut liito-oravametsät sekä pääosan alueen lahoppuustoisimmista lehtometsistä. Rajauksen laajentamista kannattaa vielä vakavasti harkita. Perusteet rajauksen laajentamiselle löytyvät mm. Uudenmaan liiton maakunnallisesti arvokkaita luontoalueita koskevasta selvityksestä.

Edellä mainitusta huolimatta on hyvä, että luo-alueella on kaavaehdotuksessa yhdistetty olemassa oleva Blåbärskärrbergetin suojelualue sekä esitetty uusi suojelualuevaraus. Kiitoksen ansaitsee myös se, että kaavaehdotuksessa on palautettu luonnoksessa Hakasuontien länsipuolelle esitetty AP-aluevaraus VL-alueeksi.

Luo-aluetta kannattaisi kuitenkin laajentaa siten, että sen piiriin tulisi myös tuo Hakasuontien länsipuolinen VL-alue. Alueella on mm. runsaslahoppuustoisia metsiä. Pieni luo-alueen laajennus kannattaisi tehdä myös Blåbärskärrbergetin itäpuolelle liittämällä siihen kaupungin omistama haapavaltaisen metsikkökuvio 3125.

Hagakärrsbergenin poikki esitetyn liikenneyhteyden tai raitiotien tunneliosuutta tulee pidentää pohjoisessa noin 250 metrillä siten, että uusi varaus kulkee tunnelissa koko metsäalueen osalta. Tämä on erityisen perusteltua sekä aluekokonaisuuden huomattavien luontoarvojen että koko ajan kasvavan virkistykäyttöarvon takia.

3.3 Tammiston luonnonsuojelualueen lounaisosa

Tammiston luonnonsuojelualueeseen välittömästi liittyvä monipuolinen kaupungin omistama metsikkökuvio 3103 on yleiskaavaehdotuksessa A-aluetta. Kuvio kannattaisi liittää tärkeään, mutta kooltaan pieneen suojelualueeseen, mistä syystä esitämme sen aluevaraukseksi SL.

3.4 Viinikan luo-alue

Kohteen 2010-luvulla voimakkaasti kehittyneet luontoarvot antavat hyvät perusteet osoittaa alue luo-merkinnän sijasta SL-varauksena.

3.5 Plootukallio

Tämä Aviapoliksen vähiin yhtenäisiin laajempiin metsiin kuuluva metsäalue on syytä esittää yleiskaavassa nykyistä selvästi laajempaan virkistysalueena. Esitämme virkistysaluevarauksen laajentamista itään päin Lentoasemantiehen saakka.

3.6 Kytökallio-Aviabulevardi-Pyttisberget ekologinen yhteys Tikkurilantien pohjoispuolella

Kytökalliolta lännestä Lokinpuiston kautta Aviabulevardin itä- ja länsipuolisten metsien kautta itään Pyttisbergetille ulottuva metsäisten alueiden keskittymä Tikkurilantien pohjoispuolella tulisi saada välittömästi pois rakentavan asemakaavoituksen piiristä. Yleiskaavassa alueen suurimmat säilyneet metsiköt tulisi merkitä virkistysalueina ja lisäksi alueen poikki tulisi osoittaa länsi-itäsuuntainen ekologinen yhteys. Kyseisen selkeän ja Aviapoliksen itäosan metsien kannalta korvaamattoman yhteyden poisjättö Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksestä on joko vakava työtapaturma tai sitten se on rajattu pois lähivuosisien todennäköistä kaavoitusta ennakoivilla erityisperusteilla. Yhteyden olemassaolo selittänee mm. Pyttisbergetin alueelta keväällä 2020 havaitun liito-oravan ydinalueen

3.7 Pyttisberget

Aviapoliksen alueen itäosan tärkein metsäinen virkistysalue on esitetty pääosaltaan rakennettavaksi. Esitämme, että säilyväksi virkistysalueeksi esitettyä pientä aluetta (Pyttisbergetin isoin kalliomäki) laajennetaan etelälounaassa, etelässä ja kaakossa asemakaavoittamattomilla metsäisillä alueilla.

Säilyvän virkistysaluevarauksen piiriin on erityisen tärkeää saada Pyttisbergetin nykyisen metsäalueen luontoarvoiltaan arvokkain osa eli Pyhtäänkorvenkujan ja Tikkurilantien risteyksen pohjoisluoteispuolinen edustava vanhan metsän alue (noin 1,6 ha), sen pohjoispuoliset pienemmät kallioalueet sekä Pytinojan ympäristön lehto- ja kangasmetsät. Viimeksi mainitulta osa-alueelta havaittiin keväällä 2020 (Keijo Savola) liito-oravan asuttama ydinalue.

4. KORSON JA KOIVUKYLÄN SUURALUEET

4.1 Vierumäen luo-alue

Esitetyn uuden luo-alueen keskeisistä suojeluarvoista ovat unohtuneet Vierumäen metsäalueen ainoa vesitaloudeltaan luonnontilainen lähde sekä alueella 2016 tehdyn kääpäselvityksen havainnot.

Esitetty luo-alue tukee hyvin länsipuolista SL-varausta, mutta on auttamatta liian suppea. Luo-alueen rajausta on syytä laajentaa eteläkaakossa siten, että siihen sisältyy laajemmin Huuhkajamäen luonnoltaan monipuolisia lehto- ja kangasmetsiä. Järkevää olisi myös kytkeä luo-alueella toisiinsa Vierumäen metsän SL-varaus sekä Tussinkosken luonnonsuojelualue.

4.2. Vierumäen metsän TY-varaus

On hyvä, että yleiskaavaluonnoksen huomattavan laajaa ja Vierumäki- Vallinojan metsien luonto- ja virkistyarvoille hyvin haitallista aluevarausta on hieman supistettu. Länsiosaltaan aluevaraus alkaa olla toteuttamiskelpoinen, mutta idässä sen alle jää edelleen turhan arvokkaita metsiä. Esitämme, että aluevarauksesta poistetaan ainakin koillisosan kaupungin omistamat metsät.

4.3 Myllyniitynojan luo-alue ja sen luoteispuolen A-varaus

Pienvetenä ja ekologisena yhteytenä aidosti merkittävää kohdetta on syytä lännessä hieman laajentaa ulottamalla rajausta kiinni Lehmustontiehen. Lisäksi sen pohjoisluoteispuolelle esitettyä A-aluevarausta on syytä eteläosastaan muuttaa VL-alueeksi noin 100 m leveän kaistan verran. Tämä turvaisi kaavaehdotuksessa esitettyä paremmin luonto- ja virkistysarvot.

Pienvesiarvojen kannalta ongelmallista AP-aluevarausta on syytä muuttaa VL-varaukseksi myös Tilhitien ja Savimaantien AP-varauksen ja luo-alueen reunamilla.

4.4 Anttilanpuisto

Koko metsäinen, kaupungin omistama Anttilanpuiston alue on merkitty kaavassa AP-alueeksi. Ainakin puolet nykyisestä metsäalueesta tulisi osoittaa lähivirkistysalueeksi jo senkin takia, että kaavassa esitetään Vallinojan asemaa ja siihen tukeutuvaa merkittävää A-rakentamista radan länsipuolelle. Nykyiset ja tulevat asukkaat tarvitsevat puronvarsien lisäksi myös muita metsäisiä lähivirkistysalueita.

4.5 Metsolansuon virkistysalueen ja Lahdenväylän väliset metsät

Uuden metsäsuunnitelman laadinnan yhteydessä sekä lahopuustamisselvityksissä Metsolansuon pohjoisosan metsät sekä sen ja Lahdenväylän väliset metsät Harmaahylkeentien ympäristössä ovat osoittautuneet luonnoltaan monipuolisiksi.

Vain osa arvokkaista metsistä sisältyy alueelle esitettyyn luo-alueeseen. Lahopuustoisia ja monipuolisia lehtoja ja turvekankaita löytyy varsinkin Jokivarrenkujan pohjois- ja koillispuolelta. Varsinaisen Metsolansuon itäpuoliset metsät ovat kaavaehdotuksessa AP-aluevarausta, lisäksi alueelle on esitetty pieni ET-alue.

Uudet tiedot luontoarvoista antavat hyvät asiaperusteet tarkastella uudelleen alueen rakentamiskaavailuja, jotka periytyvät suurelta osin vuoden 2007 yleiskaavasta. Esitämme Metsolansuon VL-aluevarauksen ja Lahdenväylän välisiin metsiin esitetty, vielä asemakaavoittamattomat AP-aluevaraukset muutettavaksi VL-alueeksi. Myös ET-aluevaraus on syytä poistaa.

4.6 Leppäkorven itäpuoliset metsät

Yleiskaavaehdotuksessa yli puolet alueen metsistä on esitetty AP-varaukseksi, VL-alueena on esitetty säästettäväksi vain pohjoisreunan kunnanrajaan rajoittuvia metsiä. Nykyistä suurempi osa alueen metsistä on syytä rajata säästyviksi.

Esitämme, että kaavaan rajataan Lumikkopuiston kohdalla etelään Leppäkorventielle ulottuva lähivirkistysaluekaistale. Tämä lisää säästävän metsäalueen pinta-alaa ja varmistaa samalla Leppäkorven pohjoisosan metsien kytkeytyneisyyden turvaamisen Metsolansuon suuntaan varmemmin kuin kaavaehdotuksen ratkaisu (= AP-alue, jonka poikki kulkee ekologinen runkoyhteys ja ulkoilureittiyhteys).

4.7 Siimapuisto-Karppipuisto-Ahvenpuisto-Siikapuiston kokonaisuus

Pohjois-Nikinmäen keskeisin, vielä melko hyvin kytkeytynyt metsäinen viheralueverkosto on osoittautunut luontojärjestöedustajien maastokäyntien, metsäsuunnitelman teon sekä kaupungin tilaamien luontoselvitysten perusteella luontoarvoiltaan merkittävien metsien tärkeäksi keskittymäksi. Alueelta paikallistettu puustoltaan luonnontilaisen kaltaisten ja /tai lahoppuustoisten kangas-, kallio-, korpi- ja lehtometsien keskittymä tekee siitä Koillis-Vantaan mitassa merkittävän. Merkittävä osa arvokkaista metsistä on osoitettu yleiskaavaehdotuksessa AP-alueeksi, vähäisempi osa on VL-aluetta.

Yleiskaavan valmisteluaikana kertyneellä uudella luontotyyppi- ja lajistotiedolla ei ole ollut mitään vaikutusta alueen yleiskaavaratkaisuun eli käytännössä kaavaehdotukseen on säilyvien virkistysalueiden osalta siirretty vuoden 2007 yleiskaavaratkaisut melko lailla sellaisenaan.

Esitämme, että alueen yleiskaavaratkaisu tarkastellaan vielä uudestaan siten, että virkistysalueena säilyvien metsien määrää lisätään olennaisesti. Säästöratkaisut on syytä kohdentaa merkittäviin METSO-metsien keskittymiin, joista osa on myös mm. tärkeitä lahokaviosammalen ydinalueita sekä oletettavasti myös muulle vaateliaalle lahottajalajistolle tärkeitä.

4.8 Heinäsirkanpuisto-Lukkipuiston metsät

Nikinmäen kaakkoisosassa sijaitsevat metsäalueet ovat tavanomaista tärkeämpiä reuna-alueen metsiä, sillä ne kytkevät Nikinmäen ja Pohjois-Nikinmäen metsät Sipoon puolella sijaitsevan Sipoonkorven metsiin. Uuden metsäsuunnitelman teon yhteydessä tehdyillä luontojärjestöedustajien maastokäynneillä kaupungin Heinäsirkanpuiston alueella omistamat metsät on todettu luontoarvoiltaan merkittäviksi vanhoiksi metsiksi.

Yleiskaavan teon yhteydessä vanhan 2007 yleiskaavan rakentamisvaraukset on siirretty sellaisenaan uuteen yleiskaavaehdotukseen. Ainoa viherrakennetta säilyttävä myönnytys se, että Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksessä todettu yhteys on osoitettu kaavakartalla ekologisena runkoyhteytenä. Emme pidä pelkkää yhteysmerkintää metsien huomattavien sijaintiarvojen takia riittävänä eli esitämme, että Heinäsirkanpuisto ja Lukkipuisto osoitetaan yleiskaavassa VL-varauksella.

4.9 Matarinkosken ja Pikkukosken luo-alue

Vuoden 2007 yleiskaavasta sellaisenaan siirretyn luo-alueen rajausta on syytä tarkistaa siten, että lopputuloksena on metsäisten luontoarvojen kehittämisen kannalta nykyistä mielekkäämpi rajausta. Uuden metsäsuunnitelman valmistelun yhteydessä on vuonna 2019 paikallistettu nykyisen luo-alueen reunamilta noin 12 ha luontoarvoiltaan merkittäviä tai hyvin kehityskelpoisia metsikkökuvioita, jotka on syytä sisällyttää luo-alueeseen. Esitämme luo-alueen laajentamista vähintään metsäsuunnitelmaluonnoksen kuvioilla 5464, 5630, 5631, 5632, 5633, 5651, 5657, 6003 ja 6004.

Kaavakartassa luo-alueeseen sisältyvät Keravanjoen varret on esitetty *joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhykkeenä*. Tämä kehittämisvyöhyke on luo-alueen osalta syytä poistaa, koska luo-alueella ei ole kestävästi mahdollisuutta ottaa joen varsia nykyistä tehokkaammin virkistyskäyttöön ilman luontoarvoille sekä ekologiselle runkoyhteydelle koituvia olennaisia laatuhaittoja.

4.10 Leinelän pohjoiskoillispuolinen sekä Rekolanmäen uusi rakentaminen

Kaavaehdotus ohjaa rakentamiseen (A-varausta) lähes 50 ha Tikkurilan Keskuspuistoon keskeisesti kuuluvia metsiä. Määrä on kohtuuton ja aiheuttaa peruttamatonta tuhoa toiselle Koillis-Vantaan tärkeimmistä luonto- ja virkistysalueista. Rakentamisvarauksia on ilman kunnollisia, osallisten nähtävillä olevia luontoselvityksiä jopa laajennettu olennaisesti vuoden 2007 ylimitoitetuista A2-rakentamisvarauksista.

Esitämme Leinelän pohjoiskoillispuolisten alueiden osoittamista yleiskaavassa lähivirkistysalueina vähintään vuoden 2007 yleiskaavan laajuudessa. Perusteita suuremmillekin rakentamisvarausten poistoille vielä asemakaavoittamattomien metsien osalta olisi.

4.11 Simonkylänpuiston urheilu- ja virkistyspalveluiden paikka

Yleiskaavan selostuksesta ei käy ilmi, minkä laajuista urheilurakentamista alueelle kaavaillaan. Tämä on osallisten kannanmuodostuksen ja vaikutusten arvioinnin kannalta olennainen puute.

Mahdollinen urheilurakentaminen tulee pystyä rajoittamaan selvästi nykyiselle avoimelle maatalousalueelle (noin 8 ha). Avoimen alueen reunametsistä suuri osa on luontoarvoiltaan merkittäviä eikä urheilurakentamista tule toteuttaa niiden päälle eikä välittömästi niihin rajoittuvana (= metsänhoitopaine). Mikäli kaavailuissa on 5-6 hehtaaria laajempi urheilurakentaminen, tulee merkintä poistaa.

4.12 Kylmäojan metsän luo-alue

Luo-alue (8 ha) on siirretty uuteen yleiskaavaan suoraan vuoden 2007 yleiskaavasta suorittamatta asiallista rajaustarkastelua. Uuden metsäsuunnitelman teon yhteydessä on 2019 tunnistettu luo-alueen etelä- ja kaakkoispuolelta siihen suoraan liittyvä arvokas, noin 15 ha laajuinen metsäluontoalue. Kyseinen alue sisältää Korson, Koivukylän ja Tikkurilan alueen metsäsuunnitelman metsikkökuviot 4243, 4324, 5003, 5006, 5007, 5012, 5020, 5021, 5028, 5030, 5032, 5033, 5034, 5037, 5038 ja 5043. Lähes kaikki edellä mainitut metsät on metsäsuunnitelmaluonnoksessa jätetty luontoarvojen takia hakkuu- ja hoitotoimenpiteiden ulkopuolelle sekä osoitettu arvometsien hoitoluokkaan.

Edellä yksilöity 23 ha laajuinen luontoalue on luontoarvoiltaan niin merkittävä, että sen kohdalla on kaikki perusteet harkita yleiskaavataso SL-varausta. Tämä olisi erityisen perusteltua tilanteessa, jossa Tikkurilan ympäristöstä puuttuvat kokonaan suojelualueet (lähin kaakossa Kalkkikalliolla). Esitämme, että tällainen tarkastelu eli vakavampi suojelualueharkinta Kylmäojan metsän osalta vielä kaavan jatkotyöstön yhteydessä tehdään.

Vähimmäistoimia luontoarvojen turvaamisen kannalta on se, että luo-aluetta laajennetaan kattamaan koko 23 ha laajuinen alue.

5. TIKKURILAN SUURALUE

5.1 *Simonkyläntien itäpuolen metsät*

Tikkurilan Keskuspuisto on kapeimmillaan Simonlaakson ja Ruskeasannan välillä. Kapenenemisuhkaa on syytä torjua muuttamalla lähivirkistysalueeksi Simonkyläntien ja Simonmetsän asutuksen välissä sijaitseva, nykyisessä asemakaavassa virkistysalueeksi varattu Simonlaakson metsäselänne. Yleiskaavaehdotuksessa alue on osa Simonkylän huomattavan laajaa A-varausta.

5.2. *Simonkylän koulun itäpuolen A-varaus*

Vastineessa lausuntoomme todetaan, että koulun itäpuolisen, voimassaolevassa yleiskaavassa VL-varauksena olevan Simpparinmäen osoittaminen A-alueeksi johtuu yleiskaavan yleispiirteistämisestä. Noin 2,3 ha laajuinen metsäalue on kooltaan sen verran iso, että se hieman aikaisempaa strategisemmassakin yleiskaavassa sopii hyvin rajattavaksi mukaan Simonkylänpuiston VL-kokonaisuuteen. Erityisperusteena alueen kuuluminen Simonkylänpuiston kokonaisuuteen (joka puolestaan osa Tikkurilan Keskuspuistoa), merkittävä virkistyskäyttö sekä hyvät luontoarvot.

5.3 *Simonskallion Maitikkapuisto*

Tikkurilan Keskuspuistoon kuuluvat metsät on syytä uudessakin yleiskaavassa osoittaa virkistysalueena, mikä on niiden kaavallinen asema myös voimassa olevassa vuoden 2007 yleiskaavassa. Kaavaehdotuksessa Maitikkapuiston itäosa on osoitettu osaksi hyvin laajaa A-varausta.

5.4 *Simonsillan metsän luo-alueen metsä- ja pienvesilaajennukset*

Kylmäojan metsän (8 ha) ja Simonsillan metsän ja puronvarren (5 ha) luo-alueet on siirretty uuteen yleiskaavaan sellaisenaan vuoden 2007 yleiskaavasta. Alueet on mahdollista ja perusteltua yhdistää yhdeksi kokonaisuudeksi pienvesien sekä pääosaltaan jo tällä hetkellä arvokkaiden metsäisten luontoalueiden avulla. Kylmäojan metsän luo-alueen laajennusperusteita on käsitelty Koivukylän ja Korson suuralueen kohdekohtaisten kommenttien kohdassa 4.12.

Simonsillan metsän metsäluonnon kannalta tärkeimmät laajennusalueet sijoittuvat nykyisen luo-rajauksen pohjoiskoillispuolelle. Esitämme luo-rajauksen laajentamista Koivukylän uuden metsäsuunnitelman kuvioilla 4239, 4240, 4241 sekä luo-alueen ulkopuolelle rajatun kuvion 4238 itäreunalla. Yhteensä laajennukset ovat noin 5,7 ha.

Pienvesiarvojen suojelun kannalta on kaikki perusteet täydentää luo-aluetta Kylmäojan varrella ja lähilehdoilla pohjoisessa rataa ja Kylmäojan luo-alueen länsireunaan asti. Myös tätä kapeammalla Ilolanojalla on merkittäviä luonnonsuojelubiologisia arvoja.

5.5 Hanabölen peltoalueen etelä- ja itäosan metsät

Yleiskaavaehdotuksessa esitetään Hanabölen peltoalueen eteläpuolisten metsien nykyisen yleiskaavastatuksen (VL) muuttamista A-alueeksi. Metsät ovat itsessään monipuolisia ja hyvin kytkeytyneitä koillispuolisiin, kaavaehdotuksessa säilyväksi esitettyihin Brunabergetin eli Rusokallion länsireunan metsiin.

Esitämme A-varauksen palauttamista VL-varaukseksi. Tällöin Vantaan yleiskaavoituksessa jo pitkään tietoisesti varjeltu kunnollinen metsäreunus Hanabölen peltoalueen etelä- ja itäpuolella säilyy kokonaisuutena niin ihmisten kuin luonnonkin kannalta.

Uuden metsäsuunnitelman teon yhteydessä alueelta on havaittu merkittäviä luontoarvoja, joiden takia alueelle kannattaisi vakavasti harkita kaksiosaista luo- aluetta. Pienempi, noin 4 ha arvoalue sijaitsee Kunnaantien ja Keravanjoen välissä sisältäen uuden metsäsuunnitelman metsikkökuviot 4097, 4101, 4102 ja 4103.

Laajempi luo-alueeksi esitettävä alue sisältää Rusokallion metsäselänteen keskiosan metsiä niin kaupungin mailta kuin sen itäpuolen muun omistajan palstalta (Brunabergetin hienon kalliomäen keskiosa sekä siihen liittyviä vanhapuustoisia rinnetähtiä). Esityksemme sisältää kaupungin omistamat uuden metsäsuunnitelman kuviot 4116, 4117, 4118, 4129, 4121, 4123, 4124, 4125, 4129 ja 4130 (yht. 8,4 ha) sekä kaupungin maihin liittyvät Brunabergetin kalliomäen hienot laki- ja rinnetähdit muun omistajan mailta (noin 1 ha).

5.6 Kuninkaalan Variskallio

Merkittäviä kallio- ja kangasmetsäluontoarvoja sisältävien metsien kokonaisuus (Tikkurilan metsäsuunnitelmaluonnoksen metsikkökuviot 4016, 4017 ja 4018) on syytä osoittaa VL/luo-kohteena. Metsäsuunnitelmassa kuviot 4017 ja 4018 on nostettu arvometsien hoitoluokkaan (C5). Yleiskaavaehdotuksessa Variskallio on osa kohtuuttoman laajaa AP-aluevarausta.

Tämän noin 7 ha laajuisen alueen huomiointi yleiskaavan luontokohteena tukisi osaltaan alueen säilymistä ja kehittymistä osin vastaavia biotooppeja sisältävän Kalkkikallion suojelualueen tukialueena.

5.7 Kuninkaalan Untipakka

Merkittäviä kallio- ja kangasmetsäarvoja sisältävä, lähivirkistysalueena tärkeä Untipakan yhtenäinen metsäalue (Tikkurilan metsäsuunnitelmaluonnoksen kuviot 4035-4041, noin 6 ha) on syytä osoittaa lähivirkistysalueeksi. Yleiskaavaehdotuksessa se on osa kohtuuttoman laajaa AP-aluevarausta ja lisäksi osa kestävän kasvun kehittämisperiaatemerkinneen alle jäävää aluetta. Alueen rakentamisen edistämistä ei ole syytä lukea kestävän kasvun mukaiseen kaavoitukseen.

5.8 Kalkkikallion suojelualuevarausta

Kaavassa on syytä osoittaa SL-varauksella nykyiseen suojelualueeseen suoraan pohjoispuolelta liittyvät Tikkurilan uuden metsäsuunnitelmaluonnoksen kuviot 4007 (1,0 ha) ja 4008 (3,2 ha). Molemmat kuviot on todettu METSO-arvoiltaan merkittäviksi ja osoitettu metsäsuunnitelmassa arvometsiksi (C5). Kaavan täydennys tältä osin purkaisi osaltaan harmittavaa tilannetta, jossa yleiskaava ei lainkaan kehittä Tikkurilan suuralueen suojelualueverkostoa.

6. HAKUNILAN SUURALUE

6.1 Kuusijärven etelä- ja lounaispuoliset metsät

Kuusijärven osalta kaavaehdotuksessa esitetty laaja luo-alue ei ole alueen arvokkaimpien osa-alueiden suojeluarvojen kannalta riittävä. Esitämme, että Kuusijärven lounais- ja eteläpuoliset kaupungin metsät osoitetaan noin 25 ha laajuisena SL-varauksena ja Kuusijärven kaakkois- ja itäpuoliset metsät luo-alueena. Ratkaisun perustelut löytyvät koottuna Uudenmaan liiton luontoselvityksestä (*Uusimaa-kaavan 2050 luontoselvitys-kohteiden 2017-2018 maakunnallinen arvo*).

Edellä mainittua muutosta tukee myös se, että SL-aluevarauksella esittämämme alueet on pääosaltaan esitetty 28 ha laajuisena SL-varauksena myös Uusimaa-kaavan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa.

Mikäli esitettyä suojelualuevarausta ei yleiskaavassa haluta edistää, tulee minimitoimena edes täydentää luo-aluetta sen etelälounaisosan osalta lisäämällä siihen Vanhan Porvoontien pohjoispuolelta rajauksesta ilman riittäviä asiaperusteita ulosjätetyt Hakunilan metsäsuunnitelman kuviot 7154, 7157 ja 7158.

6.2 Oravamäki

Vuoden 2007 yleiskaavasta periytyvä AP-varaus on syytä muuttaa VL/luo-merkinnäksi. Perusteena tälle se, että alueelta on vuonna 2017 laaditun Hakunilan metsäsuunnitelman yhteydessä paikallistettu pinta-alaltaan merkittävä keskittymä (13 ha) METSO-arvoja omaavia kallio- ja kangasmetsiä. Merkittävät luonto- ja virkistysarvot yhdistettynä uuteen luontotietoon sekä kohteen kohtalaiseen pinta-alaan antavat hyvät perusteet aluevarauksen muuttamiseen.

Muutosesitys koskee Hakunilan metsäsuunnitelman (2017) metsikkökuvioita 7430 (2,5 ha, C5), 7431 (3,8 ha, C5), 7432 (0,3 ha, C2), 7433 (0,5 ha, C2), 7434 (2,0 ha, C2), 7447 (2,7 ha, C5), 7451 (0,6 ha, C2) ja 7452 (0,6 ha, C2).

6.3 Nissaksenpuisto-Saagapuisto

Nissaksenpuiston ja Saagapuiston alueella on säilynyt noin 10 ha laajuinen yhtenäinen metsäalue, joka sisältää luonnoltaan arvokkaita kangas-, kallio- lehto- ja korpimetsiä sekä arvokkaita pienvesiä. Aluekokonaisuuteen kuuluu myös Saagatien lounaispuolinen, voimassa olevassa vanhassa asemakaavassa YL-alueeksi kaavoitettu hyvin runsaslahopuustoinen turvekangas sekä siihen liittyviä vanhoja reheviä kangasmetsiä. Aluekokonaisuuden luontoarvot on dokumentoitu vuonna 2019 tehdyssä Saagapuiston metsäalueen luontoselvityksessä.

Arvokas metsäinen luontoalue ulottuu luoteessa kiinni uuteen esitettyyn luo-alueeseen (*Itä-Hakkilanojan alajuoksu ja Liinapelto*). Esitämme, että kyseistä luo-aluetta täydennetään Nissaksenpuisto-Saagapuiston arvokkaalla metsäalueella. Suojeluperusteiden ja minimirajauksen osalta viittaamme kaupungin virkamiehiltä löytyvään luontoselvitykseen. Saagatien lounaispuolisen

osan suhteen yleiskaavan muuttaminen säilyttäväksi (nykyinen A-varaus VL-varaukseksi) antaisi joka tapauksessa perusteet ja työkalut vanhentuneen ja luontoarvojen kannalta erittäin haitallisen asemakaavavaruksen muuttamiseen.

6.4 Ruukinpyörän alue

Ruukinpyörän alueen kaaavoittaminen lähivirkistysalueeksi on alueen virkistysarvojen kannalta hyvä ja perusteltu ratkaisu. Viheralueverkoston kannalta ratkaisu on kuitenkin jäänyt hieman puolinaiseksi eli kaavaehdotukseen on jätetty Ruukinpyörän kaakkoispuolelle Palttinatien ympärille kattava AP-aluevaraus. Tämä mahdollistaa Ruukinpyörän säilyvän viheralueen kaaavoittamisen irrallisen kaakkoispuolisista Liinapellon ja Nissaksenpuiston metsä- ja viheralueista. Esitämme, että Palttinatien eteläpuolelle kaavoitetaan voimassa olevan yleiskaavan mukainen lähivirkistysalue, joka turvaa ekologisen kytkeytyneisyyden säilymisen.

6.5 Kelokallio

On hienoa, että Kelokallion hienon kalliomäen arvo virkistysalueena on ymmärretty kaavaprosessissa aikaisempaa paremmin, minkä seurauksena alue on osoitettu kaavaehdotuksessa VL-alueena (luonnoksessa osa A-alueetta). Kelokallion luontoarvot on todettu merkittäviksi vuoden 2017 Hakunilan metsäsuunnitelman teon yhteydessä, minkä takia lähes koko alue on nostettu arvometsien hoitoluokkaan (C5). Kelomäen luontoalue on kooltaan sen verran laaja, että pidämme perusteltuna sen kaaavoittamista VL/luo-alueeksi (nyt pelkkä VL). Alueen merkitystä lisää sen liittyminen kaakossa Koivurinteen suojeltuun lehmuslehtoon.

6.6 Fazerintien, Länsimäentien sekä Metsätien väliset metsät

Yleiskaavaehdotuksessa ollaan siirtämässä vuoden 2007 yleiskaavan asemakaavoittamattomat metsäiset rakentamisvaraukset myös uuteen yleiskaavaan. Fazerintien, Länsimäentien ja Metsätien välissä sijaitsevien metsien maankäytöksi ollaan kuitenkin muuttamassa T-varauksen sijasta T/AP. Esitämme, että rakentamisvarauksen sijasta metsäinen alue kaavoitetaan lähivirkistysalueeksi, jolloin se osaltaan tukee pohjoispuolisen Kuussillan metsäalueen virkistyskäyttöä ja luontoarvojen pidempiaikaista säilymistä.

6.7 Fazerilansuon ympäristö

Kaupungin omistama metsiltään ja soiltaan monipuolinen metsäalue on jo vuoden 2007 yleiskaavassa kaavoitettu osaksi isoa T-aluevarausta. Alueen asemakaavoitus ei ole 13 vuodessa edennyt. Sitä ollaan kaavaehdotuksessa esittämässä osaksi uutta laajaa ET-aluevarausta. Alueen metsien hyvän kytkeytyneisyyden ja monipuolisuuden takia esitämme kaupungin omistamaa aluetta VL-aluevaraukseksi.

6.8 Kuussillan luo-alue

Esitettyä uutta luo-aluetta olisi luontoarvojen kannalta perusteltua laajentaa lounaassa noin 3 hehtaarilla. Esitämme, että rajaukseen liitetään Hakunilan metsäsuunnitelman metsikkökuvioiden 7039 itä- ja keskiosa (tontin reuna pois) ja kuvion 7041 keski- ja pohjoisosa (Metsätien harvennettu varsi pois).

6.9 Långmossen

Långmossenin alue on kaavaehdotuksessa osoitettu tiiviin asumisen alueena (A), voimassa olevassa Vantaan yleiskaavassa se on virkistysaluetta. Alueen luontoarvot on todettu merkittäviksi Hakunilan metsäsuunnitelman teon yhteydessä sekä viime vuosina tehdyissä lahottalajistoon liittyvissä lajistokartoituksissa. Aluekokonaisuus sisältää monipuolisia korpia, rämeitä, muuttumia, turvekankaita sekä näihin liittyviä kangas- ja kalliometsiä

Långmossen on luontoalueena erittäin hyvin kytkeytynyt eteläpuoliseen, Uudenmaan liiton selvityksissä luontoalueena vähintään maakunnallisesti arvokkaaksi todettuun Myllymäen alueeseen, joka on Vantaan yleiskaavassa sekä yleiskaavaehdotuksessa luo-aluetta.

Esitämme Långmossenin kaavoittamista A-varauksen sijasta VL/luo-merkinnällä, joka ulotetaan etelässä kiinni sekä pieneen SL-alueeseen (suojeltu jalopuumetsä) sekä Myllymäen luo-alueeseen.

6.10 Myllymäki

Vähintään maakunnallisesti merkittäväksi luontoalueeksi Uudenmaan liiton selvityksessä todettu alue oli luontoarvojensa merkittävyyden takia ehdolla maakuntakaavan suojelualuvaraukseksi. Se poistettiin Vantaan kaupungin lausunnon takia. Esitämme alueen osoittamista SL-varauksena Uudenmaan liiton selvityksen mukaisella rajauksella ja noin 22 ha laajuisena niillä perusteilla, jotka Uudenmaan liiton selvityksestä hyvin ilmi käyvät.

6.11 Länsisalmen alueen maankäyttö

Yleiskaavaehdotus kopioi alueelle pääosan Helsingin hallinto-oikeuden kumoamasta Östersundomin yhteisen yleiskaavan maankäytöstä. Emme pidä ratkaisua järkevänä saati laillisena.

Yleiskaavaehdotus on Kehä III:n, Porvoonväylän ja Helsingin rajan rajaamalla alueella valtaosiltaan nykyisten lainvoimaisten maakuntakaavojen vastainen.

Alueelle on laadittu uusi maakuntakaava, joka ei kuitenkaan ole lainvoimainen, koska kaava on edelleen valituskierroksella. Sen mahdollisesti vahvistuessa lainvoimaiseksi maakuntakaavaksi, yleiskaava olisi silloinkin tämän alueen osalta maakuntakaavan vastainen.

Kaavaehdotuksessa on luonnoksen tapaa esitetty raskasta rakentamista (C- ja A-varaus) Uuden Porvoontien pohjoispuolelle Sipoonkorven ja Mustavuoren välisen nykyisen hyvin toimivan ja laadukkaan metsäekologisen yhteyden päälle. Kaavaratkaisun seurauksena kyseinen yhteys katkeaa ja sen kyky toimia tuhoutuu täydellisesti.

Samalla alueella sijaitsee Vantaan lainvoimaisen yleiskaavan Länsimetsän SL-varaus (19,9 ha) sekä siihen eteläpuolelta liittyvä luo-alue. Myös nämä jäävät rakentamisvarauksien alle.

Yhteys on esitetty korvattavaksi lännemmäksi, Westerkullan peltojen itäreunaan, muodostettavalla ekologisella yhteydellä, joka koostuisi alueella jo nyt olemassa olevista metsistä sekä näiden välisistä pelloista. On esitetty että kyseisestä uudesta ekologisesta yhteydestä muodostuisi nykyisen yhteyden korvaava yhteys muutamassa vuosikymmenessä. Tulkinta on virheellinen.

Kaavassa esitettyä ratkaisua ei voi pitää hyväksyttävänä, koska:

1) nykyinen yhteys koostuu merkittävältä osin vanhoista, luonnontilaisen kaltaisista metsistä, ja korvaavan yhteyden kehittäminen vastaavan laatuiseksi vie pitkälti toistasataa vuotta, ei vain muutamaa vuosikymmentä,

2) uusi rakentaminen sijoittuisi lainvoimaisen kaavan suojeluvarauksen ja sitä tukevan luo-alueen päälle. Uudenmaan ELY-keskus on lausunnossaan edellyttänyt että metsäekologinen yhteys säilytetään nykyisellä paikallaan. Samaa edellyttää myös Östersundomin hyväksytty, mutta vielä vailla lainvoimaa oleva maakuntakaava. Näitä tulee ekologisen yhteyden osalta noudattaa myös Vantaan yleiskaavassa.

Maakuntakaavoittajan selkeänä tarkoituksena on ollut turvata lukuisat Östersundomin alueen tärkeät luontoarvot. Ehdotetussa yleiskaavassa nämä arvot on monin osin jätetty huomioimatta, ja luontoarvoiltaan tärkeitä alueita on pitkälti osoitettu rakentamiseen. On todettava, että ehdotettu yleiskaava vaarantaa tältä osin maakuntakaavojen perustavoitteita eikä se sopeudu maakuntakaavojen kokonaisuuteen. Kyseessä ei myöskään ole maakuntakaavan täsmentyminen eikä hyväksyttävä eroavuus maakuntakaavasta.

Ekologiselle yhteydelle yleiskaavaehdotuksessa esitetyt kaavamerkinnät tulee korvata säilyttävillä merkinnöillä. Länsimetsän nykyinen yleiskaavan SL-varaus tulee osoittaa myös uudessa yleiskaavassa SL-varauksena.

Kaava-alueen metsistä ei joko ole tehty metsien avainlajiryhmien – sammalten, jäkälien ja lahottajasienten – kartoituksia, tai tehtyjen kartoitusten tuloksia ei ole sisällytetty osaksi nähtävillä olevaa kaava-aineistoa.

Lopuksi

Pyydämme kaavapäätöstä tiedoksi osoitteella Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri, Itälahdenkatu 22 b A, 00210, uusimaa@sll.fi

Lisätietoja

- luonnonsuojeluasiantuntija Keijo Savola, puhelin 045 652 1974, keijo.savola@gmail.com

SUOMEN LUONNONSUOJELULIITON UUDENMAAN PIIRI RY

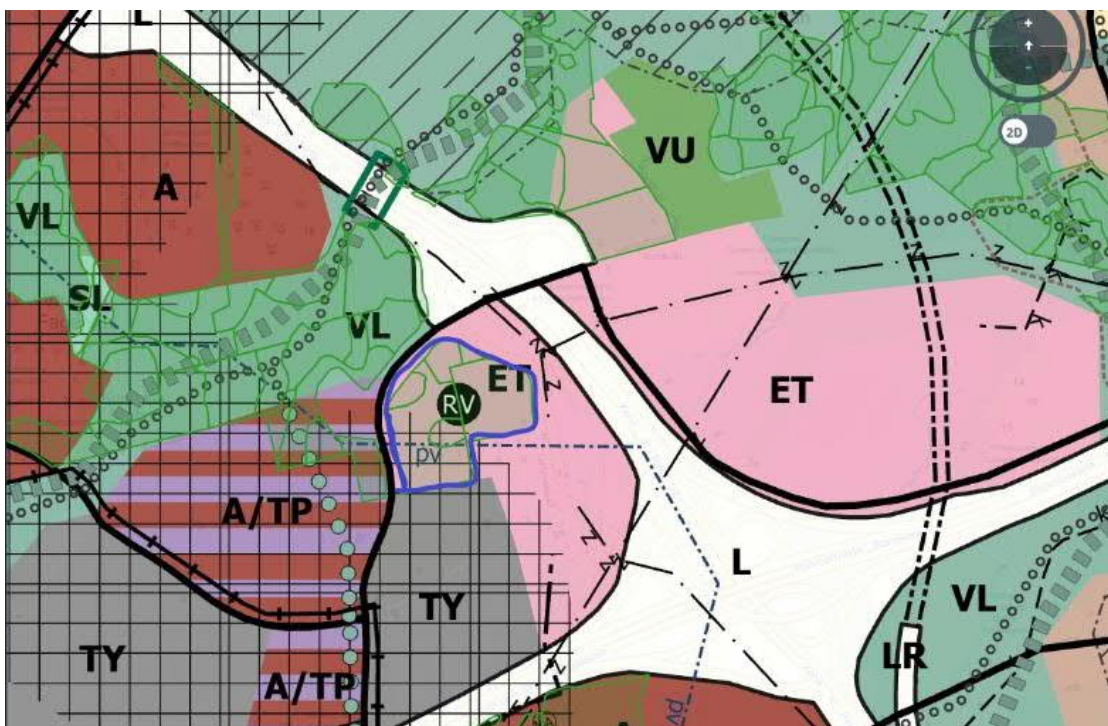
Laura Räsänen	Tapani Veistola
puheenjohtaja	erityisasiantuntija

SUOMEN LUONNONSUOJELULIITON VANTAAN YHDISTYS RY

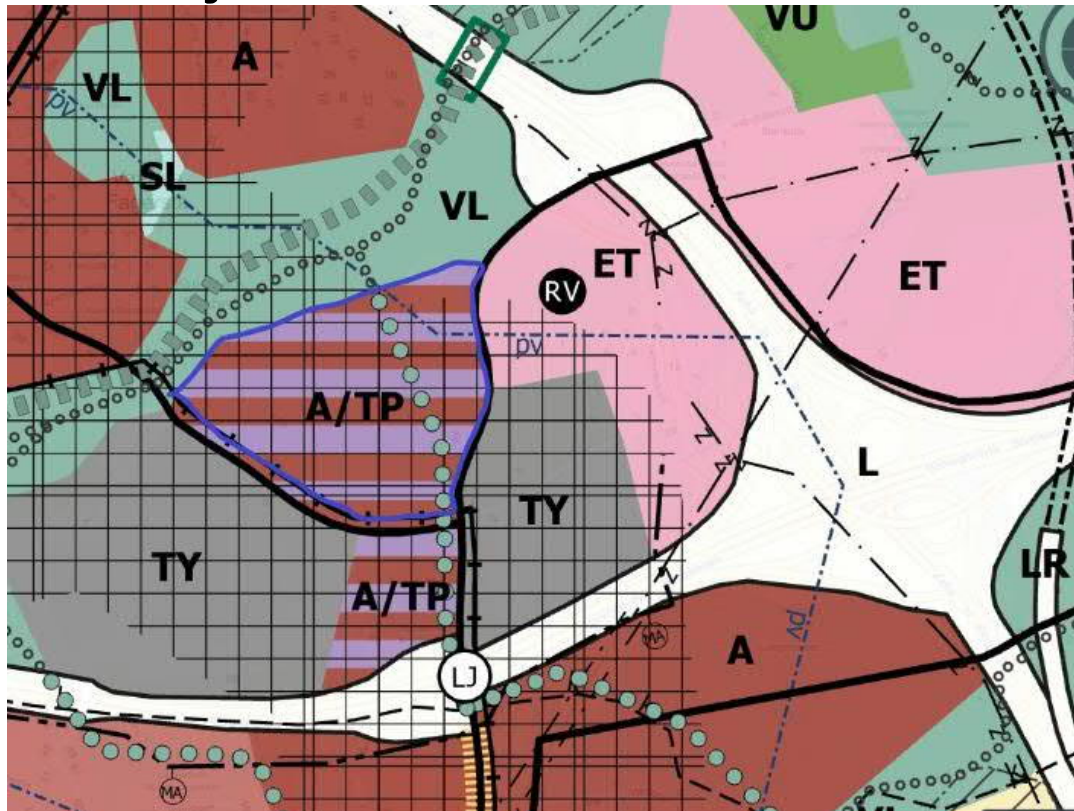
Kimmo Jääskeläinen
puheenjohtaja

Suomen luonnonsuojeluliiton
Uudenmaan piirin 1.9.2020 saapuneet
karttatäydennykset
yleiskaava 2020 ehdotuksesta
annettuun (saapunut
18.6.2020) lausuntoon

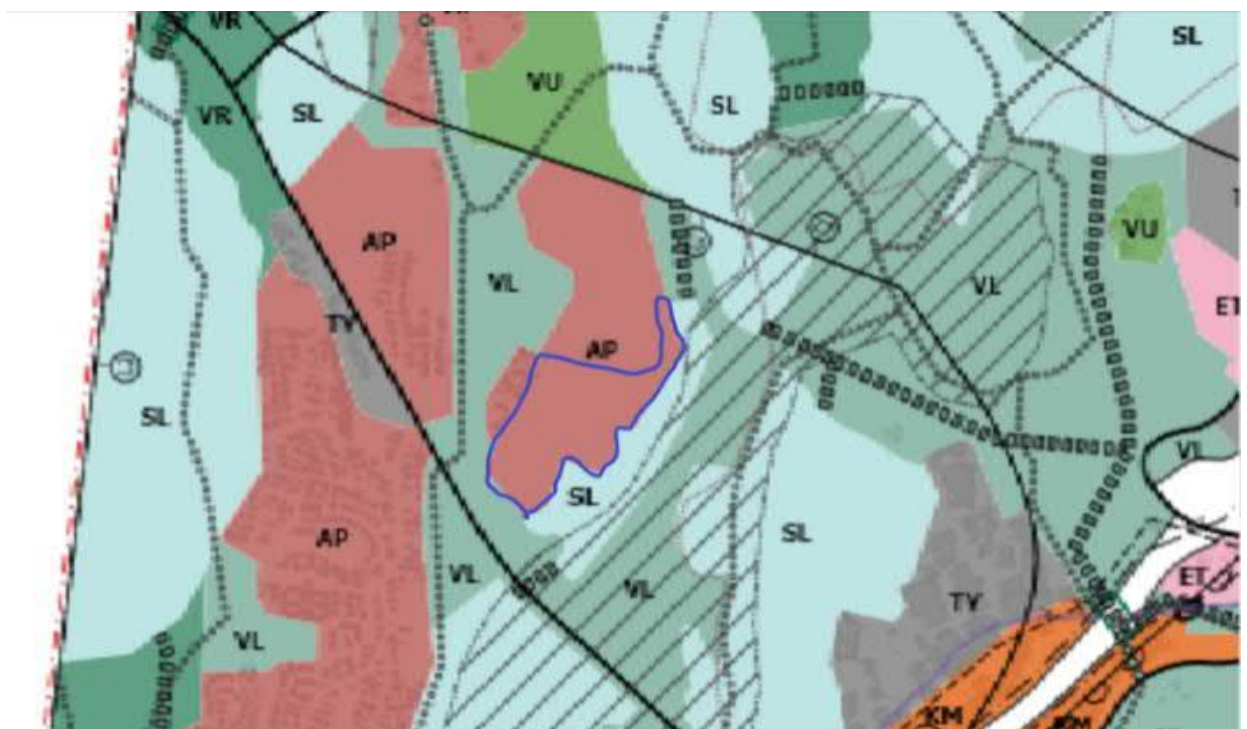
Fazerilansuon ympäristö



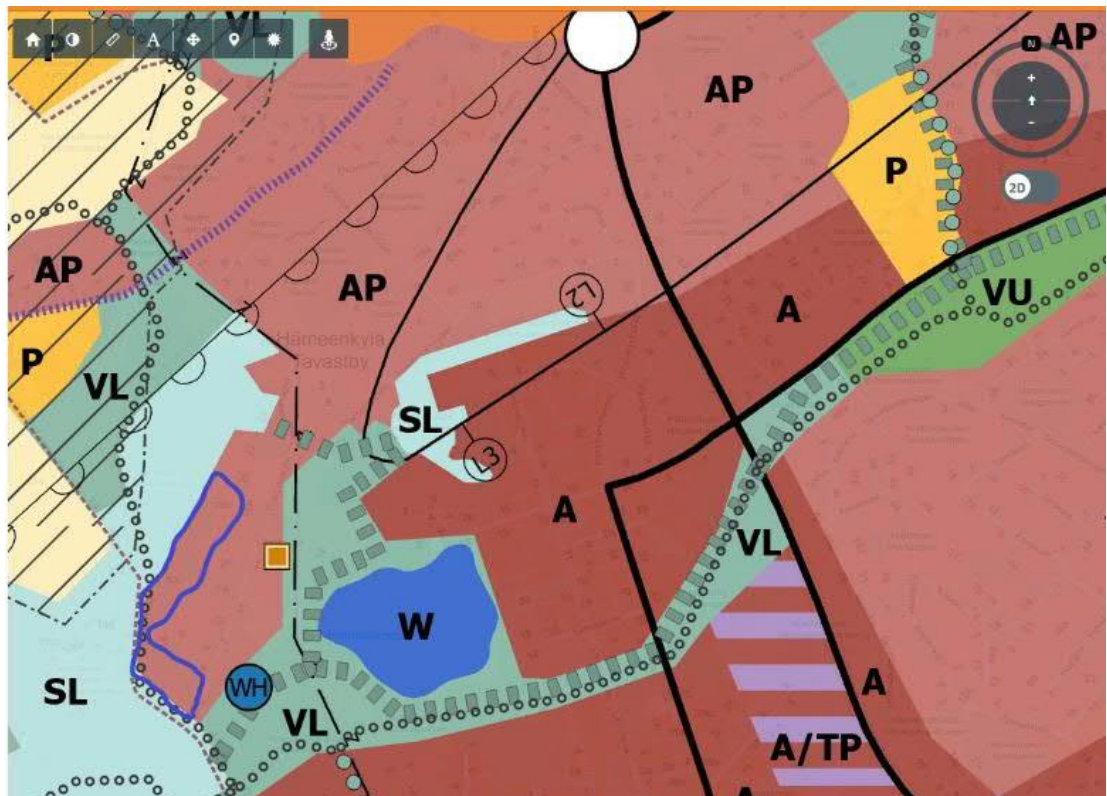
Fazerintien ja Metsätien välinen metsä



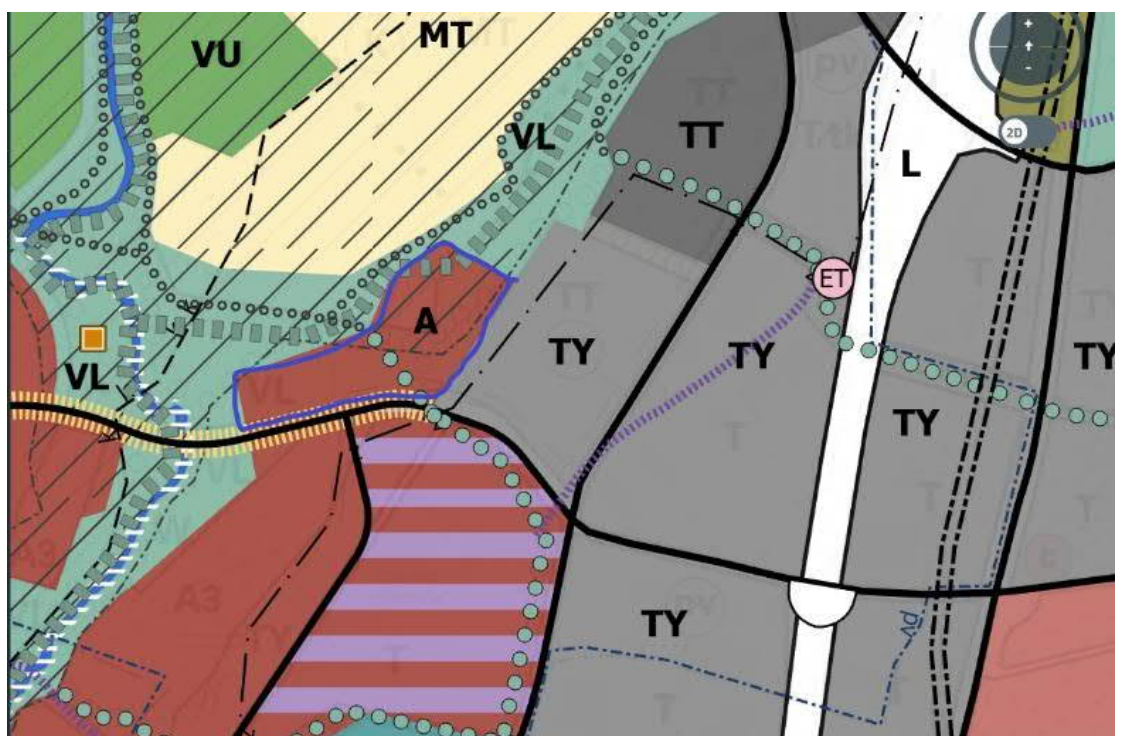
Friimetsä



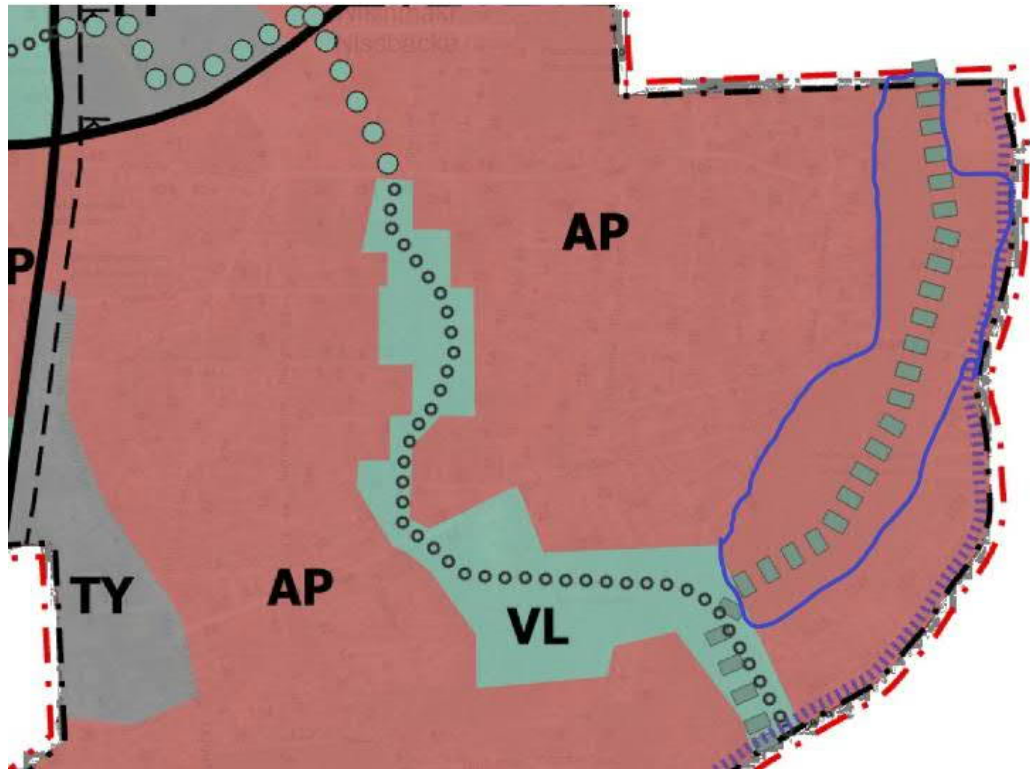
Furumossenin itäpuoli



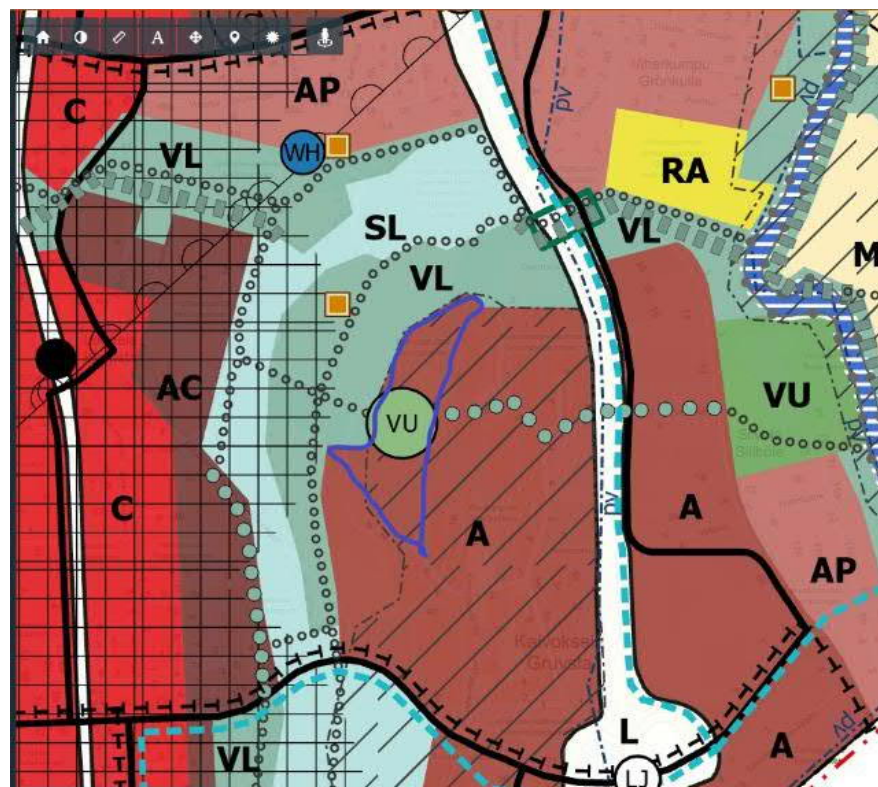
Hanabölen peltoalueen eteläpuolen A-varau



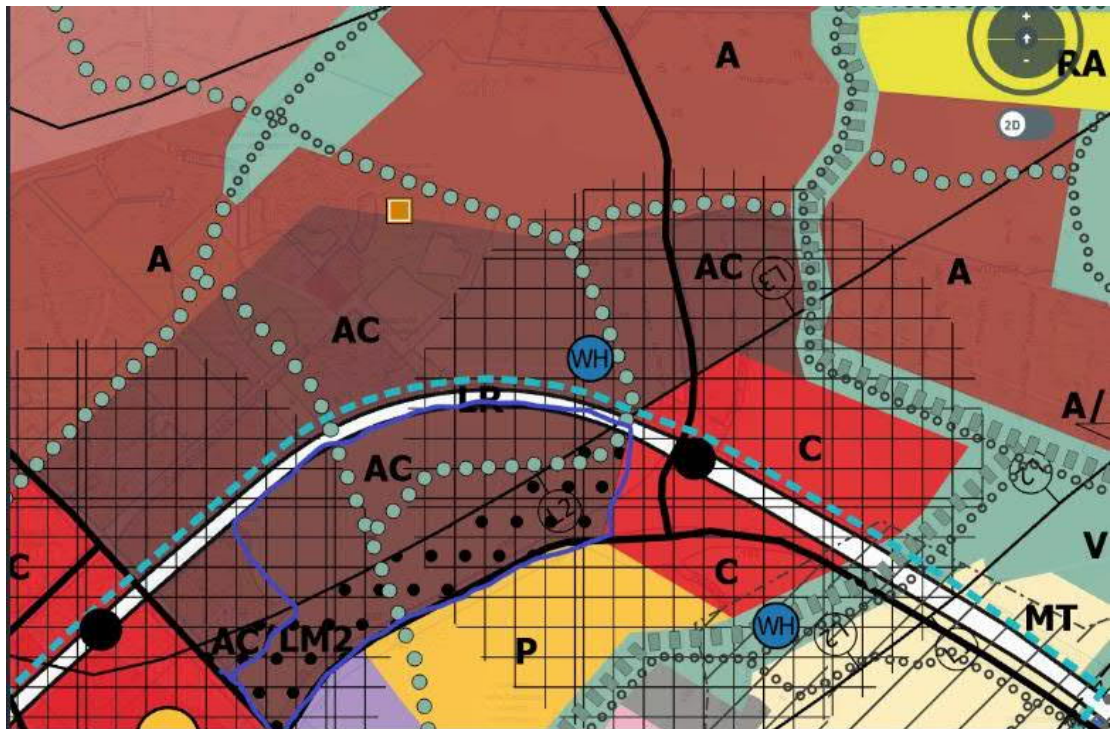
Heinäsirkanpuisto Lukkipuisto



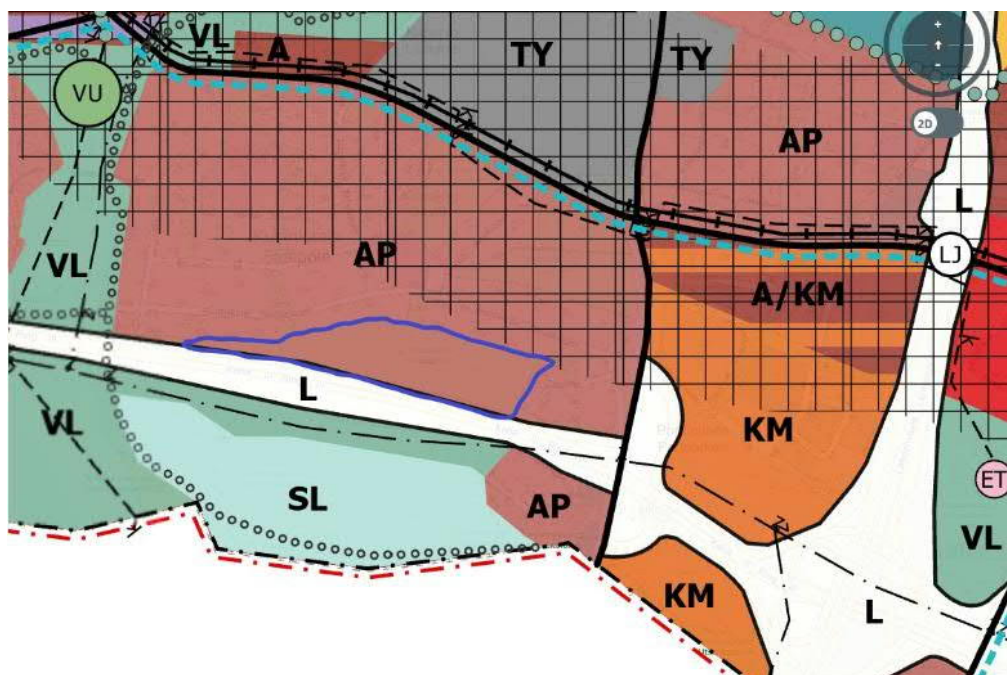
Kaivokselan länsiluoteispuolinen A-alue



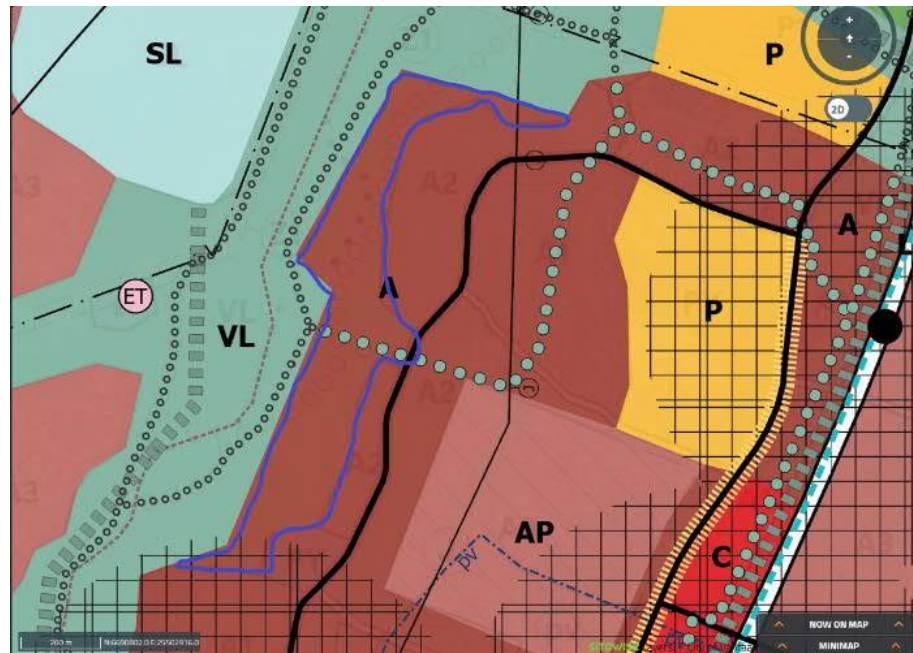
Kivistön Koivupäänojan metsä



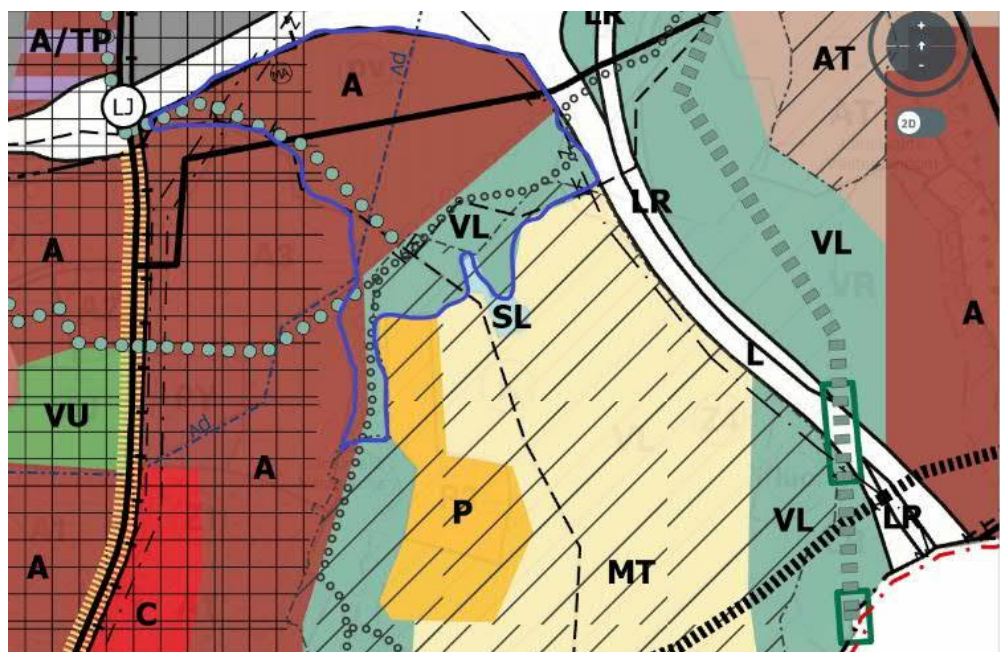
Kuninkaala Variskallio



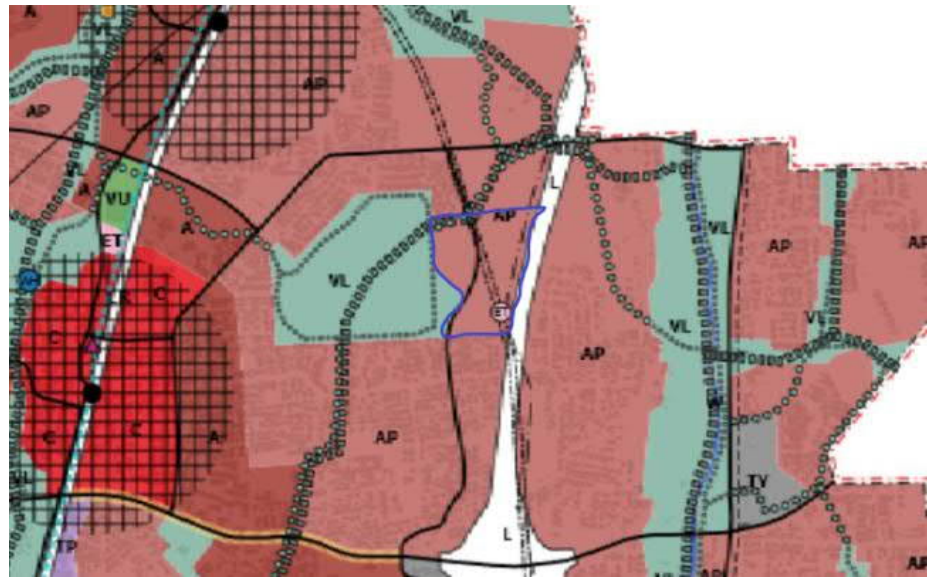
Leinelän koillispuoli ja Rekolanmäki



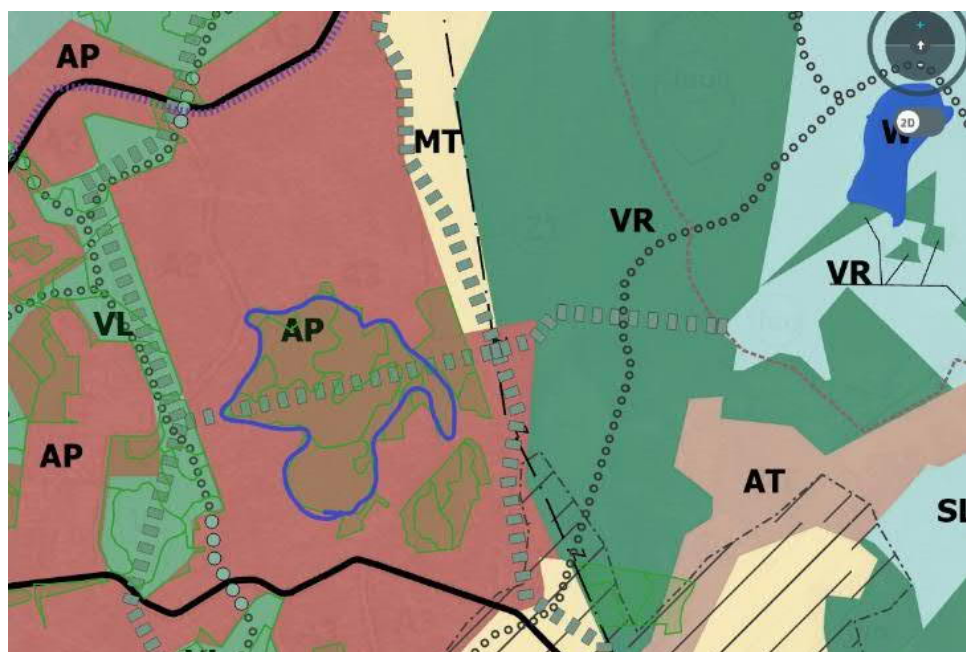
Långmossen



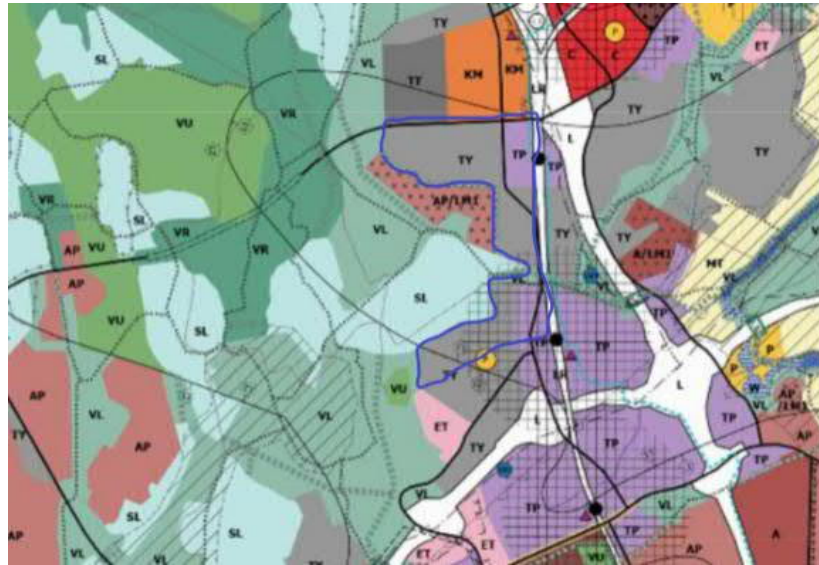
Metsolansuon itäpuolen metsät



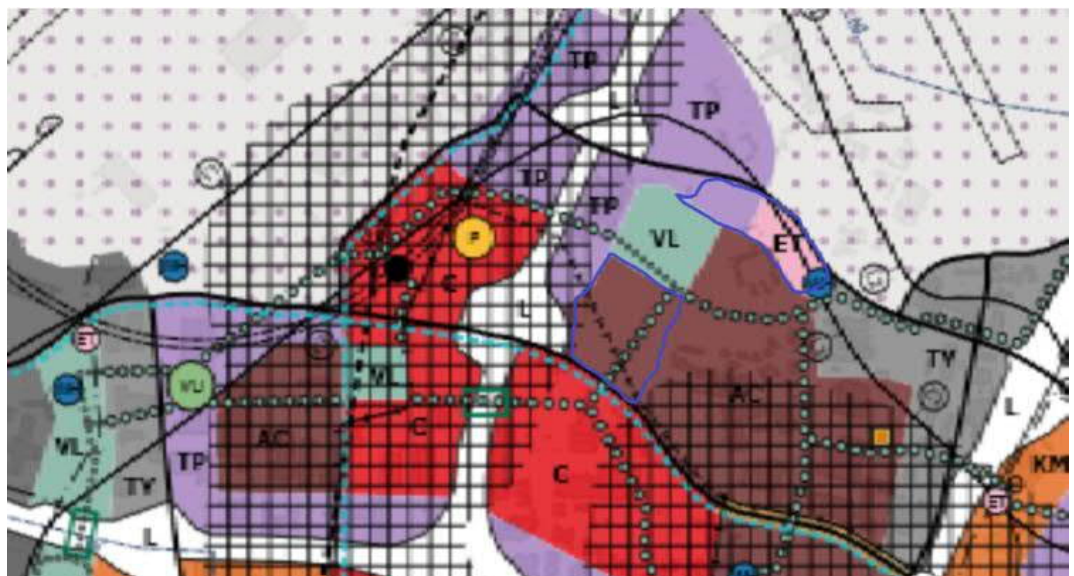
Oravamäki



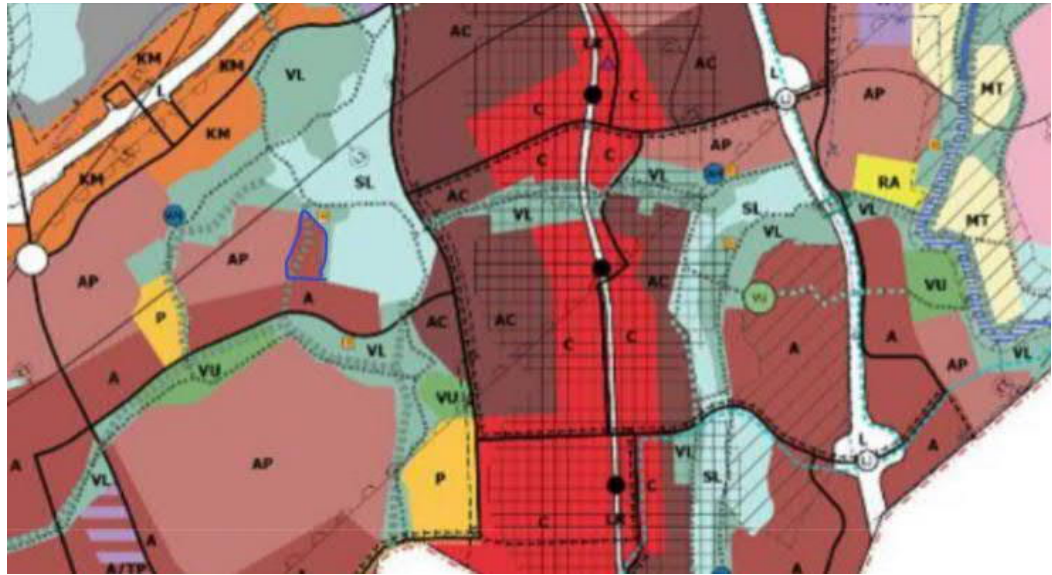
Petas-Vehkala



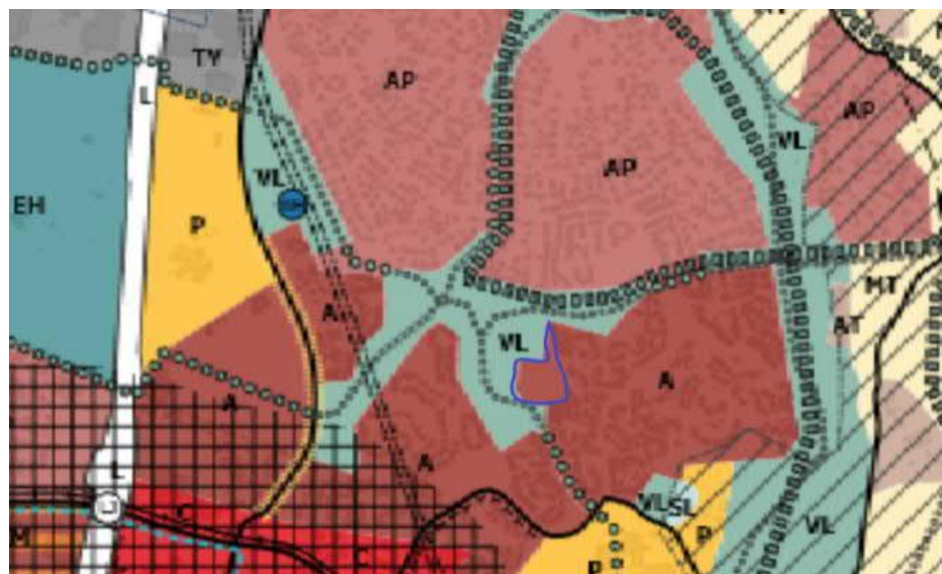
Pyttisberget



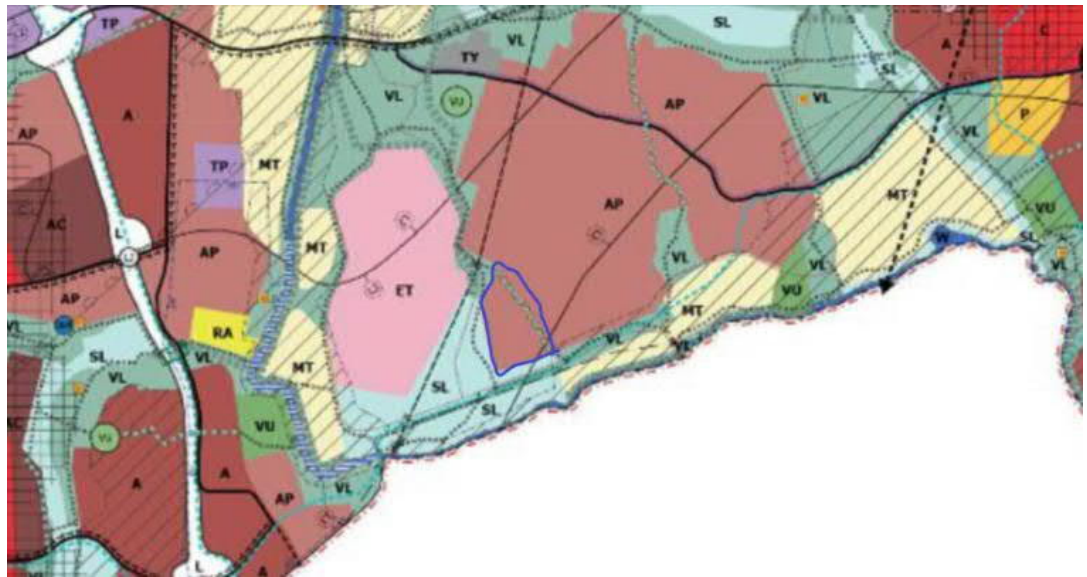
Raappavuoren lounaispuolinen A-alue



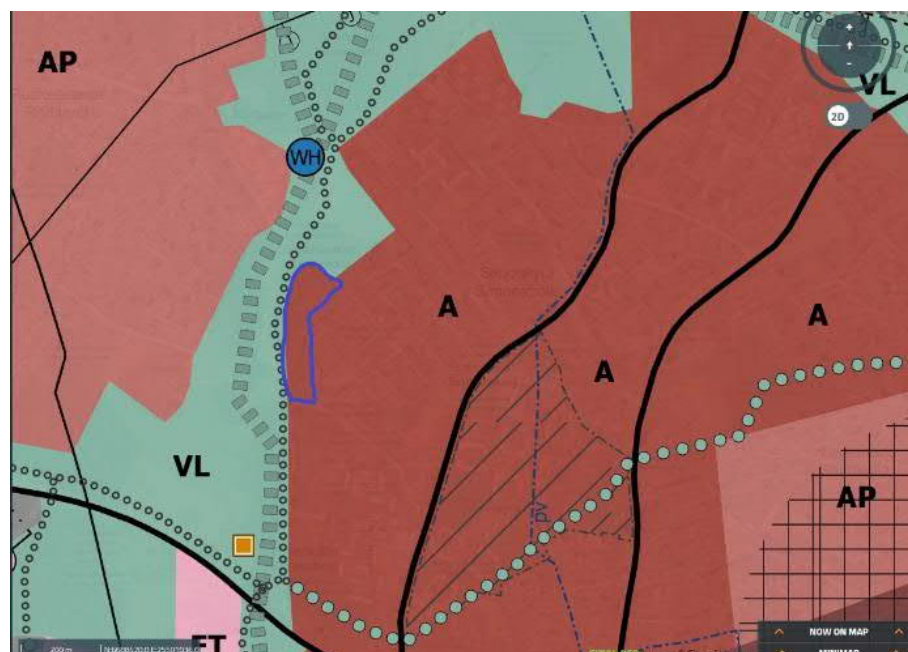
Saagapuisto



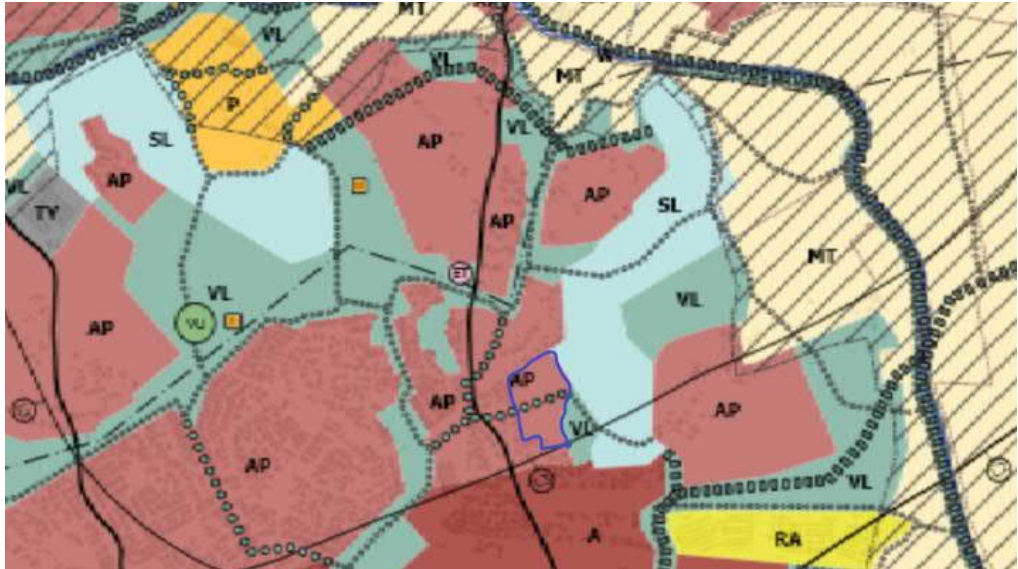
Silvolanmetsän koillispuolinen AP



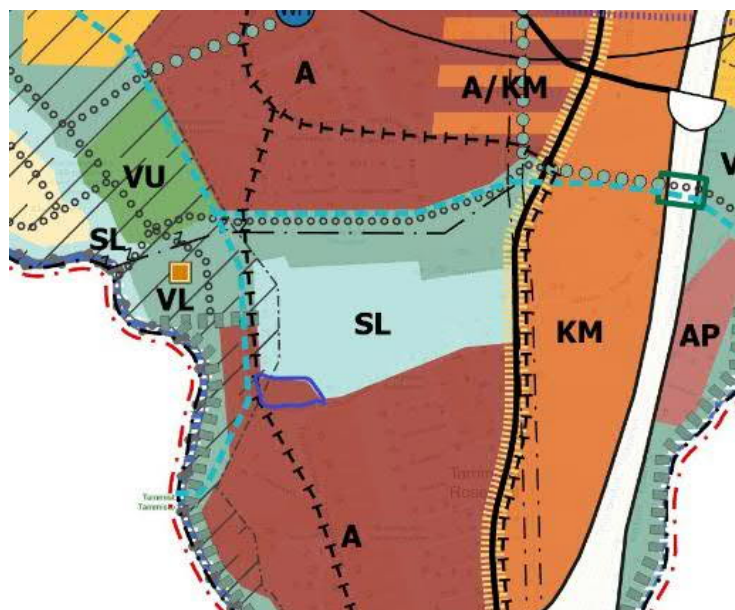
Simonkylän metsä



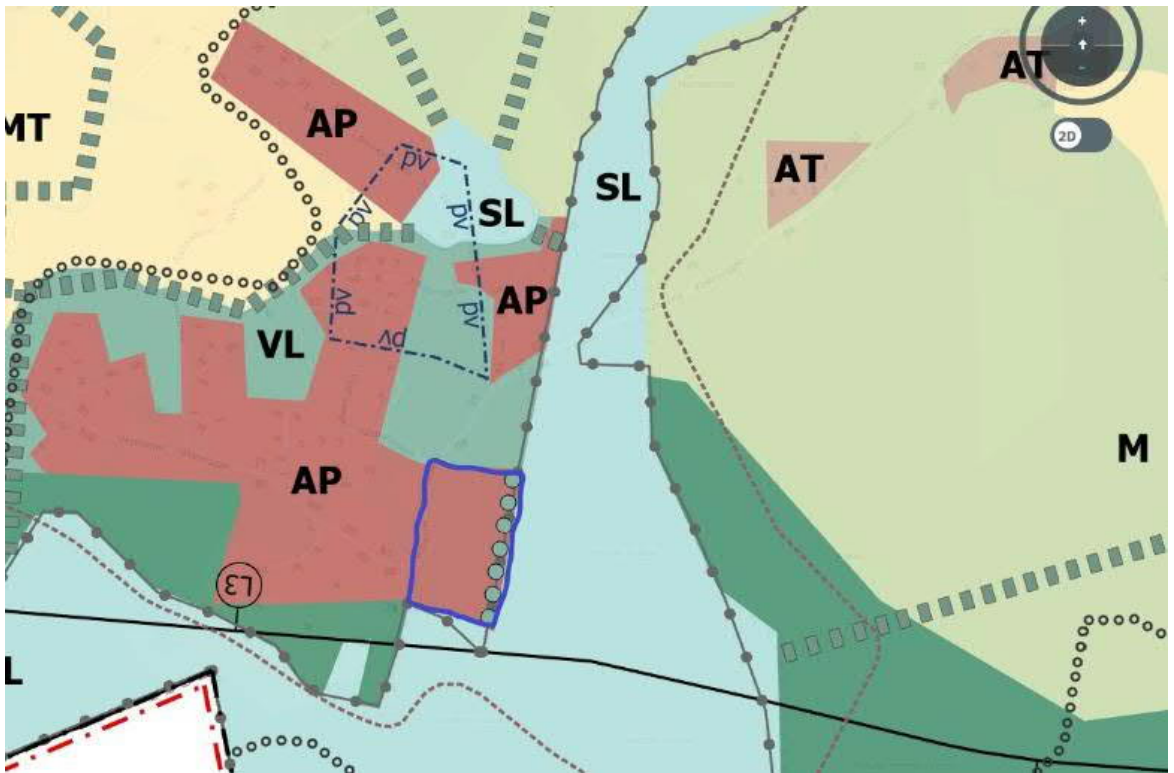
Sotilaskorven länsipuoli



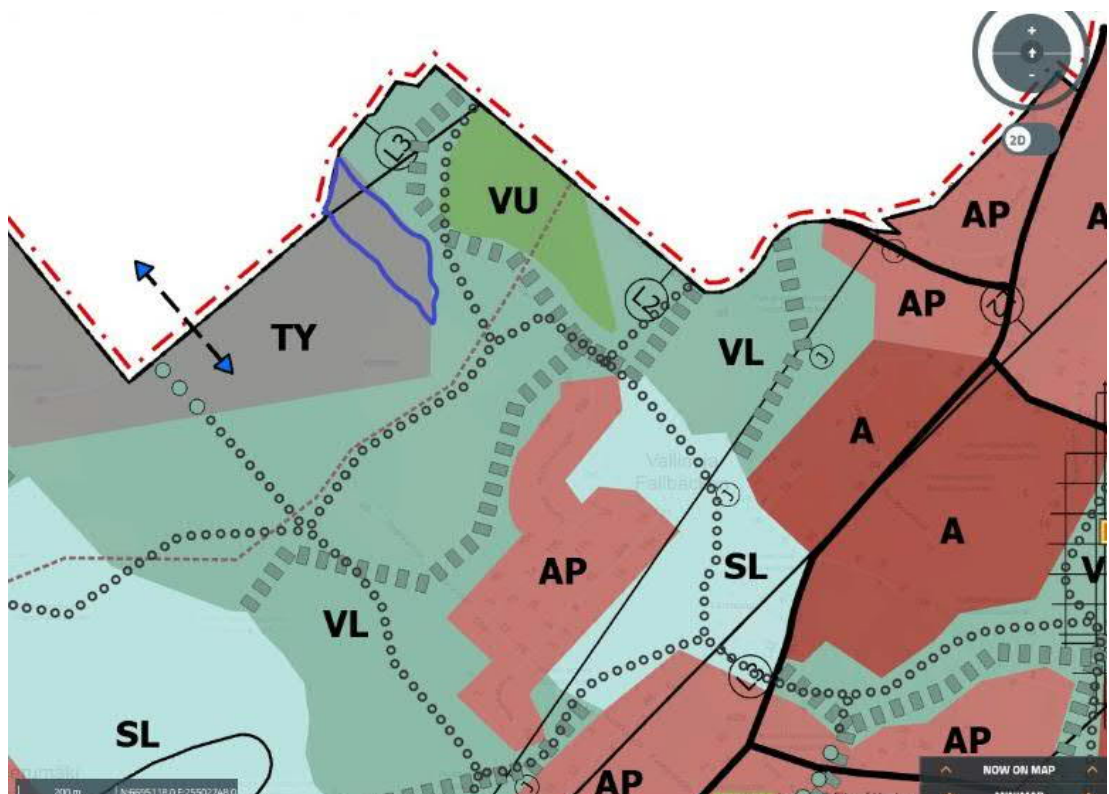
Tammistonmetsä



Vestrantien AP-varaus



Vierumäen metsän TY-varaus



18.6.2020

Dnro 1496/00.08/2020

	VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut:	18.6.2020
Dn:o	VD/4419/10.02.02.00/2017

Vantaan kaupunki

kirjaamo@vantaa.fi

Suomen metsäkeskuksen lausunto: Vantaan yleiskaava 2020

Yleistä

Vantaan kaupunki on laatimassa koko kaupungin yleiskaavaa. Kaavan valmistelussa on hyvä huomioida, että metsälaki (1093/1996) sovelletaan yleiskaavan maa- ja metsätalouteen ja virkistyskäyttöön osoitetuilla alueilla. Yleiskaavan muilla alueilla metsälaki ei ole voimassa. Metsälaki velvoittaa noudattamaan luonnonsuojelulain (1096/1996), vesilain (587/2011), ympäristönsuojelulain (527/2014) ja muinaismuistolain (295/1963) säädöksiä. Kun metsälaki ei ole voimassa, aiheuttaa se seurannaisvaikutuksia muiden metsänkäyttöä ohjaavien lakien voimassaoloon, kuten kestävän metsätalouden määräämälakiin (34/2015) (Kemera) ja lakiin metsätuhojen torjunnasta (1087/2013) (metsätuholaki). Nämä lait ovat riippuvaisia metsälain soveltamisesta. Suomen metsäkeskus valvoo metsälainsäädännön noudattamista.

Alueilla joilla metsälaki sovelletaan metsälaki ohjaa metsien hoitoa ja käyttöä. Metsälain ohella metsien käyttöä säätelevät myös metsälain nojalla annettu valtioneuvoston asetus metsien kestävästä hoidosta ja käytöstä sekä esimerkiksi laki metsätuhojen torjunnasta. Myös ympäristölainsäädännöllä on vaikutuksia metsätalouteen. Metsälaki asettaa metsien hoidolle ja käytölle vähimmäisvaatimukset. Vähimmäisvaatimuksissa säädetään muun muassa puun korjuusta, metsän uudistamisesta ja metsäluonnon monimuotoisuuden turvaamisesta.

Metsäkeskuksen lainsäädännöllisiin tehtäviin kuulu metsiin perustuvien elinkeinojen edistäminen. Kaavoitettavien ja kaavoitettujen alueiden osalta Suomen metsäkeskuksen tulee olla riittävässä yhteistyössä kuntien kanssa Metsälain ja maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteiden yhteen sovittamiseksi (Metsälaki 25 §).

Suomen metsäkeskuksessa haluamme uudistaa suomalaista metsäalaa ja tehdä metsän omistamisen, hoitamisen, hyödyntämisen ja suojelun mahdollisimman palkitsevaksi ja helpoksi. Lisäksi tuemme metsänomistajien tavoitteisiin perustuvaa metsien käyttöä ja hoitoa. Kunnan kaavoittaessa omistamiaan metsäalueita kunta huomioi tavoitteensa kaavaprosessin yhteydessä. Yksityisten metsänomistajien alueita kaavoitettaessa metsänkäyttöön mahdollisesti kohdistuvat rajoitukset heikentävät metsänomistajien mahdollisuuksia hoitaa ja käyttää metsiään tavoitteidensa mukaisesti.

Metsätalous ja ilmastotavoitteet Vantaalla

Yleiskaavassa voidaan maankäytön suunnittelulla vaikuttaa metsien hiilinielujen ja -varaston ylläpitoon, säilymiseen ja kasvattamiseen. Metsien hiilinielujen kannalta suunnittelussa on tärkeintä huomioida, että metsäalueita ei osoiteta muuhun maankäyttöön ilman erityisiä perusteita. Eheä yhdyskuntarakenne, haja-asutuksen leviämisen rajoittaminen ja yhtenäisten metsätalousvaltaisten alueiden säilyttäminen tukevat hiilinielujen ylläpitoa, säilymistä ja lisäämistä. Näin turvataan myös ekologiset yhteydet ja viherverkostojen sekä virkistysalueiden kehittäminen luontoarvot säilyttäen.

Metsien hiilinielut ovat kuntien ilmastotavoitteiden saavuttamisessa merkittävässä osassa. Maankäyttösektorilla hiilinieluja tulisi kasvattaa ja tähän voidaan vaikuttaa merkittävästi hyvällä metsänhoidolla.

Hiilensidonnan määrään voidaan vaikuttaa lisäämällä puuston kasvua. Metsänhoidolla voidaan vaikuttaa puuston kasvuun, laatuun ja kokoon. Laadukkaalla tukkipuulla sidotaan hiiltä pitkäksi aikaa lopputuotteisiin, kuitupuulla korvataan uusiutumattomia raaka-aineita ja lisäksi sivuvirtoja käytetään bioenergiana korvaamaan fossiilisia polttoaineita.

Ilmastonmuutoksen hillitsemisen keinoja tarkasteltaessa on tärkeää huomioida, miten eri toimenpiteet vaikuttavat hiilensidontaan. Metsänhoidollisilla keinoilla voidaan vaikuttaa hiilivarastoihin ja -nieluihin. Hakkuiden vähentäminen lisää lyhyellä aikavälillä metsien hiilinielua, mutta pidemmällä aikavälillä hakkuiden rajoittamisella on monimutkaisemmat vaikutukset hiilitaseeseen ja kokonaisuus voi kääntyä negatiiviseksi.

Ilmastonmuutoksen seurauksena lisääntyvät sään ääri-ilmiöt lisäävät metsiin kohdistuvaa myrsky- ja hyönteistuhoriskiä. Luonnonvarakeskus on kartoittanut ilmastonmuutoksen aiheuttamia riskejä metsätaloudelle. Metsätaloudessa suurimpien riskien on arvioitu liittyvän mahdollisiin metsätuhoihin. Yhdeksi tärkeimmäksi toimenpidesuositukseksi metsätalouden ilmatoriskien vähentämiseksi on määritetty käytössä olevien metsänhoitosuositusten noudattaminen.

Yleiskaavan Ilmastovaikutusten arvioinnissa todetaan, että ”Riittävän isot ja monipuoliset metsäalueet ovat vastustuskykyisempiä esimerkiksi myrsky- ja tuholaisvahingoille.”. Monipuolisilla metsäalueilla on syytä kiinnittää huomioita myös puuston ikäjakumaan. Vantaan yleiskaava-alueen metsien ikä painottuu kehitysluokiltaan vartuneisiin kasvatus- ja uudistuskypsiin metsiköihin, joiden kasvu alkaa hidastua ja on heikompaa kuin nuorissa kasvatusmetsiköissä (liite 1 ja 2 kuvat 3 ja 6). Nuoria metsiä Vantaalla on vähän (liite 1 ja 2). Ikääntyvä puustorakenne saattaa lisätä metsien tuhoriskiä, mikä vaikuttaa taloudelliseen tuottoon ja voi vaarantaa hiilinielujen kasvun.

Uudenmaan metsäohjelman tavoitteena on, että metsävarat Uudellamaalla ovat runsaat, terveet ja hyväkasvuiset. Vantaan yleiskaavalla 2020 tuetaan tätä tavoitetta, kun metsät Vantaalla ovat aktiivisessa käytössä ja yleiskaavassa tunnistetaan metsänhoidon vaikutukset metsien kasvuun ja hiilensidontaan. Hyvällä ja aktiivisella metsänhoidolla turvataan metsien hiilen sidonta, hyvä kasvu ja sopeutuminen ilmastonmuutokseen.

Vantaan yleiskaavan 2020 metsätalouteen merkittävimmin vaikuttavat kaavamerkinnät

Maa- ja metsätalousvaltaiset ja Maatalousvaltaiset alueet

Maa- ja metsätalouden (M-alue) harjoittamiseen on Vantaan yleiskaavan 2020 ehdotuksessa varattu 1522 hehtaaria, mikä on 6,3 % yleiskaava-alueen pinta-alasta. Lisäksi MT-alueita, joista suurin osa on peltoa, on noin 2650 hehtaaria (11 %). Metsäkeskuksen metsävaratietojen mukaan maa- ja metsätalousvaltaisten alueiden puusto on kehitysluokiltaan pääosin varttunutta kasvatusmetsää (500 ha, 38 % M-alueen pinta-alasta) ja uudistuskypsää metsää (381 ha, 29 %). Nuorta kasvatusmetsää on suhteessa melko vähän 137 ha, 10 %) (Liite 1).

Yleiskaavan oikeusvaikutteisen liitekartan luo-alueet kattava M-alueista 180 ha. Luo alueet asettavat erityislainsäädäntöä laajempia rajoituksia metsätalouden harjoittamiselle, mikä heikentää M-alueiden käyttöä metsätalouden harjoittamiseen.

Metsien käyttöä ei uudessa yleiskaavassa rajoiteta maa- ja metsätalouteen osoitetuilla alueilla, mikä on metsien kehityksen ja metsäelinkeinon näkökulmasta hyvä asia. Luo-alueet M-alueilla asettavat kuitenkin edelleen epämääräisiä rajoituksia alueen metsäelinkeinon harjoittamiselle.

Suojelualuevaraukset

Suomen metsäkeskuksen tietojen mukaan yleiskaavassa suojelualuevaraukset kattavat 9,3 % (2241 hehtaaria) yleiskaava-alueen pinta-alasta. Noin 18 % (408 hehtaaria) suojelualuevarauksista on yksityisessä omistuksessa. Näistä alueista 245 hehtaaria on alueita, joille ei vielä ole perustettu luonnonsuojelulain mukaista suojelualuetta. Alueilla joille ei vielä ole perustettu suojelualuetta on viimeisen 20 vuoden aikana 38,5 hehtaarilla Metsäkeskuksen metsänkäyttöilmoitusten perusteella harjoitettu aktiivista metsätaloutta. Myös ilmakuvista tarkasteltuna osalla alueista on tehty avohakkuita. Näin ollen suojelualuevaraukset ja niiden rajaukset eivät perustu riittäviin selvityksiin.

Kaikilta alueilta Metsäkeskuksella ei ole tarkkaa omistajatietoa eli pinta-alat ovat suuntaa antavia. Paikkatietotarkastelun pohjalta osa alueiden rajauksista on epätarkkoja eivätkä ne esimerkiksi vastaa kiinteistörajajoja, jolloin pienten suojelualueiden perustaminen voi yksittäiselle maanomistajalle käydä mahdottomaksi.

Suomen metsäkeskus lausuu, että suojelualuevaraukset rajauksineen tulee arvioida uudelleen ja alueiden metsänomistajat tulee osallistaa alueiden rajaukseen.

Virkistysalueet

VL, VR ja VU alueita on yleiskaavassa noin 5000 ha (18 % yleiskaavan pinta-alasta), näistä yksityisessä omistuksessa on 2720 ha (8,8 % yleiskaavan pinta-alasta) ja yksityisomistuksessa olevista virkistysalueista Metsäkeskuksen metsävaratiedoissa on 1474 ha. Metsäkeskuksen kuviotietojen mukaan virkistysalueista 598 ha on varttunut kasvatusmetsää ja 561 ha uudistuskypsää metsää (Liite 2). Yksityismetsien puuston tilavuus virkistysalueilla on noin 382 200 m³, mikä on noin 260 m³/ha.

Virkistysalueilla puunkaatoon vaaditaan maisemätyöluupa, jonka hinta on Vantaalla vähintään 540 € ja enintään 1050 €. Lisäksi naapurin kuulemisesta koituu lisäkustannuksia. Vähäisiin toimenpiteisiin maisemätyölupaa ei vaadita, mutta vähäisiä metsätalouden toimenpiteitä ei ole määritelty. Mikäli metsänhoitotoimenpiteet tehdään talousmetsissä ajallaan, voidaan arvioida, että pelkästään uudistuskypsien metsikkökuvioiden päätehakuiden maisemätyöluvut tulevat maksamaan metsänomistajille vähintään 300 000 € (seuraavan 10 vuoden aikana).

Kun alueita on tarpeen ottaa erityisen tehokkaaseen virkistyskäyttöön, osoitetaan alueet virkistysalueiksi. Virkistysalueiden toteuttamisvastuu tulisi määritellä kunnalle tai valtiolle ja toteuttamisesta ja korvauksista tulisi keskustella maanomistajan kanssa.

Suomen metsäkeskus lausuu, että yksityisten maanomistajien omistuksessa olevat alueet, jotka on suunniteltu varattavaksi virkistysalueiksi, arvioidaan uudelleen ja harkitaan alueiden kaavoittamista maa- ja metsätalousalueiksi. Metsätalousalueita voidaan käyttää jokamiehenoikeudella ulkoiluun ja virkistykseen. Mikäli yksityisessä omistuksessa olevia maita kaavoitetaan virkistysalueiksi, tulee näiden yhteydessä luopua maisemätyöluupa vaatimuksesta puunkaatoon.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (–luo-alue).

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet kattavat yleiskaavan pinta-alasta 3 % (781 ha), joista 231 ha on yksityisessä omistuksessa olevilla virkistysalueilla ja 180 ha M-alueilla. M-alueiden päälle esitetyistä luo-alueista on varttuneissa kasvatus metsissä (30 %) tai uudistuskypsissä kasvatusmetsissä (38 %). Luo-alueita on kuitenkin esitetty myös aukeille, siemenpuumetsiköihin, pieniin taimikoihin ja varttuneisiin taimikoihin, mikä viittaa, että luontoselvitykset ovat joko vanhoja tai alueiden rajaukset eivät perustu riittäviin selvityksiin.

Ottaen huomioon, että alueilla, joilla metsälaki on voimassa, noudatetaan luonnonsuojelulain, vesilain ja ympäristönsuojelulain velvoitteita asettaa luo-merkinnät erillislainsäädäntöä laajempia rajoituksia alueiden metsätaloustyönteille.

Metsälaissa on säädetty monimuotoisuuden säilyttämisestä ja erityisen tärkeistä elinympäristöistä. Metsäkeskus vastaa metsälain erityisen tärkeiden elinympäristöjen rajauksesta, valvonnasta ja ilmoittamisesta maanomistajille. Metsäkeskuksen on ilmoitettava ELY-keskukselle, jos metsänkäyttöilmoitus kohdistuu tai sen lähialueella on luonnonsuojelulaissa tarkoitettu erityisesti suojeltava laji, suojellun luontotyyppin esiintymä tai Natura 2000 -verkoostoon kuuluva alue.

Yleiskaavan oikeusvaikutteisessa liitekartassa 2 (Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet) luo alueita ei ole indeksoitu niin, että monimuotoisuuden kannalta tärkeät ominaispiirteet olisivat tarkasteltavissa metsätaloustoimenpiteitä suunniteltaessa. Mikäli liitekartan -luo tiedot esitetään kartalla tulisi luo alueet indeksoida niin että alueiden piirteet, on helposti löydettävistä kaavan muusta materiaalista.

Yleisenä huomiona, että yleiskaavamerkinnöissä on luo-alueiden kaavamääräyksessä eroa suomeksi ja ruotsiksi.

Suomen metsäkeskus lausuu, että Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita (-luo-alue) ei esitetä alueilla, joilla metsälaki on voimassa. Vaihtoehtoisesti alueet merkitään yleiskaavaan informatiivisina merkintöinä ilman kaavamääräystä. Näin kaavamerkinnät voidaan huomioida vallitsevan tilanteen mukaan ja metsänomistajan tavoitteet huomioiden.

Metsätaloustalutuksen arviointi

Huomioiden maa- ja metsätalouteen varattujen alueiden vähäisyyden ja rajoitetussa metsätaloustalutuksessa olevien yksityisten metsäalueiden laajuuden voi todeta, että yleiskaavalla on metsätalouden harjoittamiseen merkittävät taloudelliset, sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset. Yleiskaavan maa- ja metsätaloustalutuksen ja yksityisten virkistysalueiden metsäpinta-alasta metsätaloustalutusta rajoitetaan laskelmiemme mukaan yhteensä 59,3 % pinta-alasta.

Kaavan vaikutukset metsätalouden harjoittamiseen tulisi arvioida kattavammin ja maa- ja metsätaloustalutuksen alueiden riittävyttä Vantaalla tulisi arvioida uudelleen. Nyt laajat yksityisessä omistuksessa olevat metsäalueet kaavoitetaan virkistysaluevarauksella, vaikka näillä alueilla harjoitetaan aktiivista metsätaloutta. Jokamiehen oikeudet turvaavat alueiden käytön ulkoiluun ja virkistyskäyttöön.

Suomen metsäkeskus lausuu, että yleiskaavan vaikutukset metsäelinkeinoon tulee arvioida vähintään virkistys-, suojelualuevarausten ja -luo kohdemerkintöjen osalta.

Suomen metsäkeskus kiittää mahdollisuudesta lausua Vantaan yleiskaavasta 2020.

Karen Wik-Portin

aluejohtaja, Eteläinen palvelualue

Suomen metsäkeskus

Liite 1. Yleiskaavan maa- ja metsätalousvaltaisten alueiden metsävaratietoja.



Kuva 1. Vantaan yleiskaava-alueen maa- ja metsätalousvaltaisten alueiden pinta-alat metsikön kehitysluokittain.

Kuva 2. Vantaan yleiskaava-alueen maa- ja metsätalousvaltaisten alueiden tilavuudet metsikön kehitysluokittain.



Kuva 3. Vantaan yleiskaava maa- ja metsätalousvaltaisten -alueiden puuston kasvu metsikön eri kehitysluokissa.

Liite 2. Vantaan yleiskaavan yksityisissä omistuksessa olevien virkistysalueiden metsävaratietoja.



Kuva 4. Vantaan yleiskaava-alueen yksityisissä omistuksessa olevien virkistysalueiden pinta-alat metsikön kehitysluokittain.

Kuva 5. Vantaan yleiskaava-alueen yksityisissä omistuksessa olevien virkistysalueiden tilavuus metsikön kehitysluokittain.



Kuva 6. Yksityisten virkistysalueiden puuston kasvu hehtaaria metsikön eri kehitysluokissa.

Saapunut: 5.6.2020

Dn:o VD/4419/10.02.02.00/2017

Lähettilä:

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —
 Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry
 Annankatu 29 A 16
 00100 Helsinki
 suojelusihteeri@tringa.fi

**Vastaanottaja:**

Vantaan kaupunki / kirjaamo
kirjaamo@vantaa.fi
 PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki

Lausunto Vantaan yleiskaavan 2020 kaavaehdotuksesta

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys — Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry:n (rek.nro 116.353, 3300 jäsentä loppuvuonna 2019) tarkoituksena on edistää ja kehittää lintuharrastusta, lintujen- ja luonnonsuojelua sekä toimia alueensa lintuharrastajien ja tutkijoiden yhdyssiteenä. Yhdistyksen toiminta-alue on Helsinki ja sen ympäristö (entinen Uudenmaan maakunta sekä Sipoo entisellä Itä-Uudellamaalla).

Tringa kiittää Vantaan kaupunkia lausuntopyynnöstä. Yhdistys on perehtynyt kaavaehdotukseen ja sen taustamateriaaleihin ja lausuu nähtävillä olleesta kaavaehdotuksesta mielipiteenään seuraavaa.

Yleistä

Yleiskaavan lähtökohdaksi on otettu kestävä kasvun malli, jossa asuinrakentaminen keskitetään raideliikenteeseen tukeutuen jo olemassa oleviin asutuskeskuksiin niitä tiivistäen. Tämä on hyvä ja kannatettava lähtökohta muuttovoittoisella pääkaupunkiseudulla ja myös ainoa kestävä tapa turvata Vantaan nykyisellään mittavat luonto- ja virkistysarvot. Näitä arvoja tukevat myös kaavaehdotuksessa esitetyt ilahduttavan runsaat uudet suojelualuevaraukset, ekologiset yhteydet sekä erillisellä liitekartalla esitetyt luo-alueet. Tuemme lämpimästi kaikkia esitettyjä suojelualuevarauksia ja kiitämme luo-alueiden esiin nostamisesta.

Valitettavasti edellä mainitusta periaatteesta on kaavaehdotuksessa jonkin verran lipsuttu. Kaavaehdotus mahdollistaa nykyisellään kestävämmän määrän rakentamista metsäisille alueille: kaava-aineiston luontovaikutusten arvioinnin mukaan yli kolmannes nykyisistä metsistä ja puustoisista alueista sijoittuu rakentuville alueille. Luku ei ole tarkka, mutta suuruusluokka on hälyttävä. Rakentamiseen varattavan metsäisten alueiden määrää onkin ehdottomasti supistettava. Tämä on välttämätöntä niin luonnon monimuotoisuuden ja viheryhteyksien säilymisen kuin virkistysarvojenkin kannalta.

Erityisen ongelmallisia ovat ehdotuksessa kaavailtu uusi asuinkeskus Länsisalmen alueelle ja Petikon-Vestran suunnan metsäalueille osoitettu rakentaminen, joista lausumme yksityiskohtaisemmin alempana. Näiden lisäksi rakentamiselle varattua alaa olisi niin luontoarvojen kuin virkistyskäytönkin kannalta järkevää supistaa etenkin Petaksen pohjois-, itä- ja eteläpuolisten alueiden (TY-varauksia) osalta.

Suojelualueista

Kaavaehdotuksessa esitetään runsaasti (n. 800 hehtaaria) uusia suojelualuevarauksia. Tuemme lämpimästi kaikkia esitettyjä uusia suojelualueita ja kiitämme Vantaan kaupunkia tehokkaasta luonnonsuojelutyöstä, jossa uusien suojelualueiden perustaminen on todellakin keskeinen toimenpide. Toivomme muidenkin alueen kuntien ottavan tästä mallia. Vantaan viheralueet ovat keskeisiä myös osana koko pääkaupunkiseudun suojelualueverkostoa ja viheryhteyksiä.

Muistutamme tässä yhteydessä, että luonnon monimuotoisuuden kannalta olennaisia tekijöitä ovat viheralueiden yhtenäisyys ja kytkeytyneisyys, joista molempia olisi mahdollista edistää laajentamalla esitettyjä suojelualuevarauksia. Lisäksi on jatkettava uusien suojelualueiden perustamisen selvittämistä.

Kaavaehdotuksessa esitetään SL-alueille kaavamääräystä, joka mahdollistaa ulkoilureittien rakentamisen (*"Alueella sallitaan ulkoilureittien perustaminen siten, että alueen suojeluarvo ei vaarannu"*), jonka lisäksi monille suojelualueille esitetään ohjeellisia ulkoilureittejä. Esitämme ko määräyksen poistamista SL-alueiden määräyksistä. Uusien ulkoilureittien sijainti on suunniteltava erikseen tarkan alueellisesti siten, että suojelualueiden perusteina olevat luontoarvot eivät vaarannu lisääntyvän virkistyskäytön myötä. Suojelualueiden ensisijainen tehtävä on luonnon suojelu, ei virkistyskäyttö.

Petikon-Vestran seutu

Maakunnallisesti tärkeät lintualueet (Maali-alueet) ovat alueita, jotka Tringan selvitystyössä on arvioitu Uudellamaalla maakunnallisesti merkittäviksi pesimälinnuston tai levähtävän linnuston kannalta. Vuonna 2018 julkaistussa artikkelissa (Ellermaa 2018) on esitelty maakunnallisesti tärkeät metsälintujen pesimäalueet Uudellamaalla. Maali-alue 210355 Petikon-Vestran seutu on Vantaan ja Espoon rajalla sijaitseva useammasta osa-alueesta koostuva alue. Alueen maakunnallisesti edustavaan pesimälinnustoon kuuluvat mm. pyy, pohjantikka, sirittäjä ja pikkusieppo. Tämän lisäksi se on merkittävä monille muille metsälajeille, kuten isokäpylinnulle ja peukaloiselle.

Kaavaehdotuksessa esitetty rakentaminen uhkaa kahta Maali-alueen osa-alueen linnustoarvoja. Friimetsän alueelle esitetty huomattavasti nykyistä laajempi rakentaminen (merkintä AP) heikentäisi toteutuessaan huomattavasti osa-alueen "Petikon alue" linnustoarvoja ja koko alueen viheryhteyksiä. Esitämme siksi asuinalueen merkinnän supistamista nykyisen asutuksen laajuiseksi.

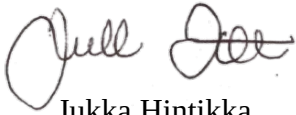
Vestran alueelle esitetty rakentaminen (merkintä AP) heikentäisi toteutuessaan huomattavasti osa-alueen "Vestran alue" linnustoarvoja ja kaventaisi entisestään alueen viheryhteyksiä. Esitämme siksi asuinalueen merkinnän supistamista nykyisen asutuksen laajuiseksi. Myös alueen virkistyskäytön kannalta rakentaminen olisi järkevä rajata Vestrantien länsipuolelle.

Länsisalmen alue

Kaavaehdotus esittää uutta kaupunkikeskusta (merkintä C) ja siihen tukeutuvaa asuinalueita (merkintä A) Länsisalmen alueelle. Alue on keskeinen osa maakunnallisesti tärkeää viheryhteyttä kahden Natura-alueen (Sipoonkorpi sekä Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet) välillä ja olennainen osa pääkaupunkiseudun viherkehää (yhteys Mustavuoreen). Viheryhteys on jo nykyisellään ahtaalla alueen isojen teiden puristuksessa ja käytännössä katkeisi kokonaan kaavaehdotuksessa esitetyn rakentamisen toteutuessa Salmenkallion suuntaan. Tämä olisi tuhoisaa alueen luontoarvoille etenkin huonosti liikkuvien metsälajien osalta.

Edellä mainituista syistä esitämme Länsisalmen alueelle suunnitellun uuden asuinrakentamisen poistamista Vantaan yleiskaavasta.

Helsingissä 5.6.2020



Jukka Hintikka

Puheenjohtaja

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —

Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry

Lähteet

Ellermaa, M. 2018: Maakunnallisesti tärkeät metsälintujen pesimäalueet Uudellamaalla. – Tringa 4/2018.

Tuusulan kunta
Kaavoituspäällikkö
muu päätös

Viranhaltijapäätös
05.06.2020

1 (3)
§ 14

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

TUUDno-2017-1060

Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotus, lausunto

Tuusulan kaavoitus kiittää havainnollisesti kaavamateriaalista, jonka pohjalta on ollut hyvä laatia lausuntoa.

Tuusulan kaavoitus lausuu seuraavista:

- Kulomäentie
- Maantie 152 (Kehä IV)
- Ruskeasannan asema
- Lentoasema

Päätöksen peruste

Tuusulan kunnan hallintosääntö, toimivalta kaavoitusasioissa.

Päätös

Päätän lausua Vantaan yleiskaava 2020 -ehdotuksesta seuraavaa:

Tuusulan kunta näkee, edelleen että **Kulomäentien (mt 152)** liikenteen sujuvuutta ei tule vaarantaa. Kulomäentien tulee palvella myös seudullista liikennettä Kehä IV:n kehittyvässä käytävässä sekä vt4-kt45 -välillä. Kulomäentie (mt 152) on merkitty myös Uusimaa-kaavaan seudullisesti merkittäväksi. Maakuntakaavan suunnittelumääräyksen mukaisesti väylälle tai sen välittömään läheisyyteen ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka heikentävät mm. kuljetusten palvelutasoa. Tuusulan Focus-alueen rakentuminen lännessä ja Sipoon Bastukärr idässä aiheuttavat merkittäviä vaikutuksia myös Kulomäentien liikenteelle.

Vantaan vastineessa viittaamassa raportissa ei ole analysoitu tai perusteltu vuoden 2050 verkollista tilannetta seudullisen liikenteen näkökulmasta. Raportissa myös uskotaan, että vt 4:llä Korson tasalta Helsingin suuntaan Lahdenväylällä monet nykyiset ongelmat ovat korjautuneet vuoteen 2030 mennessä vaikka mm. valtatie kuorma-autoliikenteen määrän ennakoidaan raportissa kasvavan yli 20% vuoteen 2030 mennessä. Tuusula kyseenalaistaa Kulomäentien kehittämislinjauksen ainakaan kyseiseen raporttiin perustuen.

Tuusulan kunta toistaa Vantaan yleiskaavaluonnoksesta lausumansa siitä, että **mt 152 / Kehä IV:**lle tulee esittää Vantaan yleiskaavassa vain yksi linjaus. Tuusulan kunnan näkemys on, että yleiskaavassa tulee esittää mt 152:n linjausvaihtoehdon 1 mukainen tielinjaus, eikä vaihtoehtoisia liikenteen yhteystarpeita. YVA:ssa ei ole tutkittu enää vaihtoehtoista linjausta, eikä mikään kaava (ei Tuusulan yleis/osayleiskaavat, mutta ei myöskään maakuntakaava) tue vaihtoehtoisia ratkaisuja. Mikäli tälle valtakunnallisestikin merkittävälle tielle haetaan uusia vaihtoehtoisia linjauksia, tulisi se ratkaista maakuntakaavatasolla.

Tuusula toistaa lausumansa **Ruskeasannan asemasta**, joka palvelee kehäradan liityntäasemana Tuusulanväylän (kt 45) käytävän henkilöliikenteessä. Ruskeasannan aseman liityntäpysäköintitarjonta tulee olemaan seudullisesti merkittävä, kuten kaavassa on todettukin. Tuusulan kunta katsoo, että Ruskeasannan aseman

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

toteuttaminen, aseman sijoituessa kt 45:n ja kehäradan risteämispisteeseen, edistää yleiskaavan tavoitetta vähentää liikenteen haittoja kestävien liikkumismuotojen tukemisella. Ruskeasannan aseman toteutusta tulee kiirehtiä.

Tuusulan kaavoitus näkee hyvänä, että Vierumäen työpaikka-alueelle on lisätty liikenteen yhteystarve -merkintä kohti Tuusulaa ja määräys suunnitelmien tekemisestä yhteistyössä Tuusulan kanssa. Tuusulan kaavoitus on tyytyväinen myös ratkaisuun osoittaa Lentorata / Tallinna-tunneli raskaan raideliikenteen yhteystarpeena lentokenttäalueelta pohjoiseen, ja ettei Lentoradan varausta ole osoitettu Vierumäen alueelle.

Tuusulan kaavoitus haluaa edelleen painottaa tiiviin yhteistyön tarpeellisuudesta suunniteltaessa lentoaseman seutua. Alueesta tulisi muodostaa laaja yhteinen näkemys.

Tuusula on teettänyt selvityksen Hyrylän joukkoliikenteen laatukäytävästä (Sitowise 2020) ja työn laajassa ohjausryhmässä on ollut mukana Vantaan edustus aktiivisesti. Tuusulan kaavoitus toteaa, että raitiotielinjauksen osoittaminen Vantaan yleiskaavan tavoitevuoteen mennessä ei liene realistista. Pidemmän tähtäimen suunnitelmissa tällainenkin vaihtoehto kannattaa kuitenkin pitää mielessä ja pohtia joukkoliikenteen merkintää myös kohti Tuusulaa.

Tuusulan kaavoitus kiittää hyvistä yhteistyöistä ja pyytää huomioimaan lausunnossa esittämänsä asiat.

Tiedoksi

Lausunnon pyytäjä, kuntakehityslautakunnan pj ja vpj

Allekirjoitus

Henna Lindström, vs. Tuusulan kaavoituspäällikkö

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Muutoksenhakukielto

§ 14

Muutoksenhakukielto

Päätöksestä ei saa tehdä kuntalain 136 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa.

kirjaamo(a)vantaa.fi

Viite: lausuntopyyntö 7.4.2020

Lausunto, Vantaan yleiskaavaehdotus (YK0048)

Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta (YK0048). Uudenmaan ELY-keskus on ottanut yleiskaavaan edellisen kerran kantaa 11.4.2019 valmisteluvaiheen lausunnossaan.

Yleistä

Vantaan yleiskaavaa on työstetty osallistavasti ja vaikutuksia arvioiden. Yleiskaavaehdotus jatkaa onnistuneesti pitkäjänteistä strategisen suunnittelun perinnettä Vantaalla. Yleiskaavaehdotuksen ratkaisu tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyvien joukkoliikenneyhteyksien varressa tarjoaa Vantaan kaupungille hyvät mahdollisuudet ilmastonmuutoksen torjuntaan.

Yhdyskuntarakenne

Yleiskaavaehdotus tiivistää yhdyskuntarakennetta joukkoliikenteen äärellä huomioiden naapurikuntien maankäytön suunnittelun tilanteen.

Yleiskaavassa on käytetty hajarakentamisen poikkileikkausvuotena vuotta 1983. Poikkileikkausvuotta on käytetty kaikissa Vantaalle vuoden 1983 jälkeen hyväksytyissä yleiskaavoissa. Asumisen ratkaisun vaikutusten arvioinnissa tulee tarkastella yleiskaavan esitystarkkuus huomioiden asemakaavoittamattomilla alueilla 1959-1983 tapahtunut rakentaminen suhteessa vuoden 1983 jälkeen tapahtuneeseen vastaavaan rakentamiseen. Tarkastelun tarkoituksena on varmistaa, että vuosina 1959-1983 ei ole tapahtunut niin merkittävää rakentamista, etteikö yleiskaavaehdotuksessa esitettyä poikkileikkausvuoden käyttöä voisi jatkaa asemakaavoittamattomien alueiden rakentamisen mitoituksessa.

Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa, että rakentamisen edellytykset suunnittelutarvealueella tarkastellaan joka tapauksessa maankäyttö- ja rakennuslain 137§ edellyttämällä tavalla. Kyläalueen (AT) määräyksestä voi poistaa viimeisen lauseen.

Yleisistä määräyksistä on syytä poistaa lunastusta koskeva määräys. Määräyksellä ei voi ohittaa lainsäädäntöä (MRL 43§).

Kulttuuriympäristö

Yleiskaavan yleispiirteisyys huomioiden, kulttuuriympäristö on huomioitu sekä kaavakartalla, oikeusvaikutteisella liitekartalla sekä kaavamääräyksin asianmukaisesti. Määräykset ovat esimerkillisen tarkat. Ratkaisu perustuu riittäviin selvityksiin ja kaavaratkaisun vaikutuksia kulttuuriympäristöön on arvioitu selkeästi.

Kaupan ratkaisu

Kaavaselostuksessa esitetyt vähittäiskaupan sijainnin ohjauksen periaatteet ovat kannatettavia ja toteuttavat valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimuksia.

Voimassa olevat maakuntatason vähittäiskaupan suunnitteluratkaisut on tehty 2. vaihemaakuntakaavassa. Valmisteilla oleva Uusimaa 2050 vaihemaakuntakaavojen kokonaisuus on menossa maakuntavaltuuston hyväksyttäväksi 9.6.2020. Voimassa oleva maakuntakaava ohjaa yleiskaavoitusta. Uusimaakaava 2050 ja sen kaupan mitoituksen ratkaisut ovat ennen hyväksymistä otettavissa yleiskaavatyössä selvityksinä huomioon.

Voimassa olevassa maakuntakaavassa on osoitettu kaupan alueet ja niiden enimmäismitoitukset Vantaalla seuraavasti (suluissa Uusimaa 2050 -vaihemaakuntakaavaehdotuksen enimmäismitoitukset):

- | | |
|----------------|--|
| • Koivuhaka | 100 000 k-m ² (150 000 k-m ²) |
| • Petas | 100 000 k-m ² (100 000 k-m ²) |
| • Porttipuisto | 125 000 k-m ² (200 000 k-m ²) |
| • Tammisto | 150 000 k-m ² (250 000 k-m ²) |
| • Petikko | 175 000 k-m ² (250 000 k-m ²) |

Enimmäismitoituksessa on mukana olemassa oleva ja uusi liiketila. Enimmäismitoitukseen sisältyy myös merkitykseltään paikallinen liiketila. Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön.

Uudenmaan ELY-keskus kiinnittää huomiota siihen, ettei yleiskaavassa ole esitetyt kaupan alueiden (KM) mitoitus. Näin ollen maakuntakaavan ohjausvaikutus ei ole riittävästi välittynyt yleiskaavaan.

Kaupan laadun suhteen todetaan kaavaselostuksen sivulla 35, että yleiskaavan kaupan ohjaamisen ratkaisuna on keskustojen kehittyminen ensisijaisina monipuolisina kaupan ja palveluiden paikkoina.

Uudenmaan ELY-keskus kiinnittää kaupungin huomiota siihen, etteivät aluekohtaiset määräykset Vantaanportissa, Tammistossa ja Porttipuistossa tue edellä mainittua.

Maakuntakaavan ohjausvaikutus huomioon ottaen Vantaanportin, Tammiston ja Porttipuiston määräyksestä on käytävä ilmi, että seudullinen kauppa voi olla vain tilaa vaativaa kauppaa (myytävä tavara on isoa ja jossa asioidaan vain harvoin). Sen sijaan paikallinen kauppa voi olla muutakin, mikäli selvityksin osoitetaan kaavaratkaisun täyttävän maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskaupan sijainninhajauksen sisältövaatimukset.

Uudenmaan ELY-keskus toteaa sekä voimassa olevan maakuntakaavan että maakuntakaavaehdotuksen olevan saman sisältöinen seudullisesti merkittävän kaupan laadun osalta. Tällaisen kaupan laadun on oltava paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppaa. Alueella voi sijaita myös muuta erikoistavaran kauppaa, mutta sen on oltava vaikutuksiltaan paikallista.

Edellä olevaan maakuntakaavan sisältöön viitaten Uudenmaan ELY-keskus toteaa: Yleiskaavamääräystä tulee tarkentaa Vantaanportin, Tammiston ja Porttipuiston osalta siten, että määräyksestä käy ilmi kyseessä olevan seudullisen kaupan osalta paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa (autot, huonekalut, puutarhamyymälät yms. isot tavarat). Muun keskustahakuisen erikoiskaupan osalta *seudullinen* sana korvataan *paikallista* -sanalla. Enimmäismitoitukset on osoitettava. Kaupallisten alueiden aluekohtaiset määräykset -lausetta on syytä täydentää niin, että siitä käy ilmi kyseessä olevan lisämääräyksen.

Liikennejärjestelmä

Liikenteen osalta yleiskaavaa on viety hyvin eteenpäin. Muutoksia on tehty Uudenmaan ELY-keskuksen luonnosvaiheessa esille tuomiin eritasoliittymien merkintöihin, mt 152 jatkeen (nk. Kehä IV) linjaukseen ja liityntäpysäköintiin liittyviin merkintöihin. Lisäksi on tehty muutamia muita liikennettä koskevia uusia kaavaratkaisuja. Raskaan liikenteen taukopaikkoihin ja raskaan raideliikenteen varikoihin liittyvät ratkaisut eivät kuitenkaan ole vielä riittäviä. Sekä taukopaikkojen että varikoiden sijaintipaikkojen ratkaisua kuntakaavoituksessa on käsitelty myös Helsingin seudun MAL sopimusneuvotteluissa, josta on saatu neuvottelutulos kesäkuun 2020 alussa.

Kaavaehdotuksen ratkaisu poistaa Ilmakehän ja Tuusulanväylän (kt 45) pohjoisen suunnan ramppien eritasoliittymävaraus on hyvä. On myös tärkeää, että Lahdenväylälle osoitettu Valkoisenlähteen tien suuntaisliittymää koskeva kaavamääräys TEN-T -ydinverkolle asetetuista palvelutasotavoitteista on säilynyt yleiskaavaehdotuksessa. Ylästöntien suuntaisliittymän toteutumisen edellytyksenä olevat Tuusulanväylän kolmannet kaistat on kaavaselostuksen mukaan otettu huomioon tien aluevarauksessa ja Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan ratkaisu on riittävä.

Vihdintieltä (mt 120) on poistettu Luhtitien eritasoliittymän varaus ja Uudenmaan ELY-keskuksella ei ole asiaan huomauttamista.

Eritasoliittymävaraukset säilyvät yhä Rajatorpantien ja kehä III (kt 50) eteläpuolella Ainontien/Martinkyläntien liittymissä. Rajatorpantie sijoittuu Vantaan, Espoon ja Helsingin rajojen tuntumaan ja alueelle tultaneen tulevana vuosina suunnittelemaan uutta joukkoliikenteeseen tukeutuvaa maankäyttöä ja liittymään osoitettu vaihtopaikan merkintä on hyvä. Vaikka eritasoliittymälle ei näyttäisi seudullisen liikenteen kannalta olevan välttämätöntä tarvetta, voidaan merkintä säilyttää yleiskaavassa ja täsmentää liikenneratkaisuja aikanaan kolmen kunnan maankäytön suunnittelun edetessä.

Kaavaselostuksen mukaan Vihdintie on todettu pääkaduksi kehitettäväksi tieksi Liikenneviraston vetämässä työssä (Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet). Selostusta on syytä täsmentää. Selvityksessä on todettu, että Vihdintie on kaupunkimaisena kehitettävä tie- tai katujakso, ja tällaisilla yhteyksillä on merkittävää maankäytön kehittämispotentiaalia, mutta myös seudullista merkitystä. Selvitys ei ota kantaa väylän hallinnolliseen luokkaan.

Joukkoliikenteen vaihtopaikkamerkinnot sisältyvät Vantaan pikaraitiotien seudullisen ja myös valtakunnallisen joukkoliikenteen kannalta tärkeisiin vaihtopaikkoihin vt 7, vt 4 sekä kt 45 risteyskohtiin. Merkinnot ovat tarpeen ja kohteiden tulee sisältyä myös pikaraitiotien jatkosuunnitteluun. Kaavakartalla vaihtopaikkojen merkintänä on LJ, mutta merkintöjen listauksessa JL. Asia on syytä korjata kaavan viimeistelyssä.

Maantien 152 jatkeen linjausta on luonnosvaiheen jälkeen muutettu hieman idemmäs ja linjaukselta, joka on kaavassa osoitettu aluevarausmerkinnällä, on poistettu kaksi kolmesta eritasoliittymävarauksesta. Nämä ovat viimeisen suunnittelutilanteen mukaisia ja Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan hyviä ratkaisuja.

Tien vaihtoehtoinen linjaus Tuusulaan kautta on osoitettu kahdella liikenteen yhteystarvemerkinällä. Maantien 152 välillä Hämeenlinnanväylä (vt 3) – Tuusulanväylä (kt 45) aluevaraus suunnitelmassa on tutkittu Kesäkylän vaihtoehtoisia linjauksia. Aluevaraus suunnitelma on hyvä mainita myös kaavaselostuksessa. Kesäkylän vaihtoehdoista kokonaisvertailun perusteella parhaaksi valittiin nyt yleiskaavaehdotuksessa esitetty linjaus. Tämä linjaus esitettiin myös käynnissä olevassa ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä, jossa yhteysviranomaisen piti YVA-ohjelmassa esitetyjä vaihtoehtoja riittävänä eikä edellyttänyt muiden Kesäkylän vaihtoehtojen ottamista mukaan YVA-menettelyyn. Tuusulan kunnan puolella kulkevaa linjausta ei ole myöskään osoitettu Tuusulan parhaillaan laadittavassa yleiskaavassa. Yhteystarvemerkinnot Tuusulan kautta on syytä poistaa yleiskaavaehdotuksesta.

Raskaan liikenteen taukopaikoista on todettu, että sellainen voi sijoittua suunnitteilla olevan maantie 152 jatkeen liittymän liikennealueelle Hämeenlinnanväylän varteen. Muista mahdollisista sijainneista todetaan, että taukopaikat voivat sijoittua tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille (TT). TT alueet eivät kuitenkaan sijaitse paikoissa, jotka on todettu seudullisissa selvityksissä potentiaalisiksi taukopaikka-alueiksi.

Kehä III varrelta ei vuosien mittaan tehdyissä useissa selvityksissä ja neuvotteluissa ole löytynyt yhtäkään sopivaa raskaan liikenteen taukopaikkaa ja lisäksi Finavia vastustaa toiminnan sijoittumista lentokentän alueen tuntumaan. TT aluetta ei ole Koivukylänväylän varrella Tuusulanväylän itäpuolella, joka on myös tunnistettu erääksi potentiaalisiksi taukopaikka-alueeksi. Keimolassa Hämeenlinnanväylän varrella ei ole TT aluetta ja taukopaikkaa ei ole osoitettu edes muuntuvan maankäytön merkinnällä, joka osoittaisi mahdollisen väliaikaisen sijaintipaikan. Käytännössä Vantaan yleiskaava ei edistä akuutin taukopaikkaongelman ratkaisemista.

Uudenmaan ELY-keskus esittää edelleen, että taukopaikat osoitettaisiin Vantaan yleiskaavaan hyväksymiskäsittelyssä olevan Uusimaa-kaava 2050 liitekartan mukaisesti. Taukopaikka tulisi merkitä vt 3 varrelle maantie 152 liikennealueen lisäksi Keimolaan, tarvittaessa muuntuvan maankäytön merkinnällä. Lisäksi taukopaikkamerkintää tulisi uudelleen harkita aiemmin suunnitellun Luhtaanmäen liittymäalueelle. Taukopaikkamerkintä on tarpeen myös Koivukylänväylän varrelle Tuusulanväylän itäpuolelle. MAL 2020-2031 neuvottelutuloksessa todetaan: *Väylävirasto, Uudenmaan ELY-keskus ja seudun kunnat laativat Uudenmaan ELY-keskuksen selvitykseen perustuen suunnitelmat ja tarvittavat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaavat kahdelle raskaan liikenteen palvelualueelle siten, että niiden toteuttaminen voi käynnistyä sopimuskauden aikana. Valtio osoittaa kohteiden toteuttamiseen rahoitusta yhteensä enintään 15 miljoonaa euroa, kuitenkin enintään 75% kustannuksista. Kuntien rahoitusosuus on 25%. (Sopimuskausi on 31.12.2023 saakka.)*

Käytännössä taukopaikka-alueiden laajuus määritellään tarkemmassa suunnittelussa. Pienempialaisetkin kohteet ovat tarpeen, jos laajempia alueita ei saada pikaisesti toteutettua. Uudenmaan ELY-keskus on valmis suunnittelemaan yhteistyössä Vantaan kanssa myös pienempiä paikkoja, esimerkiksi TT-alueille. Työssä kannattaa hyödyntää vuonna 2018 laadittua selvitystä ”*Raskaan liikenteen palvelu- ja taukoalueiden tarve- ja toteutusmahdollisuudet Helsingin, Espoon ja Vantaan alueilla*”, jossa vaihtoehtoisia paikkoja on jo selvitetty laajasti. Taukopaikkojen liittyminen Vantaan ja koko seudun liikennejärjestelmään tulisi käsitellä myös kaavaselostuksessa.

Toinen ratkaisematta jäänyt seudullisesti merkittävä ja joukkoliikenteen edistämiseen ratkaisevasti liittyvä asia on raskaan raideliikenteen

varikko. Seudullisissa selvityksissä (Väyläviraston julkaisuja 2020) on todettu, että lähijunaliikenteen lisääminen edellyttää uusia varikoita sekä pääradan, rantaradan että kehäradan varrelle. Kehäradalla soveltuvimmaksi alueeksi on määritelty Petaksen kohta, jonne on yleiskaavaehdotuksessa osoitettu aluevarausmerkintä merkittäviä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomalle tuotanto- ja varastotoiminnoille (TY). Petaksen kohta tulisi merkitä raskaan raideliikenteen alueena (LR), joka mahdollistaisi sekä varikon että sen vaatiman erkanemisraiteen suunnittelun etenemisen. Kaavaselostukseen olisi tarpeen kuvata aiheesta tehdyt selvitykset ja todeta minkälaisia ympäristöhäiriöitä toiminnasta todennäköisesti aiheutuisi. MAL 2020-2031 sopimuksen neuvottelutuloksessa todetaan: *Kunnat ja HSL ratkaisevat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarvittavien lähijunaliikenteen uusien varikoiden sijoittumisen Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan suunnissa ja laativat tarvittaville selvityksille ja toteuttamiselle uusien junien hankintatarpeen huomioonottavan aikataulun. Kunnat laativat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarpeelliset suunnitelmat varikoiden toteuttamiseksi sekä ratkaisevat varikoiden toteuttajan, suunnittelijan, rakentajan ja omistuksellisen rakenteen. Sijaintikunnat laativat varikoiden vaatimat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaavat. Väylävirasto osallistuu suunnitteluun erityisesti siltä osin, kuin varikot edellyttävät toimia valtion väyläverkkoon.*

Luonnoksen jälkeen laadittuna uutena merkintänä yleiskaavaehdotuksessa esitetään viheryhteyksien kehittämiskohdat, joiden mainitaan merkitsevän liikenneväylien vihersiltoja tai alituksia. Merkintöjä on useissa kohdissa pääväyliä. Uudenmaan ELY-keskus tunnistaa hyvin väylien estevaikutuksen ja viheryhteyksien jatkuvuuden tarpeen. Kaavamääräyksellä ei voida kuitenkaan sitovasti velvoittaa rakentamaan viheryhteyksiä. Merkinnän määräystä tulisi muokata muotoon ”*merkinnän kohdalla tulee arvioida mahdollisuudet rakentaa vihersilta tai alikulku*”. Lahdenväylän ja Vanhan Lahdentien väli on kaavaehdotuksessa muutettu suojaviheralueeksi, joka on hyvä ratkaisu.

Vierumäen työpaikka-alueelta (TT) on osoitettu tieliikenteen yhteystarve kohti Tuusulaa. Selostuksessa mainitaan, että liikenneyhteydet Vierumäen työpaikka-alueelle on tarkoitus järjestää Tuusulan itäväylältä. Kaavan yleismääräyksen mukaan uuden työpaikka-alueen toteuttaminen edellyttää asemakaavaa ja toimintaan sopivaa liikenneyhteyttä Tuusulan puolelta. Ajoitusmääräys on myös Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan tarpeen.

Melun käsittely

Yleiskaavaratkaisu huomioi suunnittelualueen melutilanteen. Tausta-aineiston meluselvityksissä melua on käsitelty monipuolisesti. Liikennemäärien muutoksien ja uusien väylien aiheuttamat muutokset on huomioitu. Kaava-aineistossa on käsitelty viheralueiden ja hiljaisten

alueiden sijoittumista ja luonnetta. Kaavaratkaisussa on pyritty vähentämään melua liikennesuunnittelun keinoin. Yleiskaava jättää kuitenkin paljon asemakaavasuunnittelun varaan meluntorjunnan ja täydennysrakentamisen määrän osalta.

Uudenmaan ELY-keskus nostaa esille lentomelun suhteen WHO:n uudet suositukset. Lentomelun aiheuttamasta häiriöstä ja terveyshaitasta saadun uusimman tiedon perusteella WHO antoi vuonna 2018 linjauksensa, jonka mukaan lentomelusta aiheutuu haittaa jo tasolla 45 dB (LDEN) / 40 dB (Lyö).

Pohjavedet

Vantaan kaupungin alueella on 9 pohjavesialuetta, joista 7 on vedenhankintaa varten tärkeitä 1-luokan pohjavesialueita. Näillä alueilla on joko käytössä olevia vedenottamoita tai varavedenottamoita. Vedenottamoilla on voimassa olevat vedenottoluvat. Lisäksi kolmella pohjavesialueella on voimassa olevat lähi- ja kaukosuojavyöhykkeet (Kaivoksela, Fazerila ja Backas), joiden tarkoitus on suojella vedenottamoiden lähiympäristöjä pohjavedelle haitalliselta maankäytöltä. Vedenottamoiden sijainnit sekä suoja-alue määräykset ja rajaukset tulee ottaa huomioon kaavan valmistelussa, vaikka niitä ei esitetä kartalla.

Yleiskaavassa on esitetty Fazerilan (1-luokan) pohjavesialueelle, jossa on 4 vedenottamoita, uusina toimintoina mm. uusi tieyhteys itään, raitiotie ja 2 A/TP-alueita tällä hetkellä rakentamattomalle alueelle. Raitiotievaraus ja A/TP-alueet on osoitettu yhden vedenottokaivon päälle. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan Fazerilan pohjavesialueella tulee säilyttää nykyiset rakentamattomat alueet rakentamattomina, jotta pystytään turvaamaan riittävä pohjaveden muodostuminen ja pohjaveden laatu. TP-alueille sijoitetaan monipuolista yritystoimintaa, joka voi olla haitaksi pohjaveden laadulle. Raitiotien rakentamisen vaikutukset vedenottamoihin tulee huolellisesti selvittää ja tarvittaessa siirtää raitiotien linjausta, jos se aiheuttaa vaaraa vedenotolle.

Lentoaseman (1-luokan) pohjavesialueelle on esitetty laajennettavaksi TT-alue ja TP-alue. Vedenottamo sijaitsee n. 150 metrin päässä molemmista alueista. TT-alueelle sijoitetaan toimintaa, joita niiden aiheuttamien ympäristöhäiriöiden vuoksi ei voi sijoittaa muille työpaikka-alueille. Tällainen ympäristöhäiriötä aiheuttava toiminta ei myöskään sovellu pohjavesialueelle ja se on pohjaveden pilaamiskiellon vastaista (YSL 17 §). ELY-keskuksen näkemyksen mukaan molemmat alueet (TT ja TP) tulee jättää rakentamatta vedenottamon läheisyyden vuoksi.

Vantaanpuiston (1-luokka) pohjavesialueella laajennetaan TY-alueita kohti kahta vedenottamoita alueelle, joka on tällä hetkellä rakentamaton. TY-alueen reunasta on matkaa vedenottamolle noin 100 metriä. Vedenottamoiden lähiympäristön tulee jättää rakentamatta ja TY-alueita

supistaa itäosastaan niiltä osin kuin se on asemakaavoittamatonta, jotta vedenottamon vedenlaatu saadaan turvattua.

Valkealähteen pohjavesialueelle (1-luokka) Valkealähteen vedenottamon lähelle on osoitettu 2 uutta A-aluetta, TY-alue ja TT-alue. Kuten Lentoaseman pohjavesialueen kohdalla mainittiin, TT-alue ei lähtökohtaisesti sovellu pohjavesialueelle. Uudenmaan ELY-keskus ehdottaa, että Valkealähteen pohjavesialueella oleva TT-aluetta supistetaan etelälaidasta rajautumaan virkistysviheralueyhteyteen. Lisäksi rakentamattomat A-alueet on vedenottamon läheisyyden vuoksi jätettävä rakentamatta.

Backasen (1-luokka) pohjavesialueella on HK-ruokatalon vedenottamo. Pohjavesialueelle on merkitty TT-alue, joka ei sovellu pohjavesialueelle. Vedenottamon läheisyyden vuoksi Uudenmaan ELY-keskus ehdottaa, että TT-merkintä poistetaan kartalta ja alue jätetään rakentamattomaksi.

Kaivokselan (1-luokka) pohjavesialueella on Kaivokselan vedenottamo. Vedenottamon länsipuolella maankäyttö tulee muuttumaan A-alueeksi. Alueen maankäytön muuttuminen ja rakentaminen tulee aiheuttamaan pohjavesialueella rakentamisaikaisesta pohjaveden tilan muuttumista, mikä tulee ottaa huomioon alueen jatkosuunnittelussa.

Kaavaselostukseen ei ole selvitetty yleiskaavan vaikutuksia pohjaveteen ja pohjavedenottamoihin. Vaikutusten arviointia varten tulee tarkastella pohjavesialuekohtaisesti, mitä maankäytön muutoksia vedenottamoiden ympäristössä sekä pohjavesialueilla on kaavaan merkitty ja miten nämä muutokset maankäytössä tulevat vaikuttamaan pohjaveden laadulliseen ja määrälliseen tilaan.

Pohjavesialueen kaavamääräystä tulee muuttaa siten, että viimeinen virke kuuluu seuraavasti: *"Maankäyttö tulee suunnitella siten, että maankäytön muutoksen mahdolliset haitat pohjaveden laadulle ja määrälle voidaan välttää."* Lisäksi määräykseen tulee lisätä, että jatkosuunnittelun tulee perustua riittäviin maaperä- ja pohjavesiselvityksiin ja että olemassa olevien pohjaveden ottamoiden vedenlaatua tai määrää ei saa vaarantaa ja jos mahdollista niiden ympärille on jätettävä riittävä rakentamaton vyöhyke.

Hulevedet ja pintavesien laatuun vaikuttavat asiat

Hulevesien käsittely- ja viivytystarve on tunnistettu. Hulevesitulva-altaille on osoitettu alustavat sijainnit kasvavien ja tiivistyvien alueiden yhteyteen. Hulevesiä koskevia yleismääräyksiä on edelleen syytä täsmentää siten, että niissä edellytetään alueiden tarkemman suunnittelun yhteydessä tehtävät hulevesien hallinnan suunnitelmat. Lisäksi on suositeltavaa määrätä rakentamisen aikaisesta hulevesien hallinnan ja käsittelyn suunnittelusta.

Uusi rakentaminen ohjataan tulvariskialueiden ulkopuolelle. Tulviminen on otettava huomioon ja riittävät rakentamiskorkeudet määritettävä niillä kehittyvillä alueilla, jotka sijoittuvat jokien tai purojen läheisyyteen.

Yleiskaavaehdotuksessa on huomioitu hyvin kaavaluonnoslausunnossa mainitut pintavesien suojelua koskevat lisäykset.

Vesihuolto

Yleiskaavaselostuksessa on vesihuolto huomioitu kohdassa 6.4.3 Tekninen verkosto ja kappaleessa Vesihuolto.

Uudenmaan ELY-keskus toteaa vesihuollon ja vesihuoltolain osalta seuraavaa. (Uudenmaan ELY-keskus on vesihuoltolain valvontaviranomainen toimialallaan).

Kunnalla on vesihuoltolain mukainen vesihuollon kehittämisvelvoite, kehittää vesihuoltoa yhdyskuntakehitystä vastaavasti (VHL 5§) ja vesihuoltolaitosten toiminta-alueiden tulee kattaa alueet, joissa se on tarpeen toteutuneen tai suunnitellun yhdyskuntakehityksen vuoksi (VHL 7§).

Vesihuoltolaki 5 § (22.8.2014/681) Vesihuollon yleinen kehittäminen:

Kunnan tulee kehittää vesihuoltoa alueellaan yhdyskuntakehitystä vastaavasti tämän lain tavoitteiden toteuttamiseksi yhteistyössä alueensa vesihuoltolaitosten, laitoksille vettä toimittavien ja niiden jätevesiä käsittelevien sekä muiden kuntien kanssa sekä osallistua vesihuollon alueelliseen yleissuunnitteluun.

Vesihuoltolaki 7 § (22.8.2014/681) Vesihuoltolaitosten toiminta-alueet:

Kunnan alueella vesihuoltolaitosten toiminta-alueiden tulee kattaa alueet, joilla kiinteistöjen liittäminen vesihuoltolaitoksen vesijohtoon tai jätevesiviemäriin on tarpeen toteutuneen tai suunnitellun yhdyskuntakehityksen vuoksi.

Uudenmaan ELY ehdottaa seuraavia toimenpiteitä:

Vantaan kaupungin vesihuollon kehittämissuunnitelma on tehty viimeksi 2017, ajanjaksolle 2017-2026. Suunnitelma tulee päivittää vastaamaan Vantaan yleiskaavan tilannetta.

Vesihuollon kehittämissuunnitelman ajan tasalle saattaminen yleiskaavan laadinnan yhteydessä palvelee maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) mukaista veloitetta yleiskaavassa huomioitavasta energia-, vesi- ja jätehuollon järjestämisestä.

Vesihuollon kehittämissuunnitelma päivittäminen ja aikataulu tulee mainita kaavaselostuksessa.

Muutokset on huomioitava myös Vantaan kaupungin vesihuollon toiminta-alueissa ja toiminta-alueiden laajenemisalueiden suunnitellussa.

Seveso-kohteet

Uudenmaan ELY-keskuksen luonnosvaiheessa antama lausunto on otettu huomioon.

Pilaantuneet maat

Pilaantuneet maat tulee huomioida yleiskaavassa. Yleiskaavan vaikutusten arvioinnissa tulee kuvata ja käsitellä pilaantuneet maat sekä tarvittaessa merkitä ja määrätä ne kartalle.

Luonto

Yleismääräyksissä esitetty lunastuskohta on ongelmallinen. Ainakin valtion lunastus on mahdollinen vain erityislaeissa tarkoin määritellyissä tilanteissa. Luonnonsuojelulaki mahdollistaa lunastamisen vain valtakunnallisten suojeluohjelmien alueilla ja Natura-alueilla. Vantaan alueella ei ole toteuttamattomia suojeluohjelmia tai Natura-alueita, joilla lunastaminen olisi mahdollista. Määräys on syytä poistaa.

Östersundomin yleiskaava on kumottu Helsingin hallinto-oikeudessa ja siitä on valitettu edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Vantaan yleiskaavaehdotuksessa Östersundomiin esitetty maankäyttö ei voi olla kumotun kaavan mukainen, koska Helsingin hallinto-oikeuden päätöksen mukaan ratkaisu on lainvastainen vaikutusten arvioinnin ollessa puutteellinen ainakin Naturan osalta.

Kaavassa on esitetty ansiokkaasti uusia luonnonsuojelualueita. Myös ekologisten runkoyhteyksien merkitseminen kaavaan on hyvä. SL - alueen kaavamääräys mahdollistaa käyttötarkoitusta palveleva vähäisen rakentamisen. Määräyksen tarpeellisuutta on syytä harkita.

luo-alueet on merkitty oikeusvaikutteiselle liitekartalle.

Kaavaselostuksen mukaan alueilla (muilla kuin M-alkuisilla) on voimassa MRL 128§:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee mm. puidenkaatoa. Kaavamääräyksestä puiden kaato kuitenkin puuttuu. Määräystä on syytä täsmentää tältä osin.

Natura-alueet merkitty kaavakartalle päällekkäismerkinnällä.

Vaikutuksen Natura-alueisiin arvioitava. Arviointia ei tarvita tilanteessa, jossa voidaan luotettavasti ja aukottomasti osoittaa, että mitään vaikutuksia ei aiheudu. Kun on vaikutuksia, on niiden merkittävyys arvioitava. Rakentaminen, virkistyskäytön lisääntyminen, hulevedet ym. aiheuttavat väistämättä vaikutuksia läheisille Natura-alueille.

Östersundomin yhteisen yleiskaavan alue

Uudenmaan ELY-keskus on valittanut Östersundomin vaihemaakuntakaavasta korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Helsingin hallinto-oikeus kumosi Östersundomin yhteisen yleiskaavan. Myös tästä päätöksestä on valitettu. Uudenmaan ELY-keskus esittää metrovarauksen ja Kehä III itäpuolelle ja Porvoonväylän eteläpuolelle jäävän alueen rajaamista Östersundomin yhteisen yleiskaavan aluetta rajattavaksi tämän yleiskaavan ulkopuolelle.

Yhteenveto

Osa edellä esitetyistä muutoksista kaavaratkaisuun ovat sen kaltaisia, että kaavan asettamista uudelleen ehdotuksena nähtäville on syytä harkita. Kriittisimmät muutokset ovat kaupan mitoitus ja laatu, Östersundomin yhteisen yleiskaavan alueelle esitetty maankäyttö ja raskaan raideliikenteen varikoiden huomioiminen osana seudun joukkoliikennetarkistusta. Kaavan asettaminen uudelleen nähtäville turvaa osaltaan MAL-sopimuksen 2020-2031 tavoitteiden saavuttamisen. Tässä yhteydessä on myös mahdollista tutkia ja esittää raskaan liikenteen taukopaikat.

Asian on esitellyt ylitarkastaja Tuomas Autere ja ratkaissut alueidenkäyttöpäällikkö Brita Dahlqvist-Solin. Merkintä sähköisestä hyväksynnästä on asiakirjan lopussa.

TIEDOKSI

UUDELY: Erika Heikkinen, Kirsi Hellas, Olli Jaakonaho, Ilkka Juva, Johanna Järvinen, Elina Kerko, Timo Kinnunen, Larri Liikonen, Maija Stenvall, Marjo Vuola, Annukka Vähä-Vahe, Henrik Wager
Uudenmaan liitto
HSL
HSY

Tämä asiakirja UUELY/11778/2017 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument UUELY/11778/2017 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Autere Tuomas 05.06.2020 14:52

Ratkaisija Dahlqvist-Solin Brita 05.06.2020 14:51

Lähettiläjä: Toimisto Uudenmaanliitto <toimisto@uudenmaanliitto.fi>
Lähetetty: keskiviikko 17. kesäkuuta 2020 11.13
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Kopio: Ilona Mansikka
Aihe: Lausunto Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta
Liitteet: ote tarkastamattomasta ptk_Vantaa.pdf; karttaliite 1_Vantaa.pdf; karttaliite 2_Vantaa.pdf

Hei,

ohessa ote tarkastamattomasta pöytäkirjasta; Lausunto Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta. Maakuntahallituksen 8.6. kokouksen pöytäkirja tarkastetaan elokuussa, jonka jälkeen lähetämme otteen tarkastetusta pöytäkirjasta.

Ystävällisin terveisin,

Uudenmaan liitto // Nylands förbund

Esterinportti 2 B • Estersporten 2 B

00240 Helsinki • Helsingfors

+358 9 476 7411 • www.uudenmaanliitto.fi



Maakuntahallitus	§ 39	29.04.2019
Maakuntahallitus	§ 79	08.06.2020

Lausunto Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta

107/06.02.00/2019

MHS 29.04.2019 § 39

Tiivistelmä

Vantaan yleiskaavassa on varauduttu voimakkaaseen kasvuun vuoteen 2050 mennessä. Vantaan kaupungin kasvu osoitetaan olemassa olevan rakenteen kestävästä liikkumisen alueille, joka mahdollistaa luonnon- ja virkistysalueiden turvaamisen.

Vantaan yleiskaavan laatimisen tavoitteena on sisäänpäin kasvulla saavuttaa kestävästä liikkumisesta tukeutuva monikeskuksinen joukkoliikennekaupunki, jossa viher- ja virkistysalueet ovat olennainen osa kokonaisuutta. Vantaan yleiskaava 2020 tavoitteet tukevat maakuntakaavojen tavoitteita.

Yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota seuraaviin näkökohtiin:

- Kaupunkikeskustojen ja kaupallisten palveluiden alueilla sekä niiden ulkopuolella kaupan määräksiä tulee tarkentaa ja täydentää
 - Kaupunkikeskustojen kauppaa ei rajoiteta, jolla korostetaan keskustan ensisijaisuutta kaupan sijoittumiselle
 - Kaupan alueiden enimmäismitoitukset tulee huomioida maakuntakaavan mukaan
 - Kaupan seudullisuuden koon alarajat tulee huomioida maakuntakaavan mukaan
- Aviapoliksen kaupunkikeskustan alueen rajausta tulee tarkistaa
- Pakkalan alueen maankäyttö tulee muuttaa kaupallisten palveluiden alueeksi
- Natura 2000 -alueet tulee osoittaa yleiskaavassa omalla merkinnällä

Asian vireilletulo

Vantaan kaupunki on pyytänyt 15.2.2019 Uudenmaan liitolta lausuntoa Vantaan yleiskaava 2020 luonnoksesta 23.4.2019 mennessä. Liitto sai lisälausuntoaikaa 7.5.2019 asti.

Asian yksityiskohtainen selostus

Maakuntakaava on ohjeena muutettaessa yleiskaavaa.

Voimassa oleva maakuntakaava

Voimassa olevassa maakuntakaavassa on osoitettu Vantaan kaupungin alueelle mm. taajamatoimintojen alueita, virkistys-, suojelu- ja Natura-alueita, viheryhteystarpeita, raideliikenteeseen tukeutuva asemaseudun kehittämisalue, Helsinki-Vantaa lentoasema sekä merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköt Koivuhakaan, Petakseen, Porttipuistoon,

Tammistoon ja Varisto-Petikkoon. Vantaan aluetta halkovat valtatiet, päärautatie, kehärata sekä poikittainen Kehä III:n moottoriväylä. Keskustatoimintojen alueina on osoitettu Hakunila, Myyrmäki, Kivistö, Koivukylä, Korso, Pakkala ja Tikkurila. Keskusta-alueita yhdistävät raideliikenteen väylät ja pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli.

Uusimaa-kaava 2050/ Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus

Uusimaa-kaava 2050 on parhaillaan laadittavana ja se tulee korvaamaan voimassa olevat maakuntakaavat. Uusimaa-kaava 2050 koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta vaihemaakuntakaavasta: Helsingin seudun, Itä-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Vantaan alue kuuluu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaan.

Uusimaa-kaava on nyt ehdotusvaiheessa ja tavoitteena on, että kaava voitaisiin hyväksyä maakuntavaltuustossa loppuvuodesta 2019.

Uusimaa-kaavan tärkeitä tavoitteita on ohjata Uudellemaalle ennakoitu vahva väestön ja työpaikkojen kasvu kestävästi olemassa olevaan rakenteeseen, keskustoihin ja kestävään liikkumisen alueille. Yhdyskuntarakennetta eheyttävällä täydentämisellä ja tiivistämisellä turvataan myös ympäristön voimavaroja ja vetovoimatekijöitä. Uusimaa-kaavan tärkeitä suunnittelutavoitteita ovat myös kansainvälisen saavutettavuuden edistäminen, keskustojen elinvoimaisuuden tukeminen, liikkumisen kehittäminen kestävämmäksi sekä työmarkkina-alueen laajentaminen hyvien yhteyksien avulla.

Vantaan yleiskaava 2020 luonnos

Vantaan yleiskaava 2020 laaditaan aiempaa strategisemmaksi, mutta on kuitenkin edelleen aluevarauskaava. Yleiskaavan tavoitevuosi on 2050 ja kaavalla varaudutaan 335 000 asukkaan ja 185 000 työpaikan vaatimiin asumisen, palveluiden, virkistysten ja liikkumisen tarpeisiin. Vantaan kaupungin tavoitteena on, että yleiskaavan voitaisiin hyväksyä vuoden 2020 aikana.

Keskukset

Vantaan kaupunki on osoittanut tärkeimmiksi yleiskaavan linjauksiksi ohjata kasvu olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen sekä tiivistää keskuksia. Yleiskaavan luonnoksessa on osoitettu yhdeksän keskusta, joista Tikkurila, Myyrmäki ja Aviapolis on nostettu pääkeskuksiksi. Nämä keskukset on osoitettu pinta-alaltaan laajoina kaupunkikeskustan aluemerkinnoilla. Muiden yleiskaavassa esitettyjen keskustusten on oletettu kasvavan paikallisina keskustoina. Kaikkia keskustoja tulee kuitenkin kehittää toiminnallisina ja monipuolisina keskustoina, joiden mitoituksen lähtökohtana tulee olla käveltyvyys. Yleiskaavassa on ohjattu varmistamaan palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla asemakaavoituksen yhteydessä. Vantaan kolmen pääkeskuksen ja radanvarsikeskusten kasvua on tuettu asuntovaltaisen keskusta-alueen aluevarausmerkinnöillä.

Jokaisessa yleiskaavan luonnoksessa esitetyllä keskuksella on vähintään yksi raideliikenteen asema. Asemapaikosta 15 palvelee kehäradan ja kuusi pääradan liikennettä. Asemanseudut ja Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle on osoitettu kestävä kasvun vyöhykkeiksi. Kestävä kasvun vyöhyke on osoitettu strategisena kehittämismerkintänä, jolle ensisijaisesti ohjataan maankäyttöä tehostava rakentaminen.

Kauppa

Yleiskaavassa on pyritty määrittelemään kaupan sijoittamisen ohjaamisen periaatteet ja täsmentämään maakuntakaavan linjauksia. Kestävän kasvun vyöhykkeellä kaupan rakentuminen on sidottu raitiotien toteutumiseen ja lähialueen asutuksen rakentumiseen. Suurin osa kaupunkikeskusten alueista kuuluu tälle strategiselle kehittämisvyöhykkeelle.

Kaupallisten palveluiden alueen määräyksellä on ohjattu kaupan laatua. Lisäksi määräyksessä on osoitettu kaupallisten palveluiden alueille aluekohtaiset määräykset, joissa mm. Petaksen kaupallisten palveluiden alueen toteuttamiselle on annettu ajoitusmääräys.

Liikkuminen

Vantaan yleiskaavan kasvu perustuu vahvasti kestäväan liikkumisen, erityisesti raideliikenteeseen. Vantaan poikittaista saavutettavuutta lisätään Länsimäestä lentoasemalle ulottuvalla raitiotie-merkinnällä sekä Myyrmäen ja Pakkalan välille sijoittuvalla poikittaisella joukkoliikenteen runkoyhteydellä. Kestävän liikkumisen mahdollisuuksia on lisätty myös pitkämatkaiselle pyöräilylle, jolle on osoitettu pyöräilyn baanoja sekä nuolimerkinnällä pyöräilyn baanayhteystarve Helsingin kaupungin alueelle.

Kulttuuriympäristöt

Yleiskaavan luonnoksen kulttuurihistoriallisen ympäristötyypin merkintä on yksinkertaistettu siten, että se sisältää kaikki erilaiset ympäristötyypit. Yleiskaavassa on ohjattu säilyttämään kulttuuriympäristön arvoja ja ominaispiirteitä.

Virkistysalueet ja viheryhteystarpeet

Yleiskaavan laatimisen periaatteena on osoittaa kasvua pääosin jo rakennetuille alueille. Yleiskaavassa on esitetty laajat viheraluekokonaisuudet sekä niiden väliset yhteydet. Virkistyskäyttöä ja siihen liittyvää palvelua on pyritty lisäämään mm. strategisen Jokivarren virkistyskäytön kehittämisvyöhykkeellä. Vantaan yleiskaavan läpileikkaavana teemana on vihertehokkuus. Vihertehokkuuden vaatimus on osoitettu kaupan, asumisen ja työpaikka-alueille.

Suojelualueet ja Natura 2000

Yleiskaavassa on vahvistettu ekologista verkostoa, osoitettu uusia luonnonsuojelualueita ja luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita sekä kytketty suojelualueita toisiinsa ekologisilla runkoyhteyksillä. Suojelualueista osa kuuluu Natura 2000 -verkostoon.

Ehdotus lausunnoksi

Vantaan yleiskaavan laatimisen tavoitteena on sisäänpäin kasvulla saavuttaa kestäväan liikkumiseen tukeutuva monikeskustinen joukkoliikennekaupunki, jossa viher- ja virkistysalueet ovat olennainen osa kokonaisuutta. Vantaan yleiskaava 2020 tavoitteet tukevat maakuntakaavojen tavoitteita.

Uudenmaan liitto on laatimassa Uudellemaalle kokonaiskaavaa, jossa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavalla on keskeinen osa. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ja Vantaan yleiskaava 2020 tavoitevuosi on molemmilla vuosi 2050. Tämän vuoksi Uudenmaan liiton lausunnossa on Vantaan yleiskaavan luonnosta peilattu sekä voimassa olevaan ajantasaiseen maakuntakaavaan että asiantuntijalausunnoilla parhaillaan olevaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotukseen.

Keskukset ja kauppa

Vantaan yleiskaavalla pyritään kaavaselostuksen mukaan ohjata vähittäiskaupan suuryksiköt keskusta-alueille ja kaupan alueille. Tämä ei kuitenkaan näy yleiskaavan määräyksissä.

- Uudenmaan liitto katsoo, että kauppaa koskeva määräys tulee lisätä kaupunkikeskustan alueen määräykseen korostamaan keskustan ensisijaisuutta kaupan sijoittumiselle.

Pakkalan alueella sijaitsee seudullisesti merkittävä kauppakeskus Jumbo. Yleiskaavan luonnoksessa Pakkalan keskustatoimintojen alue on ulotettu Kehä III:n pohjoispuolelle lentoaseman läheisyyteen asti. Keskukseen nimi on muutettu yleiskaavassa Aviapolikseksi. Vantaan tavoitteena on kehittää Aviapoliksesta kansainvälinen lentokenttäkaupunki.

Voimassa oleva maakuntakaava:

- Voimassa olevan maakuntakaavan mukaisen Pakkalan keskustatoimintojen alueen laajentaminen valtakunnallisesti merkittävän kaksiajorataisen tien, Kehä III:n, pohjoispuolelle ei tuota kävelyyn perustuvaa keskusta-aluetta. Kehä III aiheuttaa suuren estevaikutuksen keskustamaisen kaupunkitilan jatkumiselle eikä Aviapoliksen keskustatoimintojen alue muodosta yhtenäistä toiminnallista kokonaisuutta olemassa olevan Pakkalan keskustan kanssa.
- Uudenmaan liitto katsoo, että ratkaisu ei ole voimassa olevan maakuntakaavan mukainen.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

- Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa on osoitettu Kehä III:n eteläpuolelle laaturajoittamaton kaupan alue. Laaturajoittamattoman kaupan alueen enimmäismitoitus perustuu merkittävän laajaan alueeseen. Enimmäismitoituksessa ovat mukana Kehä III:n eteläpuolella olevat kaupalliset alueet eli Vantaanportin, Pakkalan ja Tammiston alueet. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on laaturajoittamattoman kaupan alue nimetty Tammistoksi. Tammisto on koko laajuudessaan suuri ja vetovoimainen seudullisen kaupan keskittymä. Alueelle ei ole syntynyt keskustamaisia palveluita, vaan asiointi on keskittynyt Jumboon ja Tammiston alueelle.
- Voimassa olevan keskustatoimintojen alueen merkintä on siirretty Kehä III:n pohjoispuolelle uuden Aviapoliksen lentokenttäkaupungin kehittämistä varten. Toisaalta myös siksi, että Pakkalan alueelle ei ole muodostunut keskustamaista kaupunkitilaa.
- Tammiston alueen laaturajoittamaton kaupan alue on enimmäismitoitettu kuten muutkin kaupalliset alueet. Laaturajoittamaton kaupan alue on taajatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä, joten aluetta voidaan täydentää yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa vähittäiskaupoilla, kaupallisilla palveluilla, asumisella ja työpaikka-alueilla. Suunnittelussa tulee kuitenkin huomioida alueelle maakuntakaavassa osoitettu enimmäismitoitus, joka kattaa olemassa olevan ja uuden liiketilan sekä seudullisen kaupan lisäksi myös alueelle sijoittuvat pienemmät paikalliset myymälät.
- Uudenmaan liitto toteaa, että Kehä III:n eteläpuolella oleva kaupunkikeskustan alue tulee muuttaa yleiskaavassa kaupallisen palveluiden alueeksi, jolle voidaan osoittaa monipuolista maankäyttöä.

Kauppa keskuksien ja kaupan alueiden ulkopuolella

Voimassa olevassa maakuntakaavassa ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on osoitettu merkitykseltään seudullisille vähittäiskaupan suuryksiköille seudullisuuden koon alarajat.

- Uudenmaan liitto toteaa, että yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee yleiskaavan määräyksissä huomioida maakuntakaavan seudullisuuden koon alarajat.

Kaupallisten palveluiden alueet

Enimmäismitoitus

Voimassa olevassa maakuntakaavassa ja Uusimaa-kaava 2050 ehdotuksessa on osoitettu jokaiselle kaupan ja laaturajoittamattoman kaupan alueelle enimmäismitoitukset. Yleiskaavan merkinnöissä ja määräyksissä ei ole osoitettu, että kaupallisten palveluiden alueita koskevat maakuntakaavassa osoitetut enimmäismitoitukset.

- Uudenmaan liitto katsoo, että kaupallisten palveluiden alueiden määräystä tulee tarkentaa tältä osin.

Määräysteksti

Kaupallisten palveluiden alueen määräyksessä on rajoitettu alueelle sijoittuvan kaupan laatua. Yleiskaavan määräyksessä on kielletty sellaisen vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen alueelle, jolla on merkitystä päivittäiseen palveluiden saavutettavuuteen.

- Päivittäistavaran kauppa on sellaista, jonka palveluita käytetään tiheästi, jopa päivittäin. Määräyksessä on kuitenkin erikseen kielletty päivittäistavarakaupan suuryksiköiden sijoittaminen alueelle. Tämän vuoksi kaupallisten palveluiden alueen määräyksen tekstin osa ”merkitystä päivittäiseen palveluiden saavutettavuuteen” merkitys jää epäselväksi mitä sillä tarkoitetaan.
- Uudenmaan liitto katsoo, että määräystä tulee tältä kohdin tarkentaa jatkosuunnittelussa.

Kaupallisten palveluiden alueiden aluekohtaiset määräykset

Tammiston kaupallisten palveluiden alueelle voidaan yleiskaavan luonnoksen mukaan sijoittaa sellaisia seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä, jotka täydentävät palvelurakennetta siten, että ne ottavat huomioon läheiset keskusta-alueet.

Voimassa oleva maakuntakaava:

- Tammisto on voimassa olevassa maakuntakaavassa tilaa vaativalle kaupalle tarkoitettu merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö. Tämän mukaan alueelle ei voi sijoittaa päivittäistavarakaupan ja muun erikoistavarakaupan suuryksiköitä.
- Uudenmaan liitto toteaa, että ratkaisu ei ole voimassa olevan maakuntakaavan mukainen.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

- Pakkalan keskustatoimintojen alue on muutettu keskustatoimintojen alueesta osaksi Tammiston laaturajoittamattoman kaupan aluetta. Tämä on huomioitu myös kaupan alueen enimmäismitoituksessa. Tammiston laaturajoittamattoman kaupan alue on osoitettu laajana toiminnallisena kokonaisuutena, johon kuuluvat Tammiston, Pakkalan ja Vantaanportin alueet.
- Uudenmaan liitto katsoo, että yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee huomioida maakuntakaavassa osoitettu Tammiston laaturajoittamattoman kaupan alueen kaavamerkintä ja sen

enimmäismitoitus

Varisto-Petikon ja Petaksen kaupallisille alueille ei saa yleiskaavamääräyksen mukaan sijoittaa keskustahakuisen kaupan suuryksiköitä eikä erikoiskaupan suuryksiköitä.

Voimassa oleva maakuntakaava:

- Varisto-Petikko ja Petas ovat voimassa olevassa maakuntakaavassa tilaa vaativalle kaupalle tarkoitettuja merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Tällöin alueelle ei voi sijoittaa päivittäistavarakaupan ja muun erikoistavarakaupan suuryksiköitä.
- Uudenmaan liitto katsoo, että Varisto-Petikon ja Petaksen kaupallisen alueen määräystä tulee tarkentaa siten, että alueelle voidaan sijoittaa tilaa vaativan erikoiskaupan suuryksiköitä. Kaupan ratkaisu on muutoin kaupan laadun periaatteiltaan voimassa olevan maakuntakaavan tavoitteiden mukainen.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

- Uusimaa-kaavassa keskustahakuisella kaupalla tarkoitetaan päivittäistavarakauppaa ja muun erikoistavaran kauppaa. Keskustahakuisella muun erikoistavaran kaupalla tarkoitetaan kaikkia niitä erikoiskaupan toimialoja, jotka eivät ole tilaa vaativaa kauppaa. Tilaa vaativa kauppa on erikoiskauppaa, jossa mm. myytävien tuoteryhmien tarvitsemat tilantarpeet ovat suuria.
- Uudenmaan liitto toteaa, että Varisto-Petikon ja Petaksen määräystä tulee tarkentaa siten, että alueelle voidaan sijoittaa tilaa vaativan erikoiskaupan suuryksiköitä. Kaupan ratkaisu on muutoin Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotuksen kaupan ratkaisun mukainen.

Varisto-Petikossa, Porttipuistossa, Petaksessa ja Koivuhaassa on osoitettu alueiden päivittäistavarakaupan rakennusoikeudet.

Voimassa olevan maakuntakaava ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

- Osoitetut rakennusoikeudet ovat mitoitukseltaan paikallisia.
- Uudenmaan liitto katsoo, että päivittäistavarankaupan ratkaisu on sekä voimassa olevan maakuntakaavan että ehdotusvaiheessa olevan Uusimaa-kaavan mukainen.

Liikenne

Yleiskaavassa osoitetut tie- ja rataverkot vastaavat pääosin sekä voimassa olevan maakuntakaavan että Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotuksen linjauksia. Yleiskaavan luonnokseen on merkitty kaikki Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa esitetyt liityntä- ja pysäköintipaikat ja ne on osoitettu yleiskaavan luonnoksessa symbolimerkinnoin seudullisesti merkittävinä liityntäpysäköintialueina.

Raskaan liikenteen taukopaikkatarpeita on selvitetty Helsingin seudulla. Niistä melkein kaikki sijoittuivat Vantaan alueelle. Raskaan liikenteen taukopaikat on osoitettu Uusimaa-kaava 2050 selostuksen liiteaineiston logistiikkaa käsittelevässä L1 -liitekartassa.

- Uudenmaan liitto toivoo, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa huomioitaisiin raskaan liikenteen levähdysalueet.

Yleiskaavassa on osoitettu Vihdintie paikallisesti tärkeäksi tieksi.

Voimassa oleva maakuntakaava:

- Tieyhteys voidaan toteuttaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa riittävin perustein teknisesti tai toiminnallisesti alemman luokkaisena.
- Uudenmaan liitto toteaa, että yleiskaavassa oleva Vihdintien paikallisesti tärkeä tie -merkintä on voimassa olevan maakuntakaavan mukainen.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

- Vihdintie on merkitty seudullisesti merkittäväksi tieksi, joka voidaan toteuttaa myös katuna.
- Uudenmaan liitto toteaa, että yleiskaavassa oleva Vihdintien paikallisesti tärkeä tie -merkintä on Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan mukainen.

Maantien 152 aluevaraussuunnitelmaa laaditaan parhaillaan välille Vt 3 – Myllykyläntie. Kivistön pohjoisosassa sijaitsevan maantien linjausta on muutettu tämän perusteella. Yleiskaavan luonnoksessa on esitetty kyseiselle Kehä IV -linjaukselle kaksi vaihtoehtoa. Toinen varauksista on osoitettu kokonaan aluevarauksena. Vaihtoehtoinen tielinjaus koskettaa Tuusulan rajalla olevaa osaa, jossa linjaus on osoitettu nuoliviivoin Tuusulan puolelle.

Voimassa oleva maakuntakaava ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

- Uudenmaan liitto katsoo, että maantie 152 liikennealueen aluevaraus sekä vaihtoehtoinen nuolimerkinnöllä esitetty linjaus ovat yhteneviä maakuntakaavojen ohjeellisen linjauksen kanssa, kun otetaan huomioon maakuntakaavojen tarkkuustasot.

Kulttuuriympäristöt

Viherkummun siirtolapuutarha on yleiskaavan selostuksen mukaan maakunnallisesti arvokkaan rajauksen sisällä. Selostuksessa on todettu, että sitä ei ole mainittu erikseen maakuntakaavan maisema-alueen inventointitekstissä. Aluetta ei ole esitetty yleiskaavan luonnoksessa arvokkaana kulttuuriympäristönä, koska alueen kulttuurihistorialliset arvot ovat rakennusperinnön osalta heikentyneet purkamisen myötä.

- Uudenmaan liitto toteaa, että voimassa olevassa Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa on käsitelty kulttuuriympäristöt kokonaisuutena ja Viherkummun siirtolapuutarhan aluetta ei ole osoitettu maakunnallisesti merkittävänä kulttuuriympäristönä. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa on osoitettu kulttuuriympäristöt Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan perusteella.
- Vantaanjokilaakson viljelymaisema on esitetty maakuntakaavakartalla valtakunnallisesti arvokkaana valtioneuvoston vuoden 1995 periaatepäätöksen mukaisesti. Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden päivitysinventoinnit on tehty, mutta asiasta ei ole saatu valtioneuvoston päätöstä. Tästä huolimatta päivitysinventoinnin tuottama aineisto tulee olla lähtökohtana alueen suunnittelussa. Lisäksi Uudenmaan kulttuuriympäristöjen ”Missä maat on mainiommat” -selvitys on päivitetty vuonna 2016.
- Uudenmaan liitto katsoo, että vaikka kulttuuriympäristöjen rajaukset eivät vastaa maakuntakaavojen rajauksia niin yleiskaavan luonnoksessa esitetyt rajaukset ovat perusteltuja.

Virkistysalueet ja viheryhteystarpeet

Uusimaa-kaavan virkistysalueet sekä viheryhteystarpeet ovat tarkentuneet Vantaan yleiskaavan luonnoksessa virkistystä, suojelua sekä maa- tai

metsätaloutta osoittaviksi aluevarausmerkinnöiksi. Maakuntakaavassa osoitettuja viheryhteystarpeita toteuttavat yleiskaavan luonnoksen ekologinen runkoyhteys ja ohjeellinen ulkoilureitti -merkinnät, joita on osoitettu edellä mainituille aluevarausmerkinnöille tieväylien ylitys- tai alituskohtiin. Virkistysalueyhteys -merkintää on käytetty yhdistämään laajoja viheralueita rakennetussa ympäristössä.

Voimassa oleva maakuntakaava:

- Yleiskaavan luonnos on voimassa olevan maakuntakaavan mukainen.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus:

- Merkinnät ovat linjassa Uusimaa-kaavan ehdotuksen kanssa ja turvaavat maakuntakaavan edellyttämällä tavalla virkistysalueiden riittävyys sekä virkistysverkoston yhtenäisyyden. Myös ylikunnalliset yhteydet Helsingin seudun viherkehälle voidaan kaavaluonnoksen perusteella turvata. Maatalous- ja maa-metsätalousvaltaisten alueiden, lähivirkistysalueiden, retkeily- ja ulkoilualueiden sekä suojelualueiden rakentamista on rajattu osoitettuja maankäyttötarkoituksia palveleviksi. Esitetty rakentaminen ei estä maakuntakaavan tavoitteiden toteutumista.

Suojelualueet ja Natura 2000

Yleiskaavan luonnoksessa on hyvin tunnistettu ekologinen verkosto ja esitetty luonnon monimuotoisuuden turvaamista luo-merkinnällä. Jokivarsien virkistyskäytön turvaaminen ja kehittäminen on myönteistä. Jokivarren virkistyskäytön kehittäminen edellyttää erityisesti Vantaanjoen Natura-alueen erityistä huomioon ottamista ja riittävää vaikutusten tunnistamista.

- Uudenmaan liitto toteaa, että jatkosuunnittelussa on perusteltua osoittaa maakuntakaavoissa esitetyt Natura-alueet omalla merkinnällä ja käyttää tarvittaessa rinnalla SL-aluevarausmerkintää.

Muita huomioita

Lausunnolla olevan kaavakartan merkintöjen havainnointi on monien viivamerkintöjen kohdalla vaikeaa kuten esimerkiksi lentomelun laajenemisalueen, voimakkaan lentomelun alueen ja lentomeluviyöhykkeiden kohdalla. Kaavakartasta ei ole pystynyt erottamaan Jokivarren virkistyskäytön kehittämisviyöhykkeen strategista merkintää tai sitten se puuttuu kaavakartalta kokonaan. Uudenmaan liitto katsoo, että jatkotyössä tulee kiinnittää huomiota kaavakartamerkintöjen havainnollisuuteen.

Klaukkalan radasta on todettu yleiskaavan selostuksessa, että se on pitkän aikavälin raidevaraus, eikä välttämättä toteudu ennen yleiskaavan tavoitevuotta 2050. Yleiskaavan luonnoksessa on Keimola-Kongon alueelle osoitettu maaseutumaista asutusta. Uudenmaan liitto toivoo, että jatkosuunnittelussa huomioidaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan uuden raideliikenteeseen tukeutuvan kehittämisviyöhykkeen alueidenkäytölle osoitettu määräys.

Uudenmaan liitto pitää lausunnolla olevaa Vantaan yleiskaavan luonnosta erinomaisena pohjana jatkosuunnittelulle.

Maakuntajohtajan ehdotus:

Maakuntahallitus päättää antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Vastuujohtaja:

Merja Vikman-Kanerva 040 638 6669

Valmistelija:

Aila Elo 040 660 5227

Päätös:

Maakuntahallitus päätti antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Täytäntöönpano:

Muutoksenhakukielto (Kuntalaki 410/2015 147 §, Kuntalaki 365/1995 91 §)

Päätösote: Vantaan kaupungin kirjaamo

MHS 08.06.2020 § 79

Tiivistelmä

Vantaan kaupunki pyytää Uudenmaan liitolta lausuntoa Vantaan yleiskaavan ehdotuksesta. Vantaan yleiskaavassa on varauduttu voimakkaaseen kasvuun vuoteen 2050 mennessä. Vantaan kaupungin kasvu osoitetaan olemassa olevan rakenteen kestävässä liikkumisen alueilla, joka mahdollistaa luonnon- ja virkistysalueiden turvaamisen. Vantaan yleiskaavan laatimisen tavoitteena on sisäänpäin kasvulla saavuttaa kestävässä liikkumiseen tukeutuva monikeskuksinen joukkoliikennekaupunki, jossa viher- ja virkistysalueet ovat olennainen osa kokonaisuutta. Vantaan yleiskaava 2020 tavoitteet tukevat maakuntakaavojen tavoitteita.

Yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota seuraaviin näkökohtiin:

- Kaupunkikeskustojen ja kaupallisten palveluiden alueilla sekä niiden ulkopuolella kaupan määräyksiä tulee tarkentaa ja täydentää
 - Kaupunkikeskustojen kauppaa ei rajoiteta, jolla korostetaan keskustan ensisijaisuutta kaupan sijoittumiselle
 - Kaupan alueiden enimmäismitoitukset tulee huomioida maakuntakaavan mukaan
 - Kaupan seudullisuuden koon alarajat tulee huomioida maakuntakaavan mukaan
 - Kaupunkikeskustan alueiden määräystä tulee tarkentaa Lapinkylän osalta
 - Kaupallisten palveluiden alueiden määräystä tulee tarkentaa kaupan laadun rajoittamisen osalta
- Aviapoliksen kaupunkikeskustan alueen rajausta tulee tarkistaa
- Petaksen varikko tulee huomioida yleiskaavassa
- Östersundomin maakuntakaavan ja Östersundomin yhteisen yleiskaavan suunnittelualue tulee rajata pois yleiskaavasta alueeseen liittyvän keskeneräisen valitusprosessin takia

”Nähtäville asetettuun aineistoon kuuluu kaavakartta, kaksi oikeusvaikutteista liitekarttaa, kaavamääräykset ja kaavaselostus. Aineisto on kaupungin internet-sivuilla osoitteessa: <https://www.vantaa.fi/yleiskaava2020> Sivuilla on myös yleiskaavaluonnoksesta laaditut vaikutustenarvioinnit sekä muuta yleiskaavan valmisteluun liittyvää aineistoa.”

Asian vireilletulo

Vantaan kaupunki on pyytänyt 7.4.2020 Uudenmaan liitolta lausuntoa Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta 5.6.2020 mennessä. Liitto sai lisälausuntoaikaa 18.6.2020 asti.

Asian taustat

Yleiskaavan suunnittelualue ja tavoitteet

Vantaan yleiskaavaehdotus määrittelee tulevaisuuskuvan Vantaan maankäytön kehityksestä vuoteen 2050 asti koko Vantaan alueelle. Yleiskaava linjaa kokonais kuvan kasvun mahdollisuuksista, kaupungin rakenteesta ja kytkeytymisestä osaksi seutua, paikallisista muutoksista sekä yhteyksistä niin liikkujalle kuin luonnolle.

Vantaan rooli osana Uudenmaan maakuntaa keskittyy liikkumiseen, väyliin, lentokenttään, mutta myös kasvavaan kaupunkiseutuun, viherrakenteeseen, luonnon ja kulttuuriperinnön suojeluun. Helsingin seudulla Vantaan rooli on myös merkittävä, koska kaupunki on fyysisesti keskellä seutua ja sen verkostoja. Vantaa on seudun kolmanneksi suurin kaupunki, joka kasvaa voimakkaasti. Yleiskaavassa sovitaan yhteen naapurikuntien kanssa rajaseutujen maankäytön ja erilaisten verkostojen ratkaisut.

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästämällä resurssiviisaasti maata luonnolle ja tulevaisuuden muutoksille. Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävä kasvun vyöhykkeelle. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle.

Monikeskuksisen kaupungin ytiminä ovat uudistuvat keskustat, joista etenkin kolmea pääkeskustaa Tikkurilaa, Aviapolista ja Myyrmäkeä vahvistetaan mahdollistamalla niihin voimakasta laajentumista ja tiivistymistä. Ratikan kehityskäytävän lisäksi joukkoliikennekaupunkia vahvistetaan uudistamalla ja täydentämällä sekä pääkeskustojen lisäksi olemassa olevia että uusia asemanseutuja ja keskuksia seudullisen joukkoliikennekaupungin osana. Uusina asemanseutuna yleiskaavaehdotuksessa esitetään Kivistön keskusta laajentavaa Lapinkylän asemaa, Vallinojan asemanseutua pääradan varrella ja Östersundomin ensimmäistä uutta metroasemaa Länsisalmea.

Yleiskaavaehdotukseen on määritelty ekologinen verkosto sekä merkittävä määrä täydennyksiä nykyiseen luonnonsuojeluverkostoon. Yleiskaavassa linjataan myös lähipuistojen ja virkistysalueiden määrästä ja rakentamisen vihertehokkuudesta.

Kansainvälisen lentokenttäkaupungin kehittämismahdollisuuksien turvaamiseksi on yleiskaavassa osoitettu työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia lähivuosisikymmenille. Keskustoista erityisesti Aviapoliksessa on varattu tilaa tiiviille keskustatoiminnoille sekä työpaikkaintensiiviselle rakentamiselle. Yleiskaavaehdotuksessa on myös vahvistettu Aviapoliksen ja lentoaseman välistä yhteyttä. Uudelleen määritellyistä lentomelualueista merkittävä osa on yleiskaavassa varattu työpaikkarakentamiseen. Laajentuneet melualueet ulottuvat joissain kohdin myös olemassa oleville asuntoalueille. Näillä alueilla yleiskaavaehdotus turvaa nykyisen asutuksen

säilyismahdollisuudet meluhäiriöistä huolimatta.

Yleiskaavaehdotus esittää kaupunkirakenteen tiivistämistä ja uudistamista koko kaupungin alueella, niin kerros- kuin pientaloalueillakin. Yleiskaava ohjaa kaupan sijoittumista erityisesti suurimpien yksiköiden ja ns. kaupan alueiden osalta. Yleiskaava ei ohjaa tarkasti yksittäisten palvelujen tarkkaa sijoittumista. Tärkeimpinä linjauksina kaupan sijoittumisessa on keskuksien kehittämisen tukeminen ja saavutettavuus kestäväällä liikkumisella.

Yleiskaava on laadittu aluevarauskaavana. Kaavakartan aluevarauksia täsmentävät yleiskaavamääräykset, joissa on paljon tarkempaa suunnittelua ohjaavia linjauksia. Vantaan oikeusvaikutteinen yleiskaava koostuu pääkartasta ja kahdesta oikeusvaikutteisesta liitekartasta sekä niitä koskevista merkinnöistä ja määräyksistä. Lisäksi yleiskaavamateriaaliin kuuluvat vaikutustenarviot ja selvitykset sekä yleiskaavan selostus, jossa avataan tarkemmin yleiskaavan ratkaisuja.

Kaavatilanne

Yleiskaavatilanne

Vantaalla on suunnittelua-alueella voimassa kolme yleiskaavaa:

- Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava 2007, joka on tullut voimaan kuulutuksin 25.2.2009, 3.6.2009 ja 13.1.2010.
- Kaupunginvaltuuston 19.6.2006 hyväksymä Marja-Vantaan osayleiskaava, joka tuli voimaan 9.7.2008.
- Pienellä osalla Hakkilaa ja Jokiniemeä on voimassa kaupunginvaltuuston 14.9.1992 hyväksymä Vantaan yleiskaava 1992, joka tuli voimaan 17.1.1996.
- Kun yleiskaava 2020 hyväksytään, se korvaa kaikki nämä yleiskaavat.

Maakuntakaavatilanne

Maakuntakaava on ohjeena muutettaessa yleiskaavaa. Maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleiskaavan alueella.

Vantaan alueella on voimassa useita maakuntakaavoja. Ne ovat ohjeena kuntakaavoitukselle siihen asti, kunnes maakuntavaltuusto hyväksyy nyt ehdotusvaiheessa olevan, nk. Uusimaa-kaavan kokonaisuuteen kuuluvan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ja se on tullut voimaan. Helsingin seudun vaihemaakuntakaava on tavoitteena viedä valtuuston hyväksyttäväksi kesällä 2020. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti maakuntahallitus voi määrätä maakuntakaavan tulemaan voimaan maakuntavaltuuston hyväksymispäätöksen jälkeen, vaikka kaavasta olisi valitettu.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaava korvaa voimaan tullessaan nyt alueella voimassa olevat maakuntakaavat lukuun ottamatta Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoiman ratkaisua sekä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaa, Östersundomin aluetta, joka on nyt voimassa. Maakuntavaltuusto hyväksyi Östersundomin alueen maakuntakaavan kesäkuussa 2018. Kaavasta valitettiin Helsingin hallinto-oikeuteen, joka hylkäsi valitukset marraskuussa 2019. Valtuuston päätös on nyt lain mukainen ja kaava on voimassa.

Voimassa oleva maakuntakaava

Voimassa olevassa maakuntakaavassa Vantaan kaupungin alueelle on osoitettu mm. taajamatoimintojen alueita, virkistys-, suojelu- ja Natura-alueita, viheryhteystarpeita, raideliikenteeseen tukeutuva asemaseudun kehittämisalue, Helsinki-Vantaa lentoasema sekä merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköt Koivuhakaan, Petakseen, Porttipuistoon, Tammistoon ja Varisto-Petikkoon. Vantaan aluetta halkovat valtatiet, päärautatie, kehärata sekä poikittainen Kehä III:n moottoriväylä. Keskustatoimintojen alueina on osoitettu Hakunila, Myyrmäki, Kivistö, Koivukylä, Korso, Pakkala ja Tikkurila. Keskusta-alueita yhdistävät raideliikenteen väylät ja pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaava

Parhaillaan hyväksymisvaiheessa olevan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan tärkeitä tavoitteita on ohjata Uudellemaalle ennakoitu vahva väestön ja työpaikkojen kasvu kestävästi olemassa olevaan rakenteeseen, keskustoihin ja kestäväan liikkumisen alueille. Yhdyskuntarakennetta eheyttävällä täydentämisellä ja tiivistämisellä turvataan myös ympäristön voimavaroja ja vetovoimatekijöitä. Maakuntakaavan tärkeitä suunnittelutavoitteita ovat myös kansainvälisen saavutettavuuden edistäminen, keskustojen elinvoimaisuuden tukeminen, liikkumisen kehittäminen kestävämmäksi sekä työmarkkina-alueen laajentaminen hyvien yhteyksien avulla.

Ehdotus lausunnoksi

Vantaan koko kaupungin yleiskaava on erittäin merkittävä suunnitelma, jolla on paljon vaikutuksia seudun kokonaisuuteen. Vantaan yleiskaavan laatimisen tavoitteena on sisäänpäin kasvulla saavuttaa kestäväan liikkumiseen tukeutuva monikeskuksinen joukkoliikennekaupunki, jossa viher- ja virkistysalueet ovat olennainen osa kokonaisuutta. Vantaan yleiskaavan 2020 tavoitteet tukevat maakuntakaavojen tavoitteita.

Uudenmaan liitto on laatimassa Uudellemaalle vaihemaakuntakaavojen muodostamaa kokonaisuutta, nk. Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuutta, jossa Vantaa sijoittuu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan alueelle. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ja Vantaan yleiskaava 2020 tavoitevuosi on molemmilla vuosi 2050. Helsingin seudun vaihemaakuntakaava on tavoitteena viedä valtuuston hyväksyttäväksi kesällä 2020, jolloin uusi maakuntakaava tulisi voimaan jo syksyllä 2020. Tämän vuoksi Uudenmaan liiton lausunnossa on Vantaan yleiskaavan ehdotusta peilattu sekä voimassa olevaan maakuntakaavaan että parhaillaan hyväksymisvaiheessa olevaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotukseen. Östersundomin alueen osalta yleiskaavan ratkaisuja on peilattu voimassa olevan Östersundomin alueen maakuntakaavan ratkaisuihin.

Kasvun kestävä ohjaaminen

Kestävän kasvun vyöhyke

Yleiskaavassa strategisella kestäväan kasvun vyöhyke -merkinnällä osoitetaan suurpiirteisesti sijainteja, joille väestönkasvua tulee ensisijaisesti keskittää, ja joilla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia liikenneyhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle.

- Uudenmaan liitto katsoo, että kestävän kasvun vyöhyke – merkintä tukee sekä voimassa olevan maakuntakaavan että uuden Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan kasvun kestävän ohjaamisen tavoitteita.

Elinkeinot ja kauppa

Keskukset ja kauppa

Yleiskaavassa osoitettu keskusverkko vastaa suurimmalta osin maakuntakaavan keskusverkkoa. Maakuntakaavan keskusten lisäksi yleiskaavassa on osoitettu kestävän kasvun vyöhykkeeseen kytkeytyvät Lapinkylä ja Länsimäki sekä uusi metroasema Länsisalmi. Määräyksissä Länsimäen ja Länsisalmen kauppaa on rajoitettu paikalliseksi, mutta Lapinkylän keskuksen osalta kaupan rajoittamisesta ei löydy määräyksistä mainintaa.

- Uudenmaan liitto katsoo, että kaupunkikeskustan alueiden määräystä tulee tarkentaa tältä osin.

Vantaan yleiskaavalla pyritään kaavaselostuksen mukaan ohjaamaan vähittäiskaupan suuryksiköt keskusta-alueille ja kaupan alueille. Tämä ei kuitenkaan näy yleiskaavan määräyksissä.

- Uudenmaan liitto katsoo, että kauppaa koskeva määräys tulee lisätä kaupunkikeskustan alueen määräykseen korostamaan keskustan ensisijaisuutta kaupan sijoittumiselle.

Pakkalan alueella sijaitsee seudullisesti merkittävä kauppakeskus Jumbo. Yleiskaavan ehdotuksessa Pakkalan keskustatoimintojen alue on ulotettu Kehä III:n pohjoispuolelle lentoaseman läheisyyteen asti. Keskuksen nimi on muutettu yleiskaavassa Aviapolikseksi. Vantaan tavoitteena on kehittää Aviapoliksesta kansainvälinen lentokenttäkaupunki.

Voimassa oleva maakuntakaava ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaava:

- Molempien maakuntakaavojen mukaisen Pakkalan keskustatoimintojen alueen laajentaminen valtakunnallisesti merkittävän aksiaalirataisen tien, Kehä III:n, pohjoispuolelle ei tuota kävelyyn perustuvaa keskusta-aluetta. Kehä III aiheuttaa suuren estevaikutuksen keskustamaisen kaupunkitilan jatkumiselle eikä Aviapoliksen keskustatoimintojen alue muodosta yhtenäistä toiminnallista kokonaisuutta olemassa olevan Pakkalan keskustan kanssa.
- Uudenmaan liitto katsoo, että ratkaisu ei ole voimassa olevan eikä hyväksymisvaiheessa olevan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan mukainen. Aviapoliksen kaupunkikeskustan alueen rajausta tulee tarkistaa.

Kauppa keskuksien ja kaupan alueiden ulkopuolella

Voimassa olevassa maakuntakaavassa ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on osoitettu merkitykseltään seudullisille vähittäiskaupan suuryksiköille seudullisuuden koon alarajat.

- Uudenmaan liitto toteaa, että yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee yleiskaavan määräyksissä huomioida maakuntakaavan seudullisuuden koon alarajat.

Kaupallisten palveluiden alueet

Enimmäismitoitus

Voimassa olevassa maakuntakaavassa ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa on osoitettu jokaiselle kaupan alueelle enimmäismitoitukset. Yleiskaavan merkinnöissä ja määräyksissä ei ole osoitettu, että kaupallisten palveluiden alueita koskevat maakuntakaavassa osoitetut enimmäismitoitukset.

- Uudenmaan liitto katsoo, että kaupallisten palveluiden alueiden määräystä tulee tarkentaa tältä osin.

Kaupan laadun rajoittaminen

Yleiskaavan selostuksen mukaan Tammistoa, Porttipuistoa ja Vantaanporttia kehitetään monipuolisina kaupan alueina. Selostuksen mukaan kaupan toimiala ja laatu ei kuitenkaan saa olla sellaista, joka haittaa merkittävästi keskusta-alueiden kehittämistä. Tätä yleiskaavan selostuksen tavoitetta ei kuitenkaan ole osoitettu kaupan alueiden merkinnöissä ja määräyksissä kyseisiä alueita koskien.

- Uudenmaan liitto katsoo, että kaupallisten palveluiden alueiden määräystä tulee tarkentaa tältä osin.

Liikenne

Maantie 152

Yleiskaavan ehdotuksessa on esitetty Maantie 152:lle (nk. kehä IV) kaksi vaihtoehtoa. Toinen varauksista on osoitettu kokonaan aluevarauksena. Vaihtoehtoinen tielinjaus koskettaa Tuusulan rajalla olevaa osaa, jossa linjaus on osoitettu nuolivivoin liikenteen yhteystarpeena Tuusulan puolelle.

- Uudenmaan liitto katsoo, että maantie 152 liikennealueen aluevaraus sekä vaihtoehtoinen nuolimerkinnöillä esitetty linjaus ovat yhteneviä maakuntakaavojen ohjeellisen linjauksen kanssa, kun otetaan huomioon maakuntakaavojen tarkkuustasot. Liitto pyytää huomioimaan, että Tuusulan kunta ei ole kaavoituksessaan varautunut maantie 152 vaihtoehtoiseen, osin Tuusulan puolella kulkevaan linjaukseen.

Lentorata ja Tallinna-tunneli

Lentorata ja Tallinna-tunneli ovat kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittäviä hankkeita, joiden mahdollistaminen on tärkeää. On hyvä, että Vantaan yleiskaavassa on mahdollistettu molemmat ratalinjaukset. Voimassaolevassa maakuntakaavassa ja uudessa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa lentorata ja Tallinna-tunneli on osoitettu yhtenäisellä merkinnällä liikennetunnelin ohjeellisena linjauksena lentoasemalle asti. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on lisäksi Tallinna-tunnelin rahtiterminaaliin vievä ratayhteys on osoitettu liikenteen yhteystarvemuodolla lentoasemalta luoteeseen. Lentoradalla ja Tallinna-tunnelilla on synergiaetuja, mutta hankkeet eivät ole riippuvaisia toisistaan.

- Uudenmaan liitto katsoo, että näiden merkittävien hankkeiden suunnittelun etenemisen kannalta olisi tärkeää, että hankkeiden suunnittelu etenee yhteistyössä.

Raskaan raideliikenteen varikot

Raskaan liikenteen varikot ovat valtakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen toimivuuden kannalta tärkeä asia, joka tulisi huomioida maankäytön suunnittelussa. Tuoreimmissa valtion liikenneviranomaisten varikkoselvityksissä on Vantaan Petakseen osoitettu tarve raskaan

raideliikenteen varikolle. Yksityiskohtaisemmassa maankäytön suunnittelussa varikon sijoittaminen edellyttää yleiskaavan muuttamista ja asemakaavan laatimista, joten Petakseen sijoittuva varikko tulisi huomioida laadittavana olevassa Vantaan yleiskaavassa. Varikkotoiminnan vaikutukset arvioidaan yleis- ja asemakaavoituksen yhteydessä.

- Uudenmaan liitto katsoo, että Petaksen raidevarikon suunnittelun etenemisen kannalta olisi tärkeää, että varikko huomioitaisiin yleiskaavassa.

Raskaan liikenteen palvelualueet

Raskaan liikenteen palvelualueet ovat valtakunnallisen logistiikan toimivuuden kannalta tärkeä asia, joka tulisi huomioida maankäytön suunnittelussa. Potentiaaliset raskaan liikenteen palvelualueet on osoitettu Uusimaa-kaava 2050 kokonaisuuden selostuksen liiteaineiston logistiikkaa käsittelevässä L1 -liitekartassa.

- Uudenmaan liitto toivoo, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa huomioitaisiin raskaan liikenteen palvelualueet.

Östersundomin alueen maakuntakaavan ja Vantaan yleiskaavan suhde

Maakuntakaavatilanne

Östersundomin alueen maakuntakaava kattaa Helsingin Östersundomista Sipoonjokeen ulottuvan alueen sekä osan Vantaan Länsisalmea. Kaavassa käsitellään kaikki keskeiset alue- ja yhdyskuntarakenteen teemat, ja se on osa Uudenmaan toista vaihemaakuntakaavaa.

Kaavaa laadittaessa on kiinnitetty erityistä huomiota Natura-alueisiin kohdistuviin vaikutuksiin sekä raideliikennetarkistukseen. Keskeisinä suunnitteluperiaatteina on ollut sitoa taajamarakenne raideyhteyteen ja turvata tärkeät ekologiset yhteydet sekä olla heikentämättä merkittävästi Natura-alueiden luonnonarvoja.

Vantaan alueella maakuntakaavassa on osoitettu muun muassa taajamatoimintojen alueita, työpaikka-alueita, arvokkaita kulttuuriympäristöjä, suojelualueita, Natura 2000 -alueita, virkistysalueita, viheryhteystarpeita, itämetron ohjeellinen linjaus sekä siihen tukeutuva Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue ja tiivistettävä alue Länsisalmessa.

Kaavassa Salmenkallion-Kasabergetin ja Talosaaren alueet esitetään niin sanottuina maakuntakaavan valkoisina alueina. Ratkaisulla pyritään vähentämään Natura-alueille virkistyskäytöstä aiheutuvia haitallisia vaikutuksia.

Östersundomin maakuntakaavaa on laadittu samanaikaisesti Helsingin, Vantaan ja Sipoon valmisteleman yhteisen yleiskaavan kanssa. Maakuntakaavassa käsitelty alue on kuitenkin yleiskaavan aluetta laajempi.

Hyväksymiskäsittelyssä olevasta Helsingin seudun vaihemaakuntakaavasta rajattiin ehdotusvaiheessa ulos Östersundomin alue, jonne oli 2018 kesällä hyväksytty em. täydennys Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaan. Hyväksymispäätöksestä oli valitettu Hallinto-oikeuteen, joka hylkäsi valitukset päätöksellään 29.11.2019. Valtuuston päätös on nyt lain mukainen ja kaava on voimassa. Maakuntakaavat ohjaavat yleiskaavan laadintaa.

Östersundom Vantaan yleiskaavassa

Helsingin, Vantaan ja Sipoon valmistelemaa Östersundomin yhteistä yleiskaavaa on laadittu rinnan Östersundomin maakuntakaavan kanssa. Östersundomin yhteinen yleiskaava on kumottu Helsingin hallinto-oikeuden päätöksellä 29.11.2019. Päätöksestä on valitettu Korkeimpaan hallinto-oikeuteen ja valitusprosessi on kesken. Yhteisen yleiskaavan ratkaisut on yleiskaavan kaavaselostuksen mukaan tuotu Vantaan yleiskaavaehdotukseen lähes sellaisinaan.

Liikenteen osalta metro jatkuu yleiskaavassa Mellunmäestä itään ja Länsisalmessa varaudutaan metroasemaan Kehä III:n itäpuolella. Metrolinjauksen on suunniteltu päättyvän Sipoossa Majvikiin. Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnällä varaudutaan Helsingin raitioteiden jatkumiseen Vantaan puolella: Itä-Vantaalla runkoyhteys mahdollistaa Itäväylää mukailevan raitiotien Länsisalmen kautta Majvikiin. Länsisalmeen on merkitty liikenneyhteydet Pitkäsuontie Kehä III:n liittymästä Sotungintielle, Länsisalmentien jatke Kehä III:lta Länsimäentielle, pohjoiseteläsuuntainen yhteys Sotungintien ja Länsisalmentien liittymästä Länsisalmen uuteen keskukseen sekä itä-länsisuuntainen yhteys Itäväylältä Länsisalmen keskuksen läpi kohti Östersundomia.

Yleiskaavaehdotuksessa Länsimäkeen on osoitettu keskusta-alue sekä asuinalueen laajennus koilliseen. Länsisalmessa uusi keskusta-alue asuinalueineen sijoittuu itämetron uuden aseman yhteyteen. Länsisalmen nykyinen kyläalue on rajattu laajana aluevarauksena metrokeskuksen pohjoispuolelle. Länsisalmeen merkityn keskustarakenteen toteutuminen on sidottu Östersundomin ja itäisen metron jatkeen rakentumiseen.

Vantaan Östersundomin alueelle ulottuu alueita Natura-aluekokonaisuudesta Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet (FI0100065). Näihin Natura-alueisiin kohdistuvia vaikutuksia on arvioitu Östersundomin yhteisen yleiskaavan Natura-vaikutusten arvioinneissa. Länsisalmen asuntoalueen toteuttamiseen liittyy yleiskaavan yleis- ja ajoitusmääräyksiä liittyen ekologisen yhteyden säilymiseen Sipoonkorven ja em. Natura-aluekokonaisuuden välillä.

Porvoonväylän pohjoispuolelle sijoittuu yhdyskuntateknisen huollon sekä tuotanto- ja varastotoiminnan alueita. Kehä III:n länsipuolelle kaavassa sijoittuu lähivirkistysalueita, arvokas kulttuuriympäristö -merkintä, palveluiden ja hallinnon alue sekä maatalousvaltainen alue Westerkullan kartanon pelloille. Länsisalmen itäpuolelle sekä Kehä III:n yli on osoitettu pohjois-eteläsuuntainen ekologinen runkoyhteys, jolle on merkitty viheryhteyden kehittämiskohtia. Lisäksi Östersundomin alueella kulkee virkistysyhteyksiä ja ohjeellisia ulkoilureittejä.

Östersundomin alueen maakuntakaavan ja Vantaan yleiskaavan suhde

Maakuntakaavan yksi keskeinen suunnitteluperiaate on ollut, että kaavalla turvataan alueen tärkeät ekologiset yhteydet, eikä heikennetä merkittävästi Natura-alueiden luonnonarvoja. Tärkeää on ollut turvata erityisesti Sipoonkorven ja Salmenkallion välinen, mutta myös rannikolle ulottuva ekologinen yhteys. Suunnitteluperiaatetta on toteutettu sekä virkistysalueiden ja viheryhteyksien sijainneissa ja leveyksissä että suunnittelumääräyksissä.

Östersundomin kaavan virkistysaluetta koskevassa suunnittelumääräyksessä todetaan, että Östersundomin alueella on virkistysalueen

yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa huolehdittava, ettei merkittävästi heikennetä Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen Mustavuorenlehto ja Östersundomin lintuvedet FI0100065 suojelun perusteena olevia luonnonarvoja, erityisesti ottaen huomioon luontodirektiivin liitteen I luontotyyppi kasvipeitteiset silikaattikalliot ja lintudirektiivin liitteen I lajit. Suunnittelumääräyksessä todetaan myös, että Östersundomissa sijaitsevan Sipoonkorven ja Mustavuoren sekä Sipoonkorven ja Salmenkallion välisen alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon ekologisten yhteyksien jatkuvuus ja säilyminen erityisesti lintudirektiivin liitteen I lajin pyy elinympäristön kannalta.

Maakuntakaavan virkistysalueen merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus. Vantaan yleiskaavassa osoitetaan Länsisalmen metroon tukeutuva kaupunkikeskusta ja siihen tukeutuva asuinalue maakuntakaavan vastaavaa taajamatoimintojen aluetta idemmäs siten, että se peittää lähes kokonaan alueen, jonne on maakuntakaavassa osoitettu tärkeä pohjois-eteläsuuntainen virkistysalue, joka toimii myös ekologisena yhteytenä Sipoonkorven ja Salmenkallion sekä meren rannan välillä, ja johon virkistysalueen suunnittelumääräyksessä kiinnitetään erityistä huomiota. Yleiskaavassa osoitettuun korvaavaan, Kehä III:n ylittävään viheryhteyteen liittyy epävarmuutta sekä sen toteutumisen että toimivuuden suhteen, ja viheryhteyden korvaaminen yleiskaavan mukaisesti voi tältä osin vaikeuttaa maakuntakaavan tavoitteiden toteutumista.

- Uudenmaan liitto katsoo, että tältä osin yleiskaavan ratkaisu Östersundomissa ei ole voimassa olevan maakuntakaavan mukainen.

Koska sekä Östersundomin yhteinen yleiskaava että voimassa oleva Östersundomin vaihemaakuntakaava ovat tällä hetkellä valitusprosessissa Korkeimmassa hallinto-oikeudessa, ja koska Östersundomin alueeseen liittyy erityisesti Natura-vaikutusten arviointia ja arviointitulosten tulkintaa koskevia merkittävästi erilaisia kuntien ja viranomaisien tulkintoja, Uudenmaan liitto katsoo, että Östersundomin maakuntakaavan ja Östersundomin yhteisen yleiskaavan suunnittelualue tulee rajata pois yleiskaavasta.

Yleiskaavan muut teemat ja vuorovaikutus

Uudenmaan liitto katsoo, että yleiskaavan ratkaisut muiden kaavan teemojen (viherrakenne, kulttuuriympäristöt, lentokenttä ja tekninen verkosto) osalta tukevat hyvin sekä voimassa olevan maakuntakaavan että uuden Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan tavoitteita. Erityisesti virkistykseen, suojelun ja ekologisen verkoston osalta kaavan ratkaisut ovat kunnianhimoisia ja onnistuneita.

Vuorovaikutus ja kaavan aineistot on toteutettu esimerkillisen hyvin nähtävilläolon ajankohdan haasteet huomioiden. Kaavan esittelyaineisto on toteutettu käyttäjäystävällisesti ja tarjoaa informaatiota helposti lähestyttävässä muodossa.

Uudenmaan liitto pitää lausunnolla olevaa Vantaan yleiskaavan ehdotusta erinomaisena pohjana jatkosuunnittelulle.

Asian aiempi käsittely

[MHS 29.4.2019](#)

Maakuntajohtajan ehdotus:

Maakuntahallitus päättää antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Vastuujohtaja:

Merja Vikman-Kanerva 040 638 6669

Valmistelija:

Ilona Mansikka 040 524 9186

Päätös:

Maakuntahallitus päätti antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Täytäntöönpano:

Muutoksenhakukielto (Kuntalaki 410/2015 136 §); päätös koskee valmistelua

Päätösote: Vantaan kaupunki

Otteen tarkastamattomasta pöytäkirjasta oikeaksi todistaa:

Helsingissä 17.6.2020



Petra Salmi
Arkistonhoitaja

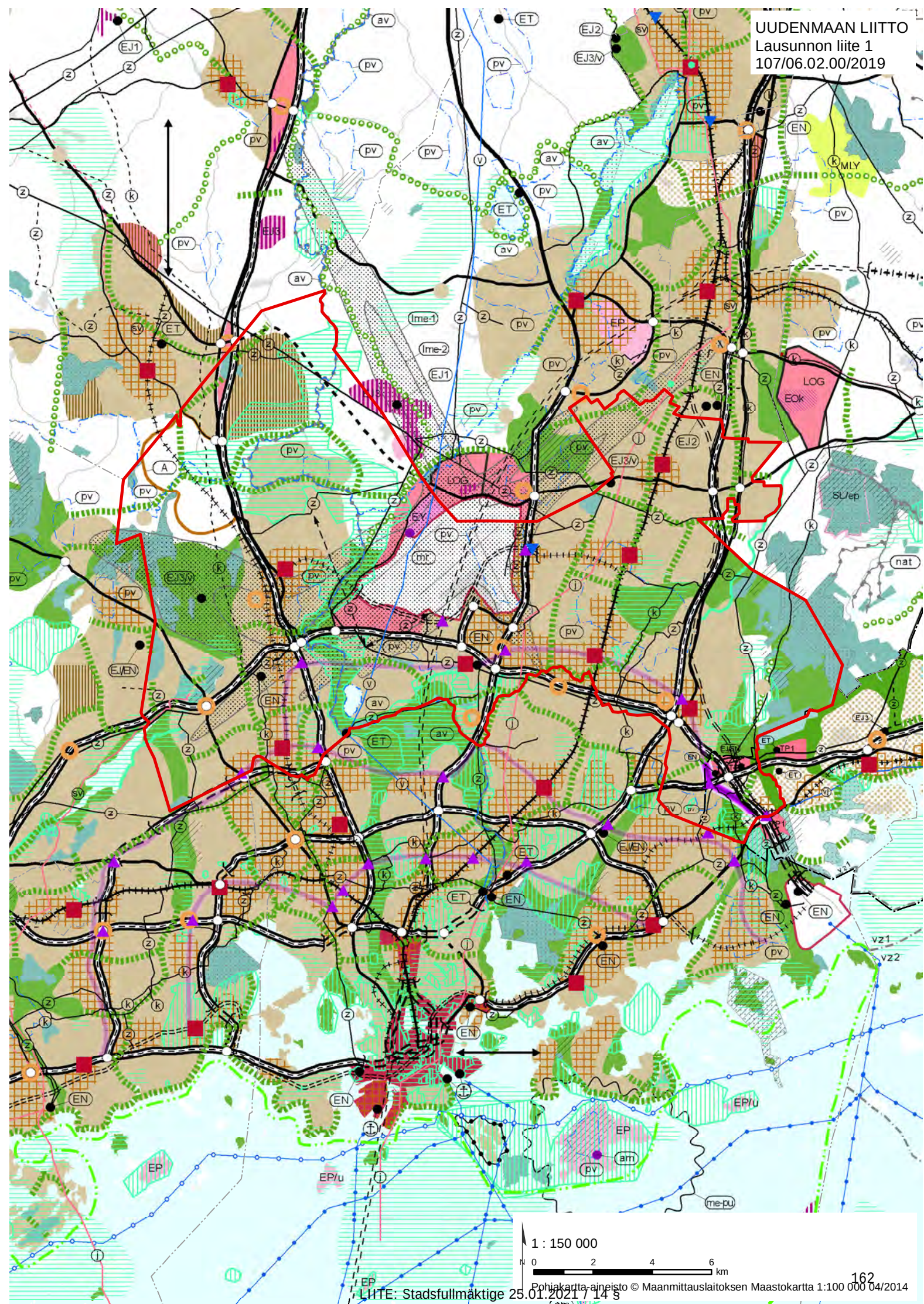
Liitteet

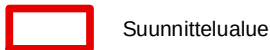
- | | |
|---|--|
| 1 | Liite 1: Vantaan yleiskaavan suunnittelualue ja voimassaolevien maakuntakaavojen yhdistelmä 2019 |
| 2 | Liite 2: Vantaan yleiskaavan suunnittelualue ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus 27.4.2020 |

Ilmoitus muutoksenhakukiellosta

Kiellon peruste

Tästä päätöksestä ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta (Kuntalaki 410/2015 136 §), koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa.

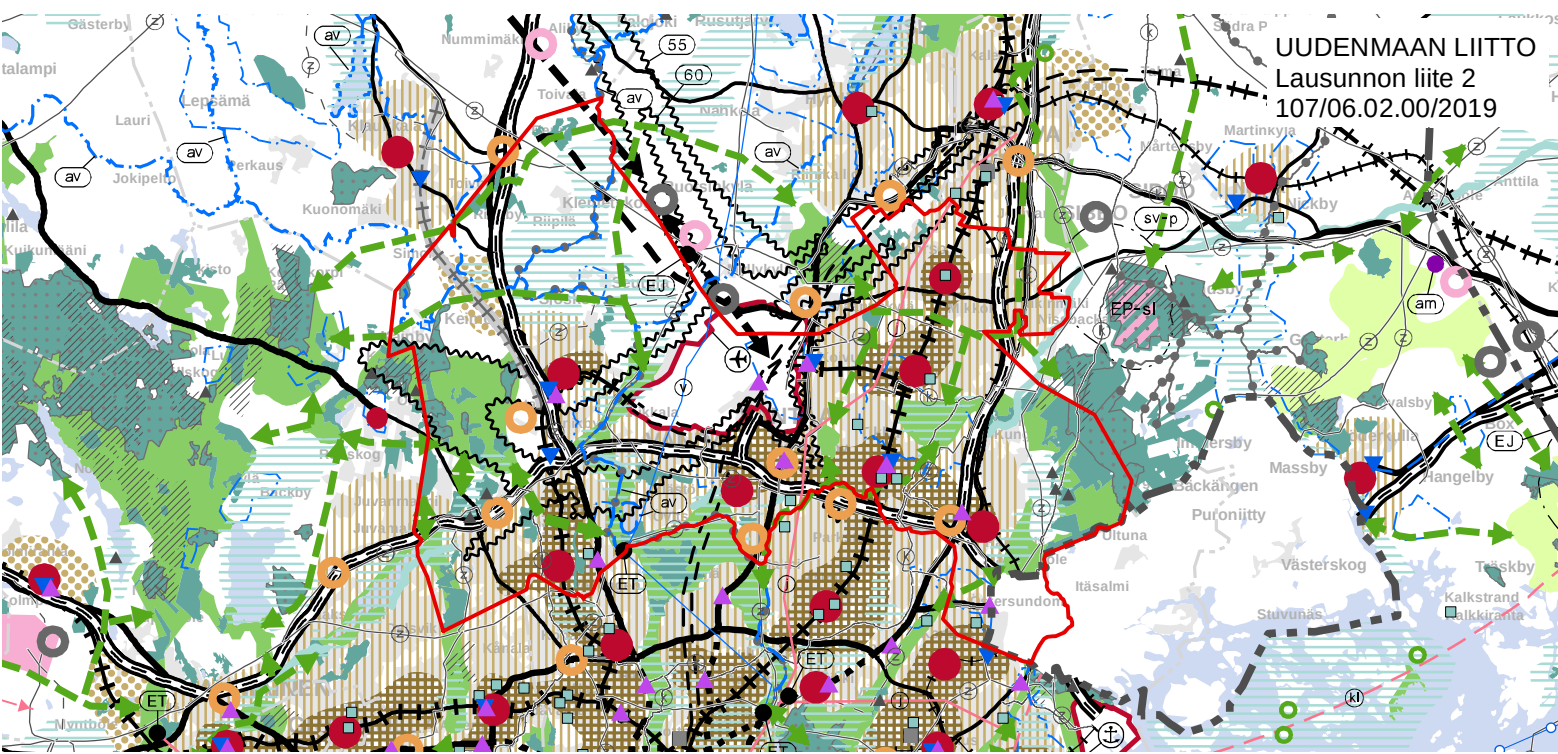




UUDENMAAN VOIMASSA OLEVIA MAAKUNTAKAAVOJEN YHDISTELMÄ 2019

	Taajamatoimintojen alue Område för tätortsfunktioner
	Tiivistettävä alue Område som ska förtätas
	Taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden reservialue Reservområde för tätortsfunktioner eller arbetsplatsområden
	Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue Område för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik
	Raideliikenteeseen tukeutuva asemanseudon kehittämisalue Utvecklingsområde för stationstrakt som stöder sig på spårtrafik
	Työpaikka-alue Arbetsplatsområde
	TP1 Työpaikka-alue Arbetsplatsområde
	LOG Logistiikka-alue Logistikområde
	Liikennealue Trafikområde
	Luonnonsuojelualue Naturskyddsområde
	Virkistysalue Rekreationsområde
	EJ3 Ylijäämämaiden loppusijoitukseen varattu alue Område reserverat för slutdeponering av överskottsjord
	EY Erityisalue, jonka käyttö on tarkoitus määritellä yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa Specialområde, vars användningsändamål är avsett att definieras i den mera detaljerade planläggningen
	Arvokas harjualue tai muu geologinen muodostuma Värdefull ås eller annan värdefull geologisk formation
	Alue, jolla sijaitsee merkittäviä kiviainesvarantoja Område med betydande stenmaterialstillgångar
	Natura 2000 verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue Område som hör till eller föreslagits höra till nätverket Natura 2000
	Lentomelualue 1 (L DEN 55-60 dBA) Flygbullerområde 1 (L DEN 55-60 dBA)
	Lentomelualue 2 (L DEN yli 60 dBA) Flygbullerområde 2 (L DEN över 60 dBA)
	Pohjavesialue Grundvattensområde
	Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009) Byggt kulturmiljö av riksintresse (RKY 2009)
	Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue. (Valtioneuvoston päätös 1995) Nationellt värdefullt landskapsområde (statsrådets beslut 1995)
	Maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö Kulturmiljö av intresse på landskapsnivå
	Moottoriväylä Motorled
	Valtatie / Kantatie Riksväg / Stamväg
	Seututie Regional väg
	Yhdystie Förbindelseväg
	Eritasoliittymä Planskild anslutning
	Päärata Huvudbana
	Yhdysrata Förbindelsebana
	Seutuliikenteen rata Bana för regional trafik
	Liikennetunneli Trafiktunnel

	Liikennetunnelin ohjeellinen linjaus Trafiktunnel, riktgivande sträckning
	Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa vaihtoehtoisen ratkaisun tai ohjeellisen linjauksen Trafikled betecknad med streckad linje anger en alternativ lösning eller riktgivande sträckning
	Pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli Tvärgående kollektivtrafikförbindelse i huvudstadsregionen
	Vedenhankinnan kannalta arvokas pintavesialue För vattenförsörjning viktigt ytvattensområde
	Siirtoviemäri Avloppsledning
	Maakaasun runkoputki Naturgashuvudledning
	Maakaasun runkoputken ohjeellinen linjaus Riktgivande sträckning för naturgashuvudledning
	Ulkoilureitti Friluftsled
	Viheryhteystarve Behov av grönförbindelse
	Raakavesitunneli Råvattentunnel
	400 kV voimajohto 400 kV kraftledning
	400 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus 400 kV kraftledning, riktgivande sträckning
	110 kV voimajohto 110 kV kraftledning
	110 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus 110 kV kraftledning, riktgivande sträckning
	110 kV voimajohdon tai merkittävän merikaapelin yhteystarve 110 kV kraftledning eller betydande undervattenskabel, behov av förbindelse
	Kylä By
	Keskustatoimintojen alue, kuntakeskus / pääkaupunkiseudun aluekeskus Område för centrumfunktioner, kommuncentrum / områdescentrum i huvudstadsregionen
	Ylijäämämaiden loppusijoitukseen varattu alue, joka käytön jälkeen varataan virkistykseen ja ulkoiluun Område reserverat för slutdeponering av överskottsjord och som efter användningen reserveras för rekreation och friluftsliv
	Energihuollon alue tai kohde Område eller objekt för energiförsörjning
	Yhdyskuntateknisen huollon alue Område för samhällsteknisk försörjning
	Joukkoliikenteen vaihtopaikka Omstigningsplats för kollektivtrafik
	Liityntäpysäköintipaikka Plats för anslutningsparkering
	Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö Stor detaljhandelsenhet av regional betydelse
	Moottoriturheilurata Motorsportbana
	Jäte- ja energihuollon alue Område för avfallshantering och energiförsörjning
	Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava - Östersundomin alueen raja Etapplandskapsplan 2 för Nyland - Östersundoms områdets gräns



VANTAAN YLEISKAAVA 2020 EHDOTUS NÄHTÄVILLÄ 22.4. - 18.6.2020

 Suunnittelualue

HELSINGIN SEUDUN VAIHHEMAAKUNTAKAAVA, EHDOTUS MAAKUNTAHALLITUS HYVÄKSYNYT 27.4.2020

 Liikennealue, lentoasema
Trafikområde, flygplats

 Suojelualue
Skyddsområde

 Virkistysalue
Rekreationsområde

 Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke
Huvudstadsregionens kärnzon

 Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
Utvecklingszon för tätortsfunktioner

 Uusi raiteliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
Ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik

 Arvokas geologinen muodostuma
Värdefull geologisk formation

 Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue
Område som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden

 Lentomelualue (Lden 55 - 60 dBA)
Flygbullerområde (Lden 55 - 60 dBA)

 Lentomelualue (Lden yli 60 dBA)
Flygbullerområde (Lden över 60 dBA)

 Natura 2000 alue
Natura 2000-område

 Pohjavesialue
Grundvattenområde

 Vedenhankinnan kannalta arvokas pintavesialue
För vattenförsörjning viktigt ytvattenområde

 Jätevesitunneli
Avloppstunnel

 Suojavyöhyke
Skyddszon

 Raakavesitunneli
Råvattentunnel

 Runkovesijohdon ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för huvudvattenledning

 Voimajohto
Kraftledning

 Voimajohdon ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för kraftledning

1 : 250 000

0 2 4 6 km

Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitoksen Maastokartta 1:250 000, 2019

-  Maakaasun runkoputki
Naturgashuvudledning
-  Valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie
Väg med två körbanor av betydelse på riksnivå
-  Maakunnallisesti merkittävä tie
Väg av betydelse på landskapsnivå
-  Maakunnallisesti merkittävän tien ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för en väg av betydelse på landskapsnivå
-  Seudullisesti merkittävä tie
Väg av betydelse på regional nivå
-  Päärata
Huvudbana
-  Yhdysrata
Förbindelsebana
-  Pitkällä aikavälillä toteutettavan yhdysradan ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för en förbindelsebana som förverkligas på lång sikt
-  Metron ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för metro
-  Liikennetunneli
Trafiktunnel
-  Liikennetunnelin ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för trafiktunnel
-  Liikenteen yhteystarve
Behov av trafikförbindelse
-  Viheryhteystarve
Behov av grönförbindelse
-  Joukkoliikenteen vaihtopaikka
Omstigningsplats för kollektivtrafik
-  Liityntäpysäköintialue
Område för anslutningsparkering
-  Kaupan alue
Område för handel
-  Keskustatoimintojen alue, keskus
Område för centrumfunktioner, centrum
-  Yhdyskuntateknisen huollon alue
Område för samhällsteknisk försörjning

Vantaan kaupunki
Kirjaamo (Kaupunkisuunnittelu)
Asematie 7
01300 Vantaa

Asia: Lausunto

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo	
Saapunut:	5.6.2020
Dn:o	VD/4419/10.02.02.00/2017

Vantaan 2020 yleiskaava - ehdotus

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n 110 kV johdot sekä Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n sähköasemia palvelevat muiden verkko-yhtiöiden johdot sijaitsevat karttaliitteen 1 mukaisesti. Vantaan alueella sijaitsee myös muiden verkkoyhtiöiden 110 kV johtoja sekä kantaverkkoyhtiö Fingrid Oyj:n 400 kV johtoja.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy on lunastanut johdoille johtoalueen käyttöoikeuden. Johtoalue muodostuu yleisesti johtoaukeasta ja sen molemmiin puolin olevista reunavyöhykkeistä. Johtoalue on tavallisesti 45m leveä, joiltain osin 50m leveä.

Yleiskaavaehdotuksen karttaan on tuotu esille sähköasemille uusia ET aluevarauksia Tikkurilaan, Tolkinkylään ja Varistoon. Voimajohtojen osalta yleiskaavaehdotukseen on tuotu yleiskaavaluonnoksesta jalostettu ehdotus voimajohtoyhteystarpeesta Seutulasta Tolkinkylään ja edelleen Tuupakkaan. Tähän yhteyteen liitetään voimassa olevan yleiskaavan mukainen yhteys Seutulasta Ruotsinkylään. Seutulasta itään Vantaanjoen ja Katriinantien välisellä pelto-osuudella voimajohtoyhteydet erkanevat yhteisiltä reiteiltä kohti Ruotsinkylää ja Tolkinkylää.

Voimassa olevassa yleiskaavassa on voimajohdon yhteys esitetty Ruskeasannan sähköaseman läheisyydestä kohti itää Tuusulanväylän yli. Tämä yhteys ei kuitenkaan ole esitetty nyt lausuttavassa uuden 2020 yleiskaavan ehdotuksessa. Yhteys on tarpeellinen ja se tulee palauttaa yleiskaavakarttaan takaisin samaan sijaan liitteen 2 mukaisesti.

Vantaan Energia Sähköverkkojen olemassa olevat 110 kV voimajohdot on mitoitettu, suunniteltu ja rakennettu kaikki ilmajohtoratkaisuin. Yleiskaavaehdotuksessa on esitetty kehitettävänä voimajohtona mm. Tammiston 400/110 kV muuntoaseman edustan voimajohtokäytäviä ja esitetty tutkittavaksi vaihtoehtoa sijoittaa johdot maan alle sikäli, kun johdot tulevat saneerattavaksi tai maankäytön tilavaatimukset sitä edellyttävät. Väinö Tannerin tiellä on sijoitettuna rinnan



Carunan 110 kV johto, Fingridin 2x400 kV johdot ja Vantaa Energia Sähköverkkojen 2x110 kV johdot, yhteensä neljä rinnakkaista pylväslinjaa. Aluetta kehitettäessä voimajohtojen osalta tulee voida tarkastella myös muita mahdollisia teknisiä ratkaisuja kaapeloinnin ohella. Kaapelointi vaihtoehtona on kallis ja aiheuttaa seurannaisvaikutuksia muualle sähköverkkoon.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että yleiskaavan muutos-ehdotuksessa huomioidaan ja säilytetään olemassa olevat ja suunnitellut tarpeet ja varaukset uusille voimajohdoille ja -sähköasemille.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että yleiskaavan muutos-ehdotuksessa huomioidaan voimajohtojen, keskijänniteverkon ja muuntamoiden sijainti.

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

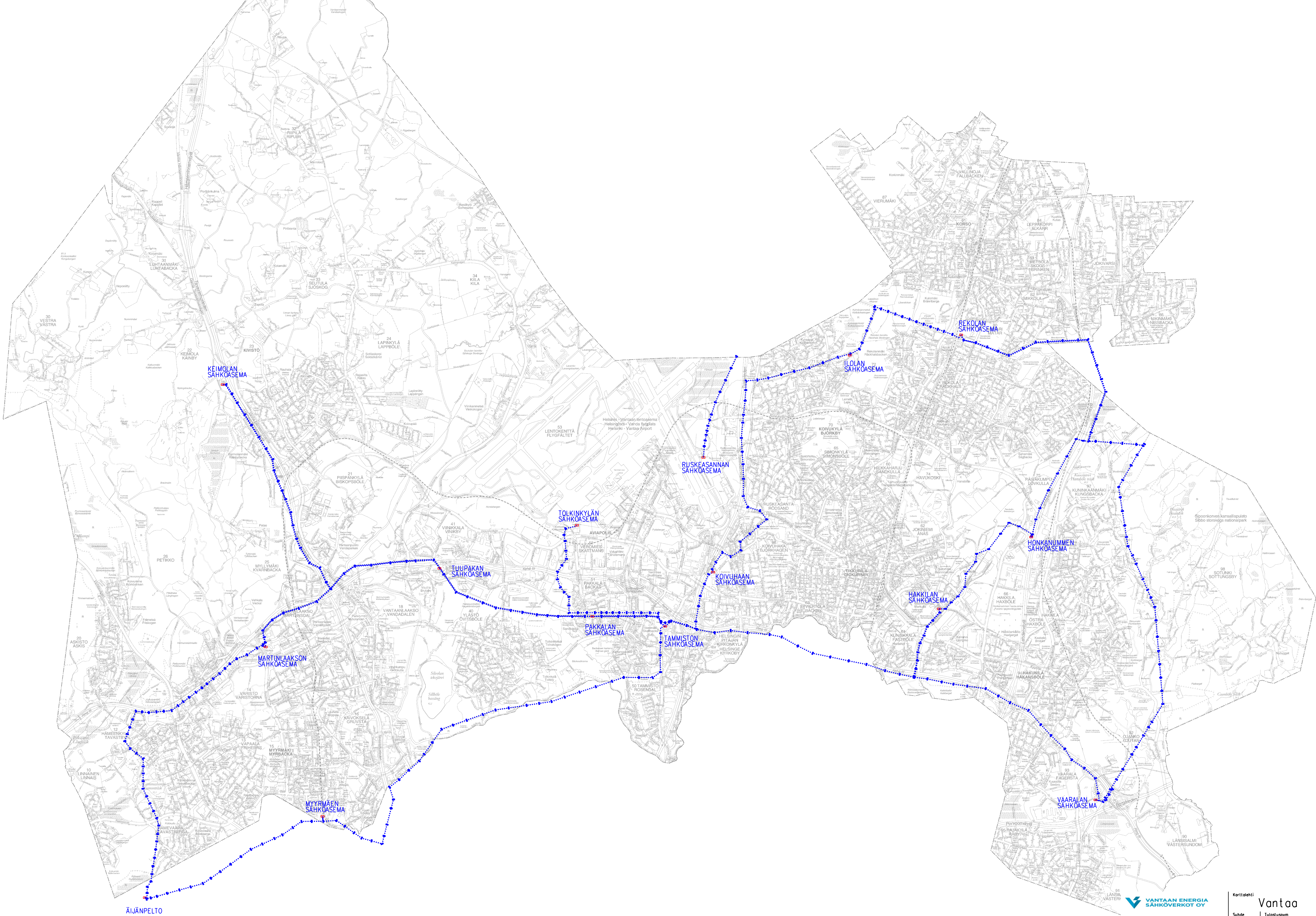
Ystävällisin terveisin

VANTAAN ENERGIA SÄHKÖVERKOT OY
Kehitys

Antti Hartikainen
yleissuunnitteluinsinööri

LIITTEET

1. Vantaan suurjänniteverkko 110 kV 1:30 000
2. Voimajohdon yhteystarve Ruskeasanta



ÄIJÄNPELTO

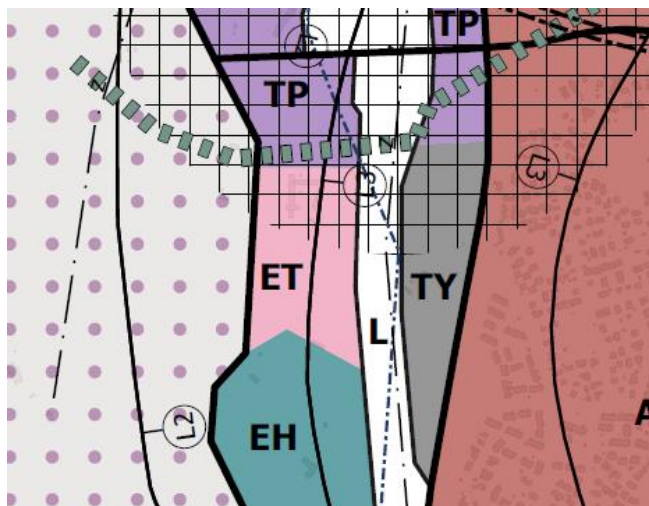
Voimajohdon yhteystarve Ruskeasanta

Voimassa olevan yleiskaavakartan mukaan voimajohdon yhteysvaraus on esitetty Ruskeasannasta kohti itää Tuusulanväylän yli, kuva 1.



Kuva 1 (<https://kartta.vantaa.fi/#>)

Uuden 2020 yleiskaavaehdotuksen kaavakartassa tätä voimajohdon yhteysvarausta ei kuitenkaan ole, kuva 2. Voimajohdon yhteystarve yhteysvaraus tulee palauttaa yleiskaavakarttaan takaisin.



Kuva 2. (Yleiskaavaehdotus 2020 kaavakartta)


Vantaa

PVM:

05.06.2020

DNRO:

VKM/080/2020

LAUSUNTO

Vantaan kaupunki | Vantaan kaupunginmuseo

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 5.6.2020

Dn:o VD/4419/10.02.02.00/2017

Vantaan kaupungin kirjaamo
Kaupunkirakenne- ja ympäristö
Mari Siivola

Viite: Lausuntopyyntönnö 7.4.2020

Asia: VANTAAN YLEISKAAVA 2020 EHDOTUS (YK0048)

Vantaan kaupunginhallitus on asettanut nähtäville Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksen maankäyttö- ja rakennusasetuksen 19§:n perusteella, ja pyytää ehdotuksesta kaupunginmuseon lausuntoa. Museo lausuu asiasta rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.

Vantaan kaupunginmuseo on osallistunut yleiskaavaehdotuksen valmisteluun tuomalla esiin kulttuuriympäristön vaalimiseen liittyviä tavoitteita viranomaisneuvottelussa (24.1.2018) sekä Yleiskaavatoimikunnassa (4.6.2018). Lisäksi asiasta on käyty useita kaupungin sisäisiä neuvotteluja, joissa ollaan käsitelty kaavamerkintöjen ja -määräysten muotoa ja kattavuutta. Kaupunginmuseo antoi lausuntonsa kaavan luonnosvaiheessa 23.4.2019 (Dnro 049/2019). Kaupunginmuseo toi esiin lausunnossaan kulttuuriympäristöön liittyviä teemoja niin kaavan merkintöjen kuin niihin liittyvien määräysten suhteen.

Yleiskaavassa kulttuuriympäristön säilymistä edistetään kaavan pääkartalla olevalla yleisellä kulttuuriympäristön rasterimerkinnällä, joka sisältää valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat Vantaan kulttuuriympäristöt. Merkintään liittyy määräys, jossa on viitattu oikeusvaikutteiseen liitekarttaan. Lisäksi kulttuuriympäristön vaaliminen on huomioitu kaavakarttaan liittyvässä yleismääräyksessä. Molemmissa määräyksissä on viitattu museon kulttuuriympäristötietokantaan. Näiden mainintojen kautta saadaan hyvin esille kartalla liittyvien arvokkaiden alueiden lisäksi myös yksittäiset merkittävät kohteet ja huomioidaan ajantasaisin tieto kulttuuriympäristön arvottamisessa. Museon ylläpitämän tietokannan lisäksi tulee kuitenkin huomioida Museoviraston ylläpitämä muinaisjäännösrekisteri, josta saa ajantasaisen tiedon muinaisjäännösten osalta. Luonnosvaiheessa muinaisjäännösrekisteri oli mainittu määräyksessä ja se tulisi mainita siinä edelleen.

Museo pitää hyvänä, että arvokas kulttuuriympäristö -rasterialueen määräykseen on otettu

mukaan MRL 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus.

Pääkartalta on otettu pois RKY-kohteiden pistemäinen merkintä ja ne on siirretty liitekartalle. Merkinän tarkoitus oli tuoda pääkartalle valtakunnallisesti merkittävät kohteet siinä tapauksessa, että ne eivät sisälly arvokas kulttuuriympäristö -rasterialueen sisälle. Näitä pistekohteita on kaksi kappaletta Vantaalla: Tikkurilan ja Korson vanhat rautatieasemat. Olisi tärkeää, että nämä kohteet palautettaisiin takaisin pääkartalle, kuten muutkin valtakunnallista merkittävyyttä omaavat kohteet, jolloin niiden erityisyys korostuisi rakennusten arvon mukaisesti.

Arvokas kulttuuriympäristö -liitekartalla on pääkartan rasterilla merkittyjen valtakunnallisesti- ja maakunnallisesti arvokkaiden alueiden lisäksi kohteet, joilla on Vantaalla paikallista merkitystä. Luonnosvaiheessa liitekartta rakentui siten, että siihen oli merkittynä paikallisesti merkittävät rakennusperintökohteet pistekohteina, muinaisjäännökset, sekä muut kulttuuriympäristökohteet pistekohteina ja aluerajauksina. Lisäksi eriteltiin arvokkaat viljelymaisemat sekä kaupunkikuvallisesti arvokkaat 1960-1980-lukujen asuinalueet eri värein väritettyinä alueina. Museo ehdotti luonnosvaiheen lausunnossaan, että rakennetun kulttuuriympäristön ja maisema-alueiden aluekohteille, sekä muinaisjäännöksille lisätään vielä liitekarttaan tarkemmat määräykset.

Asia on ratkaistu kaavaehdotuksessa siten, että liitekartalla on kolme erityyppistä rasterimerkintää: Maisemallisesti arvokas alue tai muu arvokas kulttuuriympäristö, kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokas kylämaisema sekä kaupunkikuvallisesti arvokas 1960-1980 -lukujen asuinalue. Kahden ensin mainitun merkinän määräykseen on sisällytetty lause: "Museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaisia merkittäviä rakennusperintökohteita ei saa purkaa ilman lupaa (maankäyttö- ja rakennuslain 127.1 §), eikä niiden ulkoasua muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöönsä kannalta merkittävä luonne turmeltuu". Kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta olisi tarpeen vielä täsmentää kunkin alueen ominaispiirteitä ja muokata määräyksiä niiden mukaisiksi. Purkamista koskeva lauseesta tulee poistaa maininta ilman lupaa, koska purkaminen on joka tapauksessa aina luvanvaraista.

Ehdotuksessa liitekartalle ei ole lainkaan merkitty muinaisjäännöksiä. Museon saaman vastineen mukaan "Muinaisjäännöksiä ei suojella yleiskaavalla, koska ne ovat joka tapauksessa muinaismuistolain nojalla rauhoitettuja. Muinaisjäännöksiä on sen sijaan pyritty turvaamaan yleiskaavan maankäytön ratkaisuilla." Museon näkemys on kuitenkin, että muinaisjäännökset tulisi esittää myös yleiskaavan liitekartalla. Muinaisjäännökset tulee huomioida maankäyttöä suunnitellessa ja yleiskaavan avulla kohteet tuodaan kaavoittajien ja muiden maankäytön kanssa työskentelevien tietoisuuteen. Merkintä yleiskaavassa ohjaa tarkastamaan ajantasaiset tiedot muinaisjäännösrekisteristä. Lisäksi muinaisjäännökset ovat osa alueen luonnetta, mikä on usein tärkeä huomioida maankäyttöhankkeiden suunnittelun yhteydessä.

Museo kiinnitti huomiota lausunnossaan siihen, että Sahamäessä Hanabölen arvokkaan maisemakokonaisuuden osana olevalle pellolle on esitetty pientalovaltaista asuinalueita.

Lausunnon vastineessa on todettu, että rakentamiseen tarve ylittää tällä alueella pellon suojeluarvon. Ratkaisu on kirjattu kaavaselostuksen lukuun, jossa käsitellään kulttuuriympäristöön kohdistuvia vaikutuksia.

Museo pitää myönteisenä, että Myyrmäessä Husbacka II-muinaisjäännösalueelle luonnoksessa osoitettu täydennysrakentamisen alue on poistettu ehdotuksesta ja alue on palautettu virkistysalueeksi.

Marjo Poutanen
Museopalveluiden päällikkö

Andreas Koivisto
Arkeologi

Tiedoksil: Uudenmaan ELY-keskus
Museovirasto



Lausunto
yleiskaavaehdotuksesta
YK 0048
9.6.2020

KAUPUNKIKULTTUURIN TOIMIALAN LAUSUNTO YLEISKAVAEHDOTUKSESTA (YK 0048)

Kaupungin kasvaessa myös palveluiden tarve ja niiden käytössä olevien tilojen tarve kasvaa. Yleiskaavaehdotuksen selostuksessa todetaan, että alueiden houkuttelevuus asumisen ja yrittämisen paikkana perustuu muun muassa palveluiden saavutettavuuteen, viihtyisyyteen ja ulkoilumahdollisuuksiin. Yleiskaavan ohjatessa kasvua nykyisen kaupunkirakenteen sisälle myös palvelutarve kohdistuu näille alueille. Kaupunkikulttuurin toimialan palvelut lisäävät asukkaiden hyvinvointia ja viihtyvyyttä, ja ovat näin ollen kaupungin vetovoimaa lisäävä tekijä. Kaupunkirakenteen tiivistyessä on pidettävä huoli, että vapaa-ajan palveluiden sijoittuminen eri alueille taataan jo kaavoitusvaiheessa.

Kuten yleiskaavaehdotuksen selostuksessa todetaan, kaikki Vantaan luonnonsuojelualueet ovat asukkaille tarkoitettuja virkistysalueita. Nykyiseen yleiskaavaan verrattuna luonnonsuojelualueiden määrä kasvaa merkittävästi uudessa yleiskaavassa. Olemassa olevat ja uudet luonnonsuojelu (SL)- ja luo-alueet eivät saa merkittävästi häiritä virkistys- ja ulkoilutoimintojen ylläpitämistä ja kehittämistä.

Lisätietoja:

Leena Rusanen
kaupunkikulttuurin toimiala / yhteisten palveluiden päällikkö
leena.rusanen@vantaa.fi p. 050 314 5702

Lähettiläjä: Jokela Anu
Lähetetty: maanantai 8. kesäkuuta 2020 11.18
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Aihe: Vapaa-ajan lautakunnan / liikunnan palvelualueen lausunto yleiskaavaehdotuksesta
Liitteet: liikunnan_palvelualueen_lausunto_-_vantaan_yleiskaava_2020_ehdotus_(yk_0048)_v-mk_1.pdf; mountain_bike_club_finland_ry_n_(mtbcf_ry)_lausunto_1951656.pdf

Hei.

Liitteenä on lausuntomme yleiskaavaehdotuksesta 2020. Käsittelemme mukaan lausunto oli ohjautunut jo kaupunkiympäristön toimialalle, mutta laitamme tämän vielä varmuuden vuoksi tätä kautta. Vapaa-ajan lautakunta käsittelee asiaa kokouksessaan 5.6.

Ystävällisin terveisin,
Anu Jokela

Liikuntapäällikkö
Liikunnan palvelualue
Vantaan kaupunki
puh. 043 825 8845
anu.jokela@vantaa.fi



Liikunnan palvelualueen lausunto - Vantaan yleiskaava 2020 ehdotus (YK 0048)/ V-MK

VD/4419/10.02.02.00/2017

Vantaan kaupunginhallitus on asettanut 6.4.2020 nähtäville Vantaan yleiskaavaehdotuksen 2020 maankäyttö- ja rakennusasetuksen 19 §:n perusteella. Nähtäville asetettuun aineistoon kuului kaavakartta, kaksi oikeusvaikutteista liitekarttaa, kaavamääräykset ja kaavaselostus. Kaupunkiympäristön toimiala on pyytänyt lausuntoa yleiskaavaehdotuksesta Kaupunkikulttuurin toimialalta.

Vantaan maankäytön kehityksen tulevaisuuskuva vuoteen 2050 asti on määritelty yleiskaavaehdotukseen. Yleiskaava linjaa kokonaiskuvan kasvun mahdollisuuksista, kaupungin rakenteesta ja kytkeytymisestä osaksi seutua, paikallisista muutoksista sekä yhteyksistä niin liikkujalle kuin luonnolle.

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästämällä resurssiviisaasti maata luonnolle ja tulevaisuuden muutoksille. Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävä kasvun vyöhykkeelle. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle.

Uusi yleiskaava määrittelee seudulliset pyöräilyn baanat sekä kattavan ulkoilureittien verkoston ja ottaa kantaa myös kevyen liikenteen reittien laatuun. Yleiskaavaehdotukseen on määritelty ekologinen verkosto sekä merkittävä määrä täydennyksiä nykyiseen luonnonsuojeluverkostoon. Yleiskaavassa linjataan myös lähipuistojen ja virkistysalueiden määrästä ja rakentamisen vihertehokkuudesta niin asunto- kuin työpaikka-alueillakin. Tavoite riittävistä palveluista on esitetty yleiskaavamääräyksiin. Yleiskaava ei kuitenkaan ohjaa tarkasti yksittäisten palvelujen tarkkaa sijoittumista.

Vapaa-ajan lautakunta 9.6.2020

Liikuntajohtajan esitys:

Päätetään antaa kaupunkiympäristön toimialalle seuraava lautakunnan lausunto:

Kaupungin kasvaessa myös palveluiden tarve ja niiden käytössä olevien tilojen ja alueiden tarve kasvaa. Yleiskaavan ohjatessa kasvua nykyisen kaupunkirakenteen sisälle myös palvelutarve kohdistuu näille alueille. Kaupunkirakenteen tiivistyessä on pidettävä huoli, että vapaa-ajan palveluiden sijoittuminen eri alueille taataan jo kaavoitusvaiheessa.

Vantaa kasvaa voimakkaasti. Yleiskaavaehdotuksen selostuksessa todetaan, että alueiden houkuttelevuus asumisen ja yrittämisen paikkana perustuu muun muassa palveluiden saavutettavuuteen, viihtyisyyteen ja ulkoilumahdollisuuksiin. Kaupunkikulttuurin toimialan palvelut lisäävät asukkaiden hyvinvointia ja viihtyvyyttä, ja ovat näin ollen kaupungin vetovoimaa lisäävä tekijä. Näiden saavutettavuus on otettava huomioon maankäytön suunnittelussa. Kaupunkirakenteen tiivistäminen edellyttää panostusta kaupunkiympäristön ja virkistysalueiden laatuun sekä palveluiden saavutettavuuteen.

Yleiskaavan vaikutusten arvioinneissa havaittiin, että jatkosuunnittelussa huomioitavia asioita ovat muun muassa julkisten palveluiden palveluverkon saavutettavuuden ja riittävyyden ajantasainen varmistaminen. Yleiskaavamääräyksissä edellytetään, että asemakaavoituksen yhteydessä selvitetään lähipalvelujen riittävyys ja varataan niille tarvittaessa riittävästi tilaa. Näistä on huolehdittava maankäytön tarkemman asteisessa suunnittelussa.



Vapaa-aika, virkistys- ja liikunta-alueiden teemakartta on tärkeä lisäys yleiskaavaan ja helpottaa palveluverkon hahmottamista. Yleiskaavaehdotuksen selostuksessa kuitenkin todetaan, että teemakartta on osin oikeusvaikutteinen ja osin oikeusvaikutukseton ja yleiskaavaa tarkentava. Yleiskaavaselostukseen on tarpeellista tarkentaa, miltä osin teemakartta on oikeusvaikutteinen ja miltä osin ei.

Vapaa-aika, virkistys- ja liikunta-alueiden teemakartalle esitettyjen palveluiden ja ulkoilureittien lisäksi yleiskaavaehdotuksen keskusta- ja asumisen alueiksi merkityille alueille sijoittuu tärkeitä asukkaiden lähiliikkumisen palveluita ja verkostoja. Näiden olemassaolo ja kehittäminen on turvattava tarkemman asteisissa maankäytön suunnitelmissa ja toteutuksessa. Myös keskustoihin, keskustojen asuinalueille ja muille asuinalueille on varattava riittävästi tilaa liikunnan palveluille, puistoille ja ulkoilulle.

Periaate siitä, että urheilupuistot ovat palvelujen ja hallinnon alueella (P) ja liikuntapuistot ja muutoin palveluverkon näkökulmasta keskeiset lähiliikunnanpaikat urheilu- ja virkistyspalvelujen alueilla (VU), on selkeä. Rekolan liikuntapuisto puuttuu VU-aluemerkintänä yleiskaavaehdotuksesta ja teemakartalta. Kaivoksen liikuntapuisto on merkittynä uutena VU-alueena. Molemmat liikuntapuistot on merkittävä yleiskaavaan VU-aluemerkintänä. Nämä molemmat ovat jo tällä hetkellä merkittäviä liikunnan palveluverkon osia, keskeisiä alueellisia palveluita tarjoavia liikuntapuistoja ja ovat sitä myös tulevaisuudessa.

Uudet VU-aluevaraukset ovat palveluverkon näkökulmasta tärkeitä ja hyvin perusteltuja. Yleiskaavaan tarvitaan lisäksi uudet VU-aluevaraukset (urheilu- ja virkistyspalveluiden piste-merkintänä) Askistoon, Hämevaaraan ja Nikinmäkeen. Lisäksi tarvitaan lähemmäksi asuinuetta sijoittuva VU-aluevaraus Aviapoliksen suuralueen itäosaan tai Tikkurilan suuralueen länsiosaan. Yleiskaavaehdotuksessa on uusi VU-aluevaraus Tikkurilantien eteläpuolella Puukullanpellossa, mutta se sijoittuu asumiseen nähden liian kauaksi. Aluevaraus voisi sijoittua parhaimmillaan alueelle, jossa se palvelisi sekä Aviapoliksen itäosan että Tikkurilan alueen länsiosan asukkaita.

Yleiskaavaaluonnoksessa esitettiin uusi VU-aluevaraus Leinelään. Yleiskaavaehdotuksessa aluevaraus on kuitenkin siirretty Simonkylänpuistoon peltoalueelle. Aluevaraus on palautettava yleiskaavaaluonnoksen mukaiseen paikkaan. Simonkylän peltoaluetta kehitetään nykyisten suunnitelmien mukaisesti enemmän ulkoilu- ja virkistyspalveluita varten, muun muassa ulkoilureitit, hiihtoladut, frisbeegolf.

Kivistön suuralueella Lipunkantajan lähiliikuntapaikat on merkittävä VU-merkinnällä tai vähintään VL-merkinnällä (vrt. Kenraalinpuiston kenttä VL-alueella). Keimolan majan ja kilpalatujen alue on merkittävä VU- tai VR-alueeksi. Helsingin skolan kenttä poistuu Tuusulanväylän ramppien rakentamisen yhteydessä, mikä edellyttää uutta kenttäaluevarausta (VU) opetus- ja vapaa-ajan käyttöä varten koulun läheisyydestä.

Aviapoliksen suuralueella oleva voimassa olevan yleiskaavan mukainen VU-alue Ylästöntien etelä- ja pohjoispuolella on säilytettävä golfkentän toteuttamista varten (yleiskaavaehdotuksessa eteläosa ehdotettu maatalousvaltaiseksi alueeksi, pohjoisosa VL-alueeksi). Alueelle on voitava toteuttaa golfin harrastamiseen soveltuva kenttä. VU-aluevarauksella ei nähdä olevan vaikutusta avoimen maiseman kulttuurihistorialliseen arvoon, sillä vastaava VU-alue on sijoitettu ja toteutettu kulttuuriympäristöön muun muassa Hiekkaharjussa.

Voimassa olevan yleiskaavan mukainen VU-alue Hiekkaharjun golfkenttää varten on säilytettävä. Golfkentän laajentamistarve on otettava huomioon nimenomaan pohjoiseen, Havukosken suuntaan. Kentän toteuttaminen Keravanjoen itäpuolelle ei ole tarkoituksenmukaista, koska se edellyttäisi vaativia



ja kalliita siltaratkaisuja. Yleiskaavaehdotuksessa golfkentän eteläreunasta on leikattu aluetta asumista varten (kahden väylän alue).

Päiväkummun Sahamäestä on poistunut merkittävän kokoinen (23 ha) VU-alue. Yleiskaavaehdotuksesta ei ilmene, minne vastaavankokoinen aluevaraus on tehty. Aluevaraus ehdotetaan sijoitettavaksi Hiekkaharjun golfkentän pohjoispuolelle palvelemaan kentän laajentamistarvetta.

Nykyisin Hiekkaharjun tennishallien ja -kenttien käytössä oleva pääradan ja Tennistien välinen alue on varattu yleiskaavaehdotuksessa asumista varten. Palveluja varten itäpuolelle, oppilaitoksen pohjoispuolelle on kuitenkin lisätty aluevaraus. Alueella on turvattava nykyisen laajuiset liikuntapalvelut.

Leppäkorven maaumalan alue on merkittävä VU-alueeksi (vrt. Vaaralanlammet ja Vetokannas).

Lavangon moottorirata-aluetta osoittava EM-merkintä on korjattu nykyisen yleiskaavan mukaiseksi moottoriurheilua ja ajokoulutusta varten varatuksi alueeksi. Moottoriradan läheisyydessä, Katriinantien ja Myllykyläntien risteyksessä oleva alue on palautettu VU-alueeksi mukaisesti (yleiskaavaluonnoksessa ehdotettu muutettavaksi VL-alueeksi).

Nykyiseen yleiskaavaan verrattuna luonnonsuojelualueiden määrä kasvaa merkittävästi uudessa yleiskaavassa. Luonnonsuojelualueiden on säilyttävä virkistys- ja ulkoilukäytössä. Olemassa olevat ja uudet luonnonsuojelu (SL)- ja luo-alueet eivät saa merkittävästi häiritä virkistys- ja ulkoilutoimintojen ylläpitämistä ja kehittämistä, esimerkiksi ulkoilu-, latu- ja pyöräilyreittejä. Kuten yleiskaavaehdotuksen selostuksessa todetaan, kaikki Vantaan luonnonsuojelualueet ovat asukkaille tarkoitettuja virkistysalueita. Tämä on otettava huomioon myös kaikissa tarkemman asteisissa maankäytön suunnitelmissa. Kaupungin kasvaessa ja asutuksen tiivistyessä viheralueiden, ml. luonnonsuojelualueiden, tarve ja käyttö tulevat kasvamaan.

Yleiskaavaehdotuksen mukaiset pääulkoilureitit on pystyttävä rakentamaan maanomistussuhteiden salliessa. Jokamiesoikeuksien mukainen vapaa-ajan liikkuminen on pysyttävä sallittuna pääulkoilureittien lisäksi myös luonnonsuojelualueiden alemmalla polkuverkostolla. Jokamiehen oikeudet koskevat myös hiihtoa, maastopyöräilyä sekä rajoitetusti ratsastusta.

Viitaten liitteenä olevaan Mountain Bike Club Finland ry:n lausuntoon, Vantaalla on tuhansia maastopyöräilyn harrastajia ja maastopyöräilyn harrastamisen mahdollisuudet ja reittien jatkuvuus on turvattava myös uudessa yleiskaavassa, tarkemman asteisissa maankäytön suunnitelmissa ja luonnonsuojelualueiden määräyksissä.

Myyrmäen suuralueella luonnonsuojelualueet ovat laajentuneet merkittävästi esimerkiksi Raappavuoren ja Petikon alueella verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan. Alueella on jatkossakin turvattava ulkoilureittien, latujen ja lähiliikunnan palveluiden kehittäminen (esim. lähiliikuntapaikat, frisbeegolfradat, pulkkamäki).

Myyrmäestä Vantaanjoelle tarvitaan ohjeellinen viheralueyhteys (Vaskivuori–Ruostepuisto). Sahrapuistossa tulisi kulkea ohjeellinen virkistysalueyhteys pallokentälle asti. Asutus laajenee liian lähelle jokea Lounaniityn alueella Vantaanjoen jokilaaksossa.

Koivurinteen alueen ulkoilureittilinjaus on tarkistettu ja on nyt toteuttavissa yleiskaavaluonnoksen reittiehdotusta paremmin (yleiskaavaluonnoksessa merkitty kulkemaan jyrkän kalliomaen läpi, yleiskaavaehdotuksessa asuinalueen kautta).



Petikon alueella kulkeva ulkoilureittilinjaus on siirrettävä. Yleiskaavaehdotuksessa reitti kulkee 15-20 metriä korkean jyrkän rinteiden kautta, jonne reittiä ei voida toteuttaa ilman kallista siltaa Pyymosantien ylitse. On selvittettävä, voidaanko ulkoilureitti toteuttaa etelämmäksi ja hyödyntää SL-alueella kulkevaa nykyistä vanhaa metsätiepohjaa.

Friimetsän AP-aluetta on harkittava poistettavaksi kaavasta, koska alue on irrallaan muusta asutuksesta ja sijoittuu tärkeälle Petikon virkistysalueelle.

Tuusulanjoen SL-aluetta tulisi laajentaa kapeimmalta osaltaan virkistys- ja reittihankkeiden toteutumisen mahdollistamiseksi sekä luonnonsuojelun varmistamiseksi tärkeässä koskiympäristössä. Alueella on varmistettava riittävä etäisyys vesistöistä teollisuuteen. Teollisuusalueen raja on ehdotuksessa liian lähellä jokea sekä vaikeasti hahmotettava kaikkine mutkineen. Pelkona on, että tulevan tontin toiminnot ulottuvat jokipenkoille, kuten muilla vastaavilla teollisuus- ja asutusalueilla on tapahtunut. Seitsemän veljeksien vaellusreitin toteuttaminen Tuusulanjoen varrella pitkin on huomioitava alueen käyttöä suunniteltaessa ja rakentamishankkeita toteutettaessa.

Luhtaanmäenjoki (Lepsämänjoki/Kuhajoki) sekä Vähäjoki (Lillån/Tuusulanjoki) tulee esittää kaavassa vesialueina, kuten Vantaanjoki ja Keravanjoki. Vantaanjoen ja Tuusulanjoen risteykseen on merkittävä ohjeellinen ulkoilureitti sekä ohjeellinen siltayhteys Vantaanjoen yli.

Reittiyhteyksien toteuttaminen on turvattava Veromiehestä laajemmille viheralueille. Tarkemman asteisessa suunnittelussa on turvattava riittävät aluevaraukset asuinalueiden lähiliikunnan paikoille ja koulujen ja päiväkotien pihalle. Alueellisen liikunnan palveluverkon näkökulmasta alueelle tarvitaan varaus liikuntahallille (koulun tai oppilaitoksen yhteyteen).

Rekolanojan varren ulkoilureittien toteuttamiseen Hiekkaharjun golfkentän kaakkoispuolella ei ole varattu riittävästi tilaa (asumisen ja joen välissä). Asutus leviää liian pitkälle Keravanjoen jokilaaksoon Maarinojalla, joka on Tikkurilan parhaiten säilyneitä yhtenäisiä viheralueita. Jokilaakso on käytetyimpiä Tikkurilan alueen virkistysalueita ja kevyenliikenteen reittiyhteyksiä niin työmatka- kuin ulkoilukäytössä. Lisäksi alueelle on jätettävä tilaa lähiliikunnan kasvavalle kysynnälle.

Elmon urheilupuistoalueen läpi kulkee ekologinen runkoyhteys. Yhteyden toteuttamisessa on huomioitava sen toiminnallisesti järkevä sijoittuminen suhteessa urheilupuiston palveluihin. Mäkipuisto-Tarinapuisto -virkistysreittiyhteys Iloassa on merkittävä yleiskaavakarttaan.

Kuusijärven itäpuolella yleiskaavaa tulee tarkistaa asemakaavan mukaiseksi (yleiskaavaehdotuksessa asuinalue laajenee kohti Kuusijärveä). Ohjeellinen virkistysalueyhteys on merkittävä Pallopuiston läpi Latupuistoon.

Kartanonkosken liikuntapuiston eteläpuolelle on yleiskaavaehdotuksessa sijoitettu viljelypalsta, joka sijoittuu nykyisten latureittien päälle ja rajoittaa liikuntapuiston tulevaisuuden kasvua etelään. Viljelypalsta on siirrettävä esimerkiksi idemmäksi Tilkunpeltoon. Tarhurinniittyn on tehty uusi viljelypalstavaraus, mutta alueella ei ole riittävästi tilaa purolle (suojavyöhykkeineen), ulkoilureitille, ladulle ja asutukselle.

Yleiskaavaehdotuksessa viitataan monin paikoin, että alueiden suunnittelussa kiinnitetään huomiota kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksien toteuttamiseen; palveluiden saavuttamiseen sekä jalankulun ja

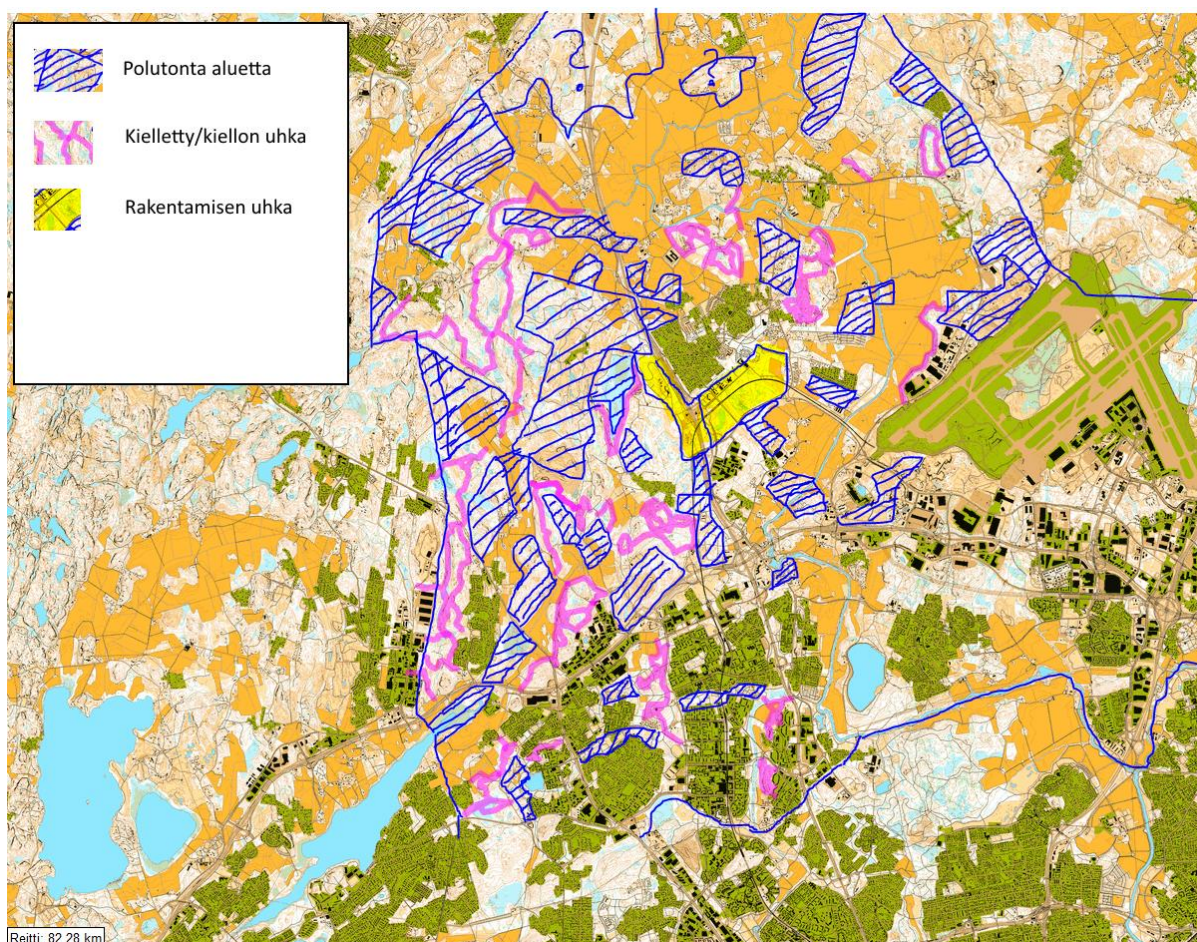
Liite / Maastopyöräily Vantaalla

Mountain Bike Club Finland ry, MTBCF ry

Vantaalla on arvioitu olevan tuhansia maastopyöräilyn harrastajia. Ympäristökeskuksen linjaus hakea kategoriset pyöräilykiellot myös uusien luonnonsuojelualueiden polkuverkostoille on kestämaton, ja uhkaa vakavasti maastopyöräilyä ulkoilumuotona Vantaalla. (kiellot vaikeuttavat lähivirkistystoimintaa ja katkovat reitti- ja kauttakulkuyhteyksiä)

Sekä uusille että vanhoille luonnonsuojelualueille on määriteltävissä jo olemassa olevat kestävät reitit maastopyöräilyyn ilman luonnonsuojelullisten arvojen vaarantumista (tämä on vähimmäisvaatimus). Alueilla on polkuverkostoa, jolla liikkuminen pyörällä ei uhkaa suojeluarvoja kävelyä enempää, kulumista voidaan tehokkaasti ehkäistä ohjaamalla kulku määrätyille reiteille.

Liitekarttaan on selvennetty tilannetta; sininen viivoitus tarkoittaa alueita, joilla ei ole pyöräilyyn soveltuvaa polkuverkostoa, keltainen merkitsee rakentamiseen kaavoitettua aluetta ja haalean violetit ovat kiellettyjä tai kiellettäväksi tulevia pääreittejä. Näitä polkuja on n. 70 km, joka kertoo ongelman vakavuudesta.



Vantaan seurakuntayhtymä
DVAN/280/03.02.00/2017

22.5.2020

Julkinen

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo	
Saapunut:	22.5.2020
Dn:o	VD/4419/10.02.00/2017

Viite: Lausuntopyyntö 7.4.2020 Vantaan yleiskaava 2020 ehdotuksesta

Lausunto Vantaan kaupungin yleiskaavaehdotuksesta 2020

Vantaan kaupunki on pyytänyt Vantaan seurakuntayhtymältä lausuntoa yleiskaavaehdotuksesta 5.6.2020 mennessä.

Vantaan seurakuntien yhteinen kirkkoneuvosto päätti antaa kokouksessaan 13.5.2020/52 § Vantaan kaupungin yleiskaavaehdotuksesta 2020 seuraavan lausunnon:

Yleiskaavan lähtökohdat olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistämiseksi, joukkoliikenneverkoston kehittämiseksi ja luontoarvojen säilyttämiseksi noudattavat kestävä kehityksen mukaisia arvoja. Yleiskaavaehdotus 2020 on laadittu huolellisesti ja perusteellisesti. Esittelytilaisuus 27.4.2020 oli kattava ja informatiivinen.

Vantaan seurakuntayhtymä kiittää yleiskaava 2020 ehdotusta siitä, että se ohjaa kasvua ja kehitystä olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Seurakuntayhtymän verotulojen vähentyessä pääomatulojen merkitys kasvaa entistään. Yleiskaavalla ja rakennusoikeudella on ratkaiseva merkitys seurakuntayhtymän taloustilanteeseen ja mahdollisuuksiin ylläpitää seurakuntien toimintaa ja toimintaan tarvittavia rakennuksia tulevaisuudessa. Seurakuntayhtymän tavoite on myös tukea ja edistää Vantaan kaupungin kasvua ja kehitystä tasapainoisten ja elinvoimaisten asuntoalueiden kaavoittamisella seurakuntien omistamille maa-alueille.

Tällä hetkellä erityisesti Ruskeasannan hautausmaan saavutettavuus on huono. Seurakuntayhtymä pitää tärkeänä, että hautausmaille ja seurakuntien toimintatiloihin mahdollistetaan jatkossa hyvät joukkoliikenneyhteydet. Ruskeasannalle ja hautausmaalle tulee varmistaa raideliikenneyhteyden lisäksi myös bussiyhteys.

Käytössä olevien hautausmaa-alueiden laajentamismahdollisuus on riittävä seurakuntien tarpeisiin, eikä uusia hautausmaavaroja edellytetä sisällytettäväksi yleiskaavaan lukuun ottamatta Myyrmäen kirkkoa, jonka yhteyteen on varmistettava tuhkahautaamisen mahdollisuus tulevaisuudessa. Lisäksi Myyr-

mäen kirkon tontille tulee sallia asuinrakentaminen. Kirkon tonttia ympäröivässä rakentamisessa on huomioitava arkkitehti Juha Leiviskän kulttuurihistoriallisesti merkittävä rakennus.

Vantaan ja Helsingin seurakuntayhtymien yhteinen maaomaisuus sijaitsee pääosin Jokiniemen ja Rekolanmetsän sekä Kulomäen alueilla.

Jokiniemen osalta seurakuntayhtymä esittää edelleen, että golf-toiminnot keskitetään Rekolanajan pohjoispuolelle ja ajan eteläpuolella tiivis asuntorakentaminen ulotetaan Hiekkaharjasta Rekolanajan varteen saakka nyt esitettyä leveämmällä alueella radan molemmin puolin, niin, että ainoastaan joen ranta jää virkistyskäyttöön. Tämän alueen kaavamerkintöjä on muutettu kaavaluonnoksesta siten, että seurakuntayhtymän rakentamismahdollisuuksia on merkittävästi kavennettu. Vantaan kaupungin ja seurakuntien välisessä aiesopimuksessa tavoitteena on ollut, että seurakuntien Vantaan Hiekkaharjussa ja Rekolan alueella olevat kaavoituskelpoiset maa-alueet voitaisiin kaavoittaa lähivuosina ja että niille voitaisiin rakentaa korkeatasoisia ja kaupunkirakennetta hyvin täydentäviä asuntoalueita tarvittavine palveluineen.

Leinelän pohjoispuolella olevan Rekolanmäen alueen asuntoalueiden tulee olla laajuudeltaan vähintään kaavaluonnoksen ja kaavaehdotuksen laajimpien vaihtoehtojen mukaisia ja mahdollistaa mahdollisimman tehokas asuntorakentaminen.

Seurakuntayhtymien maa-alueille ei tule kohtuuttomasti kaavoittaa puisto- ja ulkoilualueita. Kulomäen pohjoisosan alueelle tulee mahdollistaa asuntorakentaminen.

Elmon urheilupuistoalue on suunniteltu pääosin seurakuntayhtymän omistamille kiinteistöille. Alueen kehittämisessä tulee ottaa huomioon aiesopimuksessa sovitut asiat ja lisäksi tulee taata kaavoituksen osalta seurakuntayhtymän muiden alueiden kaavamerkinnöissä ja mahdollisissa maanvaihdossa seurakuntayhtymälle mahdollisuus käyttää maa-alueitaan rakentamiseen.

Seurakuntayhtymää tulee kohdella yhdenvertaisesti muiden kiinteistönomistajien kanssa. Seurakuntayhtymä antaa jo merkittävän panoksen Vantaan kaupungin metsä- ja kulttuurimaiseman sekä luontoarvojen turvaamiseksi. Seurakuntayhtymän omistuksessa olevista rakentamattomista maa-alueista on nyt kaavoitettu esityksessä virkistyskäyttöön luonnosta selvästi huomattavampi osa. Seurakuntayhtymän tulee voida kohtuullisesti hyödyntää yleiskaavassa kiinteistöomaisuuttaan asuinrakentamiseen ja muuhun hyötykäyttöön enemmän kuin ehdotuksessa on esitetty.

Terveisin

Vantaan seurakuntayhtymä

Jukka Parvinen
yhtymän johtaja
Puh. 044 422 0358
jukka.parvinen@evl.fi

5.6.2020

Julkinen

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo

Saapunut: 5.6.2020

Dn:o VD/4419/10.02.02.00/2017

Vantaan kaupunki
Kaupunginhallitus
Kaupunkirakenne- ja ympäristö

Vantaan yleiskaava 2020 ehdotus –VR-Yhtymän kommentit

VR-Yhtymä Oy (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitussa asiassa ja lausuu siitä seuraavaa:

1.Maankäyttö

VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävän kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja bussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä. Pidämme kannatettavana Vantaan kaupungin linjauksia ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen sekä joukkoliikenteen kestävän kehityksen vyöhykkeille. Tämä noudattaa myös MAL 2019-suunnitelman tavoitteita siitä, että seudun kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille.

Näkemyksemme on, että yhteiskunnan ja ympäristön kannalta vastuullisinta on asuntotuotannon kohdistaminen jo olemassa olevien raideyhteyksien varrelle, jolloin täysimääräisesti hyödynnetään toteutetut raideinvestoinnit, huomioiden kuitenkin mahdollisen melun ja tärinän vaikutukset jo kaavoitusvaiheessa. Panostaminen asemanseutujen kehittämiseen, liikenteen solmupisteiden sujuvuuteen sekä liityntäpysäköintiin on tehokas keino ohjata väestöä ympäristöystävällisen joukkoliikenteen käyttäjiksi.

Pidämme tärkeänä, että MAL-suunnitelmat kytketään vahvasti valtakunnallisen, 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan. Alueellisia liikennejärjestelmiä suunniteltaessa on tärkeää huomioida, että rautatieverkko muodostaa yhtenäisen kokonaisuuden ja on tältä osin luonteeltaan erilainen kuin tieverkko. Kaikessa suunnittelussa tulee huomioida koko Suomen pääosin yksiraiteisen junaverkoston toimivuus. Rataverkon kapasiteetin kasvattamista tulee edistää etenkin pääradalla. Pääradalle tehtävät investoinnit hyödyttävät koko Suomea, kun maakuntien yhteyttä pääkaupunkiseudulle parannetaan juuri sen ruuhkaisimmasta kohdasta. Liikenteen pullonkaulojen poistaminen edistää sekä matkustaja- että tavaraliikenteen kehittämistä.

5.6.2020

Julkinen

Pääradalla kiireellisimmät investoinnit ovat Pasila – Riihimäki II vaihe, jossa lisätään raiteita Keravan ja Jokelan välille sekä nopeusrajoitusten poisto Helsingin ja Riihimäen välillä. Lisäraiteiden ja nopeuksien noston avulla voidaan kasvattaa Helsingin ja Riihimäen välistä lähiliikenteen junatarjontaa ja saada lisää kapasiteettia Pasilan pohjoispuoliselle rataosuudella. Samalla liikenteen häiriöherkkyys vähenee ja täsmällisyys paranee. Investoinnit edesauttavat myös tavaraliikenteen sujuvuutta.

2.Ympäristö

Suomi tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2035 mennessä, mikä tulee vaikuttamaan myös liikennesektorille asetettuihin päästövähennysvelvoitteisiin sekä liikennejärjestelmäsuunnittelun painotuksiin. Raideliikenteen kasvu on välttämätön edellytys ilmastomuutoksen torjumiseksi. Ympäristöystävällinen, turvallinen ja energiatehokas raideliikenne on osa ratkaisua taistelussa ilmastomuutosta vastaan.

3.Turvallisuus

Pääradan rakenteen ja turvallisuuden parantamisen sekä tasoristeyksien poiston huomioon ottaminen kaavaehdotuksessa on tärkeää rautatieliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta. Myös asemanseutujen ja pysäköintialueiden turvallisuuteen tulee kiinnittää huomiota.

4.Ratalinjaukset

4.1 Pääradan lisäraiteet

Välityskyvyn lisääminen pääradalla on välttämätöntä ottaen huomioon henkilöliikenteeseen ennustetun voimakkaan kasvun ja logistiikkasektorin kasvavat tarpeet sekä päästövähennysvelvoitteet. Kapasiteetin ja liikennöintinopeuksien nosto pääradalla ei ole mahdollista ilman radan parantamiseen tähtääviä toimenpiteitä ja lisäraiteita.

Haluamme erityisesti kiinnittää huomiota alla oleviin hankkeisiin, joilla voidaan parantaa pääradan välityskykyä ja lisätä kapasiteettia:

Helsinki-Tampere rataväli on koko Suomen vilkkaimmin liikennöity rataosa. Uusien matkustajavuorojen lisääminen ruuhka-aikoina on käytännössä mahdotonta. Pääradalla tulee varata mahdollisuus kuuteen raiteeseen sekä tasonnostoon. Vaihtoehtoisesti Lentoradan toteutuminen poistaisi tarpeen 5. ja 6. raiteelle. Liikennemäärien kasvattaminen ja yhteyksien parantaminen Helsinki-Tampere käytävällä ei ole tulevaisuudessa mahdollista ilman lisäraiteita. Pasila-Riihimäki ratayhteyden 2-vaiheen kehittämisen toteuttaminen on

5.6.2020

Julkinen

välttämätöntä pääradan liikenteen välityskyvyn parantamiseksi sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.

Pisara- ja Lentorata lisäävät ratakapasiteettia Helsinki-Kerava välille ja kerrannaisvaikutuksina myös valtakunnallisella tasolla.

4.2 Lentorata

Lentorata tukee koko Suomen henkilöliikenteen kehitystä. Rata mahdollistaa sekä lähi-, taajama-, että kaukoliikenteen vuorojen lisäämisen kysytyimpinä vuorokauden aikoina. Investointina lentorata parantaa koko maan junaliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta.

Lentorata lyhentää matka-aikaa maakunnista Helsinki-Vantaan lentoasemalle 15-20 minuuttia ja mahdollistaa 15 minuutin yhteyden lentoasemalta Pasilan kautta Helsingin keskustaan. Lentorata edistäisi Aviapoliksen liiketoimintakeskuksen kehitystä ja lisäksi sillä olisi huomattavan laajat vaikutukset talouteen ja maankäytön kehittämiseen.

5. Asemanseudut

5.1 Maankäyttö

Toimivat matkaketjut edellyttävät paitsi kunnossa olevaa rataverkkoa, myös sujuvia, esteettömiä liikenteen solmukohtia ja asemanseutujen sekä liityntäliikenteen kehittämistä. Digitaaliset palvelut osaltaan vauhdittavat matkaketjujen syntymistä.

Liikennejärjestelmän kehittäminen on tiiviisti sidoksissa maankäyttöön, kaavoitukseen ja yhdyskuntarakenteeseen. Asemanseutujen kehittämishankkeissa tulee taata riittävät mahdollisuudet henkilöautojen ja polkupyörien liityntäpysäköintiin sekä luoda hyviä kävely- ja pyöräily-ympäristöjä. Asemille tulee olla kattavat bussiliikenneyhteydet tukemaan matkaketjujen kehittymistä. Asuntotuotannon kehittäminen raideyhteyksien varrelle tukee kestävä kehityksen tavoitteita.

Asemanseutujen ja matkakeskusten tulee olla käyttäjäystävällisiä, esteettömiä ja turvallisia. Palvelutason tulee olla riittävä liikenteen solmukohdissa. Liikennemuodosta toiseen vaihtamisen tulee olla helppoa ja opastuksen selkeää. Asemalaitureiden pituuden ja raidekapasiteetin lisääminen mahdollistavat junakokojen kasvattamisen. Asemanseutujen tulee pystyä vastaamaan kasvaviin matkamääriin. Tulevaisuuden asemat hyödyntävät enenevässä määrin digitaalisia ratkaisuja tarjotakseen tietoa palvelutasosta asiakkaille.

5.2 Liityntäpysäköinti

5.6.2020

Julkinen

Liityntäliikenteen osalta tulee kiinnittää huomiota riittävään liityntäpaikoituksen määrään henkilöautoille ja polkupyörille sekä sujuviin vaihtomahdollisuuksiin. Liityntäpysäköinnin tulee olla turvallista ja sekä autot että polkupyörät tulee suojata ilkivallalta. Pysäköinnin maksuttomuus ja reaaliaikainen info vapaista pysäköintipaikoista tekevät liityntäpysäköinnistä houkuttelevaa ja vaivatonta. Sähköautoille tulee tarjota latausmahdollisuuksia. Uudet liikkumismuodot kuten sähköiset yhteiskäyttöautot, scootit jne. tulee huomioida.

Polkupyöräilyn edistäminen tarjoamalla sateelta suojattuja ja lämpimiä parkkitiloja runkolukituksella sekä huoltopisteitä tukevat kestävästi liikkumista. Kaupunkipyörien vuokrauspisteet ja polkupyörävuokraamot asemilla edistävät matkaketjuajattelua. Kevyen liikenteen väylille tulee olla riittävä opastus.

5.3 Uudet asemanseudut

Kehäradan asemavaraukset

Kehäradalla on neljä vielä toteutumaton asemavarausta: Ruskeasanta, Viinikkala, Lapinkylä ja Petas.

Leinelän sekä Ruskeasannan asemat palvelevat Tuusulan suunnan liityntäliikennettä Kehäradalle ja lisäksi Ruskeasanta toimii toteututtuaan seudullisesti merkittävänä liityntäpysäköintialueena Tuusulanväylän ajoneuvoliikenteelle. Molemmat asemat toimivat syöttöliikenteenä junaliikenteeseen ja valmistuttuaan houkuttelevat uusia käyttäjiä raideliikenteeseen.

Asemavarausten yhteydessä tulee huolehtia riittävästä liityntäpysäköintikapasiteetista henkilöautoille ja polkupyörille.

5.4 Tikkurilan matkakeskus

Tikkurilan matkakeskus sekä kauppakeskus "Dixi" ovat muodostuneet tärkeäksi joukkoliikenteen vaihtoyhteydeksi kotimaan ja kansainvälisessä liikenteessä. Kyseessä on merkittävä liikenteellinen solmukohta lentomatkustajille, Venäjän-liikenteen matkustajille (Allegro- ja Tolstoi-junat) sekä lähi- ja kaukojunaliikenteelle. Bussiliikenteestä on tullut luonnollinen osa matkaketjuja matkakeskuksen avauduttua.

Tikkurilassa on huolehdittava riittävästä liityntäpysäköintikapasiteetista henkilöautoille, polkupyörille ja uusille liikkumismuodoille kuten sähköisille yhteiskäyttöautoille. Liityntäpysäköinnin turvallisuudesta (esimerkiksi lisäämällä valaistusta ja kameravalvontaa) tulee huolehtia. Asemanseudun jatkokehittämissuunnitelmissa tulee huomioida parkkipaikkojen riittävyys henkilöautojen liityntäpysäköinnille. Pysäköinnin kehittämisessä tulisi hyödyntää digitaalisia ratkaisuja

5.6.2020

Julkinen

pysäköintioikeuden tunnistamisessa ja vapaiden pysäköintipaikkojen reaaliaikaisessa kartoituksessa.

Polkupyörien pysäköinnissä käytetty 1-raiteen alla oleva lämmin, lukittu ja huoltovarustettu pyöräparkki on erinomainen esimerkki matkaketjuja tukevasta suunnittelusta. Tätä mallia tulisi monistaa muihinkin keskeisiin liikenteen solmukohtiin.

5.5 Lentokenttä

Kehäradan avautumisen myötä lentokentältä avautui lähiliikenneyhteys Helsingin keskustaan sekä vaihdollinen yhteys kaukoliikenteen ja Venäjän-liikenteen juniin. Sekä lentokentän rautatieasema että Tikkurilan matkakeskus ovat molemmat kansainvälisen liikenteen solmukohtia, joiden palvelutason tulee vastata matkustajien odotuksia. Mikäli lentorata-hanke toteutuu, tulevat matkustajamäärät lentokentän rautatieasemalla nousemaan. Samassa yhteydessä tulisi varmistaa riittävä saavutettavuus, yhteyksien toimivuus ja palvelutaso.

6.Raitiotie

Raitiotieliikenne on ympäristöystävällistä ja tukee omalta osaltaan siirtymää kohti kestäviä liikkumismuotoja.

Kevytraideliikenne ja raitiotieinfra tulee ottaa suunnittelun lähtökohdaksi ja liikennejärjestelmän rungoksi suurimmilla kaupunkiseuduilla.

Ilmastomuutoksen torjumiseksi siirtymä henkilöautoista raideliikenteeseen on välttämätöntä ja ilmastotietoisuus tulee vähentämään henkilöautojen omistusta erityisesti kaupungeissa.

Liikennejärjestelmä on kulkumuotojen kokonaisuus ja kaupunkiraideliikenne muodostaa luontevan osan toimivaa matkaketjua.

Kevytraideliikenteen kilpailuttaminen tehostaisi liikennöintiä sekä parantaisi sen laatua, laskien samalla liikenteen tilaajan ja kuntien kustannuksia. Kansainvälisesti tarkasteltuna yleisintä kilpailutus on uusilla raitieliikenteen reiteillä. Operoinnin ja infran eriyttäminen toisi lisäksi läpinäkyvyyttä.

VR-YHTYMÄ OY

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet, kansainväliset asiat ja vastuullisuus

Vantaan kaupunki
Kirjaamo

kirjaamo@vantaa.fi

Viite: lausuntopyyntö 7.4.2020

Lausunto Vantaan yleiskaavan 2020 kaavaehdotuksesta (YK0048)

Väylävirasto on tutustunut yleiskaavaehdotukseen ja antaa lausuntonsa liikennejärjestelmän sekä rautateiden näkökulmasta.

Lähijunaliikenteen uudet rautatievarikot

Helsingin seudulla liikennejärjestelmä tukeutuu entistä enemmän joukkoliikenteeseen ja raideliikenteeseen. Maankäyttö tiivistyy erityisesti raideliikenteen vaikutusalueilla. Tehostuva maankäyttö kasvattaa lähijunaliikenteen matkustajamääriä ja edellyttää junatarjonnan lisäämistä ja tämä taas edellyttää uutta kalustoa. Uudet varikot ovat edellytys uudelle kalustohankinnalle. Nykyiseltä Ilmalan varikolta ei löydy riittävästi tilaa uudelle varikolle. Lisäksi Ilmalan varikon sijainti ei ole optimaalinen lähiliikenteen tarpeita varten. Varikot tulisi olla lähempänä kaupunkirakenteen reunoja kuin kaupunkirakenteen keskellä eli lähellä kaupunkiratojen pääteasemia Rantaradalla ja Pääradalla sekä Kehäradan varrella. Varikoiden sijoittumista määrittää myös maa-alan suuri tilantarve.

Varikkotoimintojen siirtyminen Ilmalasta vapauttaa ratakapasiteettia muuhun käyttöön Helsinki – Pasila -väliltä, koska kalustosiirtojen ei tarvitsisi käyttää nykyisiä Helsingin ja Ilmalan välisiä huoltoraiteita, mikä on koko maan liikennejärjestelmän kannalta merkittävää.

Väylävirasto on selvittänyt yhteistyössä HSL:n kanssa lähijunaliikenteen edellyttämiä uusia varikoita Rantaradalla, Pääradalla sekä Kehäradalla (*Lähijunaliikennealueen varikkoselvitys* (Väyläviraston julkaisuja 25/2020), saatavilla osoitteessa <https://www.doria.fi/handle/10024/177275>). Selvityksen tavoitteena oli löytää HSL:n nykyistä ja uutta lähijunaliikenteen junakalustoa varten uusien varikoiden kokonaisuus, joka toimii liikenteellisesti mahdollisen Pissaradatan kanssa ja ilman sitä. Selvityksessä tarkasteltiin uusien varikoiden liittymismahdollisuudet nykyiseen rataverkkoon niin ratateknisestä kuin liikenteellisestä näkökulmasta. Varikoiden alustavassa suunnittelussa selvitettiin, minkä kokoisia varikoita ja niiden toimintoja eri sijainnit mahdollistivat ottaen huomioon ratatekniset reunaehdot. Lisäksi selvitettiin katuyhteyksiä varikkoalueille ja muutostarpeita nykyiseen ratainfraan.

3.6.2020

Selvityksen johtopäätöksenä oli, että uusia varikoita tarvitaan kolme, joista kaksi on kunnossapitovarikkoja ja yksi säilytysvarikko. Selvityksessä Rantaradan varikon sijainniksi esitetään Kirkkonummen Luomaa tai Espoon Mankkia. Kolmantena Rantaradan varikkosijaintina on esiselvityksessä nostettu esiin Kirkkonummen Vuohimäki. Kehäradan kunnossapitovarikon osalta selvityksessä esitetään Vantaan Petasta, joka sijaitsee keskellä Kehäradan linjastoa. Pääradalle tulisi sijoittaa yksi kaluston säilytysvarikko, joka aikaisempien selvitysten perusteella olisi Keravan Jäspilä.

Selvityksessä Kehäradan varikko on esitetty sijoitettavan Vantaan Petakseen, Petaksen asemavarausten länsipuolelle. Muita toteutuskelpoisia sijainteja varikolle Kehäradalta ei löydetty. Petaksen varikko on kunnossapito- ja säilytysvarikko, joka koostuu säilytys-, käyttövalmiushuolto- ja huoltoraiteista, kunnossapito- ja pesuhalleista sekä sosiaali-, varasto- ja toimistotiloista pysäköintialueineen. Selvityksessä on tutkittu Petaksen alueelle mahtuvan varikon enimmäislaajuutta, varikon lopullinen koko ratkeaa sen jatkosuunnittelussa. Varikon suunnittelun seuraavat vaiheet ovat ympäristövaikutusten arviointi ja ratalain mukainen yleissuunnitelma, joiden tulee edetä kaavoituksen kanssa samanaikaisesti.

Varikkoselvityksessä esitetty Petaksen varikon sijaintialue on Vantaan yleiskaavaehdotuksessa osoitettu monipuoliseksi työpaikka-alueeksi (TP) ja tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi (TY). Kaavaehdotuksessa ei ole osoitettu rautatievarikkovarausta Petakseen eikä Petaksen varikosta myöskään ole yleiskaava-aineistossa minkäänlaista mainintaa. Väyläviraston näkemyksen mukaan yleiskaavaehdotus ei mahdollista varikon sijoittamista Petakseen ja sen ratalain mukaista jatkosuunnittelua. Ratalain 10 §:n mukaan rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Yleissuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin oikeusvaikutteista yleiskaavaa.

Väylävirasto huomauttaa, että lähijunaliikenteen kehittämisen ja sen edellyttämän varikkokokonaisuuden jatkosuunnittelun kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että Vantaan yleiskaavassa osoitetaan varaus Petaksen varikolle. Väyläviraston näkemyksen mukaan varikkoselvityksen mukainen Petaksen varikko kehäradalle suuntautuvineen yhdysraiteineen tulee yleiskaavassa osoittaa rautatiealueena ja yleiskaavaselostusta tulee täydentää Petaksen varikon osalta. Mikäli varikon osoittaminen yleiskaavassa edellyttää varikkoselvityksen lisäksi muita vaikutusten arviointeja, voi Väylävirasto olla näissä selvityksissä mukana ja osallistua selvityksistä aiheutuviin kustannuksiin.

Tikkurila – Hakkila -rata (Santarata)

Yleiskaavaehdotuksesta on jätetty pois nykyinen Tikkurilasta Hakkilaan johtava ns. Santaradan rautatieyhteys. Kaavassa radan alkuosan kohdalle on osoitettu uusi raitiotie ja Hakkilan päähän uusi katu. Hakkilassa Santaradan läheisiä nykyisiä teollisuusalueita

3.6.2020

on osoitettu muutettavaksi tulevaisuudessa asumiseen A/TP -merkinnällä ("*Asumisen ja työpaikkojen alue*"). Yleiskaavaselostuksessa on esitetty radanpidon alueiden siirtämistä Hakkilasta toisaalle, mutta kaavatyön yhteydessä ei toimintojen uutta sijaintia ole selvitetty eikä kaavaehdotuksessa ole minkäänlaista korvaavaa aluetta osoitettu. Väylävirasto on tuonut esiin yleiskaavaluonnoksesta 23.4.2019 antamassaan lausunnossa Santaradan ja Hakkilan radanpidon alueen merkityksen valtion rataverkon kunnossapidon kannalta. Lausunnolla ei ole ollut yleiskaavaratkaisuun vaikutusta. Väylävirasto huomauttaa, että Hakkilaan johtava nykyinen Santarata ja Hakkilassa sijaitsevat radanpidon alueet ovat Väylävirastolle välttämättömiä. Kunnossapidon alueiden poistaminen alentaa radanpidon palvelutasoa millä on heikentäviä vaikutuksia valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuuteen. Väyläviraston näkemyksen mukaan Santaradan ja Hakkilan alueen poistaminen Vantaan yleiskaavasta ei ole mahdollista ilman korvaavan radanpidon alueen osoittamista. Korvaavan alueen puuttuessa tulee nykyinen Santarata osoittaa yleiskaavassa rautatiealueena.

Raskaan liikenteen palvelualueet

Valtakunnallisen ja seudullisen tavaraliikenteen kuljetusten kannalta raskaan liikenteen palvelualueiden puute on paheneva ongelma. Asia on tunnustettu tärkeäksi myös MAL 2019 -suunnitelmassa. Väylävirasto pitää hyvänä, että raskaan liikenteen palvelualuekysymys on yleiskaavaehdotuksessa esitetty hieman konkreettisemmin kuin luonnosvaiheessa. Hämeenlinnanväylän (vt3) käytävään yleiskaavaehdotuksessa on esitetty varteenotettava ratkaisuehdotus. Tarvetta vastaavalle on myös muualla esimerkiksi Lahdenväylän (vt4) käytävässä. Muista mahdollisista sijainneista todetaan, että taukopaikat voivat sijoittua tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille (TT). TT-alueet eivät kuitenkaan sijaitse paikoissa, jotka on todettu seudullisissa selvityksissä potentiaalisiksi taukopaikka-alueiksi. Väylävirasto esittää, että taukopaikat osoitettaisiin Vantaan yleiskaavaan hyväksymiskäsittelyssä olevan Uusimaa-kaava 2050 liitekartan mukaisesti.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus. Väylävirasto pyytää maankäyttö- ja rakennusasetuksen 94 §:n mukaisesti välitöntä ilmoitusta kaavan hyväksymistä koskevista päätöksistä. Ilmoitus kaavan hyväksymisestä tulee toimittaa kaava-asiakirjoineen sekä valitusosoituksineen osoitteella kirjaamo@vayla.fi tai Väylävirasto, Kirjaamo, PL 33, 00521 Helsinki.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Asian on esitellyt asiantuntija, maankäyttö Ville Vuokko ja ratkaissut osastonjohtaja Päivi Nuutinen.

Jakelu

Vantaan kaupunki

3.6.2020

Tiedoksi Eero Liehu
Antero Kaukonen
Kaj Grönqvist, RRM Oy
Anna Miettinen
Kaisa Kauhanen
Aimo Huhdanmäki
Jukka Peura
Jussi Lindberg
Jukka Karjalainen
Pekka Rajala
Jukka Valjakka
Magnus Nygård
Jukka Ronni
Uudenmaan ELY-keskus, L-vastuualue
Uudenmaan ELY-keskus, Y-vastuualue
HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Asian LIVI/7945/03.01.02/2017 asiakirja

Lista allekirjoittajista

Allekirjoittaja

Todennus

Ville Vuokko

03.06.2020 09:14:30

Asianhallinta

03.06.2020 09:14:28

Päivi Nuutinen

03.06.2020 09:15:11

Proxy

03.06.2020 09:15:02

YK0048 YLEISKAAVA 2020

Hyväksymisvaiheessa kirjaamoon saapunut palaute / 6.11.2020

Osa palautteesta on tullut yksityisiltä maanomistajilta, kun heiltä on pyydetty 6.11.2020 mennessä lausuntoa luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisesta Natura-arvioinnista. Palaute ei kuitenkaan koske kyseistä arviointia, siksi ne on otettu mukaan tähän yhteenvetoon.

4.11.2020 Vestra

Vantaan Vestrassa olevina maatilain omistajina haluamme esittää kielteisen kantamme Vantaan yleiskaavaehdotukseen merkittyä ulkoilupolun reittiä koskien.

Ehdotukseen merkitty ulkoilupolku tulisi kulkemaan omistamiemme ja maatalousalueeksi kaavaan merkittyjen peltoaukioidemme sivuitse, jatkuen Lepsämäjokeen rajoittuvan peltomme kohdalla joen yli. Keskusteltuani perheemme edustajana asiasta yleiskaavaosaston suunnittelija Paula Kankkusen (22.10.2020) sekä kaupungin katu-/puistosuunnittelusta vastaavan arkkitehti Petra Tammiston kanssa (23.10.2020) minun annettiin ymmärtää kaavaan merkityn reitin olevan ohjeellinen. Todettuani vaihtoehtoisen, käyttökelpoisen polun jo löytyvän pellonreunamme vieressä olevasta ja kaupungin omistamasta metsiköstä, sain kuulla nykyisen polun olevan liian jyrkässä rinteessä. Tämä vahvisti edelleen käsitystämme siitä, että mahdollinen polku tulisi ohjeellisuudestaan huolimatta toteutuessaan kulkemaan peltoalueidemme halki. Oheisista syistä johtuen esitämme vastustuksemme polkureitille siltä osin kuin se koskee omistamaamme maa-aluetta:

Maatilamme peltopinta-ala on pieni, noin kolme hehtaaria. Suunniteltu polku peltoalueellamme usean sadan metrin matkalla haittaisi oleellisesti sillä harjoitettavaa maataloustoimintaa. Aluetta hyödynnetään nyt paitsi omavaraisviljelyssä, myös laitumena sekä heinän kasvatuksessa kotieläinrehuksi. Soveltuvuus ulkoilupoluiksi on huono, koska useana keväänä tulvavesi voi nousta niin korkealle, että joen puoleinen pelto peittyy kokonaan veden alle jopa viikoiksi. Savipohjan sekä yläjuoksulta jokeen virtaavien sade-/tulvavesien takia joenreunan vesi virtaa savipenkköjen yli aiheuttaen niiden repeilyä. Koska yleiskaavaehdotukseen merkitty polun jatkuminen joen yli toiselle puolelle edellyttää sillan rakentamista, vaatisi tämä huomattavan suurta rakennelmaa edellä olevan seikan eliminoimiseksi. Perheemme käyttää kesäisin suunnitteilla olevan polun kohdalla olevan peltomme rantaa uimapaikkana, mikä polun myötä veisi meiltä tähänastisen yksityisyytemme.

Koska jo nyt olemassa oleva Reitti 2000 yhdessä Keimolan polku- ja latuverkoston kanssa tarjoaa riittävät valmiudet ulkoliikuntaa harrastaville, ei yleiskaavaehdotukseen merkitty uusi ulkoilupolku ole mielestämme tarpeellinen.

3.11.2020 Vestra

Ekologisen käytävän merkitseminen yleiskaavaehdotuskarttaan on täysin tarpeetonta, eläimet osaavat kulkea muutenkin. Lisäksi joen rannat ovat eroosiolle ja tulville alttiita, joten ovat jopa vaarallisia ihmisten kulkea. Tulevaisuuden ulkoilupolut ym. haittaavat alueiden omistajien maankäyttöä. Polut lisäävät myös Vestrantien II tiekunnan liikennettä ja kapean yksityistien kulutusta. Autojen pysäköinti ja muu liikenne haittaavat osakkaiden tienkäyttöä.

Nykyiset määräykset ovat maa- ja metsätaloudelle riittävät, joten vaadimme ekologisten käytävien ja ulkoilupolkujen merkinnän poistamista Vestrassa yleiskaavaehdotuskartasta.

2.11.2020 Vestra

Muistuttajan mukaan tilat ovat maa- ja metsätalous käytössä, jos alue rauhoitetaan tai muutetaan SL/VR rauhoitus- ja virkistys alueiksi elinkeinon harjoittaminen estyy. Ohjeelliset virkistysreitit Vestran alueella tuovat ongelmia ja häiriöitä jo puuttuvien parkkipaikkojen suhteen. Varsinkin Vestrantie II

tiekunnan yksityistie on niin kapea, että siinä kahdensuuntainen liikenne on mahdotonta. Autojen pysäköinti tien varrella ei ole mahdollista.

2.11.2020 Bertaksentie

Asumisen alueet yleiskaavan työpaikka-alueilla (LM1 lentomelualueella): kiinteistö rakennuksineen on historiallisesti merkittävä, vastustamme painokkaasti yleiskaavaehdotuksessa kiinteistömme olemassa olevan kaavamerkinnän muuttamista TY-alueeksi. Vaadimme, että se jää nykyiselleen eli A3/tp.

27.10.2020 Jyväpolku, Jokiniemi

Jokiniemen asumisen alueet: Huoli siitä, että Jokiniemessä sallitaan kerrostalojen rakentaminen pientaloalueelle.

27.10.2020 Petaksen Asukasyhdistys ry

Yleiskaavaehdotuksen luontoarvojen kannalta ongelmallisimpiin kuuluvat aluevaraukset löytyvät Petaksen asuinalueen pohjois- ja itäpuolelta sekä esitetyn Tyttömäen SL-varauksen kaakkoispuolelta. Näillä alueilla on esitetty yli 70 ha TY- ja TP-varauksia luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäviin metsiin. Vaadimme, että kaavaan suunnitellut, Petaksen pohjoispuolen alueet KM, TY ja etenkin TT tulee ehdottomasti huomattavissa määrin vähintään pienentää, jotta jää riittävästi nimenomaan luonnontilaista metsää suojaamaan puskurina korvaamatonta isosuota ja tuomaan laajalti alueen asukkailla edelleen virkistysmahdollisuuksia nimenomaan luonnontilaisessa metsässä ja rauhassa.

26.10.2020 Simonkylän Omakotiyhdistys ry

Pientaloaluiden tiivistäminen yleiskaavassa ja vuorovaikutuksen vähyys. Kaupungin johdolle ja valtuustolle tarkoitettu kuntalaisaloite on jätetty 6.10.2020. Sen allekirjoitti lyhyessä ajassa 488 henkilöä. Ehdotamme, että kaupunginvaltuusto linjaa käsittelyyn tulevan yleiskaavan jatkotyötä seuraavasti. Yleiskaavan tekoa jatketaan keskittyen vain tärkeimmille ja rajatuille muutosalueille. Arvostetut ja halutut pientaloalueet säilytetään edelleen AP pientaloalueina. Kaavatyön loppuvaiheessa tehty muutos, jossa A-alueille määritetään suojamäärityksiä, on askel oikeaan suuntaan, mutta ei riittävä.

22.10.2020 Jyvätie

Hyvä vantaalainen päättäjä, Tänään jatketta Vantaan seutukaavaehdotuksen käsittelyä. Toivomme, että huomioisitte mielipiteemme asiasta. Huomasimme Helsingin sanomissa 20.7. uutisen Vantaan seutukaavaehdotuksesta. Se herätti meissä huolta. Asumme Jokiniemessä pientaloalueella. Alueen profiili ihanine peltomaisemineen ja golfkenttä, missä viime talvea lukuun ottamatta olemme käyneet lapsemme kanssa hiihtämässä ovat iso osa alueen viihtyvyyttä Muutimme alueen sisällä noin vuosi sitten, koska alue on meistä ihana ja kulkuyhteydet hyvät myös ajokortittomalle.

Uudessa seutukaavaehdotuksessa alueelle saisi rakentaa myös kerrostaloja. Alueen viehätys ovat pientalot, jotka muodostavat oman yhteisön. Valkoisenlähteen tien toisella puolella on kerrostaloja. Ne sopivat sinne hyvin ja lisäävät alueen monimuotoisuutta. Emme halua jatkossa pelätä, että naapurin myydessä asuntonsa, omakotitalon tilalle nouseekin kerrostalo.

Vantaa on kansainvälinen ja kasvava kaupunki. Vantaa haluaa tulevaisuudessa olla varmastikin myös monipuolisen asumisen kaupunki. Siihen varmaankin pyritään uudella seutukaavaehdotuksella. Monipuolisuuteen ei saa pyrkiä muuttamalla vanhat pientaloalueet alueiksi, mille voidaan rakentaa tulevaisuudessa myös kerrostaloja. Jokiniemessä on jo paljon kerrostaloja. Pientaloalueet sen sijaan ovat pienentyneet koko ajan. Nyt on aika säilyttää meidän pientaloasukkaiden mielenrauha. Emme halua pelätä tuleeko naapuriin kerrostalo, jos naapuri myy omakotitalonsa grynderille. Tällainen

pelko on Ruispolulla, missä omakotitalojen tilalle on ilmeisesti kaavailtu kerrostaloa. Tämä vähentää alueen pientalojen arvoa.

Helsingin sanomat kirjoitti 24.7. kuinka Espoossa on ymmärretty., että pientaloasumiselle on kysyntää ja pientaloja halutaan myös hyvien kulkuyhteyksien päähän. Ne houkuttelevat alueelle lapsiperheitä. Haluaako Vantaa, että hyvien kulkuväylien päässä täytyy asua kerrostalossa? Toivottavasti ei!

Koronaviruksen aikana ihmiset ovat todenneet, että haluavat asua väljemmin. Oman pihan arvo on nousussa. Pientaloaluiden pihat mahdollistavat viihtyisiä kävelylenkkejä lähimaastossa niin pientalojen asukkailla kuin läheisten kerrostalojenkin asukkailla. Näiden alueiden virkistysarvoa ei saa unohtaa eikä niitä saa rankentaa täyteen.

Kaupungistumista ei tule eikä pidä estää. Aukkaiden tulee kuitenkin pystyä luottamaan siihen, ettei asuinalueen profiili muutu ratkaisevasti lähivuosina.

20.10.2020 Petas

Viitaten postissa saamaani lausuntopyyntöön liittyen Vantaan uuteen yleiskaavaan 2020, haluamme ottaa Petas-Vehkalan alueen asukkaina kantaa asiaan.

Hyvin yleisesti jo monelta osin on havainnoitu, että yleiskaavaehdotuksen luontoarvojen kannalta ongelmallisimpiin kuuluvat aluevaraukset löytyvät Petaksen asuinalueen pohjois- ja itäpuolelta sekä esitetyn Tyttömäen SL-varauksen kaakkoispuolelta. Näillä alueilla on esitetty yli 70 ha TV- ja TP-varauksia luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäviin metsiin.

Alueella on säilynyt huomattava määrä luontoarvoiltaan merkittäviä lehto-, kangas- ja korpialueita. Aluetta koskeva luontoselvitystieto on varsinkin luontototyyppitason tiedon osalta ilmeisen puutteellista. Lajistotiedot alueelta rajoittunevat liito-orava- ja lahokaviosammalselvityksiin. Ainakin liito-orava käyttää alueen metsiä laajemmin kuin mitä 2016 selvityksessä oli todettu. Lisäksi olen itse asukkaana saanut havainnoida huomattavan laajaa lajikirjoa esim. lintulajeissa. Pihalla käyvät säännöllisesti ja laajoissa määrin niin pyrstötaiset kuin esimerkiksi harmaapäätikat.

Kaakossa arvokas metsäalue rajautuu kesken kaavaprosessia (Vehkalan länsipuoli 1) tehtyyn laajaan avohakkuualueeseen. Laajennusalueella elää kevään 2019 maastokäynnin perusteella (Keijo Savolan tiedoksianto Vantaan ympäristökeskukselle 25.4.2019) liito-orava. Lisäksi suojelualuevarauksen kaakkoispuolella on edustava, vesilain suojaamiin luontotyypeihin kuuluva luonnontilainen noro. Vehkalan rakentamisen jo alettua, on liito-oravan siirryttävä pohjoisemmaksi esimerkiksi Petakseen.

Petaksen pohjoispuolella on vaikuttava Keimolan isosuo, joka on pääkaupunkiseudun suurimpia ja monipuolisimpia soita. Soilla on vaikutusta ilmaston kasvihuonekaasujen pitoisuuksiin ja sitä kautta ilmaston lämpenemiseen. Koskemattomista soista vapautuu ilmakehään metaania, mutta samalla ne myös sitovat hiilidioksidia eli toimivat hiilinieluinä siinä määrin, että yhteisvaikutus on ilmastonmuutosta hillitsevä.

Ympäristökeskuksen ja Vantaan kaupungin vuonna 2009 laatiman Keimolan isosuon ennallistamissuunnitelman mukaan sen kasvillisuus on hyvin monipuolista. Isosuolla minerotrofisessa osassa, keidaskeskusten välissä esiintyy useita pääkaupunkiseudulle harvinaisia kasvilajeja, kuten juolukkapaju (*Salix Myrtilloides*), juurosara (*Carex chordorriza*), villapääluikka (*Trichophorum Alpinum*) ja Rimpivesiherne (*Utricularia Intermedia*). Isosuolla esiintyvät seuraavat luontotyyppien uhanalaiselävityksessä ainakin Etelä-Suomessa uhanalaisiksi määritellyt suotyyppit: koivuluhta, metsäkortekorpi, mustikkakorpi, oligotrofisen suraneva, puolukakorpi, ruohoinen sammalräme ja tervaleppäluhta.

Ympäristökeskuksen ja Vantaan kaupungin 2009 julkaiseman ennallistamissuunnitelman mukaan valtaosa suota ympäröivistä metsistä on varsin iäkästä, kuusivaltaista sekametsää. Isosuon ympärillä on myös metsälehmusta ja paikoin pähkinää. Suon koillisreunan rinteellä kasvaa järeitä raitoja ja haapoja. Rinteestä on nopeasti kehitymässä luonnonarvoltaan huomattavaa lehtoa. Ennallistamissuunnitelmassa todetaankin, että tätä kehitystä ei tule vaarantaa. Kuitenkin kaavahankkeessa siihen on määritelty hyvin laaja ja suuri asuinalue (A).

Suon nykytilan ahtaalle jo ovat tuoneet sinne perustetut suohaudat, laaja ojittaminen, etenkin etelä- ja länsipäädyssä sekä jättömaan läjittäminen. Lisäksi alueella ei ole vielä tehty ennallistamissuunnitelman mukaisia mm. ojien täyttämisiä joka omalta osaltaan vie jatkuvasti suon hyvinvointia huonompaan suuntaan.

Keimolan isosuo on harvinainen ja erittäin poikkeuksellinen sekä arvokas alue. Suo itsessään on hyvin altis rasitukselle eikä kestä virkistysalueiden ja suojavyöhykkeiden mukanaan tuomaa ihmismassaa. Suon ainutlaatuinen ympäristö tarvitsee ympärilleen puskuriksi nimenomaan luonnontilaista metsää ainutlaatuisen biodiversiteettinsä ylläpitämiseen.

Vantaan kaupungin vastikkeessa arviointi suosittaa, että rakennettavan alueen ja Natura-alueen välille jätetään metsäinen suojavyöhyke, jolloin todennäköisyyttä merkittävälle suojeluarvoja heikentäville vaikutuksille voidaan ehkäistä. Yleiskaavassa tähän kohtaan on esitetty virkistysalueyhteyttä suojavyöhykkeeksi mutta se ei ole riittävä. Kapea metsäinen suojavyöhyke ei tule riittämään ehkäisemään suojeluarvoa heikentäviä vaikutuksia rasittamaan suojelualueita. Vantaan kaupunki sanotte myös, että virkistysalueyhteys myös ohjaa virkistyskäyttöpainetta Natura-alueen ulkopuolelle mutta asia on juuri päinvastainen. Virkistysalue itsessään myös tuo entisestään lisää liikkujia alueelle ja näin ollen myös luonnonsuojelualueelle.

Aluekokonaisuuden merkitystä lisää olennaisesti se, että metsät ovat lännessä suoraan kytkeytyneitä Petikon ydinosan valtakunnallisesti merkittäviin luontoalueisiin. Käytännössä ne ovat osa Petikon metsäistä kokonaisuutta. Kaavan jatkotyössä on syytä korvata Petaksen asuinalueen pohjois- ja itäpuolen sekä Tyttömäen SL-varauksen kaakkoispuolen luonnontilaisen kaltaisiin, pääosin vanha- ja lahoppuustoihin metsiin. Ihmiset tarvitsevat luonnontilaista metsää virkistyskäyttöön. Ei vain puistoalueita. Tutkimusten mukaan päivittäin 20 minuuttia metsässä auttaa alentamaan niin stressiä ja verenpainetta. Sienestys ja marjastus ovat metsien hävitessä unohtuvaa kansantaitoa.

Lisäksi tulee ottaa huomioon, että Petakseen ovat alun perinkin muuttaneet sellaiset ihmiset, jotka toivovat ympärilleen mahdollisimman paljon tilaa sekä metsää. Jonkun muuttaessa kaupunkiin, tietää, että siellä on jo meluista eikä metsää ole lähellä. Petaksessa asuville metsän tuoma rauha ja suoja on syy siellä asumiseen. Lisäksi mikä vain rakentaminen alueelle, laittaa jo siellä asuvan eläimistön entistä ahtaammalle ja muuttamaan muualle. Virkistysalueet tai suojavyöhykkeet eivät riitä niille.

Varastoja, logistiikkaa ja tuotantoa tulisi keskittää sellaisille alueille, joissa niissä ei ole vastaavaa haittaa ympäristölle. Sellaisille, joissa on jo meteliä tai, että siellä ei ole muutenkaan asukkaita. Petaksessa asuvana koen, että luonto on minulle erityisen arvokas ja tärkeä.

Vaadimme, että kaavaan suunnitellut, Petaksen pohjoispuolen alueet KM, TY ja etenkin TT tulee **ehdottomasti** huomattavissa määrin vähintään pienentää, jotta jää riittävästi nimenomaan luonnontilaista metsää suojaamaan puskurina korvaamatonta isosuota ja tuomaan laajalti alueen asukkaille edelleen virkistysmahdollisuuksia nimenomaan luonnontilaisessa metsässä ja rauhassa. **Näiden palautteiden lisäksi on aiemmin 6.10.2020 saapunut yleiskaavaan liittyvä kuntalaisaloite PIENTALOALUEET TURVATTAVA (VD/8275/00.01.02.02/2020). Aloitteen on allekirjoittanut 488 henkilöä.**

PIENTALOALUEET TURVATTAVA

Vantaan yleiskaavaluonnoksessa 2020 ollaan aikeissa muuttaa kerrostalorakentamisen alueiksi hyvin monia viihtyisiä, vehreitä, eri aikakausia edustavia laajoja pientaloalueita, jotka luonnostaan jatkuvasti tiivistyvät uudisrakentamisella. Valmisteluvaiheessa oleva yleiskaava koskettaa kertarysäyksellä useita alueita eri puolilta kaupunkia ja valtavaa määrää pientaloasukkaita. Kaupungin johdon ja viime kädessä kaupunginvaltuuston on ohjeistettava, ettei tällaista massiivista ylilyöntiä pääse tapahtumaan, jossa pientaloalueita varataan kerrostalorakentamisen reserviksi. Pientaloalueet on ehdottomasti säilytettävä pääsääntöisesti vanhan voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti.

Jos kaava nyky muodossa hyväksyttäisiin, se merkitsisi piinaa, pelkoa ja epävarmuutta muuttuvasta asuinympäristöstä asukkaille jopa kymmeniksi vuosiksi. Rakennuskanta alkaisi helposti rapistua ylläpitokorjausten puuttuessa ja kukaan tuskin rakentaisi enää pientaloja alueelle tonttihintojen takia. Ei voida myös mitenkään pitää hyvänä ja kestäväenä kaupunkisuunnittelun periaatteena sekarakentamista, jossa rakennetaan vapautuville tonteille kerrostaloja sinne tänne pientalojen lähinaapuriksi. Vantaalla on runsaasti rakentamatonta maata aivan hyvien valmiiden joukkoliikennelähtöyksien lähistöllä. Miksi ihmeessä niitä ei hyödynnetä kerrostalorakentamisessa, vaan halutaan repiä alas viihtyisiä pientaloalueita, kun muutenkin pientalotarjonta on vähentymässä? Vanhat valmiiksi rakennetut pientaloalueet ovat osa kulttuuriperintöämme ja ihmisten tarkoituksella valitsemaa asumispaikkaa ja -muotoa. Aikomus niiden tuhoamiseen on hyvin omituista.

Jokaisen muutosalueella asuvan tulisi olla tietoinen oman alueensa tulevaisuudesta. Käytännössä on ilmennyt, että vain aniharva asukas tuntee tai on voinut perehtyä omaa aluettaan koskeviin virkamiesten yleiskaavasunnitelmiin. Pienillä, vaikeasti löydettävillä ja tulkittavilla yksittäisen kirjaimen merkinnöillä kaavakartoissa on muutettu alueiden käyttötarkoitusta merkittävästi voimassa olevaan kaavaan verrattuna ilman sanallisia kuvauksia muutoksista.

Varsinaista huolta tulisikin kantaa vähenevästä pientalojen tonttitarjonnasta ja niiden rakentamisesta Vantaalla eri asumismuotojen tasapainon säilyttämiseksi. Vain täten voidaan säilyttää kaupunki haluttavana ja kiinnostavana paikkana myös pientaloissa asuville ja siitä haaveileville. Kaavaehdotus nyky muodossaan on kannanotto pientaloasumista vastaan.

Vantaan kaupunki

kirjaamo@vantaa.fi

viite: Vantaan kaupungin lausuntopyyntö 10.11.2020 ja täydennetty muutoksin 27.11.2020

Metsähallituksen luonnonsuojelulain 65§:n mukainen lausunto Vantaan kaupungin Yleiskaava 2050- ehdotuksen Natura- arvioinnista

Hankkeen tausta

Yleiskaava on pitkän tähtäimen suunnitelma, jolla kaupunki ohjaa kehitystä tavoittelemansa suuntaan. Kaavan tavoitevuosi on 2050. Kaavakartta sekä merkinnät ja määräykset ovat oikeusvaikuttavia ja ne hyväksyy valtuusto. Kaavaluonnoksessa kasvu ohjataan olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, jossa erityisesti Tikkurilan, Myyrmäen ja Aviapoliksen aluetta laajennetaan ja tiivistetään. Seudullinen viheraluejärjestelmä ja Vantaan viheralueverkosto säilyvät.

Metsähallitus toi luonnos- ja ehdotusvaiheen lausunnoissaan esille, että kaavasta on luonnonsuojelulain 65§:n mukaisesti selvitettävä sen vaikutuksia Natura-alueisiin sekä pyydettävä siitä lausunto myös siltä, jonka hallinnassa luonnonsuojelualue on. Metsähallitus ehdotti lisäksi poistettavaksi Vantaan yleiskaavasta kaupunkien yhteisen yleiskaavan Östersundomin aluetta. Vantaan yleiskaavasta on jätetty pois Länsisalmen alue Östersundomissa Vantaan kaupungin 27.11. tekemän ilmoituksen mukaan sekä 7.12. ilmoitettu muutokset siihen liittyviin kaavamääräyksiin ekologisen runkoyhteyden ja metron osalta.

Yleiskaavaehdotuksesta on tehty Natura-arvio koskien Vantaanjoen (FI0100104 SAC), Sipoonkorpi (FI0100066 SAC), Vestran suot, lehdot ja metsät (FI0100064) sekä käytetty Mustavuoren lehto ja Österundomin lintuvedet (FI0100065 SAC/SPA) osalta Östersundomin yhteisen yleiskaavan Suora metro - vaihtoehdon Natura-arviointia. Natura-arvioinnin on tehnyt Sitowise Oy, asiantuntijoina FM, biologit Lauri Erävuori ja Juha Kiiski

Metsähallitus maanhaltijana ja luonnonsuojelualueiden hoitajana toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Metsähallituksen hallinnassa on alueita Sipoonkorpi (FI0100066 SAC), Vestran suot, lehdot ja metsät (FI0100064) ja Mustavuoren lehto ja Österundomin lintuvedet (FI0100065 SAC/SPA)

Metsähallitus katsoo, että arviointi on tehty luonnonsuojelulain 65§:n mukaisesti asianmukaisella tavalla. Arviointiraporteissa vaikutuksia on käsitelty tietolomakkeessa mainittuihin suojeluperusteisiin laji- ja luontotyyppikohtaisesti, joten sitä voidaan pitää luonnonsuojelulain edellyttämänä arviointina. Arvioinnissa on tunnistettu todennäköiset vaikutukset ja vaikutusmuodot sekä yhteisvaikutuksia. Arviointien perusteella voidaan vetää johtopäätöksiä vaikutusten merkittävyydestä.

Metsähallitus katsoo tehdyn arvioinnin perusteella, että kaavan ja asemakaavojen jatkotyössä tulee kiinnittää huomiota ja varmistaa että Sipoonkorven Natura-alueen osalta arvioidaan virkistyskäyttöpaineen lisäys ja sen vaikutukset. Myös Vestran osalta tulee kiinnittää huomioon alueen virkistyskäytön kokonaissuunnitteluun ja ohjaamiseen. Tehtyjen muutosten perusteella voidaan myös todeta, ettei Vantaan yleiskaavalla ole merkittävästi heikentäviä vaikutuksia Östersundomin Natura-alueeseen, kun Länsisalmen alue rajattiin pois kaavasta ja muutettiin ja täydennettiin kaavamääräyksiä.

Metsähallituksen näkemyksen mukaan Vantaan yleiskaava 2050 ei yksistään tai yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa tarkasteltuna heikennä merkittävästi Sipoonkorpi (FI0100066 SAC), Vestran suot, lehdot ja metsät (FI0100064) ja Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet (FI0100065 SAC/SPA) alueiden suojelun perusteena olevia luontoarvoja kun esitetyt lieventämistoimenpiteet ja tässä lausunnossa esitetyt asiat huomioidaan kaavassa.

Vantaa 22.12.2020



Mikael Nordström
Aluepäällikkö



8.1.2021

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Viite

Lausuntopyyntö 6.10.2020 ja täydennys 27.11.2020

Luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen lausunto Vantaan yleiskaavaehdotuksen 2020 Natura-arvioinnista

Vantaan kaupunki pyytää Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta luonnonsuojelulain 65 §:n mukaista lausuntoa 9.11.2020 päivätystä Natura-arvioinnista, joka on laadittu Vantaan yleiskaavaehdotuksen 2020 vaikutuksista Natura 2000 -verkoston alueisiin.

Natura-arviointi sisältää yleiskaavaehdotuksen vaikutusten arvioinnin kolmeen kokonaan tai osittain kaava-alueella sijaitsevaan Natura 2000 -verkoston kohteeseen. Arviointi on tehty 6.4.2020 päivätystä yleiskaavaehdotuksesta. Natura-arvioinnin laatimisesta ovat asiantuntijoina vastanneet Juha Kiiski ja Lauri Erävuori Sitowise Oy:stä.

Vantaan yleiskaavan keskeinen sisältö

Vantaan yleiskaava käsittää lähes koko kaupungin alueen. Yleiskaavan tarkoitus on vastata maankäytön kehitystarpeisiin vuoteen 2050 saakka.

Yleiskaava linjaa kokonaiskuvan Vantaan kasvun mahdollisuuksista, kaupungin rakenteesta ja kytkeytymisestä osaksi seutua, paikallisista muutoksista sekä yhteyksistä niin liikkujalle kuin luonnolle.

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäten maata luonnolle ja tulevaisuuden muutoksille. Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestäväen kasvun vyöhykkeelle. Kestäväen kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle.

Monikeskuksisen kaupungin ytiminä ovat uudistuvat keskustat, joista etenkin kolmea pääkeskustaa Tikkurilaa, Aviapolista ja Myyrmäkeä

vahvistetaan mahdollistamalla niihin voimakasta laajentumista ja tiivistymistä. Ratikan kehityskäytävän lisäksi joukkoliikennekaupunkia vahvistetaan uudistamalla ja täydentämällä sekä pääkeskustojen lisäksi olemassa olevia että uusia asemanseutuja ja keskuksia.

Vuonna 2020 kaava-alueella oli noin 234 000 asukasta, joista suurin osa sijoittui Etelä-Vantaalle ja pääväylien läheisyyteen. Yleiskaavan tavoite on mahdollistaa asukasmäärän kasvu noin 100 000 asukkaalla ja työpaikkojen määrä noin 80 000 työpaikalla.

Yleiskaavasta on rajattu pois kaupunginhallituksen päätöksellä 30.11.2020 Kehä III ja Porvoonväylän itä- ja eteläpuolelle jäävä Länsisalmen alue.

UUDENMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUKSEN LAUSUNTO

Arviointimenettely

Luonnonsuojelulain 65 §:n mukaan, jos hanke tai suunnitelma joko yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa todennäköisesti merkittävästi heikentää valtioneuvoston Natura 2000 -verkostoon ehdottaman tai verkostoon sisällytetyn alueen niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty tai tarkoitus sisällyttää Natura 2000 -verkostoon, hankkeen toteuttajan tai suunnitelman laatijan on asianmukaisella tavalla arvioitava nämä vaikutukset. Sama koskee sellaista hanketta tai suunnitelmaa alueen ulkopuolella, jolla todennäköisesti on alueelle ulottuvia merkittäviä haitallisia vaikutuksia.

Luvan myöntävän tai suunnitelman hyväksyvän viranomaisen on valvottava, että edellä tarkoitettu arviointi on tehty. Viranomaisen on pyydettävä arvioinnista lausunto elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta ja siltä, jonka hallinnassa luonnonsuojelualue on. Lausunto on annettava viivytyksettä ja viimeistään kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun lausuntopyyntö on saapunut elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen. Vantaan kaupungin lausuntopyyntö on saapunut 7.10.2020.

Luonnonsuojelulain 66 §:n mukaan viranomainen ei saa myöntää lupaa hankkeen toteuttamiseen taikka hyväksyä tai vahvistaa suunnitelmaa, jos 65 §:n tarkoittama arviointi- ja lausuntomenettely osoittaa hankkeen tai suunnitelman merkittävästi heikentävän niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty tai tarkoitus sisällyttää Natura 2000 -verkostoon.

Maankäyttö- ja rakennuslain 197 §:n mukaan kaavaa hyväksyttäessä ja vahvistettaessa on noudatettava mitä luonnonsuojelulain 10 luvussa säädetään. Kaavan hyväksyminen edellyttää siten arviointi- ja lausuntomenettelyn kautta saatua varmuutta merkittävästi heikentävien vaikutusten poissulkemisesta.

Uudenmaan ELY-keskus toteaa, että luonnonsuojelulain 65 ja 66 §:n mukaisen arviointi- ja hyväksymismenettelyn soveltamisessa on otettava huomioon luontodirektiivin 6 artiklan 3 kohtaa koskeva Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tulkinta. Hanke tai suunnitelma voidaan hyväksyä vasta silloin, kun ei ole olemassa tieteelliseltä kannalta järkevää epäilyä hankkeen tai suunnitelman vahingollisista vaikutuksista Natura 2000 -alueen valinnan perusteisiin. Lisäksi menettelyn soveltamisessa on huomioitava myös kansallinen oikeuskäytäntö, josta esimerkkinä KHO:n vuosikirjapäätös KHO 2018:151.

Vaikutukset Vantaanjoen Natura-alueeseen

Vantaanjoki (FI0100104) kuuluu Natura 2000 -verkostoon luontodirektiivin perusteella erityisten suojelutoimien alueena (SAC). Natura-alueeseen kuuluu 59 km pitkä osuus Vantaanjoen pääuomasta Nurmijärven Nukarinkoskelta Helsingin Vanhankaupunginkoskelle. Alueen suojeluperusteena on kaksi luontodirektiivin liitteen II lajia, vuollejokisimpukka ja saukko.

Natura-arvioinnin mukaan yleiskaavaehdotus muuttaa valuma-alueella maankäyttöä hieman nykyistä laajemmin rakennetuksi. Muutos on arvioitu koko valuma-alueen kannalta hyvin vähäiseksi. Vaikutus valumavesiin ja hulevesien muodostumiseen on arvioinnin mukaan kokonaisuutena vähäinen. Huolimatta siitä, että kaavaehdotuksen mukainen maankäyttö ei vaikuta olennaisesti Vantaanjoen vedenlaatuun, tulisi laajenevilla ja tiivistyvillä rakennetun ympäristön alueilla huolehtia kuitenkin hulevesien asianmukaisesta käsittelystä varaamalla käsittelyyn riittävät pinta-alat. Hulevesien muodostumisen vähentämisen ohella olennaista on hulevesien laadullinen parantaminen ennen niiden johtamista vastaanottavaan vesistöön. Haitallisten vaikutusten lieventäminen katsotaan arvioinnissa lähtökohtaisesti huomioiduksi Vantaan hulevesiohjelman ja hulevesien hallinnan toimintatapaohjeen kautta.

Arvioinnin mukaan yleiskaavan vaikutukset suojelun perusteena oleviin lajeihin, saukko ja vuollejokisimpukka, ovat vähäisiä. Myöskään haitallisia yhteisvaikutuksia muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa ei arvioida olevan.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että Natura-arviointi on Vantaanjoen osalta jäänyt varsin yleispiirteiseksi. Yleiskaavasta ei ole tehty tarkempaa vesistövaikutusten arviointia. Natura-arvioinnin taustaksi olisi ollut

käytettävissä osin myös lähdeluettelossa mainittua tuoreempaakin aineistoa, kuten Uudenmaan vesienhoidon toimenpideohjelma vuosille 2016–2021 tai parhaillaan kuultavana oleva ehdotus toimenpideohjelmaksi vuosille 2022–2027. Lisäksi Vantaanjoen vuollejokisimpukkapopulaatiosta ja sen tilasta ei ole arviointia varten tehty tuoreita selvityksiä, eikä olemassa olevaa seurantatietoa ole arvioinnissa juurikaan hyödynnetty. Yhteisvaikutusten osalta arvioinnista ei myöskään käy selkeästi ilmi onko esim. Helsingin uudesta yleiskaavasta todennäköisesti Vantaanjoen alaosaan kohdistuvia vesistövaikutuksia huomioitu. ELY-keskus pitää yleiskaavojen vesistövaikutuksia potentiaalisesti kumuloituvina. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan edellä kuvattu on omiaan heikentämään arvioinnissa esitettyjen johtopäätösten luotettavuutta.

Vantaanjoessa vuollejokisimpukan kantaa on selvitetty laajemmin vuosina 2004–2007. Sen jälkeen on tehty vain alueellisesti varsin suppeita selvityksiä yksittäisten hankkeiden yhteydessä. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan erityisesti hankkeiden ja suunnitelmien yhteisvaikutusten luotettava arviointi edellyttäisi laajempaa tuoretta tietoa Vantaanjoen vuollejokisimpukakannan kehityksestä ja nykytilasta. Joitakin seurantatutkimuksia simpukakannan kehityksestä on olemassa, kuten Kehä III:n siltahankkeen vaikutusten seuranta, Vantaankosken alueella vuosina 2009 ja 2012. Lisäksi Raide-Jokeri -hankkeessa Vantaanjoen ylittävien siltojen rakentamisen vaikutuksia vuollejokisimpukoihin seurataan parhaillaan Helsingin Veräjämäen kohdalla. Seurantatutkimusten perusteella näyttää siltä, että ainakin Vantaanjoen alaosassa vuollejokisimpukkapopulaatio on säilynyt edelleen varsin elinvoimaisena. ELY-keskus katsoo, että Vantaan yleiskaavan vaikutuksia voidaan arvioida tästä lähtökohdasta käsin. Kun otetaan lisäksi huomioon yleiskaavan hulevesien hallintaa koskeva yleismääräys, Vantaan hulevesiohjelman ja hulevesien hallinnan toimintatapaohjeen periaatteet ja oletetaan niiden toteutuvan täysimääräisesti yleiskaavaa toteutettaessa, ELY-keskus katsoo, että merkittävien vaikutusten aiheutuminen Vantaanjoen Natura-alueen suojelun perusteena oleviin luonnonarvoihin voidaan riittävällä varmuudella sulkea pois. Johtopäätös on sama yhteisvaikutusten osalta.

ELY-keskus korostaa, että jatkosuunnittelun yhteydessä, kun laaditaan yleiskaavaa toteuttavia asemakaavoja, on kiinnitettävä erityistä huomiota Vantaanjokeen kohdistuvan hulevesikuormituksen hallintaan. Samoin on varauduttava tarkentamaan yleiskaavan Natura-arviointia. Sitä varten on tarpeen laajentaa tietopohjaa erityisesti vuollejokisimpukakannan kehityksestä ja nykytilasta Vantaanjoella.

Vaikutukset Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät Natura-alueeseen

Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät (FI0100064) kuuluu Natura 2000 -verkostoon luontodirektiivin perusteella erityisten suojelutoimien alueena (SAC). Natura-alueen kokonaispinta-ala on noin 369 ha. Alueen suojeluperusteena on 11 luontodirektiivin liitteen I luontotyyppiä sekä liitteen II lajit, saukko ja liito-orava.

Natura-arvioinnin mukaan Natura-alueeseen kohdistuvia vaikutuksia voi aiheutua rakentamisen aikaisesta melusta, liikkumisen aiheuttamasta häiriöstä ja kulumisesta sekä vesistöön kohdistuvasta kuormituksista ja ns. reunavaikutuksesta.

Uutta pientaloasutusta Natura-alueen tuntumassa on osoitettu mm. Vestraan ja Koivurinteeseen sekä tehokkaampana Keimolanmäen alueelle, joka on jo pitkälle toteutunut. Suurin maankäytön muutos on arvioinnin mukaan Petaksen ja Keimolanmäen väliselle alueelle osoitettu tilaa vativan tuotanto- ja varastotoimintojen alue sekä kaupallisten palveluiden alue.

Arvioinnin mukaan asukasmäärän kasvun seurauksena liikkuminen Natura-alueella lisääntyy. Virkistyskäyttöpaine kohdistuu voimakkaimmin Keimolan Isosuon ja Odilammen-Smedsmossenin osa-alueille.

Yleiskaavassa osoitetulla rakentamisella arvioidaan olevan haitallisia vaikutuksia suojelun perusteena oleviin luontotyyppeihin pikkujoutajia ja puroja, kasvipeitteiset silikaattikalliot, borealiset luonnonmetsät, borealiset lehdot, puustoiset suot, lähteet ja lähdesuot. Vaikutukset on arvioitu merkittävyydeltään vähäisiksi.

Vantaan yleiskaavalla on Natura-alueeseen kohdistuvia yhteisvaikutuksia erityisesti Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan kanssa. Espoon puolella Kalajärven alueelle osoitettu tiivistävä ja laajeneva asuntorakentaminen kasvattaa Natura-alueelle kohdistuvaa virkistyskäyttöpainetta.

ELY-keskus pitää arvioinnin johtopäätöksiä luontotyyppien osalta perusteltuina. Virkistyskäyttöpaineen todennäköiset heikentävät vaikutukset kohdistuvat ensisijaisesti kulutukselle herkimpiin luontotyyppeihin, kuten borealiset lehdot ja suoluontotyytit. Vaikutuksia voidaan lieventää turvaamalla tarkemassa jatkosuunnittelussa riittävien viheralueiden säilyminen puskurivyöhykkeenä Natura-alueen ympäristössä.

Arvioinnin mukaan yleiskaava heikentää suojelun perusteena olevan liito-oravan kulkuyhteyksiä Natura-alueelta etelään ja itään, mutta vaikutuksia ei katsota lajin Natura-alueen populaation kannalta merkittäviksi.

ELY-keskus korostaa, että liito-oravan suotuisan suojelun tason säilyttäminen edellyttää riittävää määrää lajille soveltuvia elinympäristöjä ja toimivia kulkuyhteyksiä niiden välillä. Liito-oravan biologiaan liittyy olennaisesti liikkuminen pesä- ja ruokailupaikkojen välillä sekä

liikkuminen asuinmetsiköstä toiseen ja uusille elinpiireille. Liito-oravan suotuisan suojelun tason turvaaminen edellyttää Vantaalla lajin elinympäristöjen kytkeytyneisyyden säilyttämistä Natura-alueen populaation ja sen ulkopuolella yleiskaavan alueella sijaitsevien lajin elinympäristöjen välillä. Tämä on tärkeää paitsi Natura-alueella elävän liito-oravakannan elinvoimaisuuden säilymisen kannalta, myös sen ulkopuolisen populaation suojelun tason turvaamisessa.

ELY-keskus kiinnittää tässä yhteydessä myös huomiota, että LSL 49.1 §:ssä säädetystä luontodirektiivin liitteen IV a lajien lisääntymis- ja levähdyspaikkoja koskevasta hävittämis- ja heikentämiskiellosta voidaan poiketa vain, jos se ei haittaa lajin kantojen suotuisan suojelun tason säilyttämistä. Toimivien kulkuyhteyksien turvaaminen liito-oravalle on myös tästä näkökulmasta hyvin tärkeää.

ELY-keskuksen näkemyksen mukaan Vantaan yleiskaava ei yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa merkittävästi heikennä Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät Natura-alueen suojelun perusteena olevia luonnonarvoja, kunhan jatkosuunnittelussa kiinnitetään virkistyskäytön ohjauksen lisäksi erityisesti huomiota toimivien liito-oravan kulkuyhteyksien säilyttämiseen Natura-alueen ja laajemmin yleiskaava-alueella muiden lajin elinympäristöjen välillä.

Vaikutukset Sipoonkorven Natura-alueeseen

Sipoonkorpi (FI0100066) kuuluu Natura 2000 -verkostoon luontodirektiivin perusteella erityisten suojelutoimien alueena (SAC). Natura-alueen pinta-ala on 1 267 ha. Alueen suojeluperusteena on 11 luontodirektiivin liitteen I luontotyyppiä ja liitteen II lajeista kirjoverkkoperhonen ja korpipohtosammal. Natura-alue kuuluu lähes kokonaan Sipoonkorven kansallispuistoon, joka kattaa Vantaan puolella laajalti myös Naturan ulkopuolisia metsäalueita.

Natura-arvioinnin mukaan maankäytön muutokset voimassa olevaan yleiskaavaan verrattuna ovat Sipoonkorven lähialueilla pieniä. Merkittävin muutos Lahdenväylän itäpuolella on SL-merkinnällä luonnonsuojelualueeksi osoitettujen metsäalueiden laajeneminen Natura-alueen ulkopuolella.

Yleiskaavaehdotuksen todennäköiset heikentävät vaikutukset aiheutuvat arvioinnin mukaan lähinnä Sipoonkorven alueelle kohdistuvasta virkistyskäytön ja liikkumisen lisääntymisestä, joka on seurausta asukasmäärän kasvusta. Suurinta asukasmäärän kasvu tulee ennusteiden mukaan Itä-Vantaalla olemaan uuden raitiotien varrella. Lisääntyvän virkistyskäyttöpaineen arvioidaan kohdistuvan pääasiassa Kuusijärven ja Bisajärven alueiden kautta kansallispuiston ja Natura-alueen olemassa olevaa virkistysverkostoon.

Natura-alueen suojelun perusteena olevista luontotyypeistä kulumiselle herkimpiä ovat arvioinnin mukaan boreaaliset lehdot, kasvipeitteiset silikaattikalliot sekä lähteet ja lähdesuot. Näille arvioidaan virkistyskäyttöpaineen kasvusta kohdistuvan vähäisiä haitallisia vaikutuksia. Suojelun perusteena oleviin lajeihin ei katsota kohdistuvan yleiskaavasta haitallisia vaikutuksia. Arvioinnin mukaan virkistyskäytön haitallisia vaikutuksia voidaan torjua huomioimalla kulumiselle herkkien luontotyyppien ja lajien esiintymät Natura-alueen virkistysreittien suunnittelussa.

ELY-keskus pitää arvioinnin johtopäätöksiä oikeansuuntaisina. Yksinään Vantaan yleiskaavan toteuttamisen vaikutus Sipoonkorven Natura-alueen suojelun perusteena oleviin luonnonarvoihin jäänee vähäiseksi. Yhteisvaikutusten osalta ELY-keskus kuitenkin huomauttaa, että arviointi on jäänyt puutteelliseksi. Natura-arvioinnissa viitataan Östersundomin alueen maakuntakaavaan, mutta tarkempaa analyysyä yhteisvaikutuksista arviointi ei kuitenkaan sisällä. Ottaen huomioon, että Östersundomin alueen maankäyttö on vielä ratkaisematta ja että Vantaan kaupunginhallitus päätti 30.11.2020 rajata yleiskaavasta pois Länsisalmen alueen, ELY-keskus katsoo, ettei Vantaan yleiskaava yksistään tarkasteltuna merkittävästi heikennä Sipoonkorven Natura-alueen suojelun perusteena olevia luonnonarvoja. Yhteisvaikutukset tulevat tarkemmin arvioitavaksi Östersundomin alueen jatkosuunnittelun yhteydessä.

Vaikutukset Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet Natura-alueeseen

Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet (FI0100065) kuuluu Natura 2000 -verkostoon luontodirektiivin perusteella erityisten suojelutoimien alueena (SAC) ja lintudirektiivin mukaisena erityissuojelualueena (SPA). Natura-alue koostuu neljästä erillisestä osa-alueesta, joiden kokonaispinta-ala on noin 355 ha. Alueen suojeluperusteena on 13 luontodirektiivin liitteen I luontotyyppiä ja liitteen II laji, korpahohtosammal, sekä 32 lintulajia.

Natura-arviointi ei sisällä arviota Vantaan yleiskaavan vaikutuksista Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet Natura-alueeseen. Tältä osin viitataan Östersundomin yhteisen yleiskaavan Suora metro -vaihtoehtoon Natura-arviointiin, koska yleiskaavaehdotuksen maankäyttö Kehä III:n ja Porvoonväylän eteläpuolen osalta on yhteneväinen Östersundomin yhteisen yleiskaavan kanssa.

ELY-keskus on antanut 27.10.2017 LSL 65 §:n mukaisen lausunnon Östersundomin yhteisen yleiskaavan Suora metro -vaihtoehtoon Natura-arvioinnista. Tämän jälkeen Helsingin hallinto-oikeus on 29.11.2019 kumonnut yhteisen yleiskaavan kokonaisuudessaan luonnonsuojelulain 66 §:n 1 momentin vastaisena. Lisäksi yhteisen yleiskaava ei hallinto-oikeuden mukaan ole myöskään maankäyttö- ja rakennuslain 39 §:n 2

momentissa mainitun luonnonarvojen vaalimista koskevan yleiskaavan sisältövaatimuksen mukainen.

ELY-keskus viittaa tässä yhteydessä myös valtioneuvoston 5.12.2018 tekemään päätökseen Natura 2000 -verkoston Suomen ehdotuksen ja ilmoituksen täydentämisestä ja Natura 2000 -alueiden tietojen tarkistuksista. Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet Natura-alueelle suojelun perusteeksi lisättiin viisi luontotyyppiä ja 15 lintulajia.

Vuonna 2017 laadittu Östersundomin yhteisen yleiskaavan Natura-arviointi on tietojen täydennyksen takia puutteellinen ja vanhentunut, eikä täytä LSL 65 §:n mukaista asianmukaisuuden vaatimusta. Tämän on todennut ELY-keskus Natura-lausunnossaan ja myös Helsingin hallinto-oikeus kumoamispäätöksessään.

ELY-keskus korostaa, että Vantaan yleiskaavan vaikutuksia Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet Natura-alueeseen ei ole LSL 65 §:n tarkoittamalla tavalla asianmukaisesti arvioitu. Ottaen huomioon Vantaan kaupunginhallituksen päätös 30.11.2020 rajata yleiskaava-alueesta Natura-alueeseen kohdistuvien vaikutusten kannalta olennaisimman ja tehokasta maankäyttöä sisältävän Länsisalmen alueen pois, voidaan kuitenkin todeta, että yksistään tarkasteltuna Vantaan yleiskaavassa osoitettu maankäyttö ei merkittävästi heikennä Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet Natura-alueen suojelun perusteena olevia luonnonarvoja. Yhteisvaikutukset, mukaan lukien Westerkullan peltoalueelle osoitetun metrolinjauksen toteuttamiskelpoisuus, tulevat arvioitavaksi tarkemmin Östersundomin alueen jatkosuunnittelun yhteydessä.

Asian on ratkaissut ylitarkastaja Kirsi Hellas ja esitellyt johtava asiantuntija Ilpo Huolman. Merkintä sähköisestä hyväksynnästä on asiakirjan lopussa.

TIEDOKSI

Ympäristöministeriö (kirjaamo@ym.fi)
Metsähallitus, Rannikon luontopalvelut (kirjaamo@metsa.fi)
Suomen ympäristökeskus (kirjaamo@syke.fi)

Tämä asiakirja UUELY/11261/2020 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument UUELY/11261/2020 har godkänts elektroniskt

Hellas Kirsi 08.01.2021 09:05

Huolman Ilpo 08.01.2021 08:51



Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä Aluevaraussuunnitelma

YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUS | SITOWISE OY

Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä Aluevaraussuunnitelma

Ympäristövaikutusten arviointiselostus

SITOWISE OY

HUHTIKUU | 2020

MAANTIE 152 VÄLILLÄ HÄMEENLINNANVÄYLÄ–TUUSULANVÄYLÄ,
ALUEVARAUSSUUNNITELMA
YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUS

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Sitowise Oy
Kansikuva: Tuusulan kunta
Valokuvat: Sitowise Oy
Painotalo: Grano Oy

www.ely-keskus.fi

Alkusanat

Tämä ympäristövaikutusten arviointiselostus koskee maantien 152 välillä Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä suunniteltavan uuden tieyhteyden vaihtoehtojen arviointia. Suunnittelu sisältää ympäristövaikutusten arviointimenettelyn sekä kaavoitusta varten tehtävän aluevaraussuunnitelman laatimisen. Uudenmaan ELY-keskus käynnisti yhdessä Vantaan kaupungin ja Tuusulan kunnan kanssa aluevaraussuunnitelman laatimisen keväällä 2018. Vantaalla on käynnissä koko kaupungin yleiskaavan laatiminen. Myös Tuusulassa on käynnissä koko kunnan yleiskaavan laatiminen. Lisäksi Focus-alueella on asemakaavoitusprosessit kesken.

Suunnittelun taustalla on tarve kehittää Keski-Uudenmaan pääväylien välisiä poikittaisia yhteyksiä ja tukea maakunnallisesti merkittäviä logistiikkatoimintoja. Maantien 152 suunnittelu on ollut esillä jo 1990-luvulla ja siitä on laadittu useampia suunnitelmia. ”Maantien 152 (Kehä IV) kehittäminen välillä Hämeenlinnanväylä – Vanha Lahdentie” on ollut yksi ensimmäisiä maanteiden YVA-menettelyitä Suomessa vuonna 1994 voimaan tulleen YVA-lain pohjalta. Maankäytön tavoitteet ja monet olosuhteet ovat muuttuneet paljon parissa kymmenessä vuodessa. Kesällä 2019 Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue katsoi, että tähän käynnissä olevaan aluevaraussuunnitelma-hankkeeseen tulee soveltaa uutta YVA-menettelyä.

YVA-menettelyssä arvioidaan hankkeen vaihtoehtoja lain-säädännön tarkoittamalla tavalla (laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 252/2017). YVA-menettelyyn liittyy keskeisesti myös keskustelu ja tiedonvälittäminen hankkeesta. YVA-menettely tuottaa tietoa päätöksenteon tueksi ja auttaa löytämään hankkeelle toteuttamiskelpoisen ratkaisun, jossa on sovittu yhteen erilaisia tarpeita. Vaihtoehtojen arviointi johtopäätöksineen on esitetty tässä YVA-selostuksessa. Aluevaraussuunnitelmaksi viimeisteltävä vaihtoehto valitaan YVA-arviointiselostuksesta annettavan yhteysviranomaisen perustellun päätelmän jälkeen syksyn 2020 aikana.

Aluevaraussuunnitelman tavoitteena on ollut saada aikaan laadukas ja hyväksyttävä tielinjaus, jonka pohjalta alueen maankäyttöä voidaan kehittää. YVA-menettely ja aluevaraussuunnitelma eivät ole päätöksiä hankkeen toteutuksesta, mutta ne lisäävät valmiuksia edistää sitä. Aluevaraussuunnitelmaa seuraava vaihe suunnitteluprosessissa on tiesuunnitelma, jonka jälkeen vasta päästään rakentamismaiheeseen. Tähän voi mennä vuosia ja toteutus on riippuvainen poliittisista päätöksistä. MAL 2019 -suunnitelman mukaan Kehä IV suunnitteluvaihe edistetään vuoteen 2030 mennessä ja se voidaan toteuttaa vaiheittain maankäytön niin edellyttäessä. Tämän esipuheen kirjoitusajan kohtana tuli esille, että tiesuunnitelman laatimiselle voisi olla mahdollisuus saada rahoitusta jo 2020-luvun alkupuolella.

Maantien 152 uutta linjausta on kutsuttu Kehä IV -nimellä, joka on toki vakiintunut viittaus tähän suunnitelmaan tai tieosuuteen. Maantie 152 suunnitellaan pääosin yksiajorataisena maankäyttöä palvelevana väylänä. Termi ”Kehätie” kuitenkin kuvastaa järeämpää väylää (kuten Kehä III), joten tämä suunnitelma on nimetty maantien 152 aluevaraussuunnitelmaksi. Kehä IV -nimitys kuitenkin elää edelleen ja muun muassa Tuusulan asemakaavat on nimetty sen mukaan. Tässä raportissa käytetään molempia nimiä tilanteen mukaan.

Hankkeesta vastaavana toimii Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue, jossa yhteyshenkilö on Mari Aho-nen. Hankkeen tilaajiin kuuluvat myös Vantaan kaupunki, jossa yhteyshenkilönä on Emmi Pasanen sekä Tuusulan kunta yhteyshenkilönä Petteri Puputti. YVA-menettelyn yhteysviranomaisena toimii Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue, jossa yhteyshenkilönä on Annukka Engström. YVA-konsulttina toimii Sitowise.

Huhtikuu 2020

Sisältö

Alkusanat..... 3

Tiivistelmä..... 6

Sammanfattning..... 8

1 Hanke..... 10

1.1 Hankkeen kuvaus 10

1.2 Hankkeen tausta ja tarve 10

1.3 Hankkeen liittyminen muihin tavoitteisiin 12

1.4 Hankkeen liittyminen muihin suunnitelmiin ja hankkeisiin 12

1.4.1 Lähtökohdat 12

1.4.2 Liikennehankkeet 12

1.4.3 Maa-aineksenotto, tuotanto ja työpaikat..... 14

2 Tutkittavat vaihtoehdot..... 15

2.1 Vaihtoehtojen muodostuminen 15

2.2 Focus-alueen ratkaisut 15

2.3 Aiemmat vaiheet taustalla 15

2.3.1 YVA ja yleissuunnitelma 1996 21

2.3.2 Vaihtoehtotarkastelut 2015 Vantaalla 21

2.3.3 Vuoden 2018–2019 suunnittelu (tämä aluevaraussuunnitelma).. 22

2.4 YVA-menettelyssä tutkittavien vaihtoehtojen kuvaus 26

2.4.1 Vaihtoehto 1 (Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä) 27

2.4.2 Vaihtoehto 0+ (Focus-alue) 29

2.5 Vertailuvaihtoehto 0 (ei uutta väylää) 29

3 Ympäristövaikutusten arviointimenettely..... 30

3.1 Lainsäädännön lähtökohdat 30

3.2 YVA-menettely osana tiesuunnitteluprosessia 30

3.3 YVA-menettelyn roolit viranomaistyössä ja suunnittelussa 31

3.4 YVA-ohjelmasta YVA-selostukseen..... 31

3.5 Perusteltu päätelmä ja suunnittelun jatkuminen 31

3.6 YVA-menettely tässä hankkeessa 32

3.7 Osallistuminen ja tiedottaminen 32

4 Vaikutusten arvioinnin lähtökohtia..... 33

4.1 Ympäristövaikutukset..... 33

4.2 Vaikutusalue 33

4.3 Vaikutusten merkittävyys 33

4.4 Yhteisvaikutukset..... 34

4.5 Yhteysviranomaisen lausunto YVA-ohjelmasta 34

4.6 Osallisten palaute ja sen huomioon ottaminen 38

5 Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö..... 40

5.1 Lähtötiedot ja menetelmät 40

5.2 Nykytilanne..... 40

5.2.1 Maankäytön kehittyminen ja kaavoitustilanne 40

5.2.2 Maakuntakaavoitus 41

5.2.3 Kaavatilanne kunnissa 43

5.3 Vaikutusmekanismit ja vaikutuksen merkittävyyden arviointi 48

5.4 Hankkeen suhde maankäytön suunnitelmiin..... 48

5.4.1 Hankkeen suhde maakuntakaavaan 48

5.4.2 Hankkeen suhde yleiskaavoihin..... 49

5.4.3 Hankkeen suhde asemakaavoihin 49

5.5 Vaihtoehtojen vaikutukset..... 49

5.5.1 Vaihtoehto 1 49

5.5.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus) 51

5.5.3 Vaihtoehto 0 51

5.6 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset 51

5.7 Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu 52

6 Ihmisten elinolot 53

6.1 Lähtötiedot ja menetelmät..... 53

6.2 Nykytilanne..... 53

6.3 Vaikutusmekanismit ja vaikutusten merkittävyyden arviointi 55

6.4 Vaihtoehtojen vaikutukset..... 56

6.4.1 Vaihtoehto 1 56

6.4.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus) 61

6.4.3 Vertailuvaihtoehto 0 61

6.5 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset 61

6.5.1 Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu..... 61

7 Melu ja tärinä 62

7.1 Lähtötiedot ja menetelmät 62

7.2 Nykytilanne..... 62

7.3 Vaikutusmekanismit ja vaikutuksen merkittävyyden arviointi 63

7.4 Vaihtoehtojen vaikutukset..... 64

7.4.1 Vaihtoehto 1 64

7.4.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus) 65

7.4.3 Vertailuvaihtoehto 0 65

7.5 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset 65

7.6 Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu 65

8 Maisema ja kulttuuriperintö..... 66

8.1 Lähtötiedot ja menetelmät 66

8.2 Nykytilanne..... 66

8.3 Vaikutusmekanismit ja vaikutuksen merkittävyyden arviointi 69

8.4 Vaihtoehtojen vaikutukset..... 70

8.4.1 Vaihtoehto 1 70

8.4.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus) 71

8.4.3 Vertailuvaihtoehto 0 71

8.5 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset 74

8.6 Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu 74

9 Luonnon monimuotoisuus..... 75

9.1 Lähtötiedot ja menetelmät 75

9.2 Nykytilanne 76

9.2.1 Luonnonympäristön yleiskuvaus..... 76

9.2.2 Suojelualueet 76

9.2.3 Luonnonsuojelualueiden varauksiin kuuluvat kohteet 76

9.2.4 Muut huomionarvoiset luontokohteet..... 78

9.2.5 Suojelun kannalta tärkeät lajit..... 80

9.2.6 Ekologiset yhteydet 83

9.3 Vaikutusmekanismit ja vaikutuksen merkittävyyden arviointi 83

9.4 Vaihtoehtojen vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen 84

9.4.1 Vaihtoehto 1 84

9.4.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus) 86

9.4.3 Vaihtoehto 0 86

9.5 Vaihtoehtojen vaikutukset ekologisiin yhteyksiin..... 86

9.5.1 Vaihtoehto 1 86

9.5.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus) 87

9.5.3 Vaihtoehto 0 88

9.6 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset 88

9.7 Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu 88

9.8 Natura-arvioinnin tarveharkinta..... 88

10 Pohjavedet 89

10.1 Lähtötiedot ja menetelmät 89

10.2 Nykytilanne..... 89

10.3 Vaikutusmekanismit ja vaikutuksen merkittävyyden arviointi 90

10.4 Vaihtoehtojen vaikutukset..... 91

10.4.1 Vaihtoehto 1 91

10.4.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus) 92

10.4.3 Vertailuvaihtoehto 0 92

10.5 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset 92

10.6 Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu 92

11 Pintavedet 93

11.1 Lähtötiedot ja menetelmät 93

11.2 Nykytilanne..... 93

11.3 Vaikutusmekanismit ja vaikutuksen merkittävyyden arviointi 94

11.4 Vaihtoehtojen vaikutukset..... 95

11.4.1 Vaihtoehto 1 95

11.4.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus) 96

11.4.3 Vertailuvaihtoehto 0 96

11.5 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset 96

11.6 Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu 96

12 Maa- ja kallioperä sekä luonnonvarojen käyttö	97
12.1 Lähtötiedot ja menetelmät	97
12.2 Nykytilanne	97
12.3 Vaikutusmekanismit ja vaikutuksen merkittävyyden arviointi	98
12.4 Vaihtoehtojen vaikutukset	98
12.4.1 Vaihtoehto 1	98
12.4.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus)	99
12.4.3 Vertailuvaihtoehto 0	99
12.5 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset	99
12.6 Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu	100
13 Liikenne	101
13.1 Lähtötiedot ja menetelmät	101
13.2 Vaihtoehtojen vaikutukset	101
13.2.1 Vaihtoehto 1	101
13.2.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus)	102
13.2.3 Vaihtoehto 0	103
13.3 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset	103
14 Ilmasto	104
14.1 Lähtötiedot ja menetelmät	104
14.2 Nykytilanne	105
14.3 Vaikutusmekanismit ja vaikutuksen merkittävyyden arviointi	105
14.4 Vaihtoehtojen vaikutukset	105
14.4.1 Vaihtoehto 1	105
14.4.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus)	105
14.4.3 Vertailuvaihtoehto 0	105
14.5 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset	105
14.6 Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu	106
15 Rakentamisen aikaiset vaikutukset	107
15.1 Menetelmät ja vaikutusmekanismit	107
15.2 Vaihtoehtojen vaikutukset	107
15.3 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset	107
15.4 Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu	107
16 Yhteenveto ja johtopäätökset	108
16.1 Hankevaihtoehtojen vaikutukset osuuksittain	108
16.2 Hankevaihtoehtojen keskeiset teemoittain	111
16.3 Vaihtoehtojen vertailu	113
16.3.1 Hankevaihtoehdot 1 ja 0+	113
16.3.2 Hankkeen toteuttamatta jättäminen (vertailuvaihtoehto 0)	113
16.4 Johtopäätökset	122
16.5 Tavoitteiden toteutuminen	122
16.5.1 Hankkeen suhde ilmastotavoitteisiin	122
16.5.2 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	122
16.6 Epävarmuustekijät	124

17 Jatkosuunnittelu	125
17.1 Tarvittavat luvat ja päätökset	125
17.2 Haittojen torjunta ja lieventäminen	125
17.3 Muut jatkosuunnittelussa huomioon otettavat asiat	125
17.4 Ehdotus seurantaohjelmaksi	126
17.5 Jatkosuunnittelun aikataulu	126

18 Lähteet, lisätiedot ja kirjallisuus	127
---	------------

19 Pätevyydet	130
----------------------------	------------

Liitteet ja piirustukset	131
---------------------------------------	------------

Liite 1. Yhteysviranomaisen lausunto YVA-ohjelmasta

Liite 2. Melukuvat

Vaihtoehtojen yleiskartat

Tiivistelmä

Hankkeen kuvaus

Suunnittelukohteena on maantien 152 jatke, joka on uusi tieyhteys Hämeenlinnanväylän (valtatie 3) ja Tuusulanväylän (kantatie 45) välille Helsinki-Vantaan lentoaseman pohjoispuolelle (ns. Kehä IV). Uusi väylä kuuluu maakunnan kehittämisen tavoitteisiin. Maantien yhteystarve ja siihen kytkeytyvä maankäytön kehittäminen on osoitettu Uudenmaan maakuntakaavassa ja uudessa maakuntakaavaehdotuksesta (Uusimaa-kaava 2050). Keskeisin peruste uudelle väylän toteutukselle on uusien logistiikkakeskusten poikittaiset liikkumistarpeet pääteiden välillä sekä nykyisten reittien huono kyky palvella kehittyviä alueita ja toimintoja.

Hankkeessa laaditaan päätöksentekoa ja kaavoitusta palveleva aluevaraussuunnitelma. Vantaalla on käynnissä koko kaupungin yleiskaavan laatiminen (Vantaan yleiskaava 2020). Tuusulassa on myös käynnissä koko kunnan yleiskaavan laatiminen ja lisäksi Focus-alueella on vireillä suunnitelmaan pohjautuvat asemakaavoitustyöt. Suunnitteluprosessiin kuuluu lakisääteinen ympäristövaikutusten arviointi (YVA), jossa vertaillaan vaihtoehtoja. YVA-menettely käynnistettiin kesällä 2019, kun Uudenmaan ELY-keskus (ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue) ratkaisi hankkeen edellyttävän ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. YVA-menettelyn pohjalta aluevaraussuunnitelma viimeistellään vuoden 2020 aikana vietäväksi kaavoitukseen.

Uusi maantieyhteys yhdistyy lännessä Hämeenlinnanväylälle (vt 3) rakennettavan Klaukkalan ohikulkutien (mt 132) eritasoliittymään ja idässä Tuusulanväylälle (kt 45) Kulomäentien (mt 152) nykyiseen eritasoliittymään. Suunnittelualueen pituus on noin 13 kilometriä.

Osapuolet

Hankkeesta vastaa Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteysviranomaisena toimii Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat-vastuualue. Yhteysviranomainen on se viranomainen, joka edellyttää, että hankkeelle tehdään ympäristövaikutusten arviointi eli YVA. Hankkeen suunnittelua ohjaa hankeryhmä, jossa ovat edustettuina Vantaan kaupunki, Tuusulan kunta, Uudenmaan liitto, Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto, Puolustusvoimat, Poliisihallitus, Finavia sekä YVA-konsultti. Yhteysviranomainen toimii asiantuntijana ohjausryhmässä.

Nykytilanne

Suunnittelualue sijoittuu voimakkaasti laajenevan pääkaupunkiseudun ja kehittyvien ympäryskuntien väliin, Vantaan ja Tuusulan alueelle. Alueella on vanhaa kulttuurimaisemaa ja maaseutua, mutta myös järeästi rakennettua ympäristöä ja infrastruktuuria. Tutkittava tieyhteys sijoittuu paikoin asutuksen keskelle. Suurmpia asuinalueita ovat Vantaan Reuna ja Kesäkylä sekä Tuusulan Myllykylä. Helsinki-Vantaan lentokentän läheisyys rajoittaa alueen käyttöä asumiseen lentomelun vuoksi. Lentokenttäalue hyvine valtakunnallisine liikenneyhteyksineen houkuttelee paljon liikennettä tuottavia toimintoja. Kiilan ja Senkkerin alue on leimallisesti kiertotalouden ja maa-aineistononon kehittyvää aluetta. Suunnittelualue on luonnonympäristöltään vaihtelevaa metsien, kallioalueiden ja jokilaaksojen muodostamaa mosaiikkia. Luonnon monimuotoisuuden keskittymiä on muun muassa Reunan Josvaholmin alueella, Vantaanjoen varressa, Tuusulanjoen varressa sekä Kesäkylässä. Suunnittelualueen läheisyyteen ja lähialueille sijoittuu useita luonnonsuojelualueita.

Arvioitavat vaihtoehdot

Ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä on tutkittu seuraavia vaihtoehtoja:

Vaihtoehto 1 (Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä)

Vaihtoehto 1 sisältää uuden maantietasaisen väylän Hämeenlinnanväylän ja Tuusulan välillä. Yhteys on mitoitettu seudullisena maantienä. Se on logistiikan laatukäytävä, jossa liikenteen toimintavarmuus ja sujuvuus korostuvat. Seuraavassa on kuvattu ratkaisun keskeiset periaatteet:

- Hämeenlinnanväylän ja Myllykyläntien välillä yhteys on yksiajoratainen kaksikaistainen sekaliikennetie. Myllykyläntien ja Tuusulanväylän välillä yhteys on kaksiajoratainen nelikaistainen sekaliikennetie.
- Päätien suunnittelunopeus on 80 km/h ja moottoriteiden eritasoliittymäalueilla 50–60 km/h.
- Tie kytkeytyy Hämeenlinnanväylään rakenteilla olevan Klaukkalan ohikulkutien eritasoliittymässä. Uusi tielinjaus kiertää Reunan alueen pohjoispuolitse ja Reunassa on kaksi vaihtoehtoista linjausta VE Reuna 1A ja VE Reuna 1B. Reunasta tie jatkuu Vantaan ja Tuusulan kunnan rajan tuntumaan ja suuntautuu Kesäkylän eteläpuolitse Myllykyläntielle ja lentoaseman pohjoispuolitse Tuusulanväylälle Kulomäen eritasoliittymään. Focus-alueella tien korkeusaseman suunnittelussa on otettu huomioon alueelle suunnitellut maa-aineksen ottamiset.
- Uudelle yhteydelle liitytään pääliittymien kautta. Tielle tulee tasoliittymät Riipiläntien, Seutulantien, Kiilan täyttömäen kohdille sekä eritasoliittymät Hanskalliontien ja Myllykyläntien kohdille. Myllykyläntien itäpuolelle tulee Finavian ja

Retailparkin eritasoliittymät. Liittymät kytkevät alueen maankäytön uuteen väylään. Muut katkeavat yhteydet korvataan risteyssilloilla ja tiejärjestelyillä, joilla ne kytketään esitettyihin liittymiin. Tiejakson pääliittymissä otetaan huomioon HCT-ajoneuvojen vaatima mitoitus. Tasoliittymät ovat porrastettuja.

- Jalankulku ja pyöräily tapahtuu omilla väylillään. Tiekäytävään tulee jatkuva jalankulun ja pyöräilyn reitti. Risteäminen ajoneuvoliikenteen kanssa tapahtuu tavoitetilanteessa eritasossa. Jalankulkua, pyöräilyä ja mopoilua ei sallita päätiellä tavoitetilanteessa.

Vaihtoehto 0+ (Focus-alue)

Vaihtoehto 0+ sisältää uuden maantien Myllykyläntien ja Tuusulanväylän välillä. Yhteys palvelee Focuksen asemakaava-alueita kytkien sen Tuusulanväylään ja muuhun tie- ja katuverkkoon. Seuraavassa on kuvattu ratkaisun keskeiset periaatteet:

- Yhteys on Retailparkin eritasoliittymän ja Tuusulanväylän välillä kaksiajoratainen ja nelikaistainen väylä, jossa suunnittelunopeus on 50–60 km/h. Myllykyläntien ja Retailparkin eritasoliittymän välillä se on yksiajoratainen sekaliikennetie, jonka suunnittelunopeus on 80 km/h. Yhteys kääntyy länsiosassa Myllykyläntielle.
- Tiejaksolle tulee Retailparkin eritasoliittymä. Finavian eritasoliittymän kohdalle tulee porrastettu tasoliittymä ja Myllykyläntien pohjoissuuntaa kytetään tiehen tasoliittymällä. Myllykyläntien ja Finavian liittymien välille on mahdollista toteuttaa maankäyttöä palveleva tasoliittymä. Tasoliittymiin tulee kääntymiskaistat. Tiejakson pääliittymissä otetaan huomioon HCT-ajoneuvojen vaatima mitoitus.
- Jalankulku- ja pyöräilytie on varauduttu toteuttamaan tieyhteyden pohjoispuolelle. Se voi sijoittua myös alueen katuverkolle ja asia tarkentuu alueen maankäytön suunnittelun edetessä. Risteäminen ajoneuvoliikenteen kanssa tapahtuu eritasossa. Jalankulkua, pyöräilyä ja mopoilua ei sallita päätiellä tavoitetilanteessa.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA)

YVA-menettely perustuu lakiin ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 252/2017. Sitä täydentää Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 277/2017. Toimivaltainen viranomainen ELY-keskus tekee päätöksen arviointimenettelyn soveltamisesta, jos hankkeesta katsotaan aiheutuvan merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue teki 28.6.2019 päätöksen, jonka mukaan Mt152-hankkeessa on sovellettava YVA-menettelyä.

YVA-ohjelma valmistui marraskuussa 2019, jonka jälkeen hankkeen yhteysviranomainen kuulutti ja asetti ohjelman nähtäville. Ohjelmasta jätettyjen mielipiteiden ja eri sidosryhmiltä saatujen

lausuntojen perusteella yhteysviranomainen antoi ohjelmasta oman lausuntonsa 22.1.2020. YVA-ohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella toteutettiin hankkeen ympäristövaikutusten arviointi, jonka tulokset on koottu tähän huhtikuussa 2020 valmistuneeseen YVA-selokseen. Myös tämän valmistumisesta kuulutetaan ja se asetetaan nähtäville kahden kuukauden ajaksi. Yhteysviranomainen antaa YVA-selostuksesta perustellun päätelmän, jonka pohjalta hankkeesta vastaava tekee valinnan aluevaraussuunnitelmaan valittavasta vaihtoehdosta. Perustellun päätelmän ajantasaisuutta arvioidaan seuraavan kerran yksityiskohtaisemman tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä.

Keskeiset vaikutukset ja vaihtoehtojen vertailu

Vaihtoehtojen on arvioitu maantiellisissä osuuksissa ja kokonaisuutena vaihtoehtoja toisiinsa vertaillen.

Osuus Riipilä (vaihtoehto 1)

Uusi väylä muuttaa merkittävästi ympäristöä maaseutumaisella osuudella. Alueella ei ole maankäytön kehittämistä, lukuunottamatta läheistä Hämeenlinnanväylän ja Klaukkalan ohikulkutien vartta, jonne on suunniteltu kaupallisia toimintoja ja työpaikkoja. Uusi tielinjaus sijoittuu Riipiläntien ja Vantaanjokilaakson kylämäisen asutuksen väliin ja halkoo aluetta kahtia. Uusi väylä heikentää asukkaiden viihtyvyyttä ja muuttaa elinympäristöä perusteellisella tavalla maiseman muutoksen ja uuden melulähteen myötä. Merkittäviä haittoja aiheutuu noin 13 asuintalolle tielinjauksen läheisyydessä. Vantaanjokilaakso on valtakunnallisesti arvokasta maisema-alueita, jonka arvoluokka on muuttumassa maakunnallisesti arvokkaaksi. Uusi väylä sijoittuu myös Vantaanjokilaaksoon poikittain ja muuttaa merkittävällä tavalla maisemarakennetta sekä alueen ominaispiirteitä. Vantaanjoki ylitetään pitkällä maisemasillalla ja jatkosuunnittelussa haittoja on pyrittävä lieventämään suunnittelun keinoin.

Reunan Josvaholmenin alueelle on keskittynyt poikkeuksellisen paljon maakunnallisia ja paikallisia luontoarvoja sekä suojeltuja kohteita. Alue toimii myös ekologisen runkoyhteyden tärkeänä osana. Uusi väylä pirstoo aluetta ja haitalliset vaikutukset alueen luontoarvoihin ovat kokonaisuutena arvioiden merkittäviä. Luontoarvojen heikentämistä voidaan lieventää huomattavasti valitsemalla jatkosuunnitteluun linjausvaihtoehto 1B sekä toteuttamalla maisemasilta Josvaholmenin länsipuolelle yhteyksien kannalta kriittisimpään sijaintiin. Myös Vantaanjoen maisemasilta tukee osaltaan ekologisten yhteyksien turvaamista. Vantaanjoki kuuluu Natura 2000 -verkostoon, mutta uusi väylä ei todennäköisesti heikennä suojelun perusteena olevia luontoarvoja.

Osuus Kiila–Metsäkylä (vaihtoehto 1)

Uusi väylä parantaa merkittävästi Kiilan alueen maa-aineksenottoon ja kiertotalouteen perustuvien toimintojen yhteyksiä.

Hanskallion eritasoliittymä palvelee hyvin Hanskallion yritysalue ja mahdollistaa sen kytkeytymisen Tuusulan puolen Senkerinmäen työpaikka-alueen kehittämiseen. Vantaan puolella maankäytön suunnittelu on perustunut jo vuosia maantien 152 uudelle linjaukselle. Aluevaraussuunnitelma luo selkeän pohjan kokonaisuuden kehittämiseksi molempien kuntien puolella.

Uuden väylän myötä Kesäkylän asuinalue eriytyy omaksi saarekkeeseen ympäristöhäiriöitä aiheuttavien toimintojen keskelle. Ympäristöstä teollisesta toiminnasta huolimatta alueen ominaispiirteisiin kuuluu luonnonläheisyys. Merkittäviä haittoja aiheutuu noin 15 asuintalolle tielinjauksen läheisyydessä. Osuudella asutuksen viihtyisyys heikentyy kokonaisuutena merkittävästi. Teollisen toiminnan välissä olevat virkistykselle soveltuvat luontosaarekkeet vähenevät väylän ja tiivistyvän maankäytön myötä. Uusi väylä pirstoo metsä- ja kallioalueita, jonka myötä alueen pienipiirteisyys heikkenee nykyisestä selkeästi.

Tielinjaus halkoo keskivaiheillaan varsin yhtenäistä metsäaluetta, jolla ekologiset yhteydet toimivat nykyisellään pääasiassa hyvin. Tuusulanjokilaaksoon on keskittynyt osuudella merkittäviä luontoarvoja ja Tuusulanjokivarsi toimii alueella maakunnallisesti merkittävänä runkoyhteytenä pohjoisen suuntaan. Tuusulanjoen Lillänin luonnonsuojelualuevaraukseen kohdistuu merkittävää haittaa, kun tielinjaus pirstoo suojelualuevarauksen sen keskivaiheilta osiin. Alueen suojelluudesta merkittävistä lajeista liito-oravan ja lepakoiden elinympäristöt sirpaloituvat. Jokilaakso ylitetään maisemasillalla, joka mahdollistaa eläinten liikkumisen turvallisesti linjauksen alitse.

Osuus Focus (vaihtoehto 1 ja vaihtoehto 0+)

Uusi tielinjaus sijoittuu Myllykylässä asutuksen tuntumaan vanhaa kylärakennetta halkoen. Yleiskaavoissa eritasoliittymän alueelle on osoitettu teollisuus- ja varastoalueita sekä työpaikka-alueita. Vaihtoehdon 1 Myllykylän eritasoliittymä sijoittuu keskeiselle paikalle muuttaen arvokasta kylämaisemaa. Eritasoliittymän ja siihen kytkeytyvän maankäytön alta puretaan alustavasti arvioiden 3–6 asuinrakennusta, mutta kokaisuus selviää liittymäratkaisun ja asemakaavoituksen myötä. Muutamien eritasoliittymän ympärille jäävien asuintalojen viihtyvyys heikentyy merkittävästi uuden väylän ja maankäytön myötä. Vaihtoehdossa 0+ maantieyhteys on jatkuva Myllykyläntien suuntaan ja se kytkeytyy tasoliittymänä nykyisiin väyliin, jolloin haitalliset vaikutukset asutukseen ovat vaihtoehtoa 1 vähäisempiä.

Focus-alueella on noin 50 asuintaloa, mutta asuminen on väistyvä toiminto pidemmän aikavälin maankäytön suunnittelussa. Uuden väylän tuntumassa Huhtariihen asuinalueiden kohdalle on osoitettu teollisuusaluetta sekä palvelujen ja hallinnon alue. Teollisuus- ja toimitilarakentaminen muuttaa itsessään asuinalueiden ympäristöä enemmän kuin uusi väylä. Väylä ja maan-

käyttö eristävät erityisesti Mäkinieitun aluetta, joka on pieni loma-asuntojen keskittymä lähellä lentokenttää.

Maankäytön muutosten myötä alueen nykyisin pääosin luonnontilaiset alueet muuttuvat rakennetuksi ympäristöksi. Tielinjaus suuntautuu vastoin maisemarakennetta ja Tuusulanjokilaaksoa, mikä aiheuttaa merkittäviä muutoksia maisemaan. Erityisesti haitallinen vaikutus on merkittävä Myllykylän ja Tuusulanjoen maisemallisessa solmukohtassa, jossa yhdistyy uusi väylä, Tuusulanjoen silta sekä Myllykylän eritasoliittymä. Vaihtoehdossa 0+ maisemallinen vaikutus on lievempi, kun rakentaminen on vähemmän järeää ja eritasoliittymistä toteutetaan vain yksi.

Tieosuuden vaikutusalueella ei sijaitse luonnonsuojelualueita, jolloin sen vaikutukset rajoittuvat lähinnä ekologisille yhteyksille muodostuviin estevaikutuksiin sekä ympäröivän maankäytön kehittämisen muodostamaan paineeseen.

Laajat välilliset yhteisvaikutukset

Mikäli maantie 152 toteutetaan vaihtoehdon 1 mukaisesti Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välille, muodostuu siitä pääkaupunkiseudun ja Uudenmaan kannalta merkittävä uusi väylä. Se muuttaa liikenneverkostoihin kytkeytyvää maankäytön kehittämistä ja rakennetta pitkällä aikavälillä. Uusi kehämäinen yhteys yhdistää pääkaupunkiseudun ja ympäryskuntien kasvavia alueita tehokkaammin toisiinsa. Uudella väylällä on laaja-alaisia vaikutuksia pääkaupunkiseudun ja maakunnan liikenneverkkoon ja maankäyttöön. Hanke parantaa merkittävästi yhteyksiä valtakunnallisesti merkittävän lentoaseman ja siihen liittyvien toimintojen osalta.

Maantie mahdollistaa suoraan siihen tukeutuvan maankäytön kehittämisen. Erityisesti Kiilan ja Focuksen alueet kulkuyhteyksineen muodostavat entistä tärkeemmän maankäytön kehittämisen painopistealueen ja pääkaupunkiseudun laajenemissuunnan, joka liittyy lentoasemaan tukeutuviin yritysalueisiin.

Vaihtoehtojen vertailu (vaihtoehto 1 ja 0+)

Hankevaihtoehtoilla on vaikutusten suhteen merkittäviä eroja erityisesti maantieteellisen laajuuden erojen vuoksi. Vaihtoehdossa 0+ haitalliset vaikutukset kohdistuvat lyhyelle osuudelle Tuusulan Focus-alueelle. Yleistäen voidaan todeta suorien ympäristövaikutusten kannalta vaihtoehdon 0+ olevan parempi kuin uusi täysimittainen vaihtoehto 1. Nämä vaikutukset koskevat tien lähiympäristön asutusta, maisemaa ja luonnonympäristöä. On selvää, että haitalliset ympäristövaikutukset koskevat vaihtoehdossa 0+ paljon rajatumpaa ympäristöä kuin vaihtoehtodossa 1.

Ihmisten elinympäristöä tarkasteltaessa merkittävää haittaa aiheutuu 38 asuintalolle vaihtoehdossa 1 ja 6 asuintalolle pelkän Focus-alueen vaihtoehdossa 0+. Vaihtoehdossa 1 tien ja siihen kytkeytyvän maankäytön alta puretaan 3–6 taloa, mutta asia tarkentuu yksityiskohtaisessa suunnittelussa. Sekä vaihtoehdolla 1 että vaihtoehdolla 0+ on merkittäviä haitallisia meluvaikutuksia, mutta vaihtoehdolla 1 haitat ovat vaihtoehtoa 0+ selkeästi suuremmat. Vaihtoehdossa 1 tielinjauksen läheisyydessä sijaitsee paljon luontoarvoja ja suojeltavia kohteita, kun taas vaihtoehdossa 0+ vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ovat vähäiset. Vaihtoehto 1 heikentää valtakunnallisesti arvokkaan Vantaanjokilaakson arvoja, kun taas vaihtoehdossa 0+ kyseinen alue säästyy infrastruktuurin rakentamiselta. Pinta- ja pohjavesiin tai maaperään kohdistuvat vaikutukset eivät nouse ratkaisevaksi vaihtoehtojen vertailussa vaikutusten ollessa hallittavia ja vähäisiä molemmissa hankevaihtoehtoissa.

Maankäytön kehittämisen kannalta vaihtoehto 1 on parempi. Uusi seudullinen väylä Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välillä toteutuu vain vaihtoehdon 1 kautta. Se muuttaa yhdyskuntarakennetta maakunnallisten tavoitteiden mukaisesti ja tukee maankäytön kehittämistä varsinkin Kiilan ja Focuksen alueelle. Vaihtoehdossa 0+ maankäytölliset hyödyt ja potentiaali jäävät saavuttamatta laaja-alaisena, vaikka Focus-alue toteutuukin. Toisaalta kun näkökulmaksi tuodaan mukaan liikenteen sujuvuus ja turvallisuus, hankkeen toteutumisesta vaihtoehdon 1 osalta on hyötyä suurelle joukolle ihmisiä ja tietyille asuinalueille. Maankäytön ja väylän yhteisvaikutukset ovat suurempia vaihtoehdossa 1 kuin vaihtoehdossa 0+, mutta suhteellista eroa kaventaa se, että laajeneva maankäyttö on keskittynyt molemmat vaihtoehdot kattavaan Focus-alueeseen. Varsinkin tällä alueella kehittyvä maankäyttö muuttaa ympäristöä enemmän kuin väylä itsessään.

Vaihtoehto 1 tarjoaa suoremman ja taloudellisemman yhteyden alueen kehittyvälle maankäytölle ja keventää voimakkaammin kuormittuneiden tieosuuksien kuormitusta kuin vaihtoehto 0+. Näitä kuormittuneita tiejaksoja ovat Kehä III, Hämeenlinnanväylä ja Tuusulanväylä. Vaihtoehto 0+ kuormittaa vaihtoehtoa 1 enemmän alueen nykyistä alemmaa tie- ja katuverkkoa ja heikentää niiden liikenneturvallisuutta ja lisää liikenteen häiriöitä. Vaihtoehto 1 parantaa liikenteen sujuvuutta ja vähentää liikenteen häiriöherkkyyttä huomattavasti vaihtoehtoa 0+ enemmän.

Johtopäätökset

Hankkeessa todennäköisesti merkittäviksi vaikutuksiksi nousivat liikenteelliset ja maankäytölliset vaikutukset, vaikutukset ihmisten elinoloihin, maisemaan ja kulttuuriperintöön sekä luonnon monimuotoisuuteen. Myös uuden väylän yhteisvaikutukset maankäytön kanssa ovat merkittäviä. Yleistäen voi todeta, että uusi tie aiheuttaa haittaa asutukselle ja ympäristölle, mutta sillä on puolestaan myönteisiä vaikutuksia maankäytön kehittämisel-

le ja liikenneyhteyksille. Hankkeella on todennäköisesti merkittäviä haitallisia vaikutuksia, mutta YVA-arvion perusteella molemmat hankevaihtoehdot 1 ja 0+ ovat toteutuskelpoisia.

Väylän käytön aikaisia vaikutuksia on pidettävä pääosin pysyvinä ja jatkuvina. Niistä ja kytkeytyvästä maankäytöstä tulee pysyvä osa rakennettua ympäristöä. Jotkin vaikutukset voivat muuttua ajan myötä maankäytön muuttuessa ja ympäristön sopeutuessa muutoksiin (esim. maisemalliset muutokset).

Väylähankkeesta muodostuu lähtökohtaisesti yhteisvaikutuksia, koska se muuttaa liikenteen virtoja ja maankäytön kehittämistä. Tässä tapauksessa suunniteltu väylä sijoittuu vyöhykkeelle, jossa työpaikkoihin, teollisuuteen ja maa-aineksen ottoon liittyviä toimintoja kehitetään ja rakennetaan, joten yhteisvaikutukset ovat väistämättä suuria. Toisaalta maankäytön intensiivinen kehittäminen etenkin hankealueen itäosissa merkitsee sitä, että ympäristön luonnontilaisuus vähenee. Tällöin tarkastelualue on tulevaisuudessa huomattavasti nykyistä teollisempi ja luonnonympäristön herkkyyks muutokselle vähäisempi. Sama koskee myös arvokkaita kulttuuriympäristöjä.

Jatkosuunnittelu

YVA-hankkeessa on tunnistettu alustavasti, mitä suunnitelmia, lupia ja päätöksiä hankkeen yhteydessä tulee tehdä ennen jatkosuunnittelua tai tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä tai ennen rakentamisen aloittamista.

YVA-selostus palvelee alueen meneillään olevaa kaavoitusta ja toimii niiden tausta-aineistona. Seuraavassa vaiheessa hankkeesta laaditaan aluevaraussuunnitelma, joka käsitellään alueen kaavojen yhteydessä Vantaalla ja Tuusulassa. Kaavojen päätöksenteon perusteella tulee hyväksytyksi hankkeen jatkosuunnitteluun valittava ratkaisu. Tämän hetken käsityksen mukaan seuraava lain mukainen suunnitteluvaihe on tiesuunnitelma, jossa määritellään aluevaraussuunnitelmaa tarkemmin tien paikka ja sen vaatimat aluevaraukset.

Haitallisten vaikutusten torjunta ja lieventäminen on kiinteä osa maantiehankkeiden suunnittelua. Keinoja lieventää haittoja on lukuisia, ja suurin osa niistä päätetään yksityiskohtaisen suunnittelun yhteydessä. Tässä hankkeessa keskeisimmät keinot ovat tielinjauksen sijainnin ja suunnitteluratkaisujen pohdinta, meluntorjunta ja ekologiset yhteydet mahdollistavat siltarakenteet.

Sammanfattning

Projektbeskrivning

Planeringsobjektet är en fortsättning på landsväg 152, som är en ny förbindelse mellan Tavastehusleden (riksväg 3) och Tusbyleden (stamväg 45) norr om Helsingfors-Vanda flygplats (s.k. ring IV). Den nya leden ingår i landskapets utvecklingsmål. Behovet av en landsvägsförbindelse och anknytande markanvändning har anvisats i Nylands landskapsplan och i förslaget till ny landskapsplan (Nylands landskapsplan 2050). Den främsta grunden till bygget av den nya leden är de nya logistikcentrens behov av tvärgående trafik mellan riksvägarna samt de existerande rutternas bristfälliga förmåga att betjäna de områden och funktioner som är under utveckling.

I projektet utarbetas en områdesreserveringsplan som betjänar beslutsfattandet och planläggningen. I Vanda pågår arbetet med att utarbeta en generalplan för hela staden (Vanda generalplan 2020). Även i Tusby pågår arbetet med att utarbeta en generalplan för hela kommunen. På Focus-området är det dessutom aktuellt med detaljplanering som bygger på planen. Planeringsprocessen omfattar den lagstadgade miljökonsekvensbedömningen (MKB), som jämför olika alternativ. MKB-förfarandet inleddes sommaren 2019, när NTM-centralen i Nyland (ansvarsområdet miljö och naturresurser) avgjorde att projektet förutsätter ett MKB-förfarande. Utifrån MKB-förfarandet slutförs arbetet med områdesreserveringsplanen senast under 2020, så att planen kan föras vidare till planläggning.

Den nya landsvägsförbindelsen ansluter i väst till en planskild anslutning till Klövskog omfartsväg (lv 132), som ska byggas på Tavastehusleden (rv 3), och i öst till Brännbergavägens (lv 152) befintliga planskilda anslutning på Tusbyvägen (sv 45). Planeringsområdets längd är ca 13 kilometer.

Parter

Ansvarsområdet trafik och infrastruktur vid NTM-centralen i Nyland ansvarar för projektet. Kontaktmyndighet i förfarandet vid miljökonsekvensbedömning är ansvarsområdet miljö och naturresurser vid NTM-centralen i Nyland. Kontaktmyndigheten är den myndighet som förutsätter att en miljökonsekvensbedömning, dvs. MKB, görs för ett projekt. Planeringen av projektet styrs av en projektgrupp där medlemmarna representerar Vanda stad, Tusby kommun, Nylands förbund, Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket, Försvarsmakten, Polisstyrelsen, Finavia och MKB-konsulten. Kontaktmyndigheten fungerar som sakkunnig i styrgruppen.

Nuläget

Planeringsområdet ligger i Tusby och Vanda, mellan huvudstadsregionen och kranskommunerna. Huvudstadsregionen

utvidgas starkt, och kranskommunerna är under utveckling. I området finns gamla kulturlandskap och landsbygd, men också starkt bebyggd miljö och infrastruktur. Den studerade vägförbindelsen går ställvis genom bostadsområden. De största bostadsområdena är Reuna och Sommarbo i Vanda och Kvarnby i Tusby. Närheten till Helsingfors-Vanda flygplats begränsar användningen av området för boende på grund av flygbullret. Flygplatsområdet med dess utmärkta trafikförbindelser lockar verksamheter som genererar mycket trafik. Kila och Senkkeri områden har karaktären av områden för cirkulär ekonomi och marktäkt under utveckling. Planeringsområdets naturmiljö består av varierande mosaik av skogar, bergsområden och ådalar. Koncentrationer av biologisk mångfald finns bland annat i Josvaholm område i Reuna, längs Vanda å, längs Tusby å och i Sommarbo. I planeringsområdets närhet och i närliggande områden finns flera naturskyddsområden.

Alternativ som ska bedömas

Vid miljökonsekvensbedömningen har följande alternativ undersökts:

Alternativ 1 (Tavastehusleden–Tusbyleden)

Alternativ 1 innefattar en ny led på landsvägsnivå mellan Tavastehusleden och Tusbyleden. Förbindelsen har dimensionerats som en regional landsväg. Den är en högklassig korridor för logistik som betonar trafikens funktionssäkerhet och smidighet. Lösningens centrala principer beskrivs nedan:

- Mellan Tavastehusleden och Kvarnbyvägen är förbindelsen en väg för blandad trafik med en körbana och två filer. Mellan Kvarnbyvägen och Tusbyleden är förbindelsen en väg för blandad trafik med två körbanor och fyra filer.
- Den planerade hastigheten på riksvägen är 80 km/h och i områdena för de planskilda anslutningarna till motorvägarna 50–60 km/h.
- Vägen ansluter till Tavastehusleden genom den planskilda anslutningen till Klövskog omfartsväg. Den nya vägsträckningen går norr om Reuna område. I Reuna finns det två alternativa sträckningar, ALT Reuna 1A och ALT Reuna 1B. Från Reuna fortsätter vägen till gränsen mellan Vanda och Tusby och går söder om Sommarbo till Kvarnbyvägen och norr om flygplatsen till Brännbacka planskilda anslutning vid Tusbyleden. I Focusområdet har de marktäkter som planerats i området beaktats vid planeringen av vägens höjdläge.
- Anslutningen till den nya förbindelsen sker genom huvudanslutningarna. Vägen får plankorsningar vid Ripubyvägen, Sjöskogsvägen och backen med schaktmassor i Kila, samt planskilda anslutningar vid Hansbergsvägen och Kvarnbyvägen. Öster om Kvarnbyvägen byggs planskilda anslutningar vid Finavia och Retailpark. Anslutningarna kopplar markanvändningen i området till den nya leden. De övriga avbrutna förbindelserna ersätts med korsningsbroar och vägarrangemang, med vilka de ansluts till de föreslagna korsningarna. I vägsektionens huvudanslutningar tas hänsyn till den dimensionering som HCT-fordon kräver. Plankorsningarna är förskjutna.

• Gång- och cykeltrafik sker på separata leder. Det kommer att finnas en kontinuerlig väg för gång- och cykeltrafik längs vägkorridoren. I det målsatta läget sker korsande trafik med fordonstrafiken i olika plan. I det målsatta läget är gång-, cykel- och mopedtrafik inte tillåten på riksvägen.

Alternativ 0+ (Focus-området)

Alternativ 0+ omfattar en ny landsväg mellan Kvarnbyvägen och Tusbyleden. Förbindelsen betjänar Focus detaljplaneområde och ansluter det till Tusbyleden och det övriga väg- och gatunätet. Lösningens centrala principer beskrivs nedan:

- Mellan Retailparks planskilda anslutning och Tusbyleden har förbindelsen två körbanor och fyra filer med en planerad hastighet om 50–60 km/h. Mellan Kvarnbyvägen och Retailpark är förbindelsen en väg för blandad trafik med en körbana och en planerad hastighet om 80 km/h. I den västra delen vänder förbindelsen till Kvarnbyvägen.
- På denna vägsektion byggs Retailparks planskilda anslutning. Vid Finavias planskilda anslutning kommer en förskjuten plankorsning och Kvarnbyvägens norra avsnitt ansluts till vägen med en plankorsning. Mellan Kvarnbyvägens och Finavias anslutningar kan byggas en plankorsning som betjänar markanvändningen. Plankorsningarna förses med svängkörfält. I vägsektionens huvudanslutningar tas hänsyn till den dimensionering som HCT-fordon kräver.
- Det finns beredskap att bygga en gång- och cykelväg på vägförbindelsens norra sida. Den kan också placeras i områdets gatunätverk. Detta preciseras när planeringen av markanvändningen i området kommer vidare. Korsande trafik med fordonstrafiken sker i olika plan. I det målsatta läget är gång-, cykel- och mopedtrafik inte tillåten på riksvägen.

Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (MKB)

MKB-förfarandet bygger på lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning 252/2017. Den kompletteras av statsrådets förordning om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning 277/2017. Den behöriga myndigheten, NTM-centralen, fattar beslut om att miljökonsekvensbedömning ska tillämpas om projektet anses medföra betydande skadliga miljökonsekvenser. Ansvarsområdet miljö och naturresurser vid NTM-centralen i Nyland fattade 28.6.2019 ett beslut enligt vilket MKB-förfarandet ska tillämpas i projektet Lv152.

MKB-programmet blev färdigt i november 2019, varefter projektets kontaktmyndighet publicerade en kungörelse och lade fram programmet. Utifrån de inlämnade åsikterna om programmet och utlåtanden som erhållits av olika intressentgrupper gav kontaktmyndigheten sitt utlåtande om programmet 22.1.2020. Med stöd av MKB-programmet och kontaktmyndighetens utlåtande om programmet genomfördes bedömningen av projektets miljökonsekvenser. Miljökonsekvensbedömningens resultat

har sammanställts i denna MKB-beskrivning, som blev färdig i april 2020. En kungörelse kommer att publiceras om att beskrivningen är färdig, och beskrivningen läggs fram i två månaders tid. Kontaktmyndigheten ger en motiverad slutsats om MKB-beskrivningen. Med stöd av slutsatsen fattar den projektansvarige beslut om det alternativ som ska väljas till områdesreserveringsplanen. Den motiverade slutsatsens aktualitet bedöms nästa gång mer ingående i anslutning till att en vägplan utarbetas.

Centrala konsekvenser och jämförelse av alternativen

Alternativen jämförs utgående från landsvägsavsnitten, och som helhet genom att jämföra alternativen.

Avsnittet Ripuby (alternativ 1)

Den nya leden förändrar avsevärt miljön på avsnittet, som går genom ett landsbygdslandskap. I området sker ingen utveckling av markanvändningen, med undantag av det närliggande området längs Tavastehusleden och Klövskog omfartsväg, där kommersiella funktioner och arbetsplatser har planerats. Den nya sträckningen placeras mellan Ripubyvägen och den byliknande bosättningen i Vanda ådal, och den delar området i tu. Den nya leden minskar invånarnas trivsel och förändrar livsmiljön grundligt genom landskapets förändring och den nya bullerkällan. Betydande olägenheter vållas cirka 13 bostadshus i närheten av vägsträckningen. Vanda ådal är ett nationellt värdefullt landskapsområde, som håller på att omklassificeras till ett värdefullt område på landskapsnivå. Dessutom placeras den nya leden tvärs över Vanda ådal, och den förändrar landskapsstrukturen och områdets särdrag i betydande omfattning. Vanda å korsas med en lång landskapsbro, och i den fortsatta planeringen ska man sträva efter att lindra olägenheterna med planeringsmässiga metoder.

I Josvahalms område i Reuna har koncentrerats exceptionellt mycket naturvärden på landskapsnivå och lokal nivå samt skyddade objekt. Området utgör också en viktig del av en ekologisk stamförbindelse. Den nya leden splittrar området och dess negativa effekter på naturvärdena i området är som helhet bedömda betydande. Det är möjligt att avsevärt lindra försämringen av naturvärdena genom att välja sträckningsalternativ 1 B till den fortsatta planeringen samt genom att bygga en landskapsbro väster om Josvaholm på det för förbindelserna mest kritiska stället. Även landskapsbron över Vanda å bidrar till att stödja de ekologiska förbindelserna. Vanda å ingår i Natura 2000-nätverket, men den nya leden försämrar sannolikt inte de naturvärden som skyddet bygger på.

Avsnittet Kila–Skogsby (alternativ 1)

Den nya leden kommer att avsevärt förbättra förbindelserna för funktionerna för marktäkt och cirkulär ekonomi i Kilas område. Den planskilda anslutningen i Hansberg gynnar företagsområdet i Hansberg och gör det möjligt att koppla området till ut-

vecklingen av arbetsplatsområdet i Senkkerinmäki i Tusby. På Vandas sida har planeringen av markanvändningen byggt på den nya sträckningen av landsväg 152 sedan flera år. Områdesreserveringsplanen skapar en klar grund för utveckling av helheten i de båda kommunernas områden.

Genom den nya leden blir bostadsområdet i Sommarbo avskuret till en separat ö mitt bland funktioner som orsakar störningar i miljön. Trots den omgivande industriella verksamheten präglas området av närhet till naturen. Betydande olägenheter vållas cirka 15 bostadshus i närheten av vägsträckningen. Längs denna sträckning försämrats trivselen i bosättningen som helhet betydligt. De avgränsade naturområdena som ligger bland den industriella verksamheten och som kan användas för rekreation minskar genom leden och den effektiviserade markanvändningen. Den nya leden går genom skogs- och bergsområden, vilket gör att områdets detaljrika karaktär med stora höjdskillnader minskar betydligt.

I vägsträckningens mittparti går vägen genom ett rätt sammanhängande skogsområde där de ekologiska förbindelserna i huvudsak fungerar bra i det nuvarande läget. Längs den här sträckningen finns det en koncentration av viktiga naturvärden i Tusby ådal. Tusby ådal fungerar dessutom som en viktig stamförbindelse norrut i detta område. Områdesreserveringen för Lillåns naturskyddsområde i Tusby å utsätts för betydande olägenhet när vägsträckningen splittrar områdesreserveringen i dess mittparti. Sträckningen splittrar livsmiljöerna för flygekorre och fladdermöss, som är bland de skyddsmässigt viktiga arterna i området. Ådalen korsas med en landskapsbro, och djuren kan tryggt ta sig under vägsträckningen.

Avsnittet Focus (alternativ 1 och alternativ 0+)

I Kvarnby går den nya sträckningen i närheten av bosättning, och delar den gamla bystrukturen i tu. I generalplanen har området kring den planskilda anslutningen anvisats till industri- och lagerområden och arbetsplatsområden. I alternativ 1 får den planskilda anslutningen i Kvarnby en central placering, vilket förändrar det värdefulla bylandskapet. Enligt en preliminär uppskattning ska 3–6 bostadshus rivas på grund av bygget av den planskilda anslutningen och markanvändningen i anslutning till den, men helheten klarnar när planeringen av anslutningslösningen och planläggningen av området slutförs. Trivselen i några bostadshus som står kvar kring den planskilda anslutningen försämrats betydligt till följd av den nya leden och markanvändningen. I alternativ 0+ fortsätter landsvägsförbindelsen i riktning mot Kvarnbyvägen och kopplas med en plankorsning till de existerande lederna, varvid de negativa konsekvenserna för bosättningen är mindre än i alternativ 1.

I Focus-området finns cirka 50 bostadshus, men boende är en vikande funktion i planeringen av markanvändningen på längre sikt. Vid bostadsområdena i Huhtarihi nära den nya leden har anvisats industriområde och ett område för service och förvalt-

ning. Byggandet av industri- och kontorslokaler förändrar bostadsområdenas omgivning mer än den nya leden. Leden och markanvändningen isolerar särskilt Mäkiniiittu område, som är en liten koncentration av semesterbostäder nära flygplatsen.

Genom förändringarna i markanvändningen omvandlas de huvudsakligen naturliga områdena i Mäkiniiittu till byggda miljöer. Vägsträckningen går i tvärgående riktning i förhållande till landskapsstrukturen och Tusby ådal, vilket medför betydande förändringar i landskapet. Konsekvenserna är särskilt skadliga i den landskapsmässiga knutpunkten för Kvarnby och Tusby å, där den nya leden, bron över Tusby å och Kvarnby planskilda anslutning möts. Alternativ 0+ medför lindrigare landskapseffekter, då byggandet inte är lika starkt och endast en planskild anslutning byggs.

I vägavsnittets influensområde finns inga naturskyddsområden, vilket gör att dess konsekvenser närmast begränsas till uppkomsten av hinder för de ekologiska förbindelserna och till det tryck som utvecklandet av den omgivande markanvändningen medför.

Omfattande indirekta sameffekter

Om landsväg 152 byggs i enlighet med alternativ 1 mellan Tavastehusleden och Tusbyleden, bildar den en betydande ny led med tanke på huvudstadsregionen och Nyland. På lång sikt förändrar den förändrar utvecklingen och strukturen av den markanvändning som anknyter till trafiknätverken. Den nya ringvägsliknande förbindelsen knyter de växande områdena i huvudstadsregionen och kranskommunerna effektivare till varandra. Den nya leden har vidsträckta effekter på trafiknätet och markanvändningen i huvudstadsregionen och landskapet. Projektet förbättrar avsevärt förbindelserna till flygplatsen, som är av nationell betydelse, och till funktionerna i anslutning till den.

Landsvägen gör det möjligt att utveckla markanvändningen som stödjer sig direkt på den. Särskilt Kilas och Focus områden med sina trafikförbindelser utgör ett allt viktigare prioritetområde för utvecklandet av markanvändningen och en utvecklingsriktning för huvudstadsregionen som anknyter till de företagsområden som stödjer sig på flygplatsen.

Jämförelse av alternativen (alternativ 1 och 0+)

Det finns stora skillnader i projekialternativens konsekvenser, särskilt på grund av att de skiljer sig från varandra till sin geografiska omfattning. I alternativet 0+ inriktas de skadliga konsekvenserna på ett kort avsnitt i Focus-området i Tusby. Allmänt taget kan man konstatera att alternativet 0+ är bättre i fråga om de direkta miljökonsekvenserna än alternativ 1, som handlar om att bygga en ny led i full skala. Konsekvenserna gäller bosättningen, landskapet och naturmiljön i närområdet längs vägen. Det är uppenbart att de negativa miljökonsekvenserna i alternativ 0+ gäller ett mycket mer begränsat område än i alternativ 1.

När människornas boendemiljö granskas, orsakas 38 bostadshus betydande olägenhet i alternativ 1, och 6 bostadshus i alternativ 0+, som endast omfattar Focus-området. I alternativ 1 rivs 3–6 bebodda hus för att ge plats åt vägen och markanvändningen i anslutning till den, men detta kommer att preciseras i den detaljerade planeringen. Både alternativ 1 och alternativ 0+ har betydande skadliga bullerkonsekvenser, men olägenheterna är klart större i alternativ 1 än i alternativ 0+. I alternativ 1 ligger det många naturvärden och skyddade objekt nära vägsträckningen, medan alternativ 0+ har små konsekvenser för den biologiska mångfalden. Alternativ 1 försämrar värdena i Vanda ådal, som är ett nationellt värdefullt område, medan området besparas från infrastrukturbyggnad i alternativ 0+. Konsekvenserna för yt- eller grundvatten eller jordmånen blir inte avgörande i en jämförelse av alternativen, då konsekvenserna är hanterbara och små i de båda projekialternativen.

Alternativ 1 är bättre med tanke på utvecklandet av markanvändningen. En ny regional led mellan Tavastehusleden och Tusbyleden uppkommer endast i alternativ 1. Den förändrar samhällsstrukturen i enlighet med landskapets mål och stödjer utvecklingen av markanvändningen särskilt i Kila och Focus områden. I alternativ 0+ uppnås fördelarna och potentialen inom markanvändningen inte i stor utsträckning, även om Focus-området genomförs. Om man å andra sidan granskar alternativen med tanke på trafikens smidighet och säkerhet, gynnar alternativ 1 ett stort antal människor och vissa bostadsområden. Markanvändningens och ledens sameffekter är större i alternativ 1 än i alternativ 0+, men den relativa skillnaden minskar genom att den ökande markanvändningen inriktas på Focus-området, som täcker de båda alternativen. Särskilt i detta område bidrar utvecklingen av markanvändningen till att förändra omgivningen mer än leden i sig.

Alternativ 1 erbjuder en mer direkt och ekonomisk förbindelse till markanvändningen som utvecklas i området och minskar belastningen av de starkast belastade vägavsnitten mer än alternativ 0+. Sådana belastade vägsektioner är Ring III, Tavastehusleden och Tusbyleden. Alternativ 0+ belastar områdets nuvarande väg- och gatunätverk av en lägre kategori mer än alternativ 1, och försämrar därigenom deras trafiksäkerhet och ökar störningarna i trafiken. Alternativ 1 gör trafiken smidigare och minskar trafikens känslighet för störningar i betydligt större omfattning än alternativ 0+.

Slutsatser

Projektet kommer sannolikt att få betydande konsekvenser för trafik och markanvändning, människornas levnadsvillkor, landskapet och kulturarvet samt naturens mångfald. Den nya ledens och markanvändningens sameffekter är också betydande. Generellt kan man konstatera att den nya vägen medför olägenhet för boendet och miljön, men att den också har positiva konsekvenser för utvecklingen av markanvändningen och för trafikförbindelserna. Projektet har sannolikt betydande negativa

konsekvenser, men enligt MKB-bedömningen är de båda projekialternativen 1 och 0+ genomförbara.

Konsekvenserna under ledens användningstid ska i huvudsak betraktas som bestående och kontinuerliga. Konsekvenserna och den anknyttande markanvändningen blir en permanent del av den byggda miljön. Vissa effekter kan förändras med tiden då markanvändningen förändras och miljön anpassas till förändringar (t.ex. förändringar i landskapet).

Ledsprojektet har i princip sameffekter eftersom den orsaka förändringar i trafikflödena och i utvecklandet av markanvändningen. I detta fall placeras den planerade leden i en zon där funktioner som anknyter till arbetsplatser, industri och marktäkt utvecklas och byggs, vilket oundvikligen medför stora sameffekter. Å andra sidan betyder den intensiva utvecklingen av markanvändningen särskilt i projektområdets östra delar att förekomsten av områden i naturtillstånd minskar. Till följd av detta kommer det granskade området att vara mer industriellt i framtiden, vilket också innebär att naturmiljön är mindre känslig för förändringar. Detsamma gäller värdefulla kulturmiljöer.

Fortsatt planering

I MKB-projektet har preliminärt identifierats de planer, tillstånd och beslut som krävs i samband med projektet före den fortsatta planeringen, medan vägplanen utarbetas eller innan byggandet inleds.

MKB-beskrivningen betjänar den pågående planläggningen av området och fungerar som ett bakgrundsmaterial till den. I följande skede utarbetas en områdesreserveringsplan för projektet, som behandlas i anslutning till planerna för området i Vanda och Tusby. Med stöd av de beslut som fattas om planläggningen godkänns också den lösning som valts till fortsatt planering i projektet. Enligt rådande uppfattning är det följande planeringsskedet i enlighet med lagen vägplanen, där vägens placering och de områdesreserveringar som den kräver bestäms mer ingående än i områdesreserveringsplanen.

Att förhindra och lindra negativa konsekvenser är en integrerad del av planeringen av vägprojekt. Det finns många metoder att lindra olägenheterna, och beslut om de flesta av dem fattas i anslutning till den detaljerade planeringen. De viktigaste metoderna i detta projekt är prövning av vägsträckningens placering och planeringslösningar, bullerbekämpning samt brokonstruktioner som möjliggör ekologiska förbindelser.

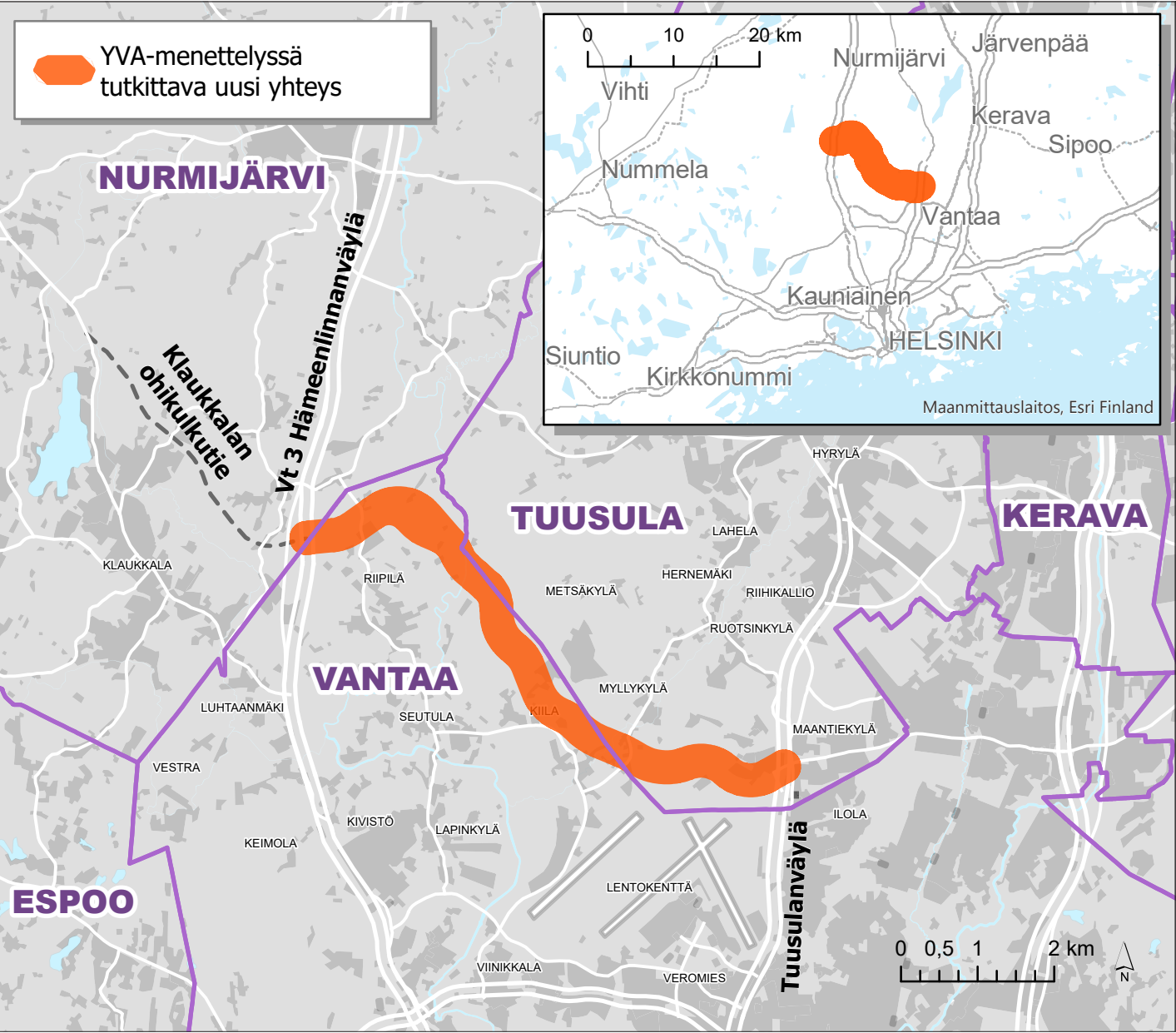
1 Hanke

1.1 Hankkeen kuvaus

Suunnittelukohteena on maantien 152 jatke, joka on uusi tieyhteys Hämeenlinnanväylän (valtatie 3) ja Tuusulanväylän (kantatie 45) välille Helsinki-Vantaan lentoaseman pohjoispuolelle (ns. Kehä IV). Uusi väylä kuuluu maakunnan kehittämisen tavoitteisiin. Maantien yhteystarve ja siihen kytkeytyvä maankäytön kehittäminen on osoitettu Uudenmaan maakuntakaavassa ja uudessa maakuntakaavaehdotuksessa (Uusimaa-kaava 2050). Keskeisin peruste uudelle väylän toteutukselle on uusien logistiikkakeskusten poikittaiset liikkumistarpeet pääteiden välillä sekä nykyisten reittien huono kyky palvella kehittyviä alueita ja toimintoja.

Hankkeessa laaditaan päätöksentekoa ja kaavoitusta palveleva aluevaraussuunnitelma. Vantaalla on käynnissä koko kaupungin yleiskaavan laatiminen (Vantaan yleiskaava 2020). Tuusulassa on myös käynnissä koko kunnan yleiskaavan laatiminen ja lisäksi Focus-alueella on vireillä suunnitelmaan pohjautuvat asemakaavoitustyöt. Suunnitteluprosessiin kuuluu lakisääteinen ympäristövaikutusten arviointi (YVA), jossa vertaillaan vaihtoehtoja. YVA-menettely käynnistettiin kesällä 2019, kun Uudenmaan ELY-keskus (ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue) ratkaisi hankkeen edellyttävän ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltamista. YVA-menettelyn pohjalta aluevaraussuunnitelma viimeistellään vuoden 2020 aikana vietäväksi kaavoitukseen.

Uusi maantieyhteys yhdistyy lännessä Hämeenlinnanväylälle (vt 3) rakennettavan Klaukkalan ohikulkutien (mt 132) eritasoliittymään ja idässä Tuusulanväylälle (kt 45) Kulomäentien (mt 152) nykyiseen eritasoliittymään. Suunnittelualueen pituus on noin 13 kilometriä.



Kuva 1.1. Suunnittelualue. • Bild 1.1. Planeringsområdet.

1.2 Hankkeen tausta ja tarve

Miksi uusi väylä tarvitaan?

Tarve uudelle tieyhteydelle aiheutuu ennen kaikkea alueen uusien logistiikkakeskusten poikittaisista yhteystarpeista pääteiden välillä sekä nykyisten reittien huonosta kyvystä palvella alueen tarpeita. Tarve yhteyden suunnitteluun lähtee siis seudun kilpailukyvystä ja logistiikasta. Suurten logistiikkakeskusten sijoittumista lähelle pääkaupunkiseudun markkinoita vaikeuttaa riittävän suurten tonttien puute. Logistiikkakeskuksia varten Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa on osoitettu kolme aluevarausta, joista Focus

Tuusulassa sijoittuu uuden poikittaisen tieyhteyden varrelle.

Liikenneverkon suurimmat puutteet ovat uusilta logistiikka-alueilta valtatielle 3 Tampereen suuntaan. Nykyiset yhteydet ovat raskaan liikenteen tarpeisiin tasoltaan heikkoja ja lisäksi raskasta liikennettä ohjautuu Keski-Uudenmaan keskusten läpi, mikä rajoittaa kyseisten keskusten kehittämistä ja lisää liikenneturvallisuusongelmia. Raskasta liikennettä ohjautuu myös alueen alemmalle tieverkolle, jota ei ole suunniteltu tälle liikenteelle. Ilman uutta yhteyttä tämä liikenne lisääntyy ja siitä aiheutuu myös turvallisuuson-

Mikä on aluevaraussuunnitelma?

Aluevaraussuunnitelma laaditaan, kun maantien suunnittelun taustalla on ensisijaisesti kunnan kaavoitustyön tarpeet. Se liittyy yleensä kiinteästi käynnissä olevaan kaavaprosessiin. Aluevaraussuunnitelma käsitellään kaavoituksen osana maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti. Laadittavana olevan kaavan tarkkuustaso määrittää aluevaraussuunnittelun tarkkuuden. Aluevaraussuunnitelmassa erillistä yleissuunnitelman käsittelymenettelyä ei tarvita, vaan tien sijainti ja vaikutukset ratkaistaan kaavan käsittelyn ja hyväksymisen yhteydessä. Hankkeen suunnittelua voidaan aikanaan jatkaa tiesuunnitelman laatimisella, kun tien sijainti ja vaikutukset on riittävästi ratkaistu oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa tai asemakaavassa (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 18 §).

Aluevaraussuunnitelmaan kuuluu tutkittavien vaihtoehtojen vertailu ja lopullisen ratkaisuehdotuksen toteuttamiskelpoisuuden varmistaminen, keskeisten riskien ja vaikutusten tunnistaminen, vaihtoehtojen toteuttamiskustannusten luotettava arviointi sekä maankäytön kehittämismahdollisuuksien turvaaminen. Lisäksi täytyy ottaa huomioon riittävä liikenteen sujuvuus ja turvallisuus sekä muiden liikennemuotojen tarpeet sekä mahdollinen vaiheittain toteuttaminen. Näiden asioiden käsittelyn perusteella voidaan tehdä esitys alueen tie- ja katuverkon parantamisen periaatteiksi päätöksentekoa ja jatkosuunnittelua varten.

Hankkeen tavoitteet

Liikenteen valtakunnalliset tavoitteet

- Parannetaan Hämeenlinnanväylän (vt 3) ja ja Tuusulanväylän (kt 45) välisen pitkämatkaisen tavaraj- ja henkilöliikenteen sujuvuutta, toimintavarmuutta sekä matka-aikojen ennustettavuutta.
- Parannetaan valtakunnallisten terminaalien ja logistiikkakeskusten yhteyksiä päätieverkkoon.
- Parannetaan erikoiskuljetusten reitistöä.

Liikenteen seudulliset tavoitteet

- Parannetaan alueen tavarakuljetusten sekä työ- ja asiointimatkojen sujuvuutta ja turvallisuutta
- Parannetaan seudullisten logistiikkakeskusten yhteyksiä päätieverkkoon.
- Edistetään joukkoliikenteen edellytyksiä.
- Edistetään jalankulun ja pyöräilyn käytön edellytyksiä.

Turvallisuus

- Liikenneturvallisuus paranee nykytilanteen tasosta.

Ympäristö

- Liikenteen aiheuttama pohjaveden pilaantumisriski pienenee.
- Vältetään arvokkaisiin luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristön arvokohteisiin kohdistuvia haitallisia vaikutuksia sekä lievennetään niitä mahdollisimman tehokkaasti.
- Turvataan maakuntakaavan mukaiset ekologiset yhteydet.
- Tuetaan uusiomateriaalien käyttömahdollisuuksia.

Liikenteen päästöt

- Liikenteen hiilidioksidipäästöt vähenevät alueen liikenneverkolla.

Ihmiset

- Valtioneuvoston periaatepäätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot eivät ylity hankkeen vaikutusalueen asuin- ja vapaa-ajankiinteistöillä eikä virkistys- ja luonnonsuojelualueilla (55 dB /45 dB).
- Yhteys ei lisää merkittävästi estevaikutusta suunniteltualueella.

Maankäyttö ja kaavoitus

- Tuetaan Vantaan yleiskaavan ja Tuusulan yleis- ja asemakaavojen toteuttamista.
- Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle tarjoamalla kuljetuksille toimivat ja varmat yhteydet.
- Selkeytetään tieverkon hallinnollista ja toiminnallista luokitusta ja muutetaan maantieverkkoa kaduiksi niiden roolin mukaisesti. Uuteen yhteyteen liittyvät yhdystiet muutetaan katu yhteyksiksi tai kunnan ylläpidettäväksi yksityisteiksi.
- Järjestetään uudet tarvittavat kulkuyhteydet mahdollisuuksien mukaan tilusjärjestelyiden avulla (Kivaselvitys). Yksityistie- ja maatalousliittymien määrä uudelle maantieyhteydelle minimoidaan.

Rakentaminen

- Mahdollistetaan Klaukkalan ohikulkutien eritasoliittymän sijoittuvan raskaan liikenteen palvelualueen toteuttaminen ennen uutta yhteyttä.
- Turvataan Focus-alueen yhteyksien toteuttaminen vaiheittain.
- Uuden yhteyden toteuttaminen on yhteiskuntataloudellisesti kannattavaa.

Kehä III:n tasolta pohjoisemmaksi. Keski-Uudeltamaalta puuttuvat kuitenkin selkeät ja laadukkaat logistiikan poikittaisyhteydet valtateiden 3 ja 4 väliltä. Raskaan liikenteen kannalta poikittaisyhteyksien puutteet johtavat joko lisäkustannuksia aiheuttaviin pidempiin reitteihin tai liikenteen hakeutumiseen alemmalle tie- ja katuverkolle. MAL

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Maankäyttö- ja rakennuslain (24 §) mukaan valtion viranomaisten tulee toiminnassaan ottaa huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, edistää niiden toteuttamista ja arvioida toimenpiteidensä vaikutuksia aluerakenteen ja alueiden käytön kannalta. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat olleet tämän väylähankkeen tavoitteiden asettelun yhtenä lähtökohtana. Lisää valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista kerrotaan osoitteessa www.ymparisto.fi/vat. Hankkeen kannalta keskeisimpiä tavoitteita ovat:

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

- Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä.
- Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Tehokas liikennejärjestelmä

- Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavaraj- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.
- Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastomuutoksen vaikutuksiin.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.
- Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys tai riskit hallitaan muulla tavoin.
- Otetaan huomioon yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden tarpeet, erityisesti maanpuolustuksen ja rajavallvonnan tarpeet ja turvataan niille riittävät alueelliset kehittämisedellytykset ja toimintamahdollisuudet.

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

- Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.
- Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.
- Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.
- Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävä hyödyntämistä.
- Huolehditaan maa- ja metsätalouden kannalta merkittävien yhtenäisten viljely- ja metsäalueiden säilymisestä.

MAL 2019 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma seudun kokonaisuuden kehittämiseksi vuosina 2019–2050. MAL 2019 -suunnitelman mukaan logistiikan toimintaedellytykset varmistetaan kehittämällä nykyistä verkkoa ja täydentämällä logistiikan yhteyspuutteita. Logistiikan painopiste on siirtymässä

2019 -suunnitelman mukaan vuoteen 2030 mennessä toteutetaan Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys (Järvenpää – kantatie 45 -yhteys), joka palvelee ennen muuta pitkämatkaista tavaraliikennettä. Lentoaseman pohjoispuolinen Kehä IV -yhteys (tämä maantie 152 -hanke) on tärkeä maankäytön kehittämisen kannalta ja palvelee eri tarpeita kuin pohjoisempi yhteys. MAL 2019 -suunnitelman mukaan Kehä IV suunnitelluvalmiutta edistetään vuoteen 2030 mennessä ja se voidaan toteuttaa vaiheittain maankäytön niin edellyttäessä.

Hankkeen tavoitetilanne kytkeytyy maakuntakaavan sekä Tuusulan Focus-alueen ja Vantaan kaavojen osoittamaan kehittyvään maankäyttöön. Erityisesti Kiilan ja Focuksen alueelle on suunniteltu runsaasti uutta ja laajenevaa maankäyttöä, jonka toteutuminen vaatii tukseen liikenneverkon kehittämistä. Hankkeen ensimmäisen toteutusvaiheen on mahdollistettava Tuusulan Focus-alueen toteuttaminen ja kytkeminen Tuusulanväylään sekä muuhun tie- ja katuverkkoon ennen koko yhteyden rakentamista.

Aiemmat suunnitelmat

Maantien 152 yhteyden suunnitteluhistoriassa on useita vaiheita sekä eritasoisia suunnitelmia ja selvityksiä. Yhteyden kehittämisen vaihtoehtoja on tutkittu vuonna 1996 päättyneessä YVA-menettelyssä ”Maantien 152 (Kehä IV) kehittäminen välillä Hämeenlinnanväylä-Vanha Lahdentie”. Vanhan YVA-menettelyn vaihtoehdot erosivat merkittävästi muissa myöhemmissä vaiheissa ja tässä YVA-menettelyssä tutkituista vaihtoehdoista.

Nykyisen hankkeen taustalla on kaksi keskeistä suunnitelmaa, jotka muodostavat hankkeen tavoitetilanteen. Välillä Hämeenlinnanväylä–Myllykyläntie on laadittu esiselvitys vuonna 2015 (Vantaan kaupunki). Esisuunnitelmassa on tutkittu osuuden länsipäässä eteläistä (vuoden 1996 yleissuunnitelman mukaista) linjausta ja pohjoista linjausta ja selvityksen perusteella on päädytty pohjoiseen linjaukseen. Välillä Myllykyläntie–Tuusulanväylä on laadittu vuonna 2013 aluevaraussuunnitelma (Tuusulan kunta). Näiden kahden suunnitelman perusteella Hämeenlinnanväylä (vt 3) – Myllykyläntie -osuus on yksiajoratainen yhteys ja Myllykyläntiestä Tuusulanväylälle (kt 45) tarvitaan kaksiajoratainen yhteys. Tiejakson itäosassa on tavoitetilanteessa eritasoliittymät ja länsiosassa tasoliittymät.

Suunnitteluhistoriaa ja tutkittuja vaihtoehtoja on käsitelty myös luvussa 2 vaihtoehtojen muodostaminen.

1.3 Hankkeen liittyminen muihin tavoitteisiin

Hankkeessa otetaan huomioon olennaiset ilmastotavoitteet sekä liikennejärjestelmään liittyvät tavoitteet. Valtakunnallisten suunnitelmien ja ohjelmien ohessa on alueellisia tavoitteita, jotka kytkeytyvät tiivistä väylähankkeisiin. Näistä suunnitelmista ja ohjelmista keskeisiä ovat seuraavat:

- Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2019 -suunnitelma suunnitelma (Helsingin seudun kunnat 2015).
- Liikenne- ja viestintäministeriön toimenpideohjelma, Liikenne- ja viestintäministeriö 2018).
- Kansallinen ilmasto- ja energiastrategia (KAISU). Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030 – Kohti ilmastoviisasta arkea. Ympäristöministeriö (2017).

1.4 Hankkeen liittyminen muihin suunnitelmiin ja hankkeisiin

1.4.1 Lähtökohdat

Suunnittelualue sijoittuu pääkaupunkiseudun ja sen kehyskuntien vyöhykkeelle, jossa on valtakunnallisesti merkittäviä liikenneväyliä ja Helsinki-Vantaan lentokenttä. Alueeseen liittyy runsaasti maankäytön ja liikenneyhteyksien kehittämistä sekä tulevaisuuden potentiaalia. Uuden väylän suunnittelu kytkeytyy väistämättä maankäyttöön eikä sitä voi käsitellä irrallisena maankäyttöhankkeista. Osa maankäytöstä on kehittynyt rakentamishankkeiksi, osa suunnitelmista on pidemmän tähtäimen strategisia suunnittelutarpeita.

Seuraavassa on lueteltu keskeiset hankkeet, jotka sijoittuvat suunnittelualueelle tai aiheuttavat liikennettä sinne. Kaavoitus on kuvattu erikseen luvussa 5. Kaavat mahdollistavat uusien hankkeiden toteutuksen. Liikennehankkeis-

sa on erittäin haastavaa rajata tähän hankkeeseen liittyvät suunnitelmat, koska liikennejärjestelmä on maankäytön kehitykseen liittyvä laaja kokonaisuus. Tässä on tuotu esille ne liikennehankkeet, jotka on tunnistettu liikenne-ennusteissa suunnittelualueen liikennevirtoihin vaikuttavana tekijänä.

1.4.2 Liikennehankkeet

Keski-Uudenmaan poikittaisyhteydet

Nykyiset poikittaisyhteydet valtateiden 3 ja 4 välillä Kehä III:n pohjoispuolella aina valtatielle 25 asti ovat epäjatkuvia sekä tasoltaan osin heikkoja. Puutteelliset poikittaisyhteydet ovat ongelma sekä henkilöautoliikenteen että kuljetusten kannalta. Kuljetusten kannalta kehittämistarve korostuu logistiikan painopisteen siirtyessä tulevaisuudessa Kehä III:n tasolta pohjoisemmas. Poikittaisyhteyksissä on tunnistettu erilliset yhteyspuutteet Helsinki-Vantaan lentokentän pohjoispuolella ja Järvenpään tasolla. Eri yhteyspuutteiden ratkaisemiseksi ei ole ollut löydettävissä yhtä yksittäistä hanketta. Poikittaisyhteyksien kehittämisen tavoitteena on ohjata raskasta liikennettä sekä muuta alueen läpiajoliikennettä parannettaville laatureiteille ja rauhoittaa muuta verkkoa läpiajoliikenteeltä.

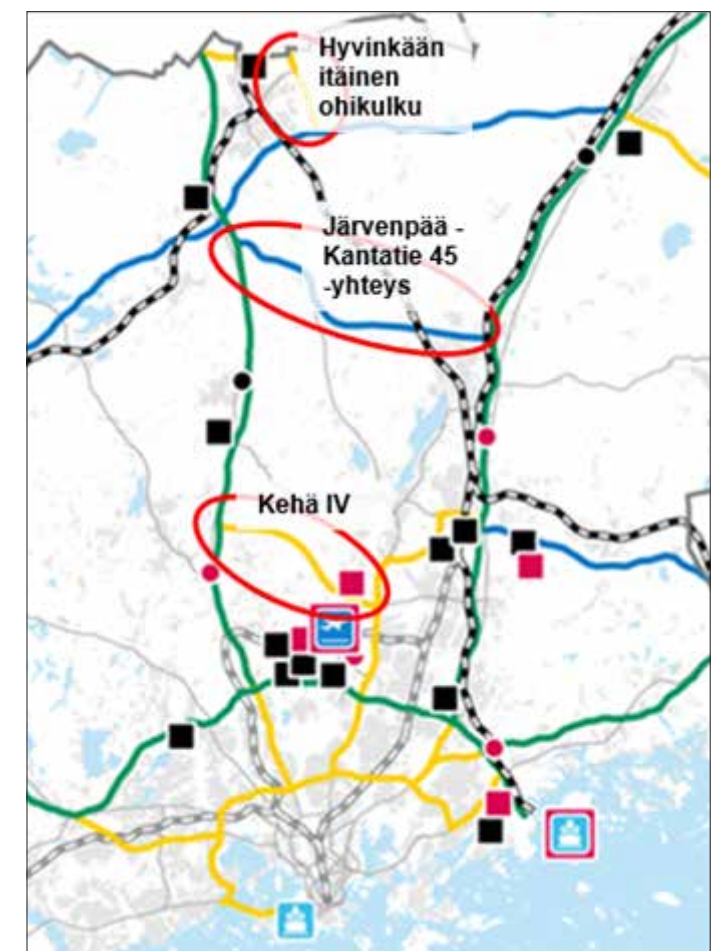
ELY-keskuksen ohjelmoimana Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien kehittäminen sisältää seuraavien yhteyksien toteuttamisen tai parantamisen:

- Järvenpää – kantatie 45 -yhteyden parantaminen logistiikan laatureittinä (Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys välillä vt 3 – mt 140)
- Maantien 152 jatkeen pohjoisen linjauksen toteuttaminen tärkeänä logistiikan yhteytenä (Mt 152 välillä vt 3 Hämeenlinnanväylä – kt 45 Tuusulanväylä)
- Hyvinkään itäisen ohikulkutien toteuttaminen tärkeänä logistiikan yhteytenä.

MAL 2019-suunnitelman mukaan vuoteen 2030 mennessä toteutetaan Järvenpää – kantatie 45 -yhteys. Yhteys palvelee ennen muuta pitkämatkaista tavaraliikennettä. Järvenpää – kantatie 45 -yhteyden parantamisesta on käynnissä yleissuunnitelman laatiminen välillä Nukari–Purola. Myös Järvenpään alueella on käynnissä yhteyden itäosan muodostavan Vähänummentien suunnittelu.

MAL 2019 -suunnitelman mukaan Kehä IV -tason yhteys (maantie 152) suunnitelluvalmiutta edistetään ja se voidaan toteuttaa vaiheittain maankäytön niin edellyttäessä. Pitkällä tähtäimellä logistiikan kehittämispolkuun kuuluu myös varautuminen Itäisen radanvarsitien ja Hyvinkään itäisen ohikulkutien toteuttamiseen. Hyvinkään itäisestä ohikulkutiestä on käynnistetty tiesuunnitelman laatiminen vuonna 2018.

Logistiikan tavoiteverkon tavoitteena on Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien parantamisen lisäksi vähentää



Kuva 1.2. Keski-Uudenmaan poikittaisyhteydet (lähde: Uudenmaan ELY-keskuksen hanketortti 2018). Bild 1.2. Tvärgående trafik i Centrala Nyland (källa: Nyland NTM Center projektkort 2018).

- Logistiikkakeskus
- Uusi logistiikkakeskus
- Palvelualue
- Palvelualueen tarve
- Satama
- Lentoasema
- Tavaraliikenteen keskeiset väylät
- Valtakunnallisesti merkittävä yhteys
- Logistiikan laatureitti
- Muu tärkeä logistiikan ja jakelun yhteys
- Tärkeä tavaraliikenteen rata

läpikulkuliikennettä ja siitä aiheutuvaan haittaan Hyrylässä. Kantatien 45 merkitys pitkämatkaisen liikenteen kannalta vähenee tavoiteverkossa, mikä mahdollistaa tien kehittämisen paikallisen liikenteen lähtökohdista. Myös Kulomäntien rooli raskaan liikenteen läpikulkuväylänä on tavoiteverkossa pyritty pitämään pienenä, koska se sijoittuu osin tiiviini yhdyskuntarakenteen sisälle. Kantatien 45 varresta yhteys valtatie 4 suuntaan kulkee tavoiteverkossa Hyrylän Itäväylän kautta.

Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys ja maantien 152 jatke ratkaisevat eri ongelmia eivätkä ole siten toisilleen vaihtoehtoja. Maantie 152 palvelee selvästi rajallisempaa aluetta kuin Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys. Raskaan liikenteen näkökulmasta maantie 152 palvelee lähinnä Focus -aluetta sekä Tuusulanväylän vartta lentokentän tasolla. Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys palvelee Järvenpäästä, Sipoota sekä valtatie 4 vartta Keravalla ja Vantaalla. Valtatie 4 käytävän liikenne tai liikenne Öljytien (mt 148) suunnasta ei siirry käyttämään maantietä 152 ellei Kulomäentien roolia raskaan liikenteen läpiajoväylänä pyritä vahvistamaan. Myös henkilöautoliikenteen näkökulmasta maantien 152 rooli jää paikallisemmaksi ja se palvelee lähinnä osan Koillis-Vantaasta yhteytenä Klaukkalan ja Hämeenlinnanväylän (vt 3) suuntaan. Koska logistiikan tavoiteverkossa kehitettävät poikittaisyhteydet eivät ole toistensa vaihtoehtoja ja ne palvelevat eri liikennettä, ei niiden toteuttamisella ole merkittävää vaikutusta toistensa liikennemääriin.

Lentorata

Lentorata on Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle suunniteltu uusi kaksiraiteinen tunnelirata. Vaihtoehtona sille tutkitaan kahden uuden raiteen rakentamista Pasilan ja Keravan väliille pääradan nykyisten raiteiden viereen. Lentoradan ja pääradan lisäraiteiden vaikutuksia on selvitetty vuoden 2018 aikana Uudenmaan liiton ja Liikenneviraston yhteistyönä. Selvitykset taustoittavat valmistelussa olevaa Uusimaa-kaavaa sekä tulevia liikennesuunnitelmia. MAL 2019 -suunnitelmassa esitetään Lentoradan toteutusta vuoden 2030 jälkeen.

Mt 132 Klaukkalan ohikulku

Klaukkalan ohikulkutie on uusi Klaukkalan keskustaajaman kiertävä yhteys, joka parantaa alueen liikenneolosuhteita ja mahdollistaa lähialueiden maankäytön kehittymisen. Tiesuunnitelman hyväksymispäätös tehtiin 19.12.2017.

Rakentaminen aloitettiin alkuvuodesta 2019. Tie valmistuu syksyllä 2021.

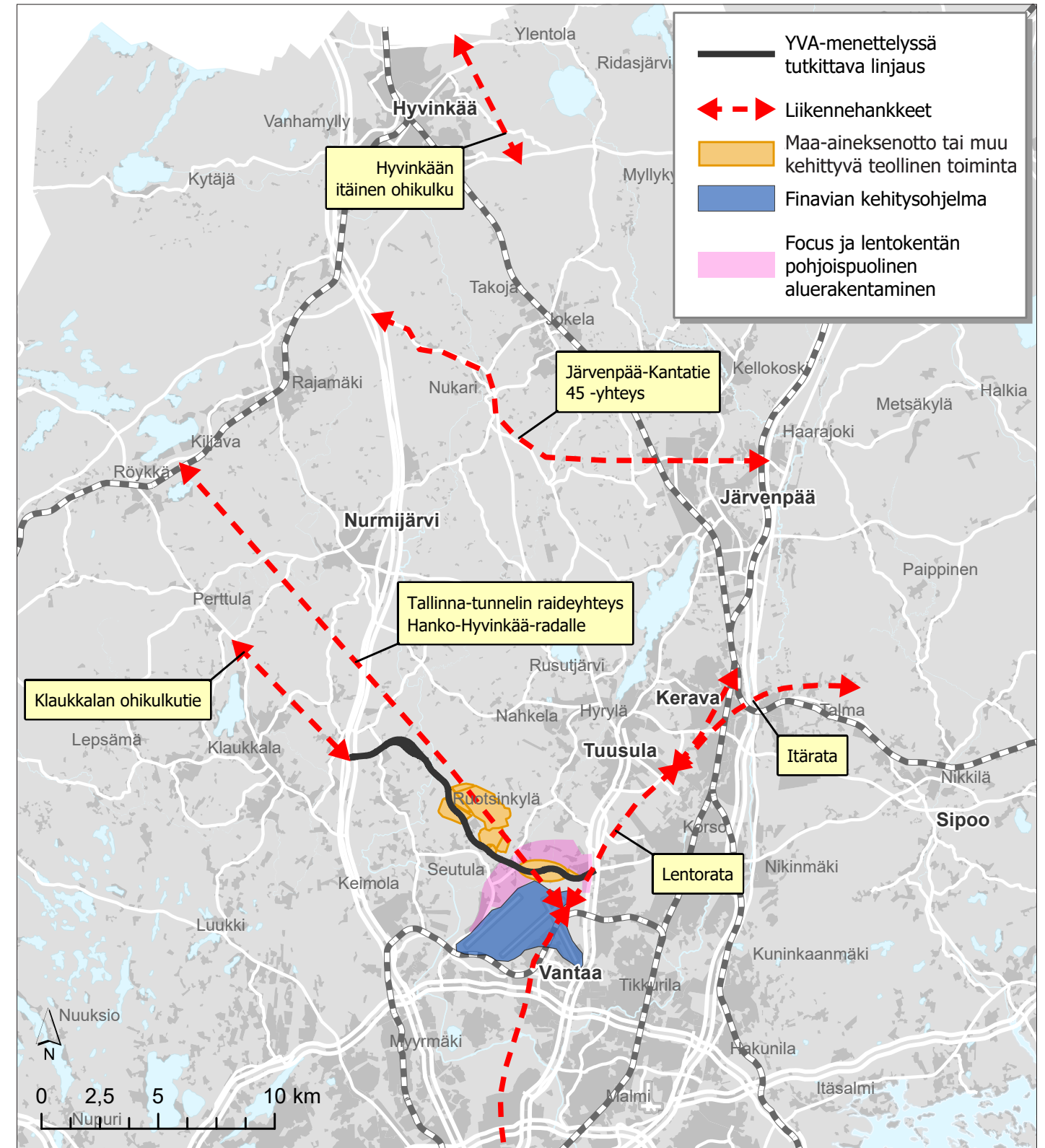
Tallinnan tunneli

Helsinki–Tallinna-rautatietunneli on rakennettavaksi ehdotettu merenalainen rautatietunneli, joka muodostaisi ratayhteyden Suomen Helsingin ja Viron Tallinnan välille ja yhdistäisi Suomen rautatiet Baltiaan ja Rail Baltican kautta edelleen Keski-Euroopan rautateihin. FinEst Link on viranomaistahojen vetämä hanke, jossa ovat osallisina Helsingin ja Tallinnan kaupungit, Viron ja Suomen liikenneministeriöt sekä Uudenmaan ja Harjun maakunnat. Vuonna 2015 valmistuneessa esiselvityksessä esiteltiin viisi linjausvaihtoehtoa, joista parhaana pidettiin linjausta Pasila–Muuga–Ülemiste. Rata jatkuisi Pasilasta edelleen lentokentälle. Tunnelin rakentaminen alkaisi vuonna 2025. FinEst Bay Area Project on Peter Vesterbackan johtama yksityisrahoitteinen hanke Tallinnan-tunnelin rakentamiseksi. Siinä tunnelin suuaukkoa on suunniteltu myös Espoon Keilaniemeen. FinEstBayn ympäristövaikutusten arviointiohjelma on ollut nähtävillä 1.4.2019–24.5.2019.

Uudenmaan maakuntakaavan ehdotuksessa on osoitettu kaakkois-luodesuunnassa liikenteen yhteystarpeena rahtiliikenteen raideyhteyttä Tallinna-tunnelin rahtiliikenteen terminaalista lentokentälle sekä Hanko–Hyvinkää-radalle (katso luku 5 Maakuntakaavoitus). Linjauksesta ei ole olemassa mitään varsinaisia suunnitelmia, vaan ainoastaan maininta sen tarpeesta FinEstLink-raportissa. Eli rahtiliikenteen terminaalin sijainti ja koko sekä raideliikenneyhteyden linjaus terminaalille Hango–Hyvinkää-radalta tarkentuvat vasta mahdollisissa seuraavissa suunnitteluvaiheissa.

Finavian kehitysohjelma

Helsinki-Vantaan lentoasemalla on käynnissä Finavian kehitysohjelma, investoinnit ovat vuosille 2013–2020 yhteensä noin 900 miljoonaa euroa. Kehitysohjelman taustalla on matkustajamäärän voimakas kasvu ja muun muassa Finnairin lähivuosien uusien laajarunkokoneiden käyttöönotto. Uudet koneet tulevat liikennöimään Helsingistä Kaukoitään. Kehitysohjelman työllistämisaikutus on 20 000 – 25 000 pysyvää työpaikkaa. Kehitysohjelman investoinnit käsittävät muun muassa yli 30 hehtaaria uutta asematasoa ja 15 uutta laajarunkokoneiden konepaikkaa, 70 000 m² laajennuksen terminaalin NonSchengen-puolelle (valmistuminen 2020), uuden lähtevien ja saapuvien terminaalin



*Kuva 1.3. Seudulliset liikennehankkeet.
Bild 1.3. Regionala transportprojekt.*

(T2) ja siihen liittyvien liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen rakentaminen 2017 alkaen.

1.4.3 Maa-aineksenotto, tuotanto ja työpaikat

YIT Oy:n Kiilan kiertotalouskeskus

Hankkeen tarkoituksena on tasata kiinteistön maapohja kiertotaloustoimintojen ja betoni- sekä asfalttiasemien tarpeisiin. Hankealue sijaitsee Vantaan Kiilassa. Alueen tassa edellyttää kallio- ja moreenikiviainesten louhintaa ja kaivua. Esirakentamisen jälkeen kiinteistölle on tarkoitus sijoittaa asfaltti- ja betoniasemat sekä kiinteä murskaamo. Betonin- ja asfaltinvalmistuksen lisäksi alueella vastaanotetaan, käsitellään ja kierrätetään asfalttia, betonia, betonilietettä sekä ylijäämämaita. Hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettely päättyi maaliskuussa 2019.

Tuusulan Västerskogin maanvastaanotto

Tuusulan kunta on selvittänyt vireillä olevassa Ruotsinkylä-Myllykylä II -osayleiskaavoituksessa esitettyjen maankäyttötavoitteiden toteuttamista omistamallaan Västerskogin kiinteistöllä. Västerskogin kiinteistölle on tutkittu maanvastaanottoalueen perustamista tai asfalttiaseman sekä teollisen toiminnan sijoittamista. Ympäristövaikutusten arviointimenettely on päätynyt vuonna 2013. Osayleiskaavan luonnoksessa suurin osa kiinteistön alueesta on osoitettu maa-aineisten ottoalueeksi, joka toiminnan päätyttyä asemakaavoitetaan teollisuuskäyttöön. Alueella on myös varaus ylijäämämaiden loppusijoitukseen. Kiinteistön itäosa sijoittuu maa- ja metsätalousvaltaiselle alueelle. Västerskogin kiinteistö on pinta-alaltaan noin 23 hehtaaria, josta hankkeen käyttöön otettaisiin enimmillään noin 19 hehtaaria.

YIT teollisuus Oy:n Tuusulan asfalttitehtaan kehittäminen (YVA-menettely 2010)

YIT (aiemmin Lemminkäinen Infra Oy) suunnittelee nykyisen Tuusulan asfalttitehtaan toiminnan kehittämistä. Hankealue sijaitsee Tuusulassa Sammonmäen alueella. Hankkeen tarkoituksena on kierrätysasfaltin hyötykäytön lisääminen ja asfaltin valmistuskapasiteetin kasvattaminen. Hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettely on päätynyt vuonna 2010.

Focus-liikekeskus ja logistiikka-alueet

Focus-osayleiskaavan alueelle suunnitellaan noin 100 000 k-m² kaupallisten, pääasiassa paljon tilaa vaativan kaupan kokonaisuutta sekä yhteensä noin 1 000 000 k-m² logistiikka- ja teollisuustoimintoja välittömästi maantien 152 varteen. Yhteyden toteuttaminen välille Tuusulanväylä–Myllykyläntie on oletettavasti välttämätöntä Focus-alueen maankäytön toteuttamiseksi.

Vekkox Oy:n Massaholmin kiviainesalue ja maankaatopaikka

Hanke käsittää kiviainesten ottoa ja murskausta. Hankkeen on suunniteltu käsittävän enimmillään noin 17,6 miljoonan kuutiometrin kiviaineksen oton ja noin 25,6 miljoonan kuutiometrin puhtaan ylijäämämaan läjityksen. Hankkeesta on käynnissä YVA-menettely (YVA-selostus nähtävillä 23.3.–20.5.2020).

Seepsula Oy:n maa-ainesten ottoalueen laajennus

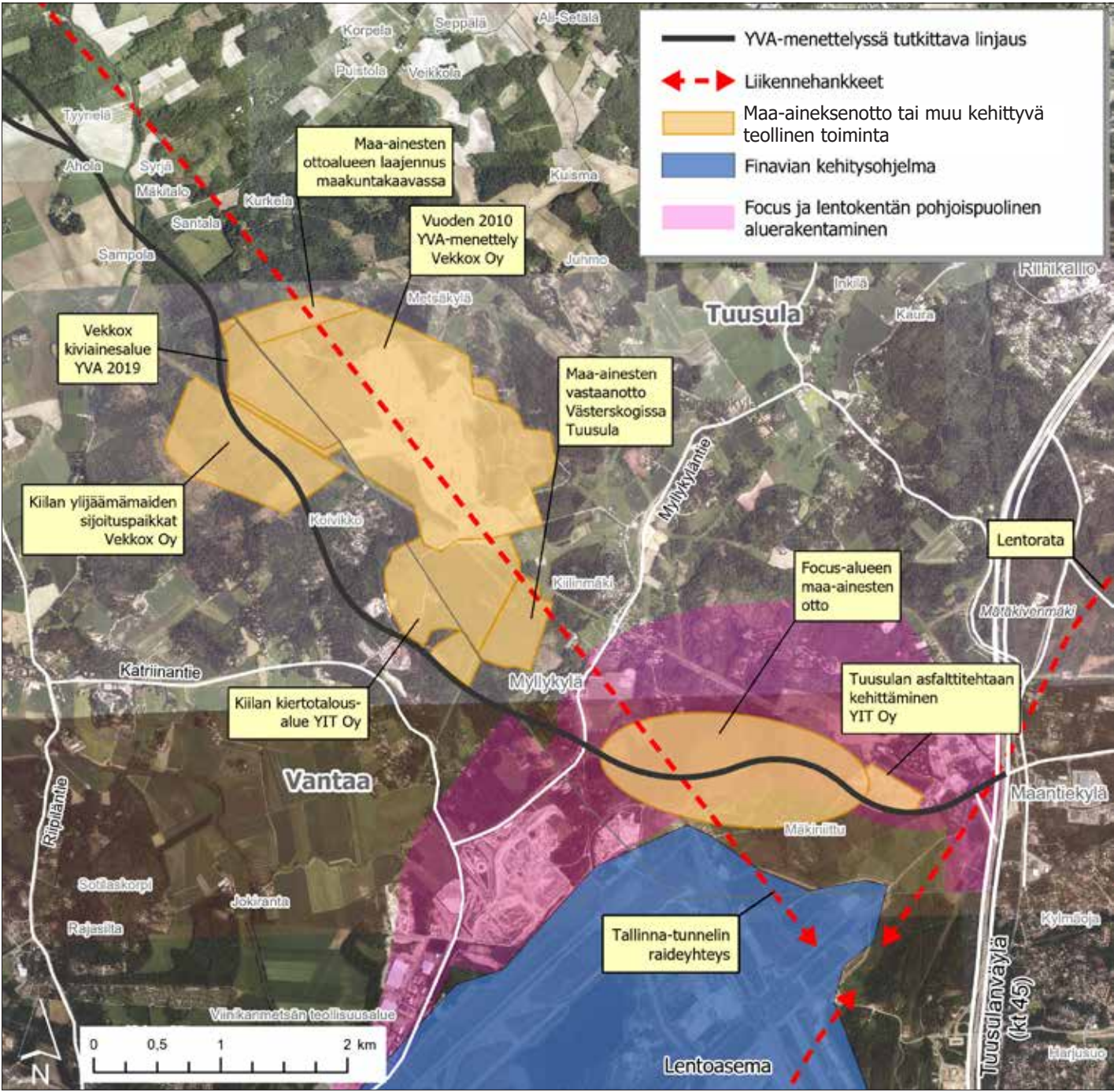
Seepsula Oy harjoittaa kiviaineksen louhintaa ja jalostusta Senkkerin alueella. Alueella on myös hiekkapuhaltamo, mullansekoituspaikka ja varastoalue sekä lupa asfalttitehtaalte. Seepsula Oy on hankkinut uusia maa-alueita ja suunnittelee toiminnan laajentamista luoteen ja pohjoisen suuntaan.

Kiilan ylijäämämaiden sijoituspaikka

Kiilan täyttömäestä on tehty esiselvitys vuonna 2016. Täyttöaluetta suunniteltiin käytettävän puhtaiden luonnonmaiden, haitta-ainepitoisuuksien kynnysarvon ylittävien maiden sekä mahdollisesti puhtaan purkubetonijätteen läjitykseen.

Focus-alueen maa-ainestenoton YVA-menettely

Focus-alueen suunniteltujen toimintojen toteuttaminen edellyttää maan pinnan tasaamista louhimalla. Muun muassa Morenia Oy, Lemminkäinen Infra Oy ja Finavia ovat suunnitelleet maa-ainesten ottotoimintaa hankealueella. Hankkeiden vaikutuksista on käyty yhteinen koko aluetta koskeva maa-aineistenoton ympäristövaikutusten arviointimenettely, joka päättyi vuonna 2010. YVA-menettelyn aikana tehtiin yhtenäinen suunnitelma koko hankealueen louhintasyvyyksistä. Louhinta-alueiden yhteenlaskettu pinta-ala on noin 78,5 ha. Hankealueelta on suunniteltu louhittavan kalliota yhteensä noin 9,3 milj. m³tr. Hankealueelle on suunniteltu yhdenmukaiset louhintatasot, jotta alue saadaan louhittua mahdollisimman tasaisesti. Lövkullan alu-



Kuva 1.4. Liittyvät hankkeet. • Bild 1.4. Relaterade projekt.

eesta on suunniteltu louhittavan 60 000 m³tr osana Kehä IV:n esirakentamista. Alueen pinta-ala on 0,9 hehtaaria ja suunniteltu louhintataso +47,5–+49, jolloin alueen pohjataso yhtyy saumattomasti Kulomäentiehen. Lövkullan alue pyritään louhimaan mahdollisimman nopeasti, jotta liikenne voisi kulkea Kehä IV linjausta pitkin ja raskaan liikenteen ajoneuvoista aiheutuvat ympäristövaikutukset jäisivät mahdollisimman pieniksi. Arviointiselostuksen mukaan ot-

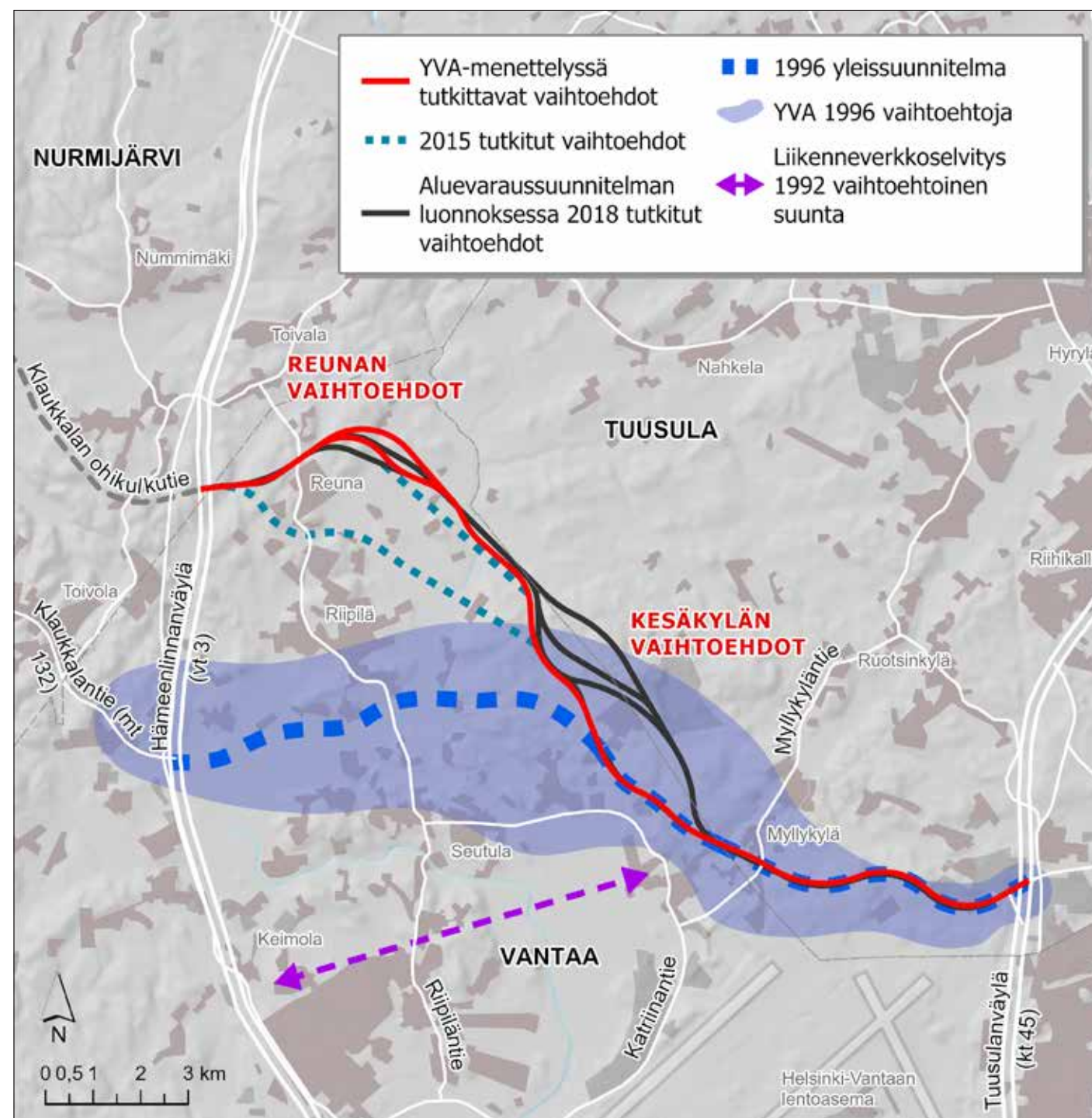
totoiminta hankealueella tulee arvion mukaan kestämaan noin 15 vuotta. Aikataulu perustui oletukseen, että ottotoiminta olisi voitu aloittaa vuoden 2010 alussa. Ottoalueiden alimmat sallitut louhintatasot ovat olennaisia, sillä maanpinnan korkeusasema on otettava huomioon sekä tonttien maankäytössä että Kehä IV -väylän sekä katuverkoston suunnittelussa.

2 Tutkittavat vaihtoehdot

2.1 Vaihtoehtojen muodostuminen

Maantien 152 suunnittelu on ollut esillä pari vuosikymmentä ja siihen liittyen on laadittu useampia selvityksiä. Hankkeen vaihtoehtoja on tutkittu ja ratkaisua tarkennettu monessa vaiheessa sopeuttaen ratkaisua ajankohtaisiin tavoitteisiin ja maankäytön kehittymiseen. Väylien suunnitteluun kuuluu lähtökohtaisesti vaihtoehtojen vertailua suunnitteluprosessin eri vaiheissa suunnitelmaratkaisun parantamiseksi. Suunnittelu etenee siten, että toteutuskelpoisuudelta huonoja vaihtoehtoja pudotetaan pois luonnosteluvaiheessa ja parhaista vaihtoehdoista tehdään tarkempaa suunnittelua ja vertailua.

Tässä vuoden 2019 YVA-menettelyssä tutkittavat vaihtoehdot on muodostettu edeltävien selvitysten, maankäytön suunnitelmien ja hankkeelle asetettujen tavoitteiden perusteella. Myös ympäristöarvoista on saatu reunaehdot vaihtoehtojen muodostumiselle. YVA-menettelyn aloitusvaiheessa tutkittavien vaihtoehtojen periaatteet varmistettiin viranomaiskeskustelussa ottaen huomioon kuntien tarpeet. Vaihtoehtoja tarkennetaan tarvittaessa aluevaraussuunnitelman viimeistelyn yhteydessä ja viimeistään yksityiskohtaisessa tiesuunnittelussa.



Kuva 2.1. Tutkitut ja karsitut vaihtoehdot ml. edeltävät hankkeet lähtien vuodesta 1992.
Bild 2.1. Granskade och beskärade alternativ inkl. tidigare projekt projekt från år 1992.

2.2 Focus-alueen ratkaisut

Lähtökohtaisesti asemakaavoitetulla ja asemakaavoitettavalla alueella väyläsuunnittelun ratkaisut on sidottu tarkemmin maankäyttöön ja vastaavasti väyläsuunnittelu on tarkempaa kuin alueella, jossa ei ole asemakaavaa. Focus-yleiskaavassa (KV 16.3.2015) uusi Kehä IV -väylä ja siihen liittyvät katuyhteydet sekä eritasoliittymät on esitetty suhteellisen tarkasti yleiskaavatason suunnitteluksi. Alue on osin asemakaavoitettu ja siellä on käynnissä parhailaan asemakaavoitusta. Pitkälle suunnitellun maankäytön vuoksi Focus-alueen osalta tielinjaus on jo pitkälti lukittu. Alue on todennäköisesti vain osittain toteutettavissa itsenäisenä, kehätien jatkeesta riippumattomana ja nykyiseen tieverkkoon tukeutuvana alueena. Ilman kehätien jatketta Hämeenlinnanväylälle alueen yhteydet ja sitä kautta sen houkuttelevuus elinkeinoelämälle ovat heikommat ja vaikuttavat siten alueen kehittämiseen. Asemakaavoituksessa liikennelähtöisiä ratkaisuja täsmennetään ja vaikutukset arvioidaan.

2.3 Aiemmat vaiheet taustalla

Taustaa vaihtoehtojen muodostumiselle

Miten suunnitelmiin on voinut vaikuttaa ajan myötä?

Maantien 152 uusi yhteys on esiintynyt eri tason suunnitelmissa 1980-luvulta saakka, sekä kaavoituksessa että strategisissa tavoitteissa. Maantien 152 tarina on melko tyypillinen esimerkki isojen väylähankkeiden kehittymisestä vaiheittain tarkentuvassa suunnitteluprosessissa ja ajan myötä muuttuvissa päätöksenteon käännteissä. Kansalaisten mahdollisuudet vaikuttaa suunnitelmiin on perustunut kunakin ajankohtana voimassa olleisiin säädöksiin. Tiedonsaannin ja osallistumisen parantuminen on ollut selkeä kehityssuunta 1980-luvulta alkaen alueiden käytön suunnittelussa, mikä on nähtävissä sekä lainsäädännössä ja lain soveltamisen käytännöissä. Tärkeä vaihe osallistumisen kehittämisessä on ollut ympäristövaikutusten arviointia koskeva lainsäädäntö vuonna 1994.

Maanteitä koskevan lakien mukaisia suunnitelmia on ollut maantien 152 suunnitteluhistoriassa toistaiseksi vain vuoden 1996 YVA-menettely. Siihen kuului yleisötilaisuuksia ja mahdollisuus jättää mielipiteitä nähtävilläoloaikojen puitteissa. Yleissuunnitelma valmistui ennen lakisääteisen yleissuunnitelman säännösten voimaantuloa 1999. Maantien 152 yleissuunnitelmaa ei kuitenkaan viety koskaan sen aikaiseen hyväksymiskäsittelyyn. Se olisi maanteiden suunnitteluprosessissa vaihe, jolloin suunnitelmasta voi jättää muistutuksia ja hyväksymispäätöksestä valittaa hallinto-oikeuksiin. On kuitenkin ihan tavallista, että maantiehankkeet joskus jäävät kesken ja hyväksymispäätökset vanhenevat olosuhteiden ja investointitarpeiden muuttuessa. Tämän hetken lainsäädännön mukaisesti tiesuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päätymisestä, jona yleissuunnitelma on saanut lainvoiman. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa.

Maantien suunnitelmaan on voinut vaikuttaa ennen kaikkea lukuisissa eri suunnittelutason kaavojen käsittelyissä vuosien varrella. Tärkeä etappi kaavoitusta koskevan lainsäädännön kehityksessä on ollut rakennuslain osa-

uudistus vuonna 1990, jolloin lisättiin asukkaiden oikeuksia saada tietoa. Tuolloin lakiin tuli mm. kaavoituskatsaus ja osallisten laajentaminen maanomistajien kuulemisesta laajempaan kuntalaisten kuulemiseen. Vuoden 2000 maankäyttö- ja rakennuslaki paransi entisestään vaikutusmahdollisuuksia. Yksipuolisen kuulemisen sijaan laki korostaa osallistumista ja vuorovaikutusta osallisten kanssa. Samalla lakiin tuli käsite osallinen (MRL 62 §), joilla on kunnan jäsenten ohella myös oikeus tehdä muistutus kaavaehdotuksesta. Tiedonsaantia kaavoituksesta parannettiin kunnan velvollisuudella tiedottaa kaavoituksen alkamisesta.

Alueiden käytön suunnitteluun kuuluvat liikennejärjestelmäsuunnitelmat, jotka ovat pitkän tähtäimen suunnittelua ja luonteeltaan poliittisia ohjelmia. Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmissa on esiintynyt maantien 152 uusi yhteys jo pitkän aikaa. Nykyinen alueen lakisääteinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on HLJ 2015 ja sisältyy MAL 2019 -suunnitelmaan (MAL 2019 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuosina 2019–2050). Liikennejärjestelmäsuunnitelmat kuuluvat suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arviointia koskevan lain, nk. SOVA-lain piiriin. Niihin sisältyy vuorovaikutusta kansalaisten kanssa, mutta vähemmän kuin kaavoituksessa tai maankäytön suunnitelmissa. Eri vaiheen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa on ollut erilaisia menetelmiä ottaa huomioon osallisten näkemyksiä. Suunnitelman hyväksyvät kunnallispoliitikoista koostuvat päätöksentekoelimet.

Vahvistettu maankäytön suunnitelma on aina poliittinen päätös, johon on voinut vaikuttaa poliittisen päätöksen kautta. Maakuntakaavat ja kuntien kaavat hyväksytään poliittisissa päätöksentekoelimissä. Asukkaiden, muiden osallisten ja viranomaisten mielipiteet tuottavat luottamushenkilöille tärkeää tietoa päätöksentekoon, johon liittyy aina eri intressien punnintaa ja arvovalintoja. Väyläsuunnitelma itsessään on hallinnollinen päätös, jonka muodostamiseen tietysti politiikka vaikuttaa ko-

konaisuutena. Poliittinen vaikutuskanava liittyy väyläsuunnitelmista annettuihin lausuntoihin. Toisaalta isojen väylähankkeiden investointipäätökset käsitellään poliittisesti.

Miten suunnitelmiin on voinut vaikuttaa tämän hankkeen aikana vuosina 2018–2020?

Tätä maantien 152 aluevaraussuunnitelmaa aloitettiin alun perin vuonna 2018 laatimaan kuntien kaavoituksen tueksi. Tarkoitus on ollut, että osalliset voivat vaikuttaa suunnitelmaan kaavojen vuoropuhelun ja nähtävilläolojen kautta. Kaavoitukseen liittyy monia välivaiheita, joita käsitellään kunnissa sekä viranomaisvalmisteluna että poliittisen päätöksen kautta. Seuraavien sivujen taulukkoon on koottu päävaiheita Tuusulassa ja Vantaalla tämän aluevaraussuunnitelman aikana.

Aluevaraussuunnitelmaan kuuluu vaihtoehtojen tutkiminen ja vertailu viranomaistyönä. Ohjausryhmä ohjaa hanketta ja valmistelee osaltaan muuta viranomaistytötä, jonka tarkoituksena on viedä eteenpäin suunnittelua. Vaihtoehtoja on sovitettu yhteen käynnissä olevien kaavaprosessien eri vaiheita varten viranomaisohjauksen kautta. Hankkeen ollessa käynnissä suunnittelun edistämiseen ei liity mitään virallisia päätöksiä. Toisin sanoen hankkeen ohjausryhmä ei tee kokouksissaan sellaisia päätöksiä, joista olisi mahdollista valittaa. Päätökset käsitellään julkisesti kaavoituksen kautta ja ja suunnitelmaratkaisut vahvistuvat vasta yleiskaavojen ja asemakaavojen vahvistamisen yhteydessä. Kunnilla on kuitenkin ollut mahdollista käsitellä työn aikaisia vaiheita päätöksentekoelimissään, kuten Vantaalla yleiskaavatoimikunnassa ja Tuusulassa kunnan valtuusto.

YVA-menettelyn soveltaminen toi aluevaraussuunnitelmahankkeeseen lisää osallisille vaikutusmahdollisuuksia ja tiedonvälitystä YVA-lain mukaisen vuoropuhelun kautta. YVA-menettelyn päätyttyä ja kaavoitusprosessien loppuvaiheessa kootaan yhteen vuoropuhelun tulokset. Nämä asiat otetaan huomioon aluevaraussuunnitelman

viimeistelyssä vuoden 2020 lopussa ja kaavoitusprosessien hyväksymisvaiheissa. Seuraava vaihe eli tiesuunnitelma on lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä mukainen suunnitelma, johon kuuluu paljon vuoropuhelua osallisten kanssa tien yksikohtaisiin ratkaisuihin liittyen.

Keskeinen lainsäädäntö hankkeen historiassa

Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999 ja -asetus (895/1999)

Rakennuslaki 370/1958 ja asetus 266/1959 (osallistuminen erityisesti 154§)

Laki yleisistä teistä 243/1954

Maantielaki 503/2005 ja laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 503/2005

Laki ympäristövaikutusten arvioinnista 1994/468

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 252/2017

Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (SOVA) 200/2005

Aiemmat vaiheet.

	Vaihe	Sisältö	Päätös / olennaiset ratkaisut	Vaikutusmahdollisuudet
1988 Tuusulan kunta	Tuusulan yleiskaava 2010	Uudelle Kehä IV -väylälle esitettiin alustava linjaus lähellä lentokenttää. (1)	Kunnanvaltuusto 15.5.1989 (oikeusvaikutukseton)	Kaavan vuoropuhelu ja muistutukset (rakennuslaki)
1992 Uudenmaan tiepiiri Ilmailulaitos Vantaan kaupunki	Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristön tieverkkoselvitys	Helsinki-Vantaan lentoaseman tieverkkoselvityksessä vuonna 1992 esitettiin lentoaseman pohjoispuolelle uutta poikittaisyhteyttä. Vaihtoehtona 1 oli Vantaan yleiskaavan mukainen pohjoinen linjaus Kulomäentieltä Klaukkalan (mt 132) liittymään. Toisena vaihtoehtona oli eteläinen linjaus, joka liittyi Hämeenlinnanväylään Keimolassa. Tieverkkoselvityksessä ei esitetty suositusta jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta. Valtaosassa selvityksestä saaduista lausunnoista puollettiin pohjoisempaa pääsuuntaa. (2)	Selvitys viranomaistyönä	Ei käsittelyä, kun kyseessä on pelkkä selvitys
Vantaan kaupunki 1995	Vantaan yleiskaava	Vantaan yleiskaavassa 1995 esitettiin Kehä IV Klaukkalantien (mt 132) eritasoliittymään liittyen. Myllykylässä oli kaksi vaihtoehtoista linjausta (kaavan alkuperäismateriaali ei käytettävissä). Merkintänä oli tieliikenteen alue (TM). (3)	Kaupunginvaltuusto 14.9.1992 Ympäristöministeriö 26.1.1996	Kaavan vuoropuhelu ja muistutukset (rakennuslaki)
Uudenmaan liitto 1996	Helsingin seudun seutukaava. Taajama-alueet, liikenneväylät ja -alueet	Helsingin seudun taajamaseutukaavassa esitettiin Kehä IV:lle aluevaraus Klaukkalantien (mt 132) liittymään. Tämän työn aikana tehtiin erillinen selvitys ns. eteläisistä vaihtoehdoista: "Linjausvaihtoehdot välillä Hämeenlinnanväylä–Maantiekylä, 27.1.1995". (4)	Ympäristöministeriö 18.6.1996	Kaavan vuoropuhelu ja muistutukset (rakennuslaki)
1996 Tielaitos Uudenmaan tiepiiri	YVA-menettely: Maantien 152 (Kehä IV) kehittäminen välillä Hämeenlinnanväylä – Vanha Lahdentie.	Käsiteltiin useita vaihtoehtoja välillä mt 132 – Maantiekylä. Tuolloin ei ollut mukana vielä Reunan pohjoispuolista pääsuuntaa.	HUOM! YVA-menettely ei ole päätöksentekoprosessi, joten varsinaisia päätöksiä ei tehty. Keskeiset lausunnot olivat: - Uudenmaan ympäristökeskus 29.6.1995, lausunto YVA-ohjelmasta / Uudenmaan ympäristökeskus 14.5.1996, lausunto YVA-selostuksesta - Ympäristöministeriön lausunto Kehä IV:n vaihtoehtojen vertailusta 6.8.1996	YVA-menettelyn nähtävilläolo ja vuoropuhelu (YVA-laki)
1996 Tielaitos Uudenmaan tiepiiri	Yleissuunnitelma: Maantien 152 (Kehä IV) kehittäminen välillä Hämeenlinnanväylä – Vanha Lahdentie.	Yleissuunnitelma päätettiin laatia YVA-menettelyssä 1996 tutkitun vaihtoehdon A2 pohjalta. Karsimisen perusteet on esitetty yleissuunnitelmassa.	Yleissuunnitelmasta ei tehty toimenpidepäätöstä koskaan (yleissuunnitelma tuli lakisääteiseksi vasta vuonna 1999).	Vuoropuhelu hankkeen aikana, mainittu tiedotteet ja näyttelyt (laki yleisistä teistä)
1995 Tuusulan kunta	Maantiekylän osayleiskaava	Merkintä "alustava seututien väylävaraus" vastasi yleissuunnitelmaa 1996. (5)	Kunnanvaltuusto 12.6.1995, oikeusvaikutukseton	Kaavan vuoropuhelu ja muistutukset (rakennuslaki, maankäyttö- ja rakennusasetus)

(1)



(2)



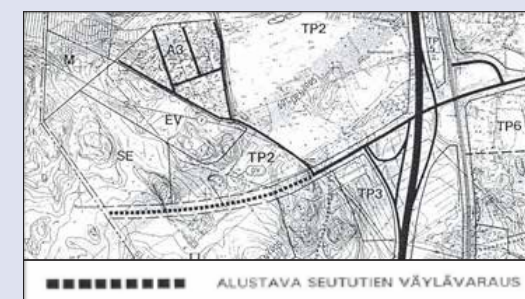
(3)



(4)



(5)



(Aiemmat vaiheet.)

	Vaihe	Sisältö	Päätös / olennaiset ratkaisut	Vaikutusmahdollisuudet
2001 Tuusulan kunta	Ruotsinkylä-Myllykylä -osayleiskaava.	Seudullisen tien katkoviivamerkinällä oli merkitty muutamia vaihtoehtoja Focus-alueella. Myllykyläntien länsipuolella merkintä vastasi yleissuunnitelmaa 1996. (6)	Kunnanvaltuusto 4.3.1998	Kaavan vuoropuhelu ja muistutukset (rakennuslaki)
2003 YTV	Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman PLJ 2002	Kehä IV oli mukana hankkeena pitkän aikavälin tilavarauksessa. (7)	YTV:n hallitus 21.3.2003	Liikennejärjestelmätöön epävirallista vuoropuhelua
Vantaan kaupunki 2003	Maankäytön kehityskuva	Kehä IV:n linjaus oli esitetty yleissuunnitelman 1996 mukaisena siten, että liittyi Klaukkalantiehen (mt 132) merkinnällä tuleva merkittävä tieyhteys. (8)	Kaupunginhallitus 24.11.2003	Poliittinen käsittely
2007 YTV	Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman PLJ 2007.	Kehä IV oli PLJ-suunnitelmassa mukana hankkeena (kategoriassa vuosina 2016–2030 toteutettavia hankkeita).	YTV:n hallitus 2.3.2007	Liikennejärjestelmätöön epävirallista vuoropuhelua
2006 Uudenmaan liitto	Uudenmaan maakuntakaava 2006	Kehä IV linjaus esitettiin yleissuunnitelman 1996 mukaisena siten, että se liittyi Klaukkalantiehen (mt 132) ja maakuntakaava laadittiin sen pohjalta. Maakuntakaavassa esitettiin jatkona ohjeellinen varaus Kehä IV:n jatkeelle Hämeenlinnanväylältä Vihdintielle. Klaukkalan ohikulkutie oli jo mukana maakuntakaavassa. (9)	Ympäristöministeriö 8.11.2006	Kaavan vuoropuhelu ja nähtävillä olo (maankäyttö- ja rakennuslaki)
2007 Vantaan kaupunki	Vantaan yleiskaava	Kehä IV:n linjaus oli esitetty yleissuunnitelman 1996 mukaisesti Tuusulanväylän ja Hämeenlinnanväylän siten, että liittyi Klaukkalantiehen (mt 132). Kaavassa esitettiin jatkona ohjeellinen varaus Kehä IV:n jatkeelle Hämeenlinnanväylältä Vihdintielle. Selostuksessa todettiin: <i>Vantaan kaupunki sopii Tuusulan kunnan kanssa yhteistyöstä maankäytön, liikenteen ja palvelujen suunnittelusta Tuusulan kehittämisprojektissa, joka koskee Kehä IV:n vyöhykettä. Maantiekylään sijoitetaan merkittävä työpaikka-alue.</i> (10)	Kaupunginvaltuusto 17.12.2007	Kaavan vuoropuhelu ja nähtävillä olo (maankäyttö- ja rakennuslaki)

(6)



(7)



(8)



(9)



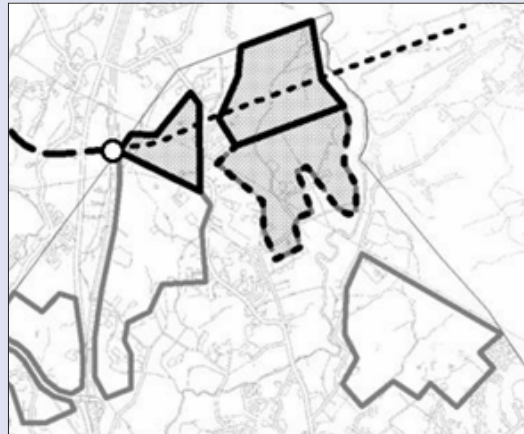
(10)



(Aiemmat vaiheet.)

	Vaihe	Sisältö	Päätös / olennaiset ratkaisut	Vaikutusmahdollisuudet
2011 Vantaan kaupunki	Luoteis-Vantaan maankäyttöselvitys YK0034	Kyseessä oli maankäyttöselvitys, jonka pääsisältö ei johtanut muutoksiin alueen maankäytössä. Tässä raportissa Kehä IV oli vuoden 1996 yleissuunnitelman mukainen. Raportissa sen sijaan tuotiin esille Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien sauma-alueen tieverkkoselvityksessä esiin tullut tarve varautua tieyhteyteen Klaukkalan ohikulkutieltä Hyrylän suuntaan. Riipilän pohjoisosan alueen maankäyttömahdollisuudet liittyvät tällaisen yhteyden toteuttamiseen: <i>Yhteyden tarve riippuu seudun kehyskuntien taajamarakenteen kasvusta tulevaisuudessa. Pohjoisosat ovat metsäistä selännettä, kun taas katkoviivalla osoitettu eteläosa on Vantaanjokilaakson maanviljelyaluetta. Riipilän pohjois- ja itäosa on nähtävä reservialueena seudun taajamarakenteen mahdolliselle laajenemiselle, mutta alueen tarkempaa maankäytön suunnittelua on ennen aikaista käynnistää vielä. (11)</i>	Vantaan kaupunginhallituksen käsittely 17.1.2011 luonnos 30.11.2009.	Mielipiteet, vastineet ja toimenpiteet
2014 Tuusulan kunta	Ruotsinkylä-Myllykylä II osayleiskaava	Osayleiskaavassa oli seututiemerkintä perustuen yleissuunnitelmaan 1996. (12)	Kunnanvaltuusto 31.3.2014	Kaavan vuoropuhelu ja nähtävillä olo (maankäyttö- ja rakennuslaki)
2013 Tuusulan kunta	Maantien 152 (Kehä IV) alustava suunnittelu FOCUS -alueen kohdalla, aluevaraussuunnitelma	Tämä suunnitelma laadittiin Focus-alueen osayleiskaavoituksen yhteydessä. Suunnitelma perustui yleissuunnitelmaan 1996, mutta se tarkennettiin asemakaavatarkkuuteen.	Focus-osayleiskaavan hyväksyminen (Kunnanvaltuusto 16.3.2015)	Focus-osayleiskaavan vuoropuhelu ja nähtävillä olo (maankäyttö- ja rakennuslaki)
2015 Tuusulan kunta	FOCUS-osayleiskaava	Kaavaratkaisu perustui raporttiin <i>maantien 152 (Kehä IV) alustava suunnittelu FOCUS -alueen kohdalla, aluevaraussuunnitelma (2013). (13)</i>	Kunnanvaltuusto 16.3.2015	Kaavan vuoropuhelu ja nähtävillä olo (maankäyttö- ja rakennuslaki)
2015 Vantaan kaupunki	Vaihtoehtotarkastelut 2015 Vantaalla -selvitys	Vantaan kaupungin tilaamaan selvitykseen kuului vertailut pohjoisesta (Klaukkalan ohikulkutiehen liittyvä) ja eteläisestä pääsuuntavaihtoehdosta (Klaukkalantien mt 132 liittyvä). Pohjoisessa pääsuunnassa vertailtiin alavaihtoehtoa Reunan ympärillä. (14)	Ei päätöstä, kaavoituksen taustaselvitys	
2017 Uudenmaan liitto	Uudenmaan 4. vaiheen maakuntakaava	Maantien 152 sijainti ratkaistiin Uudenmaan 4. vaiheen maakuntakaavan valmistelussa. Vuoden 2006 maakuntakaavassa osoitettu Maantie 152 seututien merkintä kumottiin Katriinantien länsipuoliselta osuudelta ja tilalle osoitetaan pohjoisempi Klaukkalan ohikulkutien liittymään päättävä linjaus (ohjeellisella seututien merkinnällä). Päätöksen taustalla oli "Esisuunnitelma maantien 152 pohjoiselle linjaukselle välillä Hämeenlinnanväylä–Myllykyläntie" -raportti (Vantaan kaupunki 2015). Focus-alue osoitettiin merkinnällä työpaikka- ja logistiikka-alue (LOG), joka kytkeytyy tähän uuteen tieyhteyteen. (15)	Maakuntavaltuusto 24.5.2017	Kaavan vuoropuhelu ja nähtävillä olo (maankäyttö- ja rakennuslaki)

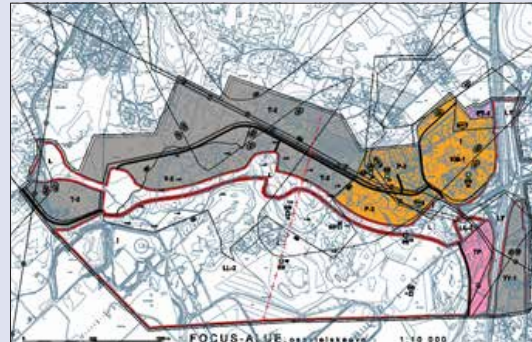
(11)



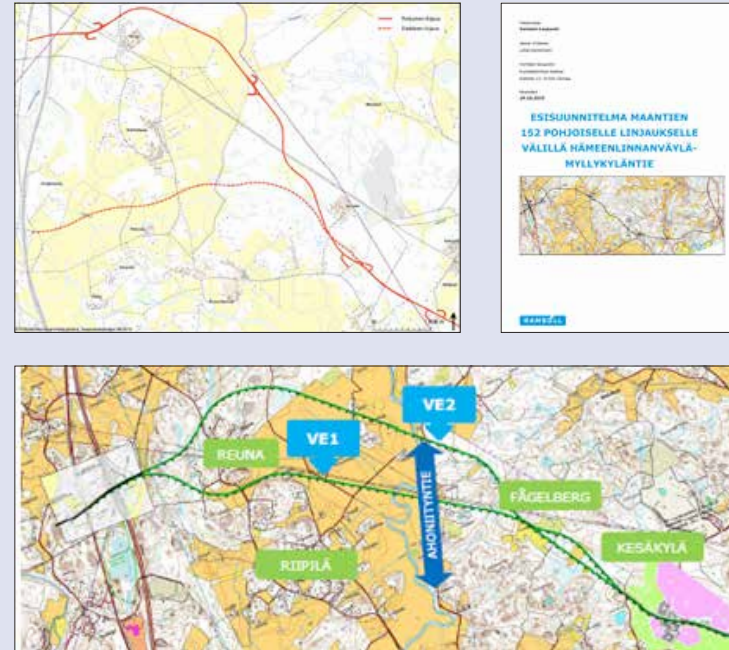
(12)



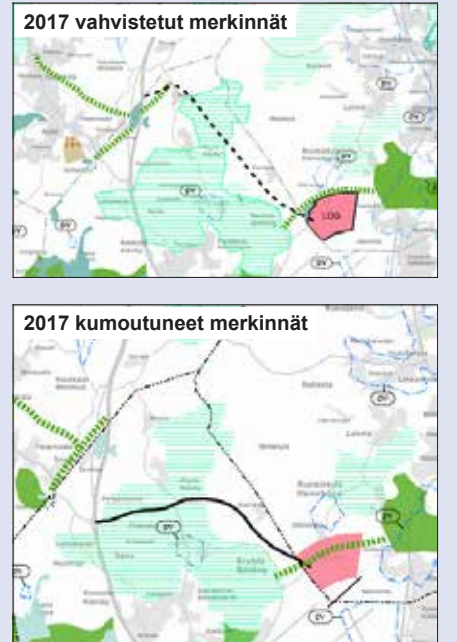
(13)



(14)



(15)



Aluevarausuunnitelman vaiheita 2018–2020.

Aluevarausuunnitelma 2018–2019		
Sisältö	Keskeiset käsittelyvaiheet	Vaikutusmahdollisuudet
Vantaan kaupunki Yleiskaavan 2020 valmistelu	Vantaan yleiskaavasta 2020 valmistui yleiskaavatoimikunnan ohjauksessa luonnos, johon tuotiin maantien 152 aluevarausuunnitelmassa valmisteltu ratkaisu (mukana vaihtoehtoinen linjaus Kesäkylän pohjoispuolelle). Kaupunginhallitus (11.2.2019 § 14) hyväksyi luonnoksen nähtäville 18.2.–12.3.2019. Yleiskaavatoimikunnan kokouksissa on käsitelty asiaa useita kertoja. Vantaan kaupunginhallitus, YVA-ohjelmalausunnon käsittely 13.1.2020: YVA-arvioinnin linjausvaihtoehdoissa tulee kuvata ns. Kesäkylän kiertävä vaihtoehto yhteismitallisesti muiden vaihtoehtojen kanssa. Keväällä 2020 nähtäville asetetaan yleiskaavan ehdotus.	Kaavan vuoropuhelu ja nähtävillä olo (maankäyttö- ja rakennuslaki)
Tuusulan kunta Valmistelu ja ratkaisu siitä, että Kesäkylän pohjoispuoleista vaihtoehtoa ei esitetty yleiskaavaan, tehtiin virkatyönä.	Tuusulassa käsiteltiin virkatyönä Kesäkylän vaihtoehtoja marras 2018 – tammikuun 2019 aikana (aluevarausuunnitelman alustavan vaihtoehtojen vertailun pohjalta). Tuolloin päädyttiin siihen, että yleiskaavaehdotuksessa esitetä muutoksia maantien 152 tielinjaukseen. Tuusulan kunnanhallitus päätti 25.2.2019 asettaa Tuusulan yleiskaava 2040 -ehdotuksen MRA 19 §:n mukaisesti nähtäville 28.3.–17.5.2019 väliseksi ajaksi. Kehä IV:lle ei osoitettu vaihtoehtoista linjausta. Tuusulan kunnanhallitus, YVA-ohjelmalausunnon käsittely 13.2.2019: Uutta Kesäkylän linjausta ei nähty tarpeelliseksi.	Kaavan vuoropuhelu ja nähtävillä olo (maankäyttö- ja rakennuslaki)
Uudenmaan ELY-keskus Aluevarausuunnitelma ja YVA-menettely Aluevarausuunnitelman vaihtoehtovertailut Hankkeen ohjausryhmän kokous ja keskustelu (ei virallista päätöstä, koska hankkeen sisäistä työstä).	Ohjausryhmän kokous 22.8.2018: Keskusteltiin vantaalaisilta luottamushenkilöiltä tulleesta Kesäkylän linjausvaihtoehdosta. Sovittiin, että linjausvaihtoehto tutkitaan. Konsultti ryhtyi kokouksen pohjalta suunnittelemaan vertailtavia vaihtoehtoja. Ohjausryhmän kokous 30.10.2018: Kokouksessa käsiteltiin tutkitut vaihtoehdot ja niiden vertailu. Kesäkylän kohdalla tarkasteltiin neljää eri linjausta. Niistä yksi oli yleisuunnitelman 1996 ja kaavojen mukainen (VE Kesäkyä 1). Kolme muuta kulkivat Kesäkylän pohjoispuolelta (2a, 2b ja 3). Ohjausryhmä totesi parhaaksi yleissuunnitelman 1996 mukaisen linjauksen (VE 1). Ohjausryhmän kokous 26.11.2018: Kokouksessa jatkettiin käsittelyä aiheesta tutkitut vaihtoehdot ja niiden vertailu. Kokouksessa tunnistettiin parhaat perusteet vaihtoehtoyhdistelmälle VE2 Reuna pohjoinen / VE1 Kesäkyä. Kesäkylän osalta lopullinen valinta jäi kuitenkin tuolloin avoimeksi, koska varsinkin Tuusulan puolella asia vaati vielä laajempaa käsittelyä ja tutkimista. Työkokous 18.1.2019: Sovittiin Vantaan ja Tuusulan edustajien kanssa, että Kesäkylän pohjoinen vaihtoehto (VE 3) hylätään ja suunnittelua jatketaan vaihtoehtoyhdistelmän VE2 Reuna pohjoinen / VE1 Kesäkyä pohjalta. Ennakkoneuvottelu 10.9.2019: Hankevastaava esitti alustavana näkemyksenään, että Kesäkylän pohjoista vaihtoehtoa ei esitetä YVA-menettelyn vaihtoehdoksi. Yhteysviranomaisella ei ollut tarvetta ottaa vahvemmin kantaa asiaan. Todettiin, että vaihtoehtoehtoasetelma jää hankevastaavan päätettäväksi. Vaihtoehtojen karsimisen perustelut ovat tärkeitä ja ne on syytä tehdä YVA-ohjelmassa huolella. Ohjausryhmän kokous 1.11.2019: Käytiin läpi YVA-ohjelman luonnos kommentoiden. Vaihtoehtojen käsittelyä ei muutettu. Ohjausryhmän kokous 11.2.2020: Käsiteltiin YVA-ohjelman lausunnot ja palaute. Keskustelun pohjalta päätettiin, että Kesäkylän pohjoisia vaihtoehtoja ei oteta edelleenkaan varsinaisiksi tutkittaviksi vaihtoehdoiksi. Selostuksessa on kuvattava tarkemmin, miksi pohjoinen vaihtoehto nähdään eteläistä linjausta huonompana vaihtoehtona ja on pudotettu pois vertailtavien vaihtoehtojen joukosta.	YVA-menettelyn nähtävilläolo (YVA-laki) Keskustelut yleisötilaisuudessa

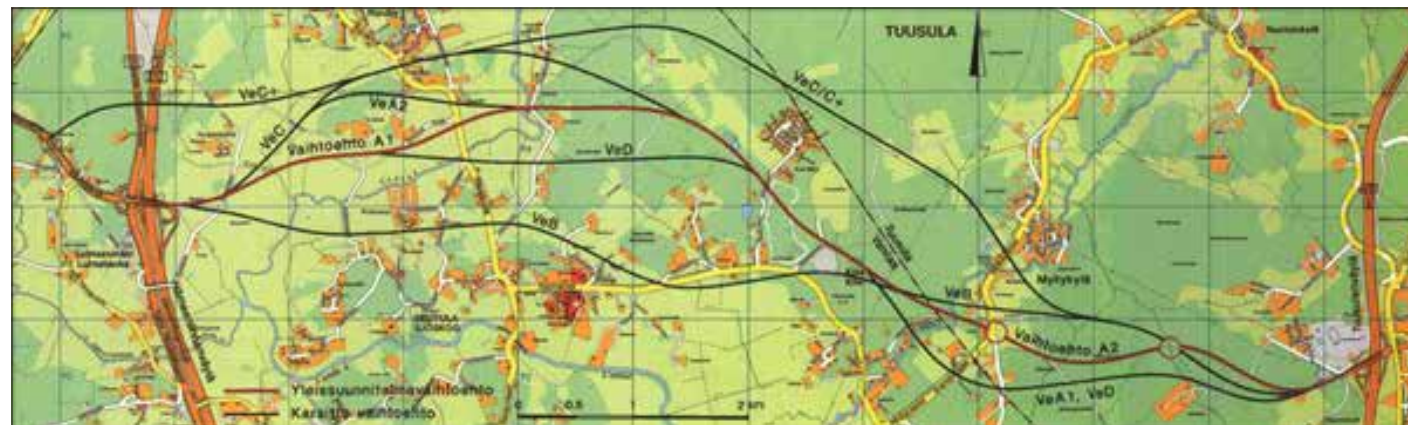
2.3.1 YVA ja yleissuunnitelma 1996

YVA-menettely ”Maantien 152 (Kehä IV) kehittäminen välillä Hämeenlinnanväylä – Vanha Lahdentie” päättyi vuonna 1996. Uusi yhteys lähti lännessä Klaukkalantien, maantien 132 liittymästä. YVA-menettelyssä tutkittiin useita vaihtoehtoja Vantaanjokilaaksossa kuin Myllykylässä. YVA-menettelyssä käsiteltiin muun muassa Kesäkylän pohjoispuoleista vaihtoehtoa, joka jatkui Senkkerimäen kautta Myllykyläntielle. Arviointiselostuksessa ja yleissuunnitelmassa esitettiin perusteet karsinnalle ja yleissuunnitelmaksi viimeistellyn vaihtoehdon valinnalle. Vantaan kaupunki ja Nurmijärven kunta olivat lausunnoissaan todenneet vaihtoehdon A1 olevan vähemmän haitallinen ympäristölle kuin YVA-menettelyssä tutkittu Kesäkylän pohjoispuoleinen vaihtoehto C+. Tähän perustuen ympäristöministeriö suositti vaihtoehdon A1 valitsemista, joka valittiin YVA-menettelyn jälkeen tehtävän yleissuunnittelun pohjaksi.

Vuoden 1996 YVA-menettelyn vaihtoehdot erosivat muista myöhemmissä vaiheissa tutkituista vaihtoehdoista. Suhteessa tähän käynnissä olevaan YVA-menettelyyn merkittävin huomio on se, että Reunan ja Vantaanjoen pohjoispuolisia vaihtoehtoja ei ole arvioitu vuoden 1996 YVA-menettelyssä (noin 7,5 kilometrin osuus). Pohjoinen pääsuunta osoittautui paremmaksi myöhemmissä selvityksissä ja pohjoisempana sijaitseva Klaukkalan ohikulkutie päädyttiin toteuttamaan monien suunnitteluvaiheiden jälkeen. Kesäkylän ja Tuusulanväylän välinen osuus (vanhan vuoden 1996 yleissuunnitelman mukainen linjaus) olivat vuoden YVA-menettelyn 1996 vaihtoehtona.

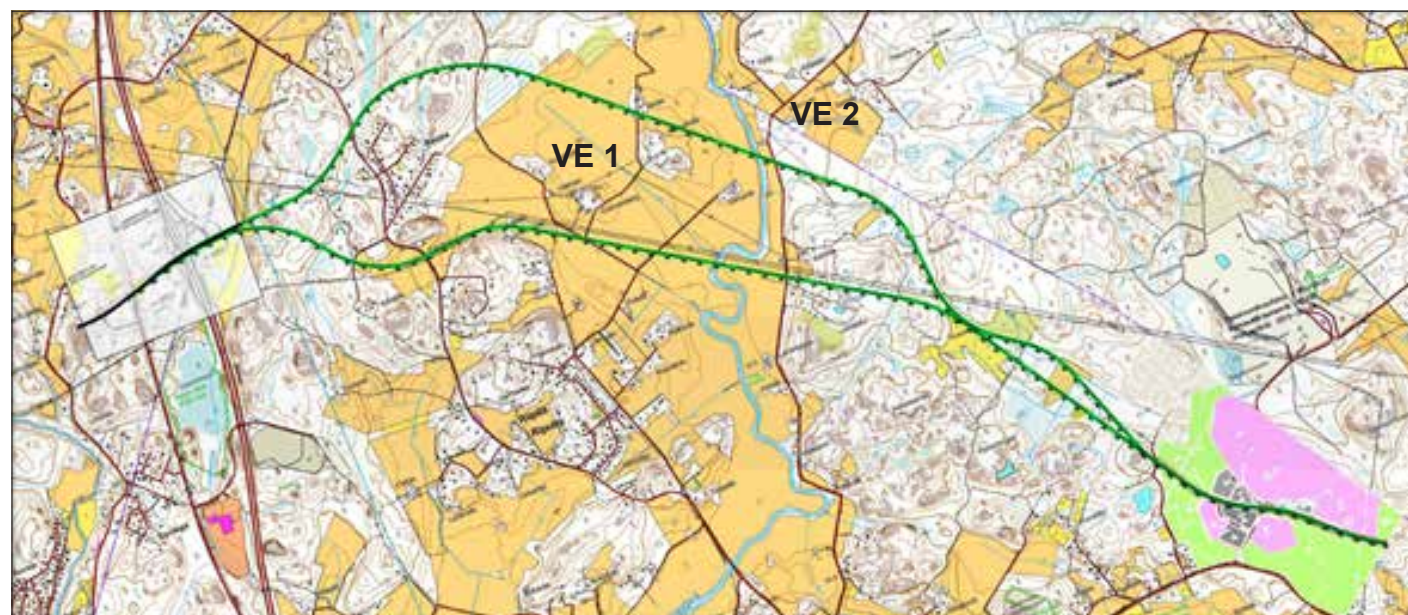
2.3.2 Vaihtoehtotarkastelut 2015 Vantaalla

Vantaan kaupunki laati vuonna 2015 esisuunnitelman välille Hämeenlinnanväylä–Myllykyläntie. Sen vaihtoehtotarkastelussa tutkittiin osuuden länsipäässä eteläistä (vuoden 1996 yleissuunnitelman mukaista) linjausta ja pohjoista linjausta (Klaukkalan ohikulkutien kohdan liittymä alkupisteinä). Esisuunnitelman yhtenä tarkoituksena oli toimia pohjana maakuntakaavan ratkaisulle ja sen perusteella Uusimaa-kaava 2050 -maakuntakaavoituksessa lähtökohdana on ollut pohjoinen linjaus.



Kuva 2.2. Vuoden 1996 yleissuunnitelmassa ja YVA-menettelyssä tutkittuja ja karsittuja vaihtoehtoja. Yleissuunnitelmaan päätyntynyt linjausvaihtoehto on merkitty punaisella viivalla.

Bild 2.2. Alternativ utforskade och eliminerade i 1996 års huvudplan och MKB-förfarandet. Justeringsalternativet som hamnar i den allmänna planen markeras med en röd linje.



Kuva 2.3. Vuoden 2015 vaihtoehtotarkastelu Reunan alueella (Vantaan kaupunki 2015).

Bild 2.3. Alternativ studie från 2015 i gränsregionen (staden Vantaa 2015).

Esisuunnitelman 2015 alkuvaiheessa tutkittiin pohjoiselle linjaukselle vaihtoehtoisia linjauksia Reunan ympärillä (Kuva 2.3). Alustavan tarkastelun perusteella otettiin jatkotarkasteluihin mukaan kaksi vaihtoehtoa (siltoiset VE 1 ja VE 2), joista jatkosuunnitteluun valittiin linjaus VE 2.

Karsittu linjausvaihtoehto olisi kulkenut länsipäässä lähempänä Riipilän asuinalueita sekä sijoittunut Reunan asuinalueen eteläreunalle, missä myös maasto-olosuhteet vaihtelevat huomattavasti. Itäpäässä maaston korkeuserot

ovat suuret peltoaukealta Fågelbergin huipulle ja suunnitelmaratkaisu olisi vaatinut joko mittavaa pengerrystä peltoalueelle Vantaanjoen varrelle/pitkän maastosillan tai vaihtoehtoisesti pitkiä kallioleikkauksia alueelle. Myös liittyminen Ahoniityntiehen todettiin vaikeaksi ilman mittavia maanrakennustöitä. Kesäkylän länsipuolella tutkittiin myös vaihtoehtoisia linjauksia ja sen osalta valittiin jatkosuunnitteluun silloisen VE 1 mukainen linjaus, missä tie vietään kauemmaksi asuinalueesta. Valittua VE 2 pidettiin parempana ratkaisuna siksi, ettei Reunan ja Riipilän alu-

eita eroteta uudella tielinjalla, vaan liikenne ohjataan alueiden pohjoispuolitse. VE 2:n eduksi katsottiin myös se, että peltoalue sekä Vantaanjoki saadaan ylitettyä ratkaisulla tehokkaammin. VE 2 sijoittuu Fågelbergin alueella painanteeseen, jolloin se saatiin sovitetua hyvin nykyisiin maastonmuotoihin sekä järjestettyä yhteydet Ahoniityntielle. VE 1 olisi edellyttänyt hieman enemmän meluesteitä kuin VE 2.

Esiselvityksen 2015 päävertailussa arviointiin eteläistä ja pohjoista linjausta (Kuva 2.3). Esiselvityksen yhteenvetona voitiin todeta tutkitun pohjoisen linjausvaihtoehdon vastaa- van eteläistä paremmin yhteydelle asetettuihin tavoitteisiin parantaa seudun poikittaisia yhteyksiä ja logististen toimintojen toimintaedellytyksiä. Tieyhteyden mahdollistama maankäytön kehittäminen tulee kuitenkin tien yleissuunnittelun yhteydessä selvittää, jotta yhteyden liikenteellinen mitoitus voidaan varmistaa.

Pohjoisen linjauksen valinnan perusteena tuotiin esille myös seuraavia näkökohtia: Pohjoinen linjaus edistää logistiikan tarpeita hieman eteläistä linjausta paremmin, sillä linjaus vastaa paremmin raskaan liikenteen suuntautumista ja tuottaa enemmän raskaan liikenteen aikakustannussäästöjä. Se tukee eteläistä linjausta paremmin läpikulkevaa poikittaisliikennettä, mutta eteläinen linjaus paremmin paikallista liikennettä. Pohjoisella linjauksella on enemmän seudullista merkitystä liikenneverkossa ja se edistää siten paremmin (Helsingin) seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden saavuttamista. Pohjoinen linjaus sijoittuu paremmin Lamminsuon liittymään suunniteltujen työpaikka-alueiden kannalta sekä Senkkerin tieyhteyksien kannalta ja mahdollistaa paremmin Riipilän–Reunan alueen yhtymisen Kivistön–Keimolan kehittyvään alueeseen. Vuoden 2025 tilanteessa linjausten liikenteelliset hyödyt ovat samansuuruiset. Vuoden 2040 tilanteessa eteläisen linjauksen liikenteelliset hyödyt ovat suuremmat, sillä se tukee paremmin Luoteis-Vantaan maankäytön kytkeytymistä etelän suuntaan. Pohjoinen linjaus mahdollistaa kuitenkin paremmin maankäytön kehittämisen etäämmällä lentomelualueesta. Suunniteltu maankäyttö perustuu pohjoiseen linjaukseen. Pohjoinen linjaus on parempi Vantaanjoen jokilaaksoon liittyvien kulttuuriympäristökokonaisuuden ja arvokkaimpien alueiden säilymisen kannalta. Melun kannalta ei vaihtoehtojen välillä ole merkittäviä eroja.

2.3.3 Vuoden 2018–2019 suunnittelu (tämä aluevaraussuunnitelma)

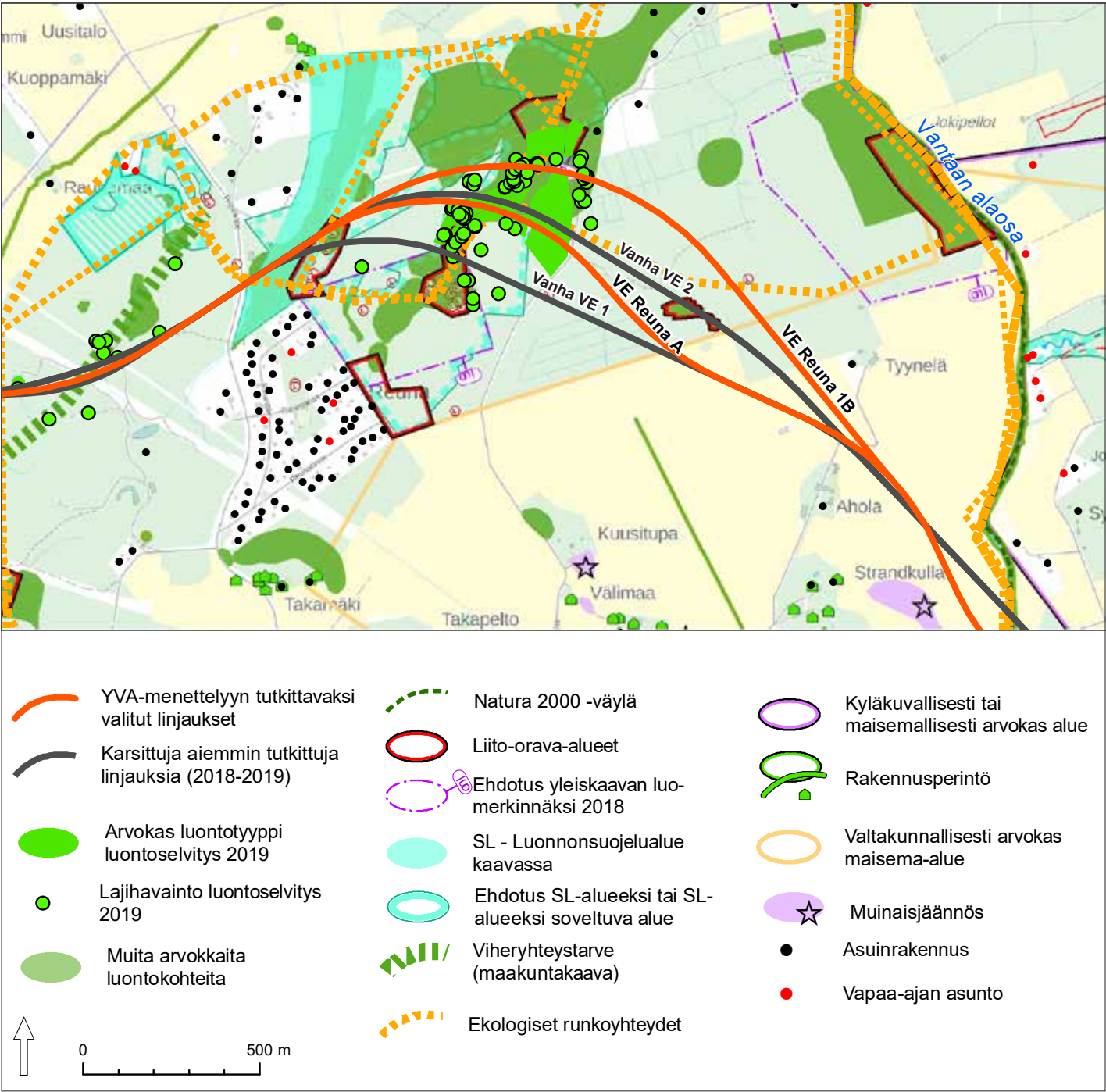
Vaihtoehtoja on jalostettu ja tutkittu alustavasti vuonna 2018 aluevaraussuunnitelman luonnoksen yhteydessä ennen YVA-menettelyn soveltamispäätöstä. Vaihtoehtojen suunnittelussa lähtökohtana ovat olleet hankkeen tavoitteet, aiempien selvitysten ratkaisut sekä tieverkon, maankäytön ja ympäristön nykyiset olosuhteet. Vaihtoehdot muodostettiin ohjausryhmän evästyksen pohjalta. Periaatteena on ollut alusta saakka, että realistiset potentiaaliset vaihtoehdot käsitellään osana aluevaraussuunnitelmaa.

Toteutuskelpoisuudelta huonoja vaihtoehtoja pudotettiin pois vuoden 2018 aikana ja parhaista vaihtoehdoista tehtiin myös kattava vertailu Reunaan ja Kesäkylään (ympäristövaikutukset, maankäytön tarpeet ja tietekniikka). Vaihtoehtojen vertailussa tunnistettiin vaihtoehtojen merkittävimmät vaikutukset ja erot asetettuihin tavoitteisiin nähden. Tavoitteena oli löytää perustelut aluevaraussuunnitelmaksi viimeisteltävän vaihtoehdon valintaan. Vaihtoehtoja käsiteltiin kahdessa hankkeen ohjausryhmän kokouksessa syksyllä 2018. Keskusteluissa käytiin läpi vaihtoehtojen hyödyt ja haitat sekä epävarmuustekijät, mikä muodostaa tälle YVA-menettelylle vankan tietopohjan.

Keskustelu vaihtoehtojen riittävydestä on jatkunut YVA-menettelyn aikana. Asiaa on käsitelty hankkeen YVA-menettelyn kokouksissa ja virkatyönä kunnissa, sekä yleisötilaisuuksissa ja palautteissa (katso luku 4, jossa niitä on käsitelty tarkemmin). Tässä YVA-selostuksessa esitetyt vaihtoehdot ovat olleet moneen kertaan kriittisen tarkastelun ja keskustelun kohteena, ja toiveisiin on suhtauduttu avoimesti. Tähän lopulliseen arviointiin otettiin kokonaisu-harkinnan pohjalta realistiset vaihtoehdot, joiden muodostamisessa on sovitettu yhteen monia tarpeita ja reunaeh-toja.

Reunan vaihtohtotarkastelut

Reunan alueelle on keskittynyt paljon ympäristön arvo-kohteita, joten vaihtoehtoja on jalostettu useaan otteeseen alueella. Vaihtoehtojen muodostamisessa keskeisiä tekijöitä ovat olleet lähialueen asutus, luonnonarvot ja korkeus-erojen luonnehtima metsäinen maasto.



Kuva 2.4. Reunassa 2018 ja 2019 tutkittuja vaihtoehtoja.
Bild 2.4. Kanter 2018 och 2019 utforskade alternativ.

Vuonna 2018 aluevaraussuunnitelmassa Reunan alueella tutkittiin kahta linjausvaihtoehtoa (noin 1700–1800 metriä pitkiä osuuksia) VE 1 ja VE 2. Ne on esitetty kuvassa 2.4. Vertailussa todettiin, että vaikutukset luontoarvoihin ja ekologiin yhteyksiin ovat kokonaisuutena väistämättä merkittäviä molemmissa tutkituissa vaihtoehdoissa. Tuolloin tunnistettiin pieniä eroja, joiden oletettiin olevan olen-

naisia tiedon tarkentuessa. Reunan vaihtoehdot muuttavat luonnonmaisemaa ja halkovat metsäisen selännealueen. Valtakunnallisesti arvokkaan Vantaanjokilaakson kannalta leikkaukset ja rakenteet näkyvät jokilaaksoon metsän reunasta, mutta tutkituilla vaihtoehdoilla ei todettu olevan olennaista eroa maiseman arvojen kannalta. Uusi väylä muuttaa elinympäristöä ja heikentää viihtyisyyttä, mutta

asutus ei nouse ratkaisevaksi teemaksi vaihtoehtojen vertailussa. Vertailun perusteella paremmaksi todettiin pohjoisempi (silloinen VE 2). Erot eivät olleet suuria, mutta VE 2 on erityisesti tietekniikan, maaston ja liito-oravien kannalta parempi kuin vaihtoehto VE 1.

Reunan alueen vertailuun jäi 2018 kriittisiä epävarmuustekijöitä, sillä tieto alueen luonnonoloista oli paikoin puutteellista. Hankkeesta vastaava päätti tehdä maastokaudella 2019 lisää luontoselvityksiä tukemaan suunnittelua. Kun YVA-menettelyn vaihtoehtoja suunniteltiin, maastokauden 2019 luontoselvityksen perusteella pohjoisessa vaihtoehdossa päätettiin hyödyntää jalopuuta kasvavalla metsäalueella tehtyä hakkuuaukeaa. Uudessa linjauksessa alueella olevat liito-oravalle sopivat haavikot jätetään varmuuden vuoksi YVA-menettelyssä tutkittavan linjauksen eteläpuolelle, mikä muutenkin suoristaa tutkittavaa linjausta.

Kesäkylän vaihtohtotarkastelut

Vuoden 2018 aluevaraussuunnitelmassa tutkittiin Kesäkylän kohdalla neljää eri linjausta, joista yksi oli vanha asemakaavan mukainen VE 1 ja kolme muuta kulkivat Kesäkylän pohjoispuolelta (VE 2a, VE 2b) ja VE 3. Vaihtoehdot on esitetty kuvassa 2.5. Vaihtoehtojen muodostamisessa keskeisiä tekijöitä olivat Kesäkylän tiivis asutus ja viheralueet, voimalinjat sekä Senkkerin maa-aineksen ottoalueet. Huomioon on otettu myös laajeneva maankäyttö. Vaihtoehtoisten linjausten alueelle on keskittymässä kiertotalouden toimintoja, alueella on suhteellisen vähän asutusta ja lentomelu rajoittaa alueen muuta käyttöä. Kesäkylän pohjoispuolen tutkiminen tuli aloitteena osallisilta.

Vaihtoehdot olivat hyvin erilaisia maankäytön kehittämisen ja nykyisten toimintojen näkökulmasta. Vertailu on esitetty taulukossa 2.1. Vertailussa todettiin, että VE 1 on pohjoisia vaihtoehtoja parempi maankäytön ja liikenteen verkollisten ratkaisujen kannalta. Alueen maankäytön suunnittelu on perustunut pitkään VE 1 -linjaukseen, joten se on vakiintunut. VE 1 palvelee Vantaan puolen alueita suoraan ja maanhankintaa on jo tehty siihen perustuen. Erityisesti Kiilan täyttömäen yhteydet pohjoisempiin vaihtoehtoihin on hankalampi järjestää. Kaikilla vaihtoehdoilla on paikallisesti tärkeitä luontoarvoja ja ekologisia yhteyksiä heikentäviä vaikutuksia. Vaihtoehdoilla ei ollut kuitenkaan kokonaisuutena eroa luonnonympäristö kannalta.

Tuusulan kunta tutki vaihtoehtojen vertailun aikaan pohjoisten vaihtoehtojen maankäytön mahdollisuuksia ja etuja. Lopulta kunnassa päädyttiin siihen, että pohjoiset vaihtoehdot hylätään ja niitä ei esitetä vuonna 2019 yleiskaavaehdotukseen. Pohjoiset vaihtoehdot halkoivat Senkerin laajaa louhinta-alueita, joka vaikeuttaa merkittävästi väylän rakentamista ja toisaalta väylä vaikeuttaa louhintatoimintaa. Todettiin, että Seepsulan maa-aineksenotto saattaa tehdä pohjoisesta vaihtoehdosta toteutuskelvottoman tai hyvin kalliin.

Asutuksen ja ihmisten elinolojen kannalta vaihtoehtojen vertailu oli moniulotteinen, haitat kohdistuvat osin eri sijainteihin. Selkeänä johtopäätöksenä todettiin, että vaihtoehto VE 2a kulkee liian läheltä Kesäkylän asutusta. Asutuksen etäisyyttä tarkasteltaessa VE 1 ja VE 2b ovat merkittävydeltään saman suuruisia, kun taas VE 3 on paras. Asutuksen kannalta pohjoisemmat vaihtoehdot ovat meluvaiikutuksen kannalta huonompia pohjoisreunan asukkaille. Kesäkylän eteläosan asukkaille pohjoiset vaihtoehdot VE 2a, VE 2b ja VE 3 ovat parempia. VE 1 pirstoo eteläpuolista viheraluetta ja eristää Kesäkylää omaksi saarekkeeksi.

Pohjoiset vaihtoehdot VE 2B ja VE 3 ovat hieman parempia maastollisesti ja tiegeometrian puolesta nykytilanteessa kuin VE 1, mutta alueen käyttö ja louhinnan jatkuminen muuttaa tilannetta ja tuo haasteita tiegeometriaan. Lisäksi vaihtoehtojen VE 2B ja VE 3 toteuttamisen kustannukset nousevat huomattavan korkeiksi alueen maa-ainesten otolupien sisältämien korvausten vuoksi. Näillä perusteilla vaihtoehto 1 on vähemmän riskijä sisältävä ratkaisu.

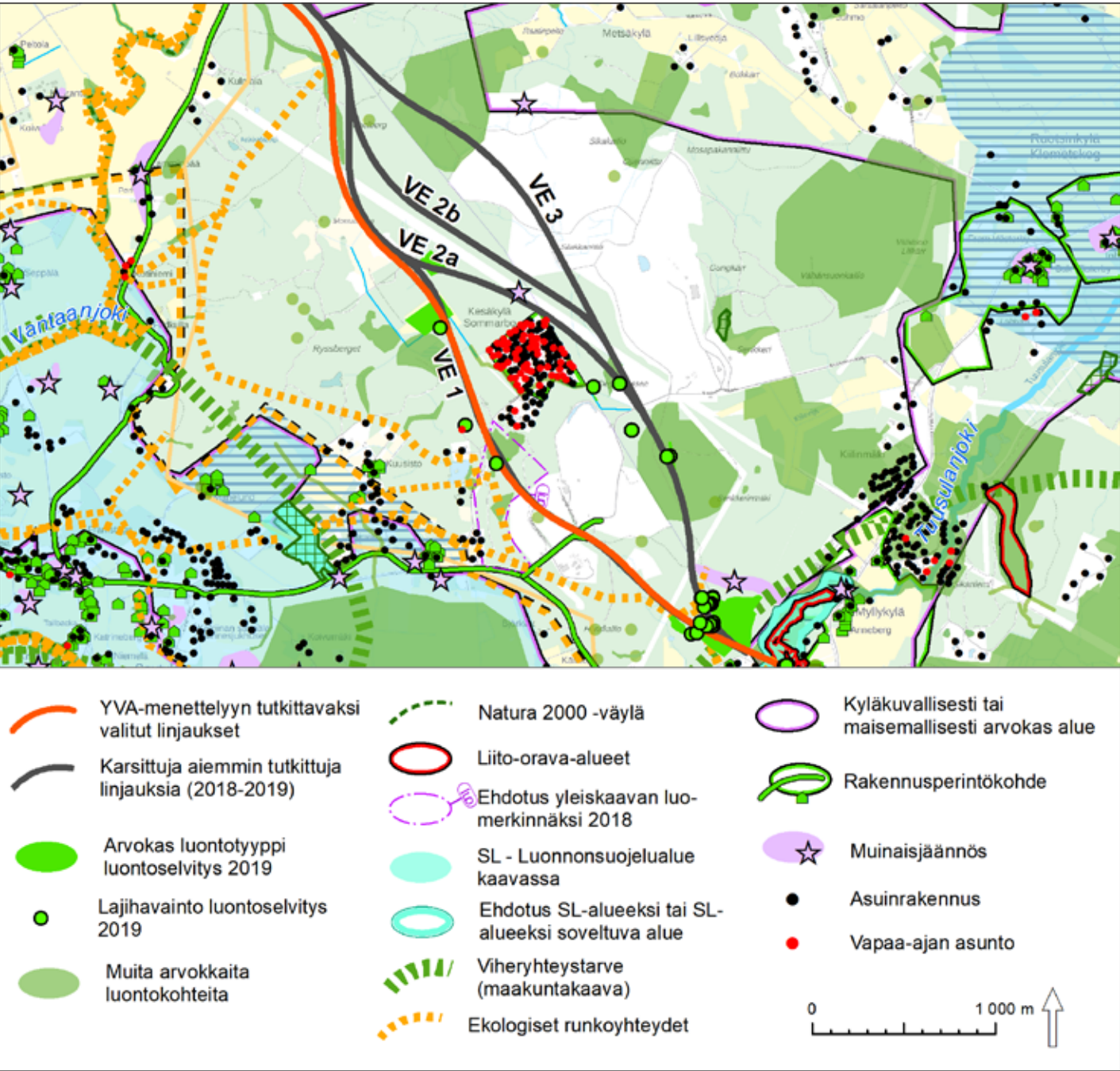
Kesäkylän vaihtoehdoista parhaaksi valittiin eteläinen vaihtoehto 1. Se osoittautui kokonaisvertailun perusteella parhaimmaksi linjaukseksi. Suurimmat perusteet nousevat maankäytön kehityksestä ja nykyistä toiminnoista. Pohjoiset linjaukset aiheuttavat haittaa louhinnalle ja Kesäkylän pohjoisosan asutukselle. Vaihtoehto VE 1 on parhaiten tutkittu vaihtoehto, johon on varauduttu muun muassa Vantaan asemakaavoituksessa. Se palvelee myös liikenteellisesti parhaiten alueen nykyisiä ja tulevia toimintoja. Se kytkee parhaiten uuden yhteyden nykyiseen ja tulevaan maankäyttöön sekä Katriinantiehen ja ohjaa liikennettä eniten uudelle yhteydelle keventäen siten alemman tieverkon kuormitusta.

Keskustelu Kesäkylän vaihtoehdoista YVA-menettelyn aikana

Keskustelu Kesäkylän vaihtoehdoista on jatkunut YVA-menettelyn aikana. Asiaa on käsitelty hankkeen YVA-menettelyn neuvotteluissa ja ohjausryhmän kokouksissa sekä virkatyönä kunnissa. Palautteissa ja yhteysviranomaisen lausunnossa esille näkökohtia liittyen Kesäkylän ratkaisuun (ks. luku 4, jossa niitä on käsitelty tarkemmin). Yhteysviranomainen piti YVA-ohjelmassa esitettyjä vaihtoehtoja riittävänä eikä edellyttänyt Kesäkylän vaihtoehtojen ottamista mukaan YVA-menettelyyn. Aluevaraussuunnitelmaa tehdään kaavoituksen tueksi, joten kunnat ovat avainasemassa tien sijaintia päätettäessä.

Tuusulan kunnanhallitus toi esille joulukuussa 2019 YVA-ohjelmassa antamassaan lausunnossa, että Kesäkylän itäpuolitse kulkevia tielinjauksia ei ole huomioitu Senkerin alueen maankäyttöä ohjaavassa ja verrattain tuoreessa vuoden 2016 Ruotsinkylä-Myllykylä II -osayleiskaavassa. Maantien 152 tielinjaukseen ei myöskään ole tarkoitus tehdä muutoksia laadittavana olevassa Tuusulan yleiskaavassa 2040, sillä uudella yleiskaavalla ei ole tarkoituksen mukaista korvata maankäyttöä yksityiskohtaisemmin ohjaavaa Ruotsinkylä-Myllykylä II -osayleiskaavaa tai Focus-alueen osayleiskaavaa. Tuusulan kunta katsoo, ettei edellä mainittujen vaihtoehtojen linjausten tarkempi selvittäminen ole enää tarpeen, sillä nykyisen linjauksen säilyttämiselle on olemassa vankat perusteet.

Vantaan kaupunginhallitus toi esille tammikuussa 2020 antamassaan lausunnossa, että YVA-arvioinnin linjausvaihtoehdoissa olisi mukana myös aluevaraussuunnitelman vaihtoehto, jossa linjaus kulkee Myllykyläntieltä Tuusulan puolella aina Koivikon asuntoalueen luoteispuolelle asti. YVA:ssa tulisi kuvata kyseinen vaihtoehto yhteismitallisesti muiden vaihtoehtojen kanssa.



Kuva 2.5. Kesäkyllässä 2018 ja 2019 tutkittuja vaihtoehtoja.
Bild 2.5. 2018 och 2019 utforskade alternativ i Sommarbro.

Taulukko 2.1. • Tabell 2.1.

SUUNTAA ANTAVA VAIKUTUSTEN MERKITTÄVYYDEN LUOKITTELU	
++	Suuri tai erittäin suuri myönteinen vaikutus
+	Vähäinen tai kohtalainen myönteinen vaikutus Myönteisten vaikutusten osuus kielteisiä suurempi
0	Neutraali muutos tai ei vaikutusta / taustatieto
-	Vähäinen tai kohtalainen kielteinen vaikutus Kielteisten vaikutusten osuus myönteisiä suurempi
--	Suuri tai erittäin suuri kielteinen vaikutus

Taulukko 2.1. Kesäkylän vaihtoehtojen vertailu (2018–2019). • Tabell 2.1. Jämförelse av alternativen i Sommarbo (2018–2019).

	Kaikkia vaihtoehtoja koskevat vaikutukset ja lähtökohdat	VE 1 Kesäkylä Pituus: 4200 m.	VE 2a Kesäkylä Pituus 4500 m.	VE 2b Kesäkylä Pituus: 4300 m.	VE 3 Kesäkylä 3 Pituus: 4300 m.	JOHTOPÄÄTÖKSET
Tietekniikka	Kaikki vaihtoehdot täyttävät tietekniset mitoitusterusteet.	- Hanskakallion eritasoliittymä voidaan sijoittaa nykyisen Hanskakalliontien kohdalle. - Tien geometria vaihtelevin pienipiirteisemmän maaston vuoksi.	- Kiilan täyttömäen eritasoliittymä mahdollista sijoittaa samaan paikkaan kuin VE1:ssa. - Hanskakalliontietä voidaan joutua linjaamaan uudelleen Hanskakallion eritasoliittymän vuoksi.	- Kiilan täyttömäen eritasoliittymä etäämmällä täyttömäestä kuin vaihtoehdoissa VE1 ja VE2. - Hanskakalliontietä voidaan joutua linjaamaan uudelleen Hanskakallion eritasoliittymän vuoksi.	- Kiilan täyttömäen eritasoliittymä etäämmällä täyttömäestä kuin vaihtoehdoissa VE1, VE2 ja VE2B. - Hanskakalliontietä voidaan joutua linjaamaan uudelleen Hanskakallion eritasoliittymän vuoksi.	Vaihtoehdoissa 2a, 2b ja 3 tien linjaus suoraviivaisempi kuin vaihtoehdossa 1.
Liikenne	Sujuvat liikenneyhteydet	Palvelee parhaiten nykyisiä yhteyksiä sekä Kiilan täyttömäen aluetta.				Vaihtoehto 1 on nykyisten yhteyksien palvelemisen kannalta muita vaihtoehtoja parempi.
Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne	- Muuttaa nykyistä maankäyttöä paikallisesti uuden väylän myötä ja pirstoo kiinteistöjä. - Halkoo maa- ja metsätalousalueita. - Parantaa alueen maa-aineksenottoon ja kiertotalouteen perustuvan maankäytön yhteyksiä ja laajemmalti myös asutuksen ja lentokentän ympäristön kulkuyhteyksiä. - Tukee maakuntakaavan mukaista yhdyskuntarakenteen kehittämistä sekä Vantaan ja Tuusulan maankäytön tavoitteita.	- Katriinantien ympäristöstä lyhimät liikenneyhteydet uudelle väylälle. Hyötyjiä ovat alueen pientaloasutus, sairaala sekä Myllykylän pienteollisuuden ja logistiikan toiminnot sekä moottoriurheilualueet. - Sivuaa Kiilan kiertotalouskeskus -hankealuetta tarjoten sille hyvät yhteydet. - Sijoittuu Kiilan täyttömäen alueelle. Rajoittaa sen toimintaa ja halkoo aluetta, mutta samalla alueelle muodostuu erinomaiset liikenneyhteydet. - Kesäkylä eriytyy omaksi saarekkeeseen ympäristöhäiriöitä aiheuttavien toimintojen keskelle.	- Sijoittuu noin 2,5 km:n matkalla maa-aineksenotto- ja ylijäämämaiden sijoitusalueelle. Sivuaa Kiilan kiertotalouskeskus-hankealuetta. Rajoittaa näiden toimintaa ja halkoo aluetta, mutta samalla alueelle muodostuu erinomaiset liikenneyhteydet. - Kesäkylän asutus on aivan linjauksen vieressä (rakennuksiin alle 100 m). - Järeät ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toiminnot keskitetään samaan paikkaan. Tosin väylä tulee Kesäkylän asuinalueen viereen.	- Sijoittuu noin 2,5 km:n matkalla maa-aineksenotto- ja ylijäämämaiden sijoitusalueelle. Sivuaa Kiilan kiertotalouskeskus-hankealuetta. Rajoittaa näiden toimintaa ja halkoo aluetta, mutta samalla alueelle muodostuu erinomaiset liikenneyhteydet. - Kesäkylän asutus lähellä, mutta kauempana kuin VE 1. - Järeät ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toiminnot keskitetään samaan paikkaan. - Linjaus tukeutuu myös voimajohdon käytävään.	- Sijoittuu noin 3 km:n matkalla maa-aineksenotto- ja ylijäämämaiden sijoitusalueelle. - Halkoo Senkkerin laajaa louhinta-aluetta, joka vaikeuttaa merkittävästi väylän rakentamista. - Sivuaa Kiilan kiertotalouskeskus-hankealuetta. - Rajoittaa em. toimintojen toimintaa ja halkoo aluetta, mutta samalla alueelle muodostuu erinomaiset liikenneyhteydet. - Järeät ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toiminnot ml. väylä sijoitetaan samaan paikkaan vaihtoehdoista pisimmällä matkalla.	- Vaihtoehdot ovat hyvin erilaisia maankäytön kehittämisen ja nykyisten toimintojen näkökulmasta. - Kokonaisuutena paras vaihtoehto on VE 1. - Alueelle leimalliselle kiertotalouden ja maa-ainestoiminnan kannalta tieyhteydestä on hyötyä ja haittaa. Uusi liikenneyhteys kuitenkin tukee merkittävästi toiminnalle tärkeitä sujuvia kuljetusyhteyksiä.
Kaavoitus	- Uusi väylä edellyttää lähtökohtaisesti ajantasaisia maankäytön suunnitelma. - Vantaan Yleiskaava 2020 -työ on käynnissä. - Tuusulan koko kunnan yleiskaavatyö on käynnissä. - Käynnissä olevissa yleiskaavoissa esitetään ajantasainen suunnitelma ja niihin kytkeytyvä maankäyttö.	Vantaan puolen asemakaavassa on varauduttu uuteen väylään ja linjaus vastaa asemakaavan maantietäaluetta (LT).	- Edellyttää Vantaan puolella asemakaavan muutosta: Syystuulentien kulmassa on erillispientalojen korttelialueella (A0), jossa on kaksi toteutumatonta rakennuspaikkaa, lisäksi voimajohdon vaara-alueita. Itäosassa pääosin yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitojen korttelialueella (ET) ja lähivirkistysalueella (VL). - Tuusulan Ruotsinkylä-Myllykylä II -osayleiskaavassa (2014) maa-ainesten ottoaluetta (EO), suojaviheraluetta (EV) ja ylijäämämaiden loppusijoituksen varattua aluetta. - Tuusulan yleiskaava 2040 alustavassa kaavaehdotuksessa (2018) maa-ainesten ottoaluetta (EO) ja työpaikka-alueita (TP).	- Edellyttää Vantaan puolella asemakaavan muutosta, pääosin yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitojen korttelialueella (ET) ja lähivirkistysalueella (VL). - Tuusulan Ruotsinkylä-Myllykylä II -osayleiskaavassa (2014) maa-ainesten ottoaluetta (EO), suojaviheraluetta (EV) ja ylijäämämaiden loppusijoituksen varattua aluetta. - Tuusulan yleiskaava 2040 alustavassa kaavaehdotuksessa (2018) maa-ainesten ottoaluetta (EO) ja työpaikka-alueita (TP).	- Edellyttää Vantaan puolella asemakaavan muutosta, pääosin yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitojen korttelialueella (ET) ja lähivirkistysalueella (VL). - Tuusulan Ruotsinkylä-Myllykylä II -osayleiskaavassa (2014) maa-ainesten ottoaluetta (EO), suojaviheraluetta (EV) ja ylijäämämaiden loppusijoituksen varattua aluetta. - Tuusulan yleiskaava 2040 alustavassa kaavaehdotuksessa (2018) maa-ainesten ottoaluetta (EO) ja työpaikka-alueita (TP).	- Vaihtoehto 1 on kaavoituksen kannalta vakiintunut ratkaisu ja se on asemakaavassa. - Muutoin kaavoituksen kannalta merkittäviä eroja, sillä yleiskaavoja tarkistetaan parhaillaan.
Asuinalot ja elinympäristö	- Muuttaa läheisten asuinalueiden lähimetsäalueita. Metsäalueiden virkistysarvo on heikentynyt kesäkylän pohjoispuolella laajojen hakkuuaukeiden vuoksi. - Uusi väylä muuttaa merkittävästi elinympäristön luonnetta ja heikentää viihteyssyyttä (rakenteet, uusi melulähde, estevaikutus). - Ylittää maakuntakaavassa osoitetun ulkoilureitin. - Muuttaa Kesäkylän yhdyskunnan omailemasta luonnetta. Alue on alun perin tarkoitettu kesäasumiseen, mutta muuttanut vuosien myötä pysyvään asumiseen.	- Lähimmillään 150 m päässä Kesäkylän asutuksen eteläosasta. - Merkittävää haittaa yhdelle asuinalolle. - Kesäkylää ympäröi väylän toteuttamisen myötä kahdesta suunnasta järeästi rakennettu ympäristö. Linjaus katkaisee Kesäkylän yhteydet alati niukkeneviin lähivirkistysalueisiin. - Hanskakallion latu/kuntorata ja moottoriurheilualue jää väylän kohdalle.	- Tulee hyvin lähelle Kesäkylän asuinalueita. Merkittävää haittaa noin 20 asuinalolle (alle 100 m etäisyys). - Kokonaisuutena selkeästi eniten asutusta lähialueella (alle 200 m etäisyys). - Pohjoispuolelle muodostuu nykyistä laajempi järeän rakentamisen alue ja suojaava metsäkaistale kaventuu (maa-aineksen otto). - Meluntorjunta rajaa osin rakentamisen alueen näkyvistä.	- Sijoittuu yli 130 m etäisyydelle Kesäkylän asuinalueesta voimajohtoaukean toiselle puolelle. - Rakentaminen keskittyy maa-ainestenottoalueen läheisyyteen, jolloin voimajohdon eteläpuolinen pieni metsäkaistale säilyy. Muodostaa kuitenkin voimajohdon kanssa leveän infrakäytävän asuinalueen viereen.	- Lähimmillään 220 m päässä Kesäkylän asutuksen pohjoisosasta osasta. - Vähiten asutusta lähialueella (alle 200 m).	- Merkittävien asutukselle haittojen perustella VE 2a on selkeästi huonoin, sillä siinä on eniten asutusta lähialueella (alle 200 m). Asutuksen etäisyyttä tarkasteltaessa VE 1 ja VE 2b ovat merkittävydeltään saman suuruisia, kun taas VE 3 on paras. - Pohjoisemmat vaihtoehdot (erityisesti VE 2a) ovat meluvaikutuksen kannalta huonompia pohjoisreunan asukkaille. Kesäkylän eteläosan asukkaille pohjoiset vaihtoehdot VE 2a, VE 2b ja VE 3 ovat parempia sijainnin perusteella (melu ja lähiympäristö). - Yleisellä tasolla VE 2a, 2b ja VE 3 ovat parempia kuin VE 1, koska tällöin uusi väylä sijoittuu jo valmiiksi rakennettuun ympäristöön (voimajohto ja maa-aineksenotto, aidattu täyttömäki). - VE1 sijoittuu ulkoiluun käytettävälle alueelle ja katkaisee Kesäkylän virkistysyhteydet etelään, joten se muuttaa eniten Kesäkylän alueen elinympäristöä. - VE3 sijoittuu enimmäkseen virkistyskäytön kannalta merkityksettömään ympäristöön, joten sen vaikutukset lähivirkistyskäyttöön ovat vähäisimmät.

(Taulukko 2.1. • Tabell 2.1.)

	Kaikkia vaihtoehtoja koskevat vaikutukset ja lähtökohdat	VE 1 Kesäkylä	VE 2a Kesäkylä	VE 2b Kesäkylä	VE 3 Kesäkylä 3	JOHTOPÄÄTÖKSET
Maisema ja kulttuuriperintö	- Linjaukset muuttavat metsäistä maisemaa järeästi rakennetun ja muokatun ympäristön reunalla. Kesäkylässä pohjoispuolella lisäksi laajat hakkuuaukeat ovat heikentäneet maisemaa. - Maisema muuttuu rakennettumaksi, mutta alue ei ole erityisen herkkää lukuun ottamatta Kesäkyllän ja Myllykylän asutuksen lähiympäristöä.	150 m päässä asutuksesta peitteisessä ympäristössä, joten Kesäkyllään ei kohdistu maiseman muutosta. - Risteää Seutula-Tuusulan Myllykylätien kanssa (Vantaan rakennusperintökohde, inventoitu kohde on kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittävä).	- Uusi väylä meluntorjuntoineen muuttaa Kesäkyllän pohjoisosan lähimaisemaa voimakkaasti. - Uusi väylä kaventaa metsäkaistaletta, joka peittää paikoin näkymän Kesäkyllästä maa-aineksenottoalueelle. - Sivuaa muinaisjäännostä Sjöskog-Myllykylä (vanha tienpohja).	- Uusi kaventaa metsäkaistaletta, joka peittää paikoin näkymän Kesäkyllästä maa-aineksenottoalueelle. - Sivuaa muinaisjäännostä Sjöskog-Myllykylä (vanha tienpohja).	- Uusi väylä kaventaa vähäisesti metsäkaistaletta, joka peittää paikoin näkymän Kesäkyllästä maa-aineksenottoalueelle. - Sivuaa muinaisjäännostä Sjöskog-Myllykylä (vanha tienpohja).	- Vaihtoehdot ovat vaikutuksiltaan erilaisia, mutta merkittävyydeltään samaa luokkaa. - Asutuksen lähimaiseman kannalta VE 2a on heikoin.
Luonnonolot	- Pirstoo luonnonympäristöä, jossa on monipuolisia luontoarvoja. Metsätalouden toimenpiteet ja maa-ainesten oton laajeneminen ovat heikentäneet huomattavasti ympäristön luonnontilaa etenkin Kesäkyllän pohjoispuolella. - Heikentää koillis-lounaissuuntaisia ekologisia yhteyksiä. - Suunnitellun Kiilan kiertotalousalueen luontoselvityksissä löytyi alueen itäpuoliselta voimajohtoaukealta kirjojokikorentoa, joka on EU:n luontodirektiivin liitteen IV laji. - Linjauksille Vantaan puolella sijoittuu potentiaalista liito-oravan elinaluetta ja liito-oravan kulkuyhteyksiä, mutta reviirejä ei viimeisimmissä selvityksissä havaittu. - Tuusulan puolelta VE 2 ja 3 linjauksilta edelliset liito-oravaselvitykset on tehty v. 2013. Linjauksilla ei tällöin ollut potentiaalista liito-oravan elinympäristöä.	- Fågelbergetin länsipuolella luonnontilaisten purojen uomaverkosto sekä lähdevaikutteisia ojia. Alue on kasvistollisesti arvokasta. Linjaus sijoittuu puron läheisyyteen lähimmillään joidenkin kymmenien metrien etäisyydelle noin 500 m matkalla. Linjauksen tuntumassa myös liito-oravan vanhoja kolopuita. Voi olla vaikutusta puron vesitalouteen ja vedenlaatuun. - Ylittää Kesäkyllän länsipuolella useampaan otteeseen uoman, joka lähimmillään alle 100 m etäisyydellä. Alajuoksulla on vesilailla suojeltu puro, jossa esiintyy purokatkaa. Voi olla vaikutusta puron vesitalouteen ja vedenlaatuun. - Kesäkyllän länsipuolella soistunut ympäristö, jolla esiintyy metsävikloa ja viitasammakkoa sekä arvokasta kasvilajistoa. Arvokas elinympäristö kattaa entiseen turpeenottokuoppaan syntyneen lammen ja sen soisen lähiympäristön. Linjauksella voi olla vaikutusta alueen vesitalouteen. - Sijoittuu Kesäkyllän eteläpuolelle noin 350 m matkalla arvokkaaseen suo- ja korpiympäristöön, linjauksen tuntumassa on liito-oravan vanhoja kolopuita (ehdotettu yleiskaavaan luo-merkinnällä ja toimii myös ekologisen verkoston solmukohdana). Linjaus pirstoo kyseistä luontoarvo-keskittymää ja katkaisee ekologisen yhteyden. - Sijoittuu Hanskakallion koillispuolella noin 100 m etäisyydelle viitasammakon elinympäristöstä ja sijoittuu lammikkoon laskevan puron päälle. Voi heikentää viitasammakon elinympäristöä. Yhteisvaikutukset Kiilan kiertotalousalueen kanssa ovat keskeisiä.	- Fågelbergetin länsipuolella luonnontilaisten purojen uomaverkosto sekä lähdevaikutteisia ojia. Alue on kasvistollisesti arvokasta. Linjaus sijoittuu puron läheisyyteen lähimmillään joidenkin kymmenien metrien etäisyydelle noin 500 m matkalla. Linjauksen tuntumaan sijoittuu myös liito-oravan vanhoja kolopuita. Linjauksella voi olla vaikutusta puron vesitalouteen ja vedenlaatuun. - Sijoittuu Degermossenin potentiaaliselle viitasammakon elinympäristölle, joka on ojitettua puustoista suota. Vuoden 2013 selvityksissä alueella ei havaittu viitasammakkoa. - Sijoittuu Senkkerinmäen kohdalla noin puolen km:n osuudella linnustollisesti arvokkaalle alueelle, johon liittyy myös paikallisesti arvokasta metsää ja soistuma. Alueella tavattiin v. 2013 pyytä (EU:n lintudirektiivin liite I laji) ja muita huomionarvoisia lajeja. Linjaus halkaisee alueen kahteen osaan heikentäen huomionarvoisten lajien elinympäristöä. - Sivuaa paikallisesti arvokasta moreenikumpua.	- Fågelbergetin länsipuolella luonnontilaisten purojen uomaverkosto sekä lähdevaikutteisia ojia. Alue on kasvistollisesti arvokasta. Linjaus sijoittuu puron läheisyyteen lähimmillään reilun sadan metrin etäisyydellä. Linjauksen tuntumaan sijoittuu myös liito-oravan vanhoja kolopuita. Linjauksella voi olla vaikutusta puron vesitalouteen ja vedenlaatuun. - Sijoittuu Degermossenin potentiaaliselle viitasammakon elinympäristölle, joka on ojitettua puustoista suota. Vuoden 2013 selvityksissä alueella ei havaittu viitasammakkoa. - Sijoittuu Senkkerinmäen kohdalla noin puolen km:n osuudella linnustollisesti arvokkaalle alueelle, johon liittyy myös paikallisesti arvokasta metsää ja soistuma. Alueella tavattiin v. 2013 pyy (EU:n lintudirektiivin liite I laji) ja muita huomionarvoisia lajeja. Linjaus halkaisee alueen kahteen osaan heikentäen huomionarvoisten lajien elinympäristöä. - Sivuaa paikallisesti arvokasta moreenikumpua.	- Sijoittuu linnustollisesti arvokkaalle alueelle noin puolen km:n osuudella, jossa v. 2013 EU:n lintudirektiivin liitteen I lajeja sekä muita huomionarvoisia lajeja. Alueen arvo on tämän jälkeen heikentynyt maa-ainesten oton laajenemisen ja metsätalouden toimenpiteiden vuoksi. Alueella on tehty kirjoverkkoperhoshavainto v. 2013 linjauksen tuntumassa. Linjaus halkaisee alueen kahteen osaan heikentäen huomionarvoisten lajien elinympäristöä. Voi heikentää kirjoverkkoperhosen elinpiiriä. - Sijoittuu Degermossenin potentiaaliselle viitasammakon elinympäristölle, joka on ojitettua puustoista suota. Vuoden 2013 selvityksissä alueella ei havaittu viitasammakkoa. - Sijoittuu Senkkerinmäen kohdalla noin puolen km:n osuudella linnustollisesti arvokkaalle alueelle, johon liittyy myös paikallisesti arvokasta metsää ja soistuma. Alueella tavattiin v. 2013 pyy (EU:n lintudirektiivin liite I laji) ja muita huomionarvoisia lajeja. Linjaus halkaisee alueen kahteen osaan heikentäen huomionarvoisten lajien elinympäristöä. - Sivuaa paikallisesti arvokasta moreenikumpua.	- Kaikilla vaihtoehdoilla on paikallisesti tärkeitä luontoarvoja ja ekologisia yhteyksiä heikentäviä vaikutuksia. - Kaikissa vaihtoehdoissa voi aiheutua haitallisia vaikutuksia luontodirektiivin lajeille. - Vesitalouden muutokset voivat myös aiheuttaa heikentäviä vaikutuksia viitasammakkoreviireille kaikissa vaihtoehdoissa. - Vaihtoehdot ovat erilaisia, mutta niillä ei vaikutusten merkittävyyden kannalta olennaisia eroja (nykytiedon perusteella). - Kirjojokikorennon kannalta VE 1 on heikoin. - Kirjoverkkoperhosen kannalta VE 3 on heikoin. - Arviointiin jää huomattavaa epävarmuutta viitasammakon, ja kirjoverkkoperhosen ja kirjojokikorennon osalta. Jatkoselvitykset ovat tarpeen. Myös linnuston kannalta arvokkaat alueet ovat muuttaneet sitten 2013 selvitysten, mikä aiheuttaa epävarmuutta etenkin vaihtoehto 3:n arviointiin.
Pohja- ja pintavedet	Maa- ja kallioleikkaukset alentavat pohjaveden pinnantasoja. Kohde ei ole vedenhankinnan kannalta tärkeällä pohjavesialueella. Ruotsinkylän pohjavesialue sijaitsee noin 1,8 km Kotikylästä itään. Tar kastelualueen läheisyydessä on 4 pohjavesiputkea (ympäristö.fi).	- Fågelbergetin länsipuolella on lähes luonnontilaisten purojen uomaverkosto sekä lähdevaikutteisia ojia. Linjauksella voi olla vaikutusta puron vesitalouteen ja vedenlaatuun. - Linjalla on syvää leikkausta (maa- tai kallioleikkaus) noin 370 m matkalla ja matalaa leikkausta noin 720 m matkalla. Pohjavesi tulee alenemaan erityisesti syvien leikkauskohteiden ympäristössä.	- Fågelbergetin länsipuolella on lähes luonnontilaisten purojen uomaverkosto sekä lähdevaikutteisia ojia. Linjauksella voi olla vaikutusta puron vesitalouteen ja vedenlaatuun. - Linjalla on syvää leikkausta (maa- tai kallioleikkaus) noin 710 m matkalla ja matalaa leikkausta noin 750 m matkalla. Pohjavesi tulee alenemaan erityisesti syvien leikkauskohteiden ympäristössä.	- Fågelbergetin länsipuolella on lähes luonnontilaisten purojen uomaverkosto sekä lähdevaikutteisia ojia. Linjauksella voi olla vaikutusta puron vesitalouteen ja vedenlaatuun. - Linjalla on syvää leikkausta (maa- tai kallioleikkaus) noin 720 m matkalla ja matalaa leikkausta noin 1140 m matkalla. Pohjavesi tulee alenemaan erityisesti syvien leikkauskohteiden ympäristössä.	Linjalla on syvää leikkausta (maa- tai kallioleikkaus) noin 810 m matkalla ja matalaa leikkausta noin 1070 m matkalla. Pohjavesi tulee alenemaan erityisesti syvien leikkauskohteiden ympäristössä.	VE2:n ja VE3:n leikkaukset ovat syviä pidemmältä matkalta ja matalaa leikkausta on pidemmällä matkalla kuin linjassa VE1. Pohjavedenpinta alenee ympäristössä VE2:ssa ja VE3:ssa todennäköisesti hie-man laajemmalla alueella kuin VE1:ssa.
Maaperä	Linjan VE1 keskivaiheilla on laaja savipehmeikkö. Linjojen VE2 ja VE3 loppuosassa on savi- ja turvepehmeikköjä. Muilta osin pohjamaa on moreenia ja kalliota.	Tarvittavan paalulaatan sekä pilaristabiloinnin yhteispituus on noin 770 linja-m, esikuormituksen sekä massanvaihdon yhteispituus on 820 linja-m. Maanvaraista/kallionvaraista linjaa on noin 2610 m.	Tarvittavan paalulaatan sekä pilaristabiloinnin yhteispituus on noin 670 linja-m, esikuormituksen sekä massanvaihdon yhteispituus on 830 linja-m. Maanvaraista/kallionvaraista linjaa on noin 3000 m.	Tarvittavan paalulaatan sekä pilaristabiloinnin yhteispituus on noin 450 linja-m, esikuormituksen sekä massanvaihdon yhteispituus on 900 linja-m. Maanvaraista/kallionvaraista linjaa on noin 2950 m.	Tarvittavan paalulaatan sekä pilaristabiloinnin yhteispituus on noin 450 linja-m, esikuormituksen sekä massanvaihdon yhteispituus on 1080 linja-m. Maanvaraista/kallionvaraista linjaa on noin 2770 m.	Kaikissa vaihtoehdoissa pohjanvahvistusta on likimain sama

2.4 YVA-menettelyssä tutkittavien vaihtoehtojen kuvaus

Vaihtoehdot

YVA-menettelyssä tarkasteltavat hankevaihtoehdot ovat seuraavat:

- **Vaihtoehto 1**, jossa on Reunassa vaihtoehtoiset linjaukset VE Reuna 1A ja VE Reuna 1B.
- **Vaihtoehto 0+**. Ainoastaan Tuusulan Focus-alueen osuuden toteutus.

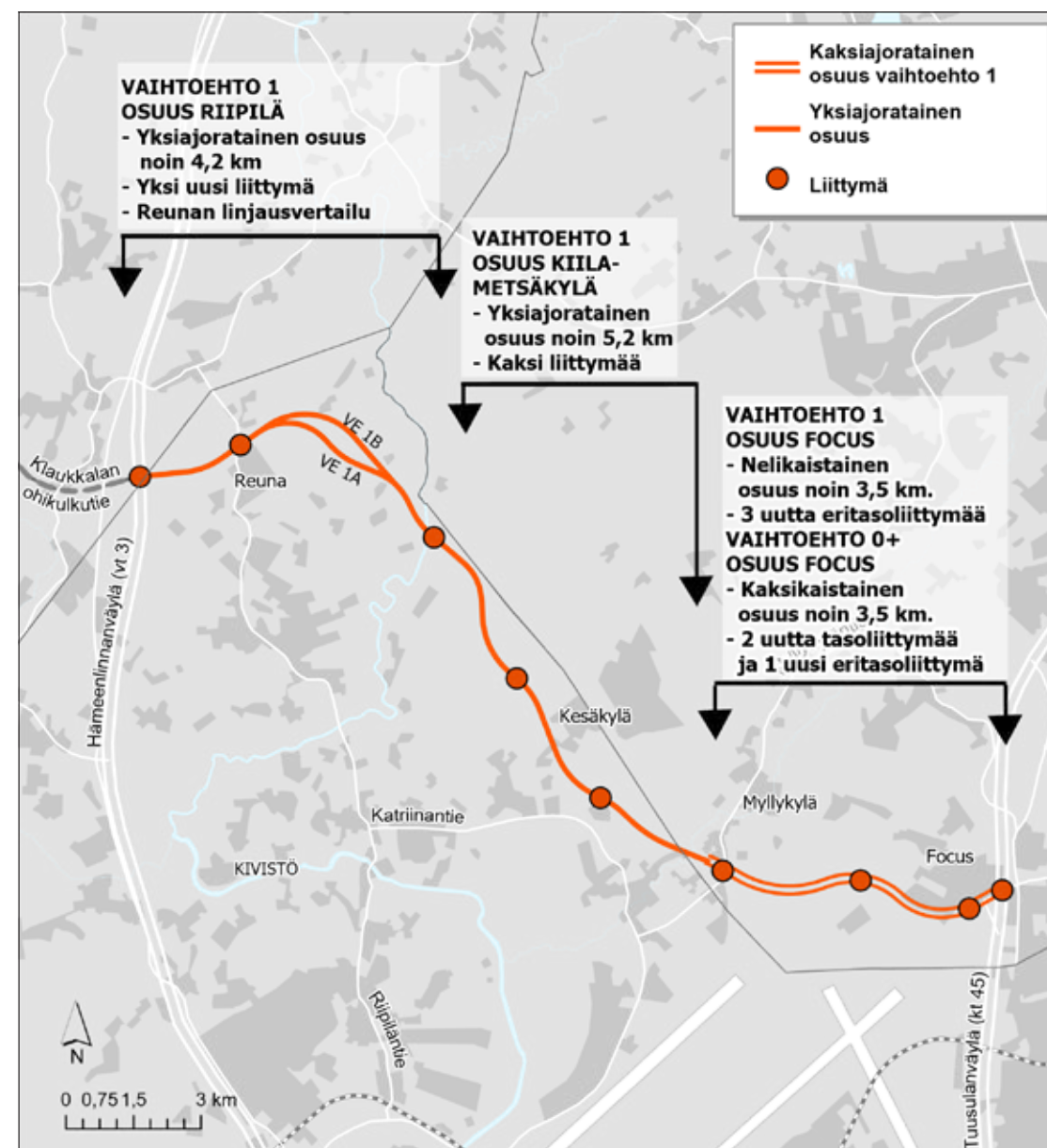
Osuudet

Hankealue on jaettu vaikutusten käsittelyä ja vertailua varten kolmeen osuuteen (Kuva 2.7). Ne ovat ympäristön kannalta luonteeltaan erilaisia kokonaisuuksia.

- **Osuus Riipilä** (vaihtoehto 1)
- **Osuus Kiila–Metsäkylä** (vaihtoehto 1)
- **Osuus Focus** (vaihtoehto 1/ vaihtoehto 0+)



Kuva 2.6. Tutkittava linjaus vaihtoehtoineen. • Bild 2.6. Justering med alternativ.

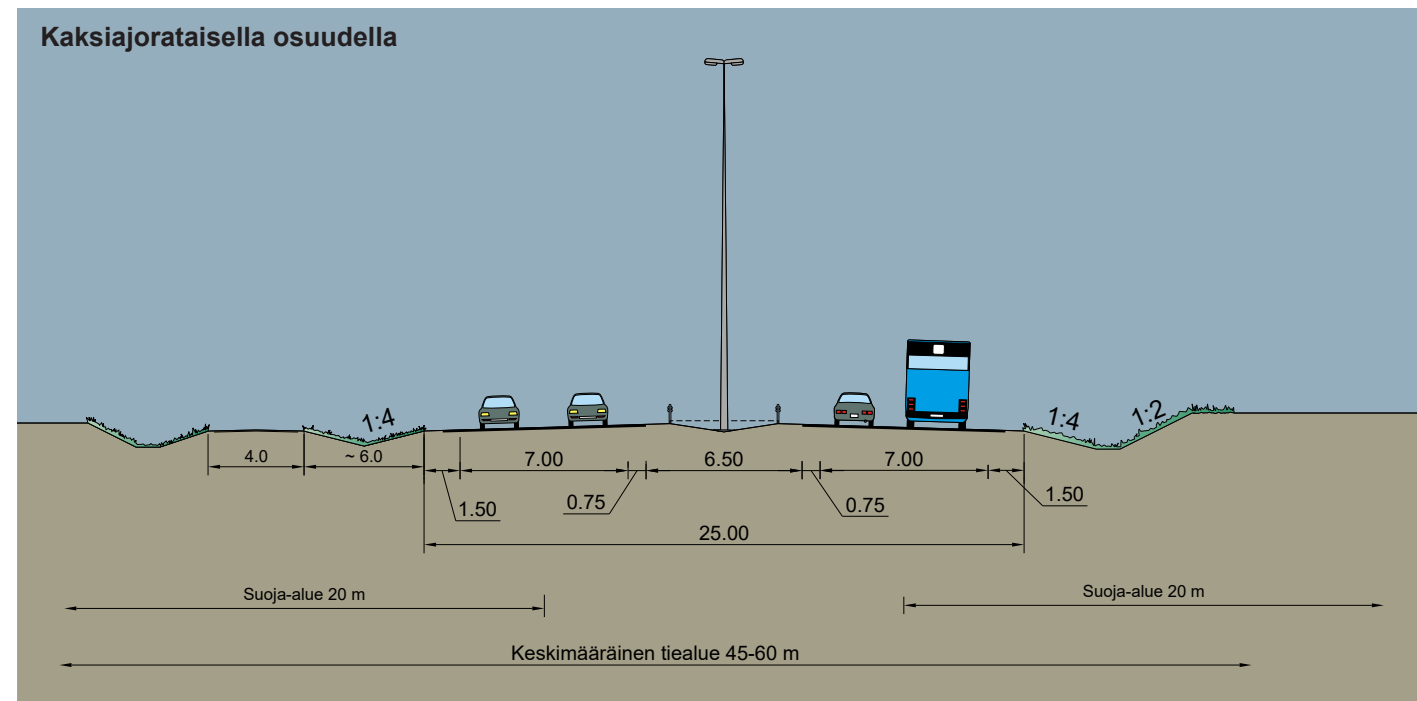
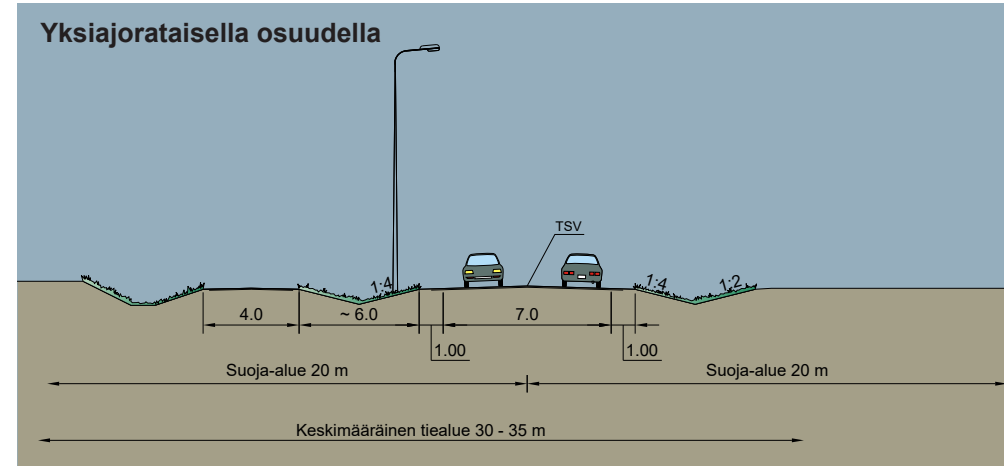


Kuva 2.7. Tutkittavat vaihtoehdot osuuksittain. • Bild 2.7. Alternativ som ska granskas regelbundet.

2.4.1 Vaihtoehto 1 (Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä)

Vaihtoehto 1 sisältää uuden maantietasaisen väylän Hämeenlinnanväylän ja Tuusulan välillä. Yhteys on mitoitettu seudullisena maantienä. Se on logistiikan laatukäytävä, jossa liikenteen toimintavarmuus ja sujuvuus korostuvat. Seuraavassa on kuvattu ratkaisun keskeiset periaatteet ja vaihtoehtojen kartat ja pituusleikkaukset ovat tämän YVA-selostuksen liitteessä:

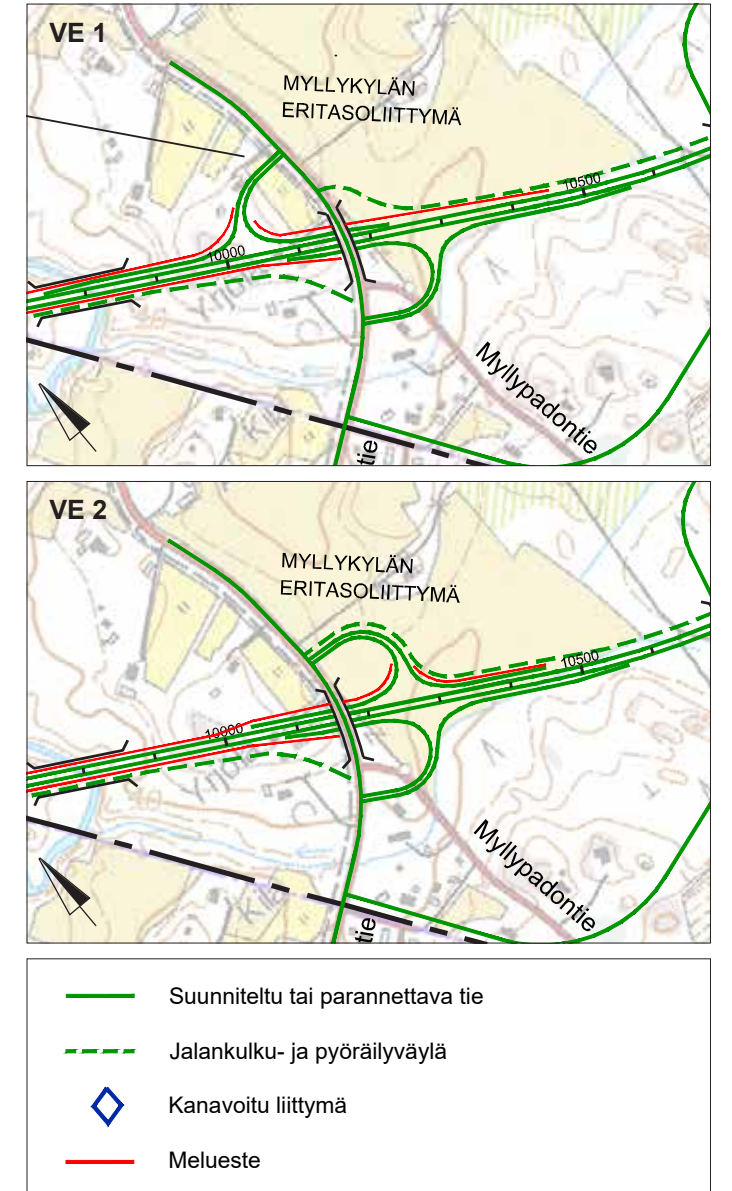
- Hämeenlinnanväylän (vt 3) ja Myllykyläntien välillä yhteys on yksiajoratainen kaksikaistainen sekaliikennetie ja Myllykyläntien ja Tuusulanväylän (kt 45) välillä yhteys on kaksiajoratainen nelikaistainen sekaliikennetie.
- Päätien suunnittelunopeus on 80 km/h ja moottoriteiden eritasoliittymäalueilla 50–60 km/h.
- Tie kytkeytyy Hämeenlinnanväylään rakenteilla olevan Klaukkalan ohikulkutien eritasoliittymässä. Uusi tielinjaus kiertää Reunan alueen pohjoispuolitse ja Reunassa on kaksi vaihtoehtoista linjausta VE Reuna 1A ja VE Reuna 1B. Reunasta tie jatkuu Vantaan ja Tuusulan kunnan rajan tuntumaan ja suuntautuu Kesäkyän eteläpuolitse Myllykyläntielle ja lentoaseman pohjoispuolitse Tuusulanväylälle Kulomäen eritasoliittymään. Focus-alueella tien korkeusaseman suunnittelussa on otettu huomioon alueelle suunnitellut maa-aineksen ottamiset.
- Uudelle yhteydelle liiyytään pääliittymien kautta. Tielle tulee tasoliittymät Riipiläntien (mt 11455), Seutuläntien, Kiilan täyttömäen kohdille sekä eritasoliittymät Hanskaliontien ja Myllykyläntien kohdille (mt 11463, 2 vaihtoehtoa, jotka ratkeavat maankäytön suunnittelun edetessä). Myllykyläntien itäpuolelle tulee Finavian ja Retailparkin eritasoliittymät. Liittymät kytkevät alueen maankäytön uuteen väylään. Muut katkeavat yhteydet korvataan risteys-silloilla ja tiejärjestelyillä, joilla ne kytetään esitettyihin tasoliittymiin. Tiejakson pääliittymissä otetaan huomioon HCT-ajoneuvojen vaatima mitoitus. Tasoliittymät ovat porrastettuja ja pääsuunnan vasemmalle kääntymiskaistoilla varustettuja.
- Jalankulku ja pyöräily tapahtuu omilla väylillä. Tiekäytävään tulee jatkuva jalankulun ja pyöräilyn reitti. Risteäminen ajoneuvoliikenteen kanssa tapahtuu tavoitetilanteessa eritasossa. Jalankulkua, pyöräilyä ja mopoilua ei sallita päätiellä tavoitetilanteessa.
- Liittymien yhteydessä on linja-autopysäkit ja turvalliset yhteydet niille.



Kuva 2.8. Vaihtoehtojen tyyppipoikkileikkaukset.
Bild 2.8. Typtvärnsnitt för alternativen.

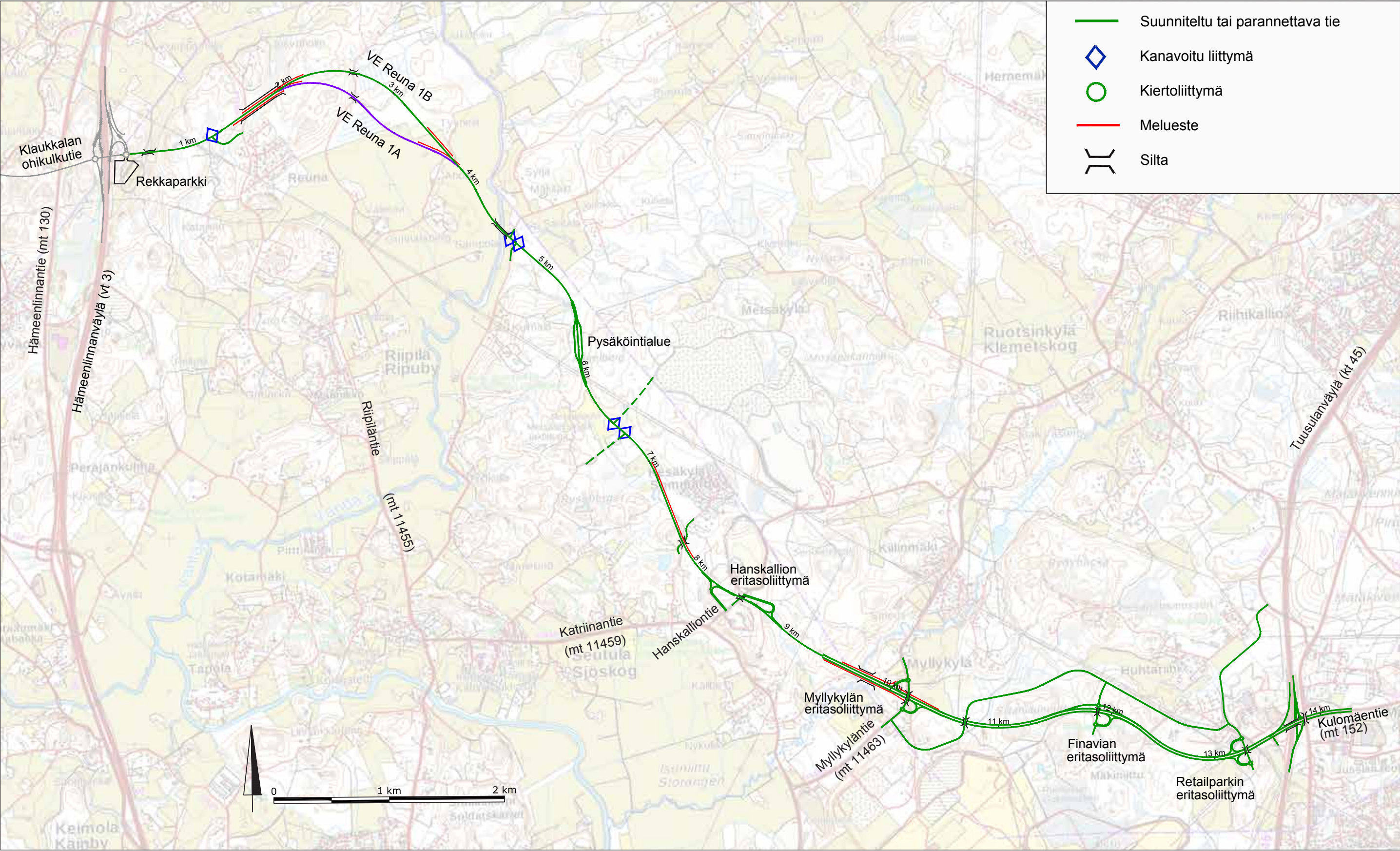
- Kiilan täyttömäen pohjoispuolelle rakennetaan pysäköintialue, joka toimii myös poliisin raskaan liikenteen tarkastuspisteenä. Levähdysalueet rakennetaan kumpaankin ajosuuntaan erikseen. Levähdysalueet rakennetaan kokonaan ajoradasta erotettuina ja ne varustetaan erkanemis- ja liittymiskaistoilla.
- Tiejaksolle tulee kolme maisemasiltaa, jotka sijoittuvat Josvahalmenin, Vantaanjoen ja Tuusulanjoen kohdille.
- Tiejakso ja siihen liittyvät jalankulku- ja pyöräilytiet valaistetaan.
- Tielle toteutetaan tarvittava meluntorjunta.
- Myllykyläntien liittymäalueelle tehdään Päijännetunnelin edellyttämät pohjavesisuojuukset.

- Aiemmissa suunnitelmissa esillä ollut Siltaniityn eritasoliittymä on karsittu vaihtoehdosta, koska alueen liikenneverkko toimii ilman liittymää hyvin ja lisäksi liittymä olisi sijoittunut hyvin lähelle Myllykyläntien ja Finavian eritasoliittymiä heikentäen päätien sujuvuutta ja turvallisuutta.
- Hämeenlinnanväylän eritasoliittymään voidaan toteuttaa raskaan liikenteen pysäköintialue, mutta se ei ole riippuvainen uuden yhteyden rakentamisesta. Se ei kuulu tähän suunnitelmaan kiinteänä osana, mutta se otetaan huomioon tunnistettuna yhteisvaikutuksena muun suunnitelman kanssa tässä arvioinnissa.



Kuva 2.9. Myllykylän eritasoliittymän vaihtoehdot.
Bild 2.9. Alternativ för den planskilda anslutningen i Kvarnby.

Myllykylän eritasoliittymälle on tutkittu kahta vaihtoehtoa, joista tehdään päätös alueen kaavoituksen edetessä. Vaihtoehdot poikkeavat toisistaan ramppien sijoittelun suhteen. Vaihtoehdossa 1 eritasoliittymän rampit sijoittuvat Myllykyläntien itäpuolelle ja vaihtoehdossa 2 ne sijoittuvat eritasoliittymän kaakkois- ja luoteisneljänneksiin. Vaihtoehto 2 mahdollistaa Focus-alueen kytkennän suoraan eritasoliittymän luoteisneljänneksen ramppien päähän. Vaikutusten arviointi on tehty tässä arviointiselostuksessa laajemman eritasoliittymävaihtoehdon mukaisesti, ellei toisin ole mainittu.



Kuva 2.10. Vaihtoehto 1.
Bild 2.10. Alternativ 1.

2.4.2 Vaihtoehto 0+ (Focus-alue)

Vaihtoehto 0+ sisältää uuden maantietasaisen väylän Myllykyläntien (mt 11463) ja Tuusulanväylän välillä. Yhteys palvelee Focuksen asemakaava-aluetta kytkien sen Tuusulanväylään ja muuhun tie- ja katuverkkoon. Seuraavassa on kuvattu ratkaisun keskeiset periaatteet:

- Yhteys on Retailparkin eritasoliittymän ja Tuusulanväylän (kt 45) välillä kaksiajoratainen ja nelikaistainen väylä, jossa suunnittelunopeus on 50–60 km/h. Myllykyläntien ja Retailparkin eritasoliittymän välillä se on yksiajoratainen kaksikaistainen tie, jonka suunnittelunopeus on 80 km/h. Yhteys kääntyy länsiosassa Myllykyläntielle.
- Tiejaksolle tulee Retailparkin eritasoliittymä. Finavian eritasoliittymän kohdalle tulee porrastettu tasoliittymä ja Myllykyläntien pohjoissuuntaa kytketään tiehen tasoliittymällä. Myllykyläntien ja Finavian liittymien välille on

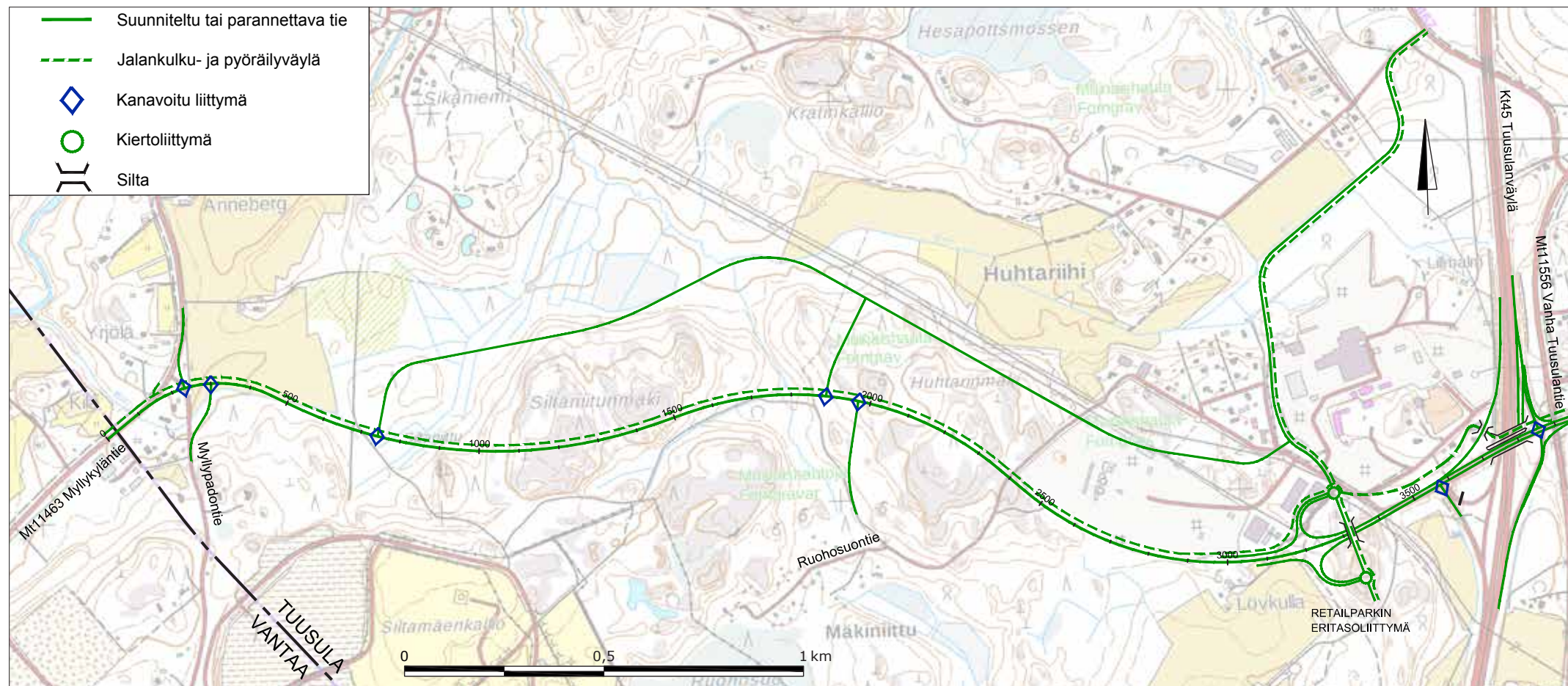
mahdollista toteuttaa maankäyttöä palveleva tasoliittymä. Tasoliittymiin tulee kääntymiskaistat. Tiejakson pääliittymissä otetaan huomioon HCT-ajoneuvojen vaatima mitoitus.

- Jalankulku- ja pyöräilytie on varauduttu toteuttamaan tieyhteyden pohjoispuolelle. Se voi sijoittua myös alueen katuverkolle ja asia tarkentuu alueen maankäytön suunnittelun edetessä. Risteäminen ajoneuvoliikenteen kanssa tapahtuu eritasossa. Jalankulkua, pyöräilyä ja mopoilua ei sallita päätiellä tavoitetilanteessa.
- Liittymien yhteyteen suunnitellaan pysäkkiparit.
- Tiejakso ja siihen liittyvät jalankulku- ja pyöräilytiet valaistetaan.
- Myllykyläntien liittymäalueelle tehdään Päijännetunnelin edellyttämät pohjavesisuojaukset.
- Tien korkeusaseman suunnittelussa on otettu huomioon alueelle suunnitellut maa-aineksen ottamiset.

Focus-alueen asemakaavoituksen yhteydessä tutkitaan myös hieman erilaisia vaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia maankäyttöön ja ympäristöön. Vaihtoehdot poikkeavat YVA-selostuksessa esitystä vaihtoehdosta lähinnä rinnakaisen katuverkon osalta. YVA-selostuksessa esitetty vaihtoehto kuvaa kuitenkin alueelle kohdistuvia kokonaisvaikutuksia riittävän kattavasti.

2.5 Vertailuvaihtoehto 0 (ei uutta väylää)

Myös hankkeen toteuttamatta jättäminen eli vaihtoehto 0 toimii vertailun apuna. Siinä tarkastellaan tilannetta tulevaisuudessa siten, että kumpikaan hankkeen vaihtoehdoista (vaihtoehto 1 tai vaihtoehto 0+) ei toteudu. 0-vaihtoehdon avulla tunnistetaan muun muassa liikenteen tarpeiden muuttuessa tulevia sujuvuusongelmia perustuen liikenneennusteeseen. Vaihtoehto 0 vastaa omalla tavallaan YVA-asetuksessa (277/2017) esitettyyn arvioinnin sisältöä sisältävään, jonka mukaan arviointiselostuksen tulee sisältää kuvaus vaikutusalueen ympäristön nykytilasta ja sen todennäköisestä kehityksestä, jos hanketta ei toteuteta.



Kuva 2.11. 0+ vaihtoehdon alustava Focus-alueen suunnitelmaratkaisu.
Bild 2.11. 0+ Alternativ för Focus-områdesplanering.

3 Ympäristövaikutusten arviointimenettely

3.1 Lainsäädännön lähtökohdat

YVA-menettely perustuu lakiin ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 252/2017. Sitä täydentää Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 277/2017. Tuo laki edellyttää arviointimenettelyn soveltamista tiehankkeissa, joissa rakennetaan vähintään 10 kilometrin pituinen, neli- tai useampikaistainen yhtäjaksoinen uusi tie. YVA-menettelyä voidaan soveltaa myös tätä pienempiin tai muihinkin kuin asetuksessa mainittuihin hankkeisiin, kuten tämän maantie 152 -hankkeen kohdalla. Toimivaltainen viranomainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue) tekee päätöksen arviointimenettelyn soveltamisesta, jos hankkeista katsotaan aiheutuvan merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia.

YVA-lain tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia muun muassa lisäämällä tietoa kyseisestä hankkeesta, suunnittelualueen nykytilanteesta, eri osapuolten näkemyksistä ja hankkeen aiheuttamista vaikutuksista. Ympäristövaikutusten arviointi keskittyy eri vaihtoehtojen vertailuun. Sen kautta pyritään löytämään hankkeelle toteuttamiskelpoinen ratkaisu, joka aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa ympäristöarvoille, asutukselle ja ihmisten hyvinvoinnille.

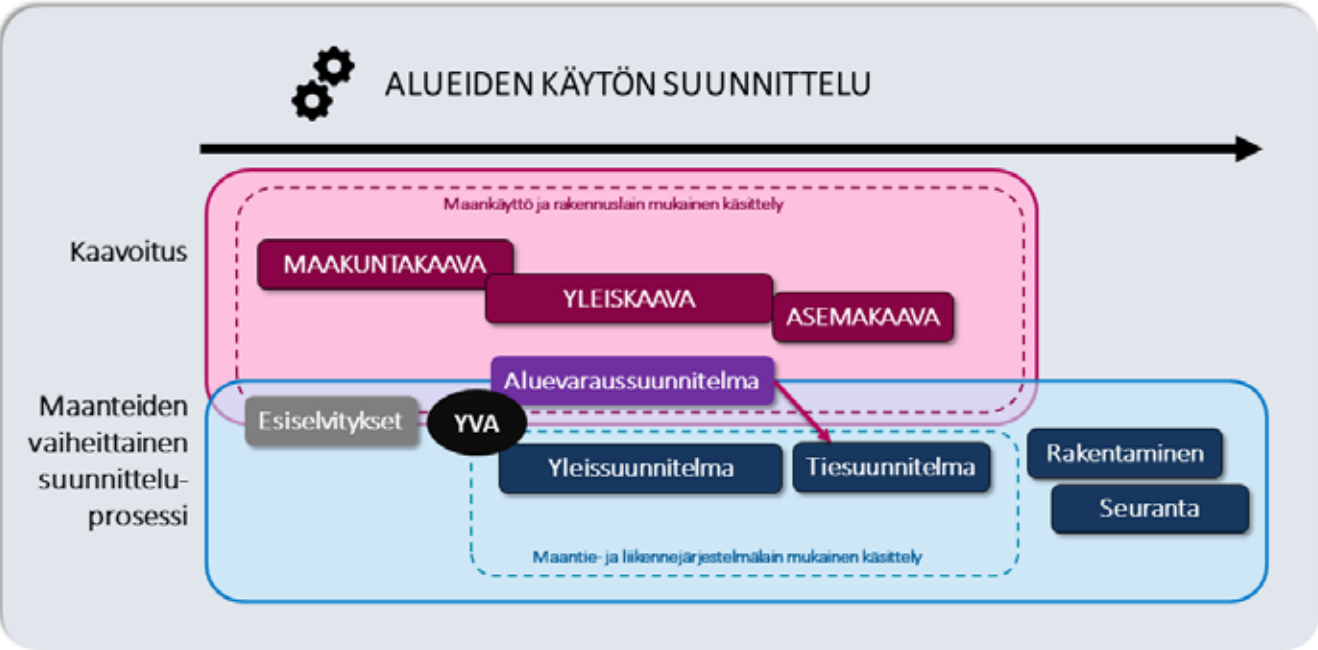
Lakisääteisen tehtävän lisäksi YVA-menettely palvelee hankkeen toteutusta ja se on myös väyläsuunnittelun työkalu. YVA-menettelyn kautta voidaan parantaa suunnitelman laatua ja tutkia ratkaisua, joka täyttää parhaiten hankkeelle asetut tavoitteet. Tämän vuoksi YVA-menettelyssä tuodaan esille myös hankkeen tavoitteet ja vaikutuksia, jotka eivät ole suoraan ympäristövaikutuksia (esimerkiksi liikenteellisiä vaikutuksia). Toisaalta liikenteellisillä vaikutuksilla on selkeä yhteys ympäristöön kohdistuviin vaikutuksiin.

3.2 YVA-menettely osana tiesuunnitteluprosessia

Maanteiden suunnitteluprosessi koostuu neljästä vaiheesta: esiselvityksistä, yleissuunnittelusta, tiesuunnittelusta ja rakentamissuunnittelusta. Vaikutusten arviointi vastaa pääsääntöisesti kunkin vaiheen suunnittelutarkkuutta, mutta hankkeen elinkaarta on ennakoitava jo varhaisessa vaiheessa. YVA-menettely toteutetaan useimmiten tien yleissuunnitteluvaiheessa (katso Kuva 3.1). Näin on myös tässä hankkeessa, jossa laaditaan kaavoitusta palveleva aluevaraussuunnitelma. YVA-menettely on prosessi, jonka aikana laaditaan ja tarkennetaan tien teknistä suunnitelmaa. Tien sijainti ja liikenteellinen perusratkaisu suunnitellaan YVA-menettelyn aikana sellaisella tarkkuudella, että vaihtoehtoehtojen keskeiset ympäristövaikutukset voidaan arvioida vertailukelpoisesti.

YVA-menettely tuottaa tietoa hankkeen eri vaihtoehtojen ympäristövaikutuksista vaihtoehdon valinnan pohjaksi. YVA-menettely ei siis ole päätöksentekoprosessi eikä lupamenettely. Arvioitiselostuksesta saadun saadun perus-

tellun päätelmän hankkeesta vastaava tekee päätöksen vaihtoehdosta, jonka pohjalta hankkeen yleissuunnitelma tai aluevaraussuunnitelma voidaan laatia. Suunnittelun lopputulos on aina kompromissi, jossa on sovitettu yhteen erilaisia tarpeita ja reunaehtoja. YVA-menettelyssä esille tulleet vaikutukset ja palaute otetaan huomioon ja niitä tarkennetaan jatkosuunnittelun vaiheissa. Myös perustellun päätelmän ajantasaisuutta arvioidaan jatkosuunnittelun vaiheissa.



Kuva 3.1. YVA-menettely maankäytön ja maanteiden suunnittelujärjestelmässä.
Bild 3.1. MKB-förfarande i markanvändning och vägplanering.

Miten voi vaikuttaa oikea-aikaisesti?

Teiden suunnittelu on vaiheittain tarkentuvaa ja jokaisesta vaiheesta halutaan keskustelua. Kaikki palaute on tervetullutta läpi suunnitteluprosessin, mutta palautetta antaessa on hyvä muistaa kunkin suunnitteluvaiheen tarkoitus. Väyläviranomaisen tavoitteena on löytää mahdollisimman hyväksytty suunnitteluratkaisu. YVA-menettelyyn ja yleissuunnitteluun kuuluu lähinnä yleiskaavan tarkkuutta vastaava suunnittelu. YVA-menettelyn jälkeen tehtävässä yleissuunnitteluvaiheessa (tässä hankkeessa aluevaraussuunnitelman viimeistely) määritellään tien likimääräinen paikka ja tilantarve sekä suhde ympäröivään maankäyttöön, tekniset ja liikenteelliset perusratkaisut sekä ympäristöhaittojen torjumisen periaatteet. YVA-vaihe on paras ajankohta ottaa kantaa tien sijaintiin ja tuoda esille ympäristövaikutusten kannalta merkittäviä asioita.

Monet ihmisten ja ympäristön kannalta olennaiset yksityiskohdat ratkaistaan vasta tiesuunnitteluvaiheessa. Tiesuunnitelman laatiminen on hankkeen toteutukseen tähtäävää tien yksityiskohtaista suunnittelua ja vastaa asemakaavan tarkkuutta. Yleissuunnittelussa hyväksyttyjä periaatteellisia asioita ei tiesuunnitteluvaiheessa enää yleensä käsitellä. Tiesuunnitteluvaiheessa määritetään tien tarkka sijainti, tarvittavat alueet, liittymät sekä muut tiejärjestelyt, jalankulun ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen järjestelyt sekä haittojen torjumiseksi tarvittavat toimenpiteet ml. meluntorjunta. Tiesuunnitelmassa ratkaistaan maanomistajiin ja muihin asianosaisiin välittömästi vaikuttavat tekijät, joten vuorovaikutus painottuu heidän kanssaan sovitaviin asioihin.

3.3 YVA-menettelyn roolit viranomaistyössä ja suunnittelussa

Hankkeesta vastaava on toiminnanharjoittaja tai se, joka muuten on lain mukaan vastuullinen tarkoitetun hankkeen toteuttamisesta. Tienpitoviranomaisena toimii alueellinen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue. ELY-keskus teetää maanteiden suunnittelun suunnittelualueen yrityksillä eli konsulteilla. Hankkeesta vastaava on tässä hankkeessa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue, jossa hankkeen yhteyshenkilö on Mari Ahonen. Vantaan kaupunki ja Tuusu-

Maantiet, tiepito ja sen tehtävät

Suomen tieverkko käsittää valtion maantiet, kunnalliset katuverkot ja yksityistiet. Maantien 152 uuden linjauksen on todettu tässä suunnitteluvaiheessa olevan seudullisena yhteytenä maantie. Liikenneverkkoa kehitetään jatkuvasti vastaamaan yhteiskunnallisia tavoitteita. Maanteiden suunnittelu ja kehittäminen perustuu lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteista (2005/503). Valtion puolesta tienpitäjänä toimii Väylävirasto, joka huolehtii maanteiden ylläpitämisestä ja vastaa tienpidon kustannuksista. ELY-keskukset (liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue) vastaavat alueensa tienpidon tehtävien hoitamisesta Väyläviraston ohjauksen mukaisesti. Tiensuunnittelu on yhdyskuntasuunnittelua ja osa suunnittelujärjestelmää, jossa liikenteen, maankäytön ja alueiden suunnittelu vaikuttavat toisiinsa. Yhteistyö suunnittelun eri osapuolten kesken on siten välttämätöntä. Kunnat ovat keskeisessä roolissa, kun maanteita suunnitellaan erityisesti kuntien maankäytön tarpeisiin kuten tässä maantien 152 uuden linjauksen suunnittelussa. Maantieinvestointeja on mahdollisuus toteuttaa valtion ja kunnan yhteisrahoituksella. Tuolloin hankkeen toteutuksesta tehdään sopimus kunnan valtion kanssa, jonka molemmat osapuolet hyväksyvät tahoillaan. Jos maantien 152 toteuttaminen etenee, niin silloin pohditaan vielä sen hallinnollista luokitusta kokonaisuutena ja jaksoittainkin. On mahdollista, että osa yhteydestä voi olla luokituksestaan katu lopputilanteessa tai välivaiheessa.

lan kunta kuuluvat myös hankkeen tilaajiin ja osallistuvat suunnittelukustannuksiin. Maantie 152 tulee palvelemaan oleellisesti alueen maankäyttöä ja sen suunnittelua, mikä lisää kuntien roolia tässä hankkeessa.

Yhteysviranomainen on se viranomainen, jolla on vastuu siitä, että ympäristövaikutusten arviointimenettely toteutetaan lain mukaisesti. Yhteysviranomainen tarkistaa ympäristövaikutusten arviointiselostuksen riittävyyden ja laadun sekä laatii tämän jälkeen perustellun päätelmänsä hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista. Yhteysviranomaisena tässä hankkeessa toimii Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue. Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue on yhteysviranomaisena tässä hankkeessa YVA-lain 10 § mukaisesti ympäristöministeriön määräämänä (VN/10363/201).

Muihin viranomaisosapuoliin kuuluu hankkeen suunnittelua varten perustettu ohjausryhmä, jossa on edustettuna Tuusulan kunta, Vantaan kaupunki, Uudenmaan liitto, Väylävirasto, Finavia, Puolustusvoimat ja Poliisi. Yhteysviranomainen on mukana ohjausryhmässä asiantuntijajäsenenä. Ohjausryhmän roolina on ohjata työtä ja tuoda oma asiantuntemuksensa suunnitteluratkaisun muodostamiseen. Aluevaraussuunnitelman vaikutusten arviointia ja

suunnittelua palvelevia selvityksiä on käyty läpi muutoinkin viranomaisten kanssa, ja samalla on pyritty varmistamaan niiden riittävyys.

3.4 YVA-ohjelmasta YVA-selostukseen

YVA-menettelyn ensimmäisenä vaiheena laaditaan ympäristövaikutusten arviointiohjelma (YVA-ohjelma). YVA-ohjelma on hankkeesta vastaavan laatima työohjelma arvioinnin suorittamisesta ja menetelmistä, jossa esitetään hankkeen perustiedot, tutkittavat vaihtoehdot ja kuvaus ympäristön nykytilasta. Ohjelmaan kuuluu myös suunnitelma tiedottamisesta, palautteen antamisesta ja hankkeen aikataulusta. YVA-lain mukaisesti yhteysviranomainen kuuluttaa YVA-ohjelmasta ja asettaa sen nähtäville. Nähtävillä olon aikana YVA-ohjelmasta on mahdollisuus lausuntoja ja mielipiteitä. Niiden perusteella yhteysviranomainen antaa ohjelmasta oman lausuntonsa. Yhteysviranomainen ottaa lausunnossaan kantaa arviointiohjelman laajuuteen ja tarkkuuteen.

Toisessa vaiheessa laaditaan ympäristövaikutusten arviointiselostus (YVA-selostus), johon kootaan varsinaiset ympäristövaikutusten arvioinnin tulokset ja johtopäätökset.

Myös se on hankkeesta vastaavan laatima asiakirja. YVA-lain mukaan siinä esitetään tiedot hankkeesta ja sen vaihtoehtoista sekä yhtenäinen arvio niiden todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista. Ympäristövaikutusten arviointiselostus laaditaan YVA-ohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella. Sen valmistuttua myös YVA-selostuksessa jätetään lausuntoja ja mielipiteitä vastaavasti kuten YVA-ohjelmasta.

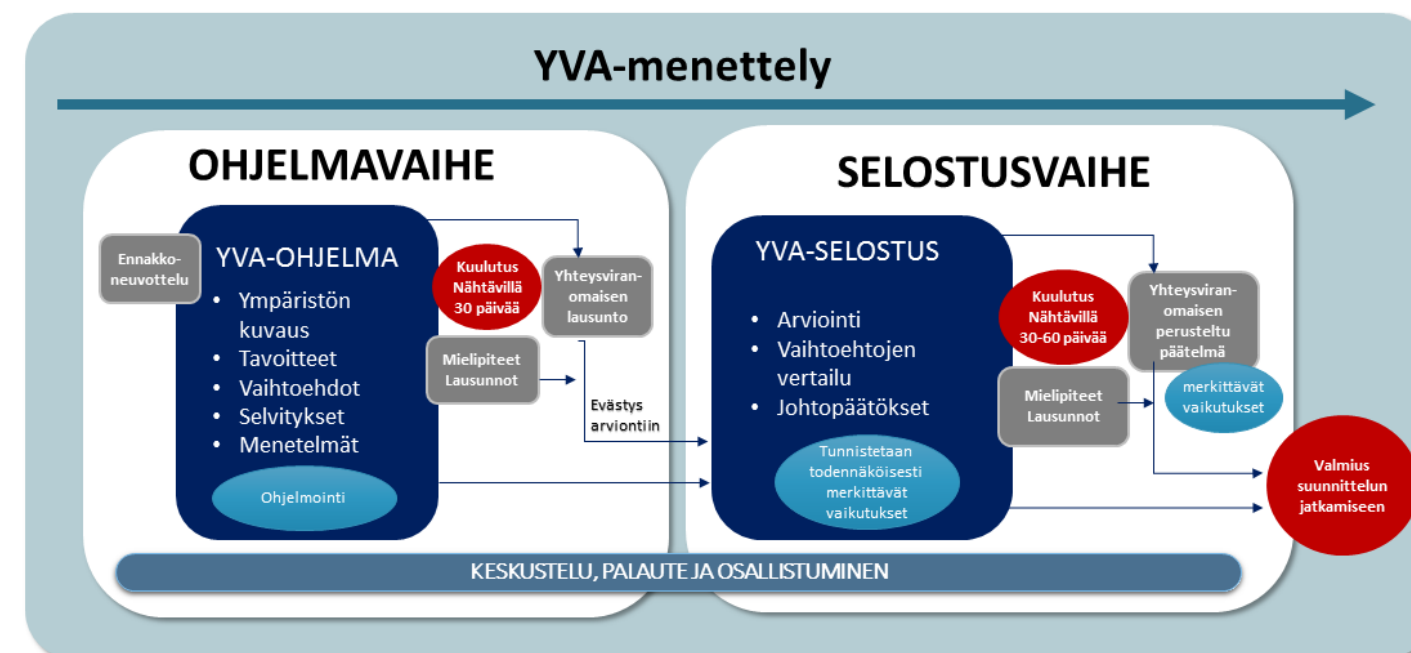
3.5 Perusteltu päätelmä ja suunnittelun jatkuminen

YVA-selostusvaiheen päätteeksi yhteysviranomainen antaa arviointiselostuksesta perustellun päätelmän, jolla tarkoitetaan yhteysviranomaisen tekemää perusteltua johtopäätöstä hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista. Se tehdään arviointiselostuksen sisällön, siitä annettujen mielipiteiden ja lausuntojen, sekä yhteysviranomaisen oman tarkastelun pohjalta (YVA-lain 2 §). Perusteltuun päätelmään liittyy arvioinnin sisällön riittävyyden ja laadun todentaminen.

Uudistuneen YVA-lainsäädännön mukaisesti YVA-menettely ei varsinaisesti pääty selostusvaiheen lausuntovaiheeseen. Yhteysviranomaisen on pyydettävä hankkeesta vastaavalta täydennystä merkittävistä ympäristövaikutuksista, mikäli arviointiselostuksesta ei voi antaa perusteltua päätelmää sen merkittävien puutteiden vuoksi. Käytännössä tällaista tilannetta pyritään välttämään arviointityön aikaisen vuoropuhelun ja viranomaisohjauksen keinoin.

Kun arviointiselostus on valmis ja siitä on saatu perusteltu päätelmä, Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue päättää Vantaan kaupungin ja Tuusulan kunnan kanssa jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta. YVA-menettelyssä esille tulleet vaikutukset huomioidaan, niitä täsmennetään ja pyritään lieventämään myöhemmin laadittavassa maantie- ja liikennejärjestelmä lain mukaisessa tiesuunnitelmassa.

Perusteltu päätelmä on olennainen asiakirja hankkeen jatkoon kannalta. Hankkeen edetessä lupavaiheeseen lupaviranomaisen varmistaa, että perusteltu päätelmä on ajan tasalla lupa-asiaa ratkaistaessa. Tässä hankkeessa asiaa arvioidaan tiesuunnitelman hyväksymispäätöksen yhtey-



Kuva 3.2. YVA-ohjelma ja YVA-selostus osana YVA-menettelyä.
Bild 3.2. MKB-program och MKB-rapport som en del av MKB-förfarandet.

dessä. Lupaviranomaisena toimii tuolloin Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

3.6 YVA-menettely tässä hankkeessa

Vaiheet ja aikataulu

Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue teki 28.6.2019 päätöksen, jonka mukaan hankkeessa on sovellettava YVA-menettelyä. Ympäristövaikutusten arviointiohjelman laatiminen käynnistyi alkusyksyllä 2019. Aloitusvaiheessa syyskuussa 2019 pidettiin yhteysviranomaisen järjestämä ennakkoneuvottelu. Ennakkoneuvottelussa käytiin lähtökohtakeskustelu YVA-menettelyn tavoitteista ja tunnistettiin hankkeen erityispiirteitä.

YVA-ohjelma valmistui marraskuussa 2019, jonka jälkeen hankkeen yhteysviranomaisen kuulutti ja asetti ohjelman nähtäville 22.11.–23.12.2019 väliseksi ajaksi. Nähtävillä olon aikana ohjelmasta oli mahdollisuus mielipiteitä. Niiden ja eri sidosryhmiltä saatavien lausuntojen perusteella yhteysviranomaisen antoi ohjelmasta oman lausuntonsa 22.1.2020.

YVA-ohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella toteutettiin hankkeen ympäristövaikutusten arviointi sekä laadittiin tämä ympäristövaikutusten arviointiselostus. Arviointiselostus valmistui huhtikuussa

2020. Myös arviointiselostuksen valmistumisesta kuulutetaan ja se asetetaan nähtäville kahden kuukauden ajaksi. Yhteysviranomaisen antaa YVA-selostuksesta perustellun päätelmän. Sen ja arvioinnin tulosten perusteella hankkeesta vastaava tekee valinnan aluevarausuunnitelmaan valittavasta vaihtoehdosta. Hankkeen suunnittelu jatkuu aluevarausuunnitelman laatimisella heti YVA-menettelyn jälkeen, siten valmis suunnitelma on käytettävissä Vantaan uuden yleiskaavan 2020 viimeistelyssä.

3.7 Osallistuminen ja tiedottaminen

Osallistuminen ja tiedottaminen

Hankkeen vuoropuhelua on toteutettu YVA-lain ja Väyläviraston (aiemmin Liikenneviraston) vuoropuheluohjeiden mukaisesti. Vuorovaikutuksen tavoitteena on ollut saada laajasti näkemyksiä ja käydä avointa keskustelua asiasta. Vuoropuhelu edistää sitä, että saadaan muodostua laadukas ja hyväksyttävä ratkaisu uudelle väylälle. Osallistumisen kohderyhmänä ovat kaikki tästä väylähankkeesta kiinnostuneet. Osalliset toimivat asiantuntijaroolissa tuoden esiin tärkeitä näkökulmia vaikutusten arviointiin.

Dokumentoinnissa, jakelulistoissa ja palautteen käsittelyssä otetaan huomioon yksityisyyden ja tietosuojaan näkökohdat. EU:n yleinen tietosuoja-asetus 2016/679 (GDPR) säätelee monia tähän liittyviä toimia.

Yleisötilaisuudet

YVA-ohjelmavaiheessa järjestettiin avoin yleisötilaisuus tiistaina 3.12.2019. Tilaisuudessa esiteltiin YVA-ohjelma sekä kerrottiin hankkeen sisällöstä, etenemisestä ja vaikutusmahdollisuuksista.

YVA-selostusvaiheen tilaisuus on ollut tarkoitus järjestää, kun YVA-selostus on nähtävillä keväällä 2020. Selostusvaiheen yleisötilaisuuden ohjelmaan yleensä kuuluu YVA-selostuksen sisällön esittely sekä tiedon välittäminen nähtävilläolosta ja suunnitteluprosessin seuraavista vaiheista. Korona-pandemian aiheuttama poikkeustilanne ei salli kokoontumisia, joten tilaisuutta ei voitane toteuttaa. Yleisötilaisuudet eivät YVA-menettelyssä ole pakollisia ja asiasta on sovittu yhteysviranomaisen kanssa. Yleisötilaisuuden peruuntumisen johdosta hankkeen verkkosivuilla tarjotaan täydentävää esittelymateriaalia.

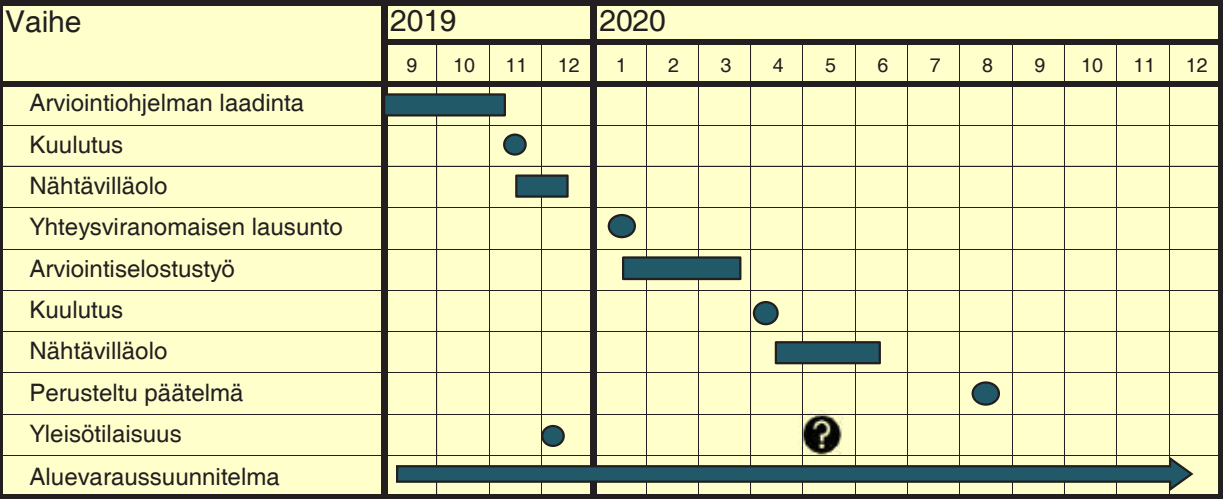
Tiedottamisen kanavat

Hankkeesta vastaava Uudenmaan ELY-keskus (liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue) tarjoaa informaatiota hankkeesta tiedotteiden sekä internetin välityksellä. Mediatiedotteet julkaistaan hankkeen tärkeiden päätösten kohdalla sekä ennen yleisötilaisuuksia.

Yhteysviranomaisen, Uudenmaan ELY-keskuksen (ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue) tehtäviin kuuluu kuuluttaa sekä YVA-ohjelman että YVA-selostuksen nähtävillä olosta. Kuulutukset julkaistaan maakuntalehdessä ja paikallislehdessä sekä kaupungin ja kuntien ilmoitustaululla. Kuulutuksissa on tiedot mielipiteiden antamisesta.

Kaavoituksessa myös vuoropuhelua

YVA-menettely täydentää aluevarausuunnitelman vuorovaikutusmenettelyä, joka järjestetään kaavoitusprosessissa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti. Kunnat ottavat vastaan muistutuksia ja palautetta kaavojen nähtävilläoloon liittyen sekä antavat vastineet niihin. Alustavaa suunnitelmaratkaisua on esitelty Vantaan yleiskaava 2020 -työn yleiskaavaluonnoksen yleisötilaisuudessa 13.3.2019. Vantaan yleiskaavan ehdotus on tarkoitus laittaa nähtäville huhtikuussa 2020.



Kuva 3.3. YVA-menettelyn suunniteltu aikataulu tässä hankkeessa.
Bild 3.3. Den planerade tidsplanen för MKB-förfarandet för detta projekt.

Hankkeen omat verkkosivut 	Hankesivut ovat tietopaketti, josta nousee esille olennaiset asiat ja ajankohtaiset tapahtumat. Verkkosivut avattiin marraskuussa 2019 ja niitä päivitetään työn päävaiheissa.
Yhteysviranomaisen verkkosivut 	Yhteysviranomaisella (Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue) on lisäksi omat hankesivut, johon on koottu yhteysviranomaisen tiedot ja dokumentit hankkeesta mm. kuulutukset ja muut viralliset YVA-asiakirjat.
Tiedotteet, ilmoitukset 	Työhön kuuluu normaalin tiedottamiskäytännön mukaiset tiedotteet ja kuulutukset sopivassa rytmissä. Niitä julkaistaan paikallisissa lehdissä. Lisäksi tiedottamisessa hyödynnetään kuntien internet-sivuja.

4 Vaikutusten arvioinnin lähtökohtia

4.1 Ympäristövaikutukset

Ympäristövaikutusten arviointia koskevassa lainsäädännössä ympäristövaikutuksilla tarkoitetaan hankkeen tai toiminnan aiheuttamia välillisiä tai välittömiä vaikutuksia, jotka voivat vaikuttaa ihmisiin, ympäristöön ja maankäyttöön (YVA-laki 252/2017 2§). Pääteiden rakentamisessa on kyseessä moniulotteiset vaikutukset, joissa vaikutuksen suunta ja merkittävyys vaihtelee näkökulmasta ja sijainnista riippuen. Uudesta väylästä on tyypillisesti sekä haittaa että hyötyä ympäristön ja ihmisten elinolojen kannalta. Arvioinnin keskeisenä tavoitteena on tunnistaa tämän hankkeen todennäköisesti merkittävät vaikutukset.

Tiehankkeessa arvioidaan huolellisesti myös liikenteelliset vaikutukset, vaikka YVA-lainsäädäntö ei sitä edellytä. Liikenteelliset vaikutukset kytkeytyvät monin tavoin ympäristövaikutuksiin esimerkiksi liikennemäärien kehityksen kautta. Esimerkiksi meluvaikutus riippuu liikenteen määrästä. Liikenteen turvallisuusvaikutukset liittyvät ympäristöön siten, että onnettomuuksilla voi olla vakavia ympäristövaikutuksia (esimerkiksi öljyonnettomuudet). Liikkumisen turvattuus liittyy myös ihmisten elinympäristöön ja jokapäiväiseen liikkumiseen. Myös taloudelliset vaikutukset YVA-selostuksessa tuodaan esille taustatietona palvelemaan suunnittelua, mutta ne eivät vaikuta ympäristövaikutusten arvioinnin johtopäätöksiin.

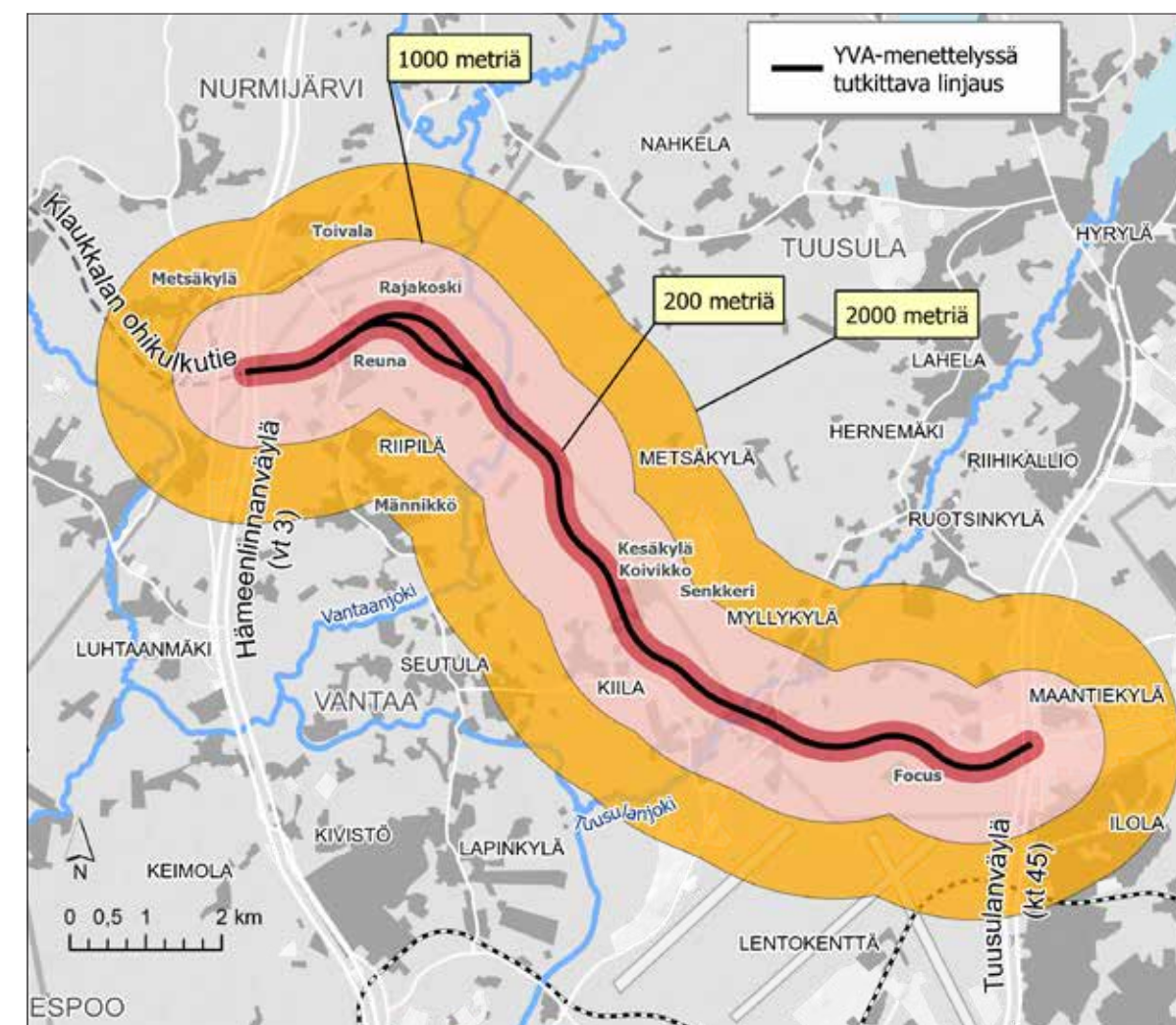
4.2 Vaikutusalue

Ympäristövaikutusten laajuus ja merkitys riippuu vaikutuksen luonteesta. Erityyppiset ympäristövaikutukset kohdistuvat alueellisesti eri tavoin. Osa vaikutuksista kohdistuu vain paikallisiin olosuhteisiin, osa koskettaa laajoja seudullisia kokonaisuuksia. Vaikutus voi olla luonteeltaan piste-mäinen tai alueellinen. Väylän rakentamisen vaikutusalueen laajuus vaihtelee muutamista kymmenistä metreistä (erityisesti luonto) useisiin kilometreihin (erityisesti liikkuminen ja maankäyttö). Vaikutusalueen määrittely on YVA-ohjelmassa alustava ja sen tarkentaminen kuuluu vaikutusten arviointiin.



Kuva 4.1. YVA-lain mukaan arvioitavat ympäristövaikutukset.
Bild 4.1. Miljökonsekvenser som ska bedömas enligt MKB-lagen.

Suorat vaikutukset ovat tunnistettavissa nimenomaan väylän välittömässä läheisyydessä. Ne aiheutuvat väylän uusista rakenteista ja liikenteen häiriötekijöistä. Väylän alle voi jäädä arvokkaita kohteita ja se voi aiheuttaa estettä liikumiselle. Liikenteen tyypillinen vaikutus on liikennemelu. Valtatien aiheuttaman melun yli 55 dB alue ulottuu avoimessa maastossa mm. liikennemäärästä, liikenteen koostumuksesta, ajonopeuksista ja tien mäkisyydestä riippuen enimmillään 100–200 metrin päähän. Vaikutukset ihmisten jokapäiväiseen elinympäristöön ja maisemaan ulottuvat jopa kilometrejä väylän ympärillä, varsinkin jos kyseessä on avoimet alueet ja virkistyskäyttö. Väylät muodostavat esteen eläinten liikkumiselle, jolloin vaikutus voi olla kokonaisuutena laaja-alainen. Vaikutukset liikenteeseen, liikkumiseen sekä maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen sekä



Kuva 4.2. Pääasiainen vaikutusalue suorien vaikutusten osalta.
Bild 4.2. Huvudsakligt influensområde för direkta effekter.

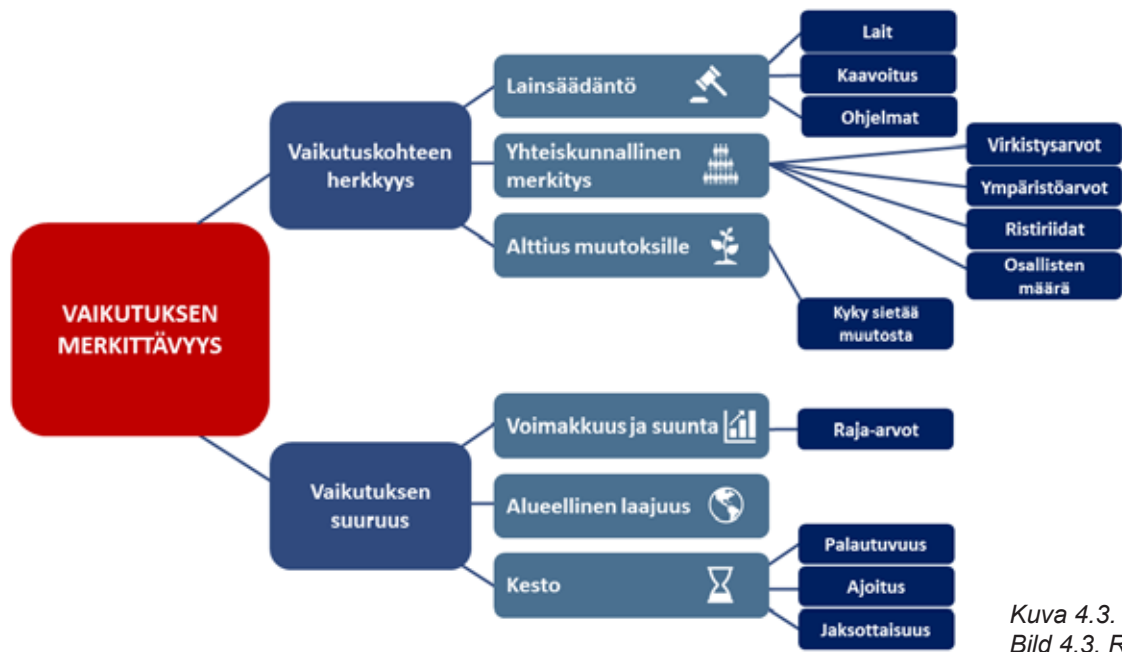
laajimmin aluerakenteeseen ovat luonteeltaan välillisiä. Ne ulottuvat hyvin laajalle jopa yli maakuntarajojen.

4.3 Vaikutusten merkittävyys

Arvioinnin keskeisenä tavoitteena on tunnistaa hankkeen todennäköisesti merkittävät vaikutukset. Vaikutusten merkittävyys korostuu entistä vahvemmin uudistuneessa YVA-laissa. Merkittävät vaikutukset hahmottuvat vaihteittain tarkentuen. Keskeisten vaikutusten tunnistaminen aloitetaan YVA-ohjelmaa laadittaessa nykytilanteen analyysin perusteella. Todennäköisesti merkittävät vaikutukset käsitellään tarkemmin YVA-selostuksessa. Termi "todennäköisesti merkittävä vaikutus" on YVA-laista. Hankkeesta vastaavan

tehtävänä on esittää YVA-selostuksessa todennäköisesti merkittävät vaikutukset, kun taas yhteysviranomaisen totea hankkeen merkittävät vaikutukset YVA-selostuksessa annetussa perustellussa päätelmässä (YVA-laki 23 §).

Merkittävyys määritellään vertaamalla hankkeesta aiheutuneen muutoksen suuruutta ja vaikutuskohteen herkkyyttä. Merkittävyyden arvioinnissa käytetään viitteenä ja tukena IMPERIA-hanketta (IMPERIA = Monitavoitearvioinnin käytännöt ja työkalut ympäristövaikutusten arvioinnin laadun ja vaikuttavuuden parantamisessa). Vaikutuksen merkittävyyden arvioiminen perustuu kohteen tai alueen herkkyyteen ja vaikutuksen muutoksen suuruuteen. Merkittävyys kokonaisuutena muodostetaan asiantuntijan kokonaisarvioina eri tekijöistä (Kuva 4.3).



Taulukko 4.1. Vaikutuksen merkittävyyden luokitus.
Tabell 4.1. Klassificering av betydelse för konsekvensbedömning.

++	Suuri tai erittäin suuri myönteinen vaikutus (MERKITTÄVÄ)
+	Vähäinen tai kohtalainen myönteinen vaikutus Myönteisten vaikutusten osuus kielteisiä suurempi
0	Neutraali muutos tai ei vaikutusta / taustatieto
-	Vähäinen tai kohtalainen kielteinen vaikutus Kielteisten vaikutusten osuus myönteisiä suurempi
--	Suuri tai erittäin suuri kielteinen vaikutus (MERKITTÄVÄ)

Kuva 4.3. Vaikutusten arvioinnin kehikko (lähteenä Imperia-hanke).
Bild 4.3. Ramverk för konsekvensbedömning (källa: Imperia-projekt).

Miten määritellään merkittävyyden osatekijät?

Vaikutuskohteen herkkyys kuvaa vaikutuskohteen tai -alueen ominaispiirteitä nykytilassaan. Niihin kuuluu keskeisesti kyky vastaanottaa hankkeen aiheuttama muutos. Herkkyys on siis vaikutuksen kohteen tai alueen ominaisuus, jonka osatekijöitä ovat mm. seuraavat:

- Lainsäädäntö asettaa suojelumääräyksiä tai rajoituksia tai suosituksia/ohjelmia, jotka lisäävät kohteen suojeluarvoa (esim. luonnonsuojelualue, uhanalaiset lajit).
- Alueen tai asian yhteiskunnallinen merkitys voi liittyä esimerkiksi taloudellisiin, sosiaalisiin tai luontoarvoihin. Ihmisiin kohdistuvissa vaikutuksissa otetaan huomioon myös haitan/hyödyn kokijoiden määrä ja kokemus.
- Alttius muutoksille kuvaa sitä, kuinka herkästi kohde reagoi valtatiehankkeen aiheuttamaan muutokseen. Esimerkiksi hiljainen alue on herkempi lisääntyvälle melulle kuin alue, jossa on jo nykytilanteessa melua.

Vaikutuksen suuruus kuvaa itse vaikutuksen ominaispiirteitä. Suuruuden määrittelyyn vaikuttaa monet tekijät, joista tärkeimpiä ovat seuraavat:

- Vaikutuksen voimakkuus kuvaa itse vaikutuksen fyysistä ulottuvuutta. Voimakkuuden mittaamiseen voidaan käyttää mittareita, esimerkiksi melun kohdalla äänenpainetasoa (dB). Toisaalta maisemallisen vaikutuksen voimakkuuden määrittäminen on luonteeltaan laadullista asiantuntija-arviota.

- Laajuus kuvaa sitä, kuinka laajalla alueella vaikutus on havaittavissa.
- Kesto määrittää, kuinka kauan vaikutus on havaittavissa. Kesto on suhteutettu sekä hankkeen rakennusaikaiseen keston ja toiminnanaikaiseen keston.

Vaihtoehtojen vertailun tueksi ja erojen hahmottamiseksi on tehty suuntaa-antava vaikutuksen merkittävyyden luokittelu. Vaikutuksen merkittävyyden luokittelu on kokonaisarviona perustuen ympäristön herkkyyteen ja muutoksen suuruuteen. Vaikutusten merkittävyyttä arvioidaan käyttäen neliasteista luokittelua (Taulukko 4.1), jossa vaikutus on voi olla kielteinen tai myönteinen.

4.4 Yhteisvaikutukset

Lähtökohtaisesti ympäristövaikutukset voimistuvat, mikäli hanketta ollaan sijoittamassa alueelle, jossa ennestään on jo ympäristöä kuormittavaa toimintaa. Hankkeen vaikutusalueelle sijoittuu paljon muita maankäytön kehittämisen liittyviä hankkeita. Niiden kanssa väylällä muodostuu todennäköisesti mm. maankäytön, liikenteen, luonnonympäristön, kulttuuriympäristön ja ihmisvaikutusten kannalta keskeisiä yhteisvaikutuksia. Yhteisvaikutuksia arvioitaessa tulee huomioida kaikki ne hankkeet, jotka yhdessä toistensa kanssa todennäköisesti voivat vaikuttaa käsiteltävänä olevan hankkeen ympäristövaikutusten merkittävyyteen.

YVA-lainsäädännön näkökulmasta yhteisvaikutukset-termiä voidaan käyttää tilanteissa, joissa samalle maantieteelliselle alueelle kohdistuvat useasta eri hankkeesta aiheutuvat ympäristövaikutukset. YVA-laki viittaa ”hyväksyttyihin hankkeisiin”, mutta asiaa ei määritellä tarkemmin. Verkottuvien yhteyksien kautta vaikutukset ulottuvat laajalajaisesti muun maankäytön ja liikenteen kehittämiseen, joilla on taas itsessään paikallisia vaikutuksia. Toisaalta syy-seuraussuhteet ovat vaikeammin todennettavissa, kun kyse on välillisistä vaikutuksista. Maakunnallisesti merkittävillä liikennehankkeilla on huomattavia vaikutuksia laajalti suunnittelualueen ulkopuolella liikenneväylien verkottamassa rakenteessa. Uuden väylän suunnittelu kuitenkin kytkeytyy maankäytön ja liikenteen tarpeisiin, eikä sitä voi käsitellä irrallisena maankäytön kehittämisestä. Ilman maankäytön tarpeita uudelle väylälle ei ole investointitarpeita. Toisaalta maankäyttö ja yritystoiminta eivät voi kehittyä ilman sujuvia liikenneyhteyksiä.

4.5 Yhteysviranomaisen lausunto YVA-ohjelmasta

Yhteysviranomaisena toimiva Uudenmaan ELY-keskus antoi lausuntonsa YVA-ohjelmasta 21.1.2020 (UUD-ELY/12908/2019). Lausunnon pohjaksi arviointiohjelmasta toimitettiin yhteysviranomaiselle yhteensä 17 lausuntoa ja 157 mielipidettä. Annetut lausunnot sekä mielipiteet toimi-

Taulukko 4.2. Suuntaa antava taulukko haitallisen vaikutuksen merkittävyyden tulkinnasta suhteessa vaikutuksen suuruuteen tai kohteen tärkeyteen (kielteinen vaikutus).
Tabell 4.2. Vägledande tabell för tolkningen av betydelsen av en skadlig konsekvens i relation till konsekvensens storlek eller objektets betydelse (negativ konsekvens).

		Vaikutuksen suuruus		
		Suuri	Kohtalainen	Pieni
Vaikutus-alueen tai kohteen herkkyys	Suuri	Erittäin suuri	Suuri tai erittäin suuri	Kohtalainen
	Kohtalainen	Suuri tai erittäin suuri	Kohtalainen	Kohtalainen tai vähäinen
	Pieni	Kohtalainen	Kohtalainen tai vähäinen	Vähäinen

tettiin hankkeesta vastaavalle sekä YVA-konsultille. Yhteysviranomaisen lausunto on kokonaisuudessaan liitteenä 1.

Yhteysviranomaisen lausunnossa on tarkasteltu YVA-lainsäädännön tarkoittamien YVA-ohjelman sisällöllisten vaatimusten toteutumista. Yhteysviranomaisen totesi arviointiohjelman riittäväksi eli arviointiohjelman voi katsoa täyttävän ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain vaatimukset. Arviointiohjelma on käsitelty YVA-lainsäädännön vaatimalla tavalla ja on erittäin selkeä ja hyvin laadittu. Lausunnossa esitettiin joitain tarkennuksia ja täydennyksiä huomioonotettavaksi ympäristövaikutusten arviointityössä ja arviointiselostuksessa. Yhteysviranomaisen lausunnotsa esitetyt ehdotukset ja tarkennukset YVA-selostukseen ja niiden huomioonotto vaikutusten arvioinnissa ja suunnittelussa on esitetty taulukossa 4.3. Yhteysviranomaisen lausuntoa on käsitelty ohjausryhmän kokouksessa 11.2.2020 ja keskusteluissa on tarkennettu lausunnon sisältöä ja tulkintaa.

Viranomaisten YVA-ohjelmasta antamien lausuntojen YVA-menettelyn kannalta olennaisin sisältö on päätynyt yhteysviranomaisen lausunnon sisältöosaan huomioon otettaviin asioihin. On huomattava, että viranomaiset ovat vaikuttaneet hankkeen sisältöön myös ohjausryhmätyöskentelyn ja muun yhteydenpidon kautta. Osa viranomaisten lausunnoista on asioita, joita tarkennetaan ja käsitellään enemmän jatkosuunnittelun vaiheissa.

Taulukko 4.3. Yhteysviranomaisen lausunnon sisällöstä huomioon otettavat asiat. • Tabell 4.3. Punkter i kontaktmyndighetens utlåtande som ska beaktas.

Yhteysviranomaisen lausunnon pääsisältö		VASTINE JA HUOMIOONOTTO
HANKEKOKONAISUUS		
	- Mielipiteissä tuotiin esille, että raskaan liikenteen taukopaikat ns. rekkaparkit, tulisi selvittää osana hankekokonaisuutta. - Raskaan liikenteen taukopaikkojen suunnittelu ja toteutuminen ovat nyt käsiteltävästä hankkeesta riippumattomia, eikä niiden voi katsoa kuuluvan hankekokonaisuuteen YVA-lainsäädännön tarkoittamalla tavalla. Taukopaikat eivät ole edellytyksiä tai esteitä tämän hankkeen toteuttamiselle. - Taukopaikkojen mahdolliset sijainnit tulee esittää arviointiselostuksessa ja huomioda arvioinnissa suunnittelutilanteen mahdollis-tamalla tavalla.	Taukopaikat tuodaan esille YVA-selostuksessa aluevaraussuunnitelman tarkkuudella. Ne otetaan mukaan vaikutusten arviointiin yhteisvaikutusnäkökulmasta niiltä osin, kun on tunnistettavissa vaikutuksia.
HANKKEEN VAIHTOEHDOT		
	- Arviointiohjelmassa on kuvattu hankkeen suunnitteluvaiheita vuoden 1996 YVA-menettelystä alkaen. Hankkeen pitkä historia ja useat eri tasoiset ja eri tahojen vetämät suunnitelmavaiheet tekevät hankkeen vaihtoehtojen linjausten keskinäisestä vertailusta haastavaa. - Yleisötilaisuudessa, useassa mielipiteessä ja yhdessä lausunnossa tuotiin esille nk. Kesäkylän pohjoispuolisen linjausvaihtoehdon tutkiminen YVA-menettelyssä. Toisaalta mielipiteissä ja lausunnoissa on tuotu myös esille, miksi kyseistä vaihtoehtoa ei tulisi tutkia. Mielipiteissä tuotiin myös esille muita vaihtoehtoisia linjauksia, joita esitettiin arvioitavaksi arviointimenettelyssä. - YVA-asetuksen (277/2017) mukaan arviointiohjelmassa on esitettävä tarpeellisessa määrin hankkeen kohtuulliset vaihtoehdot, jotka ovat hankkeen ja sen erityisominaisuuksien kannalta varteenotettavia. Yhteysviranomainen katsoo, että arviointiohjelmassa esitetyt vaihtoehdot täyttävät YVA-asetuksessa esitetyn vaatimuksen vaihtoehdoista ja arvioitavien vaihtoehtojen muodostaminen ja raja- us on esitetty perustellusti. - YVA-lainsäädännössä on jo pitkään ollut yleisenä käytäntönä, että tarkastelu rajataan teknis-taloudellisesti mahdollisiin, aitoihin vaihtoehtoihin. Hankkeen päätavoitteista irrallisia, teknisesti ja/tai taloudellisesti epärealistisia tai luonteeltaan spekulatiivisia han-kevaihtoehtoja ei tule sisällyttää YVA-menettelyyn.	
	- Arviointiselostuksessa on kuitenkin syytä avata lisää hankkeen linjausvaihtoehtojen muodostumisen historiaa ja perusteita teh-dyille valinnoille siinä määrin kuin mahdollista. - Eri selvitykset on hyvä esittää taulukossa, johon tuodaan mukaan mm. tieto selvityksen teettäjistä ja tekotarkoituksesta. Mahdolli-suuksien mukaan tulee esittää missä yhteydessä linjausvaihtoehdoista on päätetty - esimerkiksi maakuntakaava - ja miten päätök-seen on voitu vaikuttaa. - Aluevaraussuunnitelmaa laadittaessa tutkittujen Kesäkylän pohjois/-itäpuolisten linjausvaihtoehtojen osalta tulee esittää vastaa-vasti kuvaus vaihtoehtojen muodostamisesta ja niihin liittyvistä perusteluista sekä siitä, miksi linjausvaihtoehtoa ei ole valittu jatko-suunnitteluun. Nämäkin on hyvä taulukoida. - Kokonaisuudessaan vaihtoehtojen karsiminen ja lopullisten tarkasteltavien vaihtoehtojen valinta tulee esittää johdonmukaisesti.	- Suunnitteluhistorian selvittäminen pitkältä ajalta on ollut melko haastavaa, mutta YVA-selostuksessa panostetaan mainit-tujen asioiden selventämiseen. YVA-selostuksessa vaihtoehtojen muodostuminen ja karsinta kuvataan vieläkin perusteel-lisemmin kuin ohjelmassa. - Suunnitteluhistoriaa ja pääsuunnan muodostumista listataan luettavampaan muotoon ja päätöksenteon vaiheet tuodaan esille. - Kesäkylän vuosina tutkituista 2018-2019 vaihtoehdoista tehdään havainnollinen vaihtoehtojen vertailutaulukko. Vanhem-piin vaihtoehtoihin ei voida eikä kannata panostaa paljon aineiston puutteista ja vanhentumisesta johtuen.
YMPÄRISTÖN NYKYTILA JA TUNNISTETUT JA ARVIOITAVAT YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET		
<i>Vaikutukset yhdyskunta-rakenteeseen, maankäyttöön ja aluekehitykseen</i>	- Arviointiohjelmassa on kuvattu erittäin seikkaperäisesti alueen sekä voimassa että vireillä oleva kaavatilanne. Maakuntakaavoituk-sen osalta tekstissä oli pieniä epätarkkuuksia, jotka on syytä korjata Uudenmaan liiton lausunnon mukaisesti. - Kaavatilanne tulee päivittää arviointiselostukseen, mikäli tilanteessa tapahtuu muutoksia selostuksen laatimisen aikana.	- Maakuntakaavaa koskevat tiedot korjataan ja päivitetään YVA-selostukseen. - YVA-selostuksessa esitetään ajantasainen kuvaus kaavatilanteesta ja otetaan huomioon kaavojen eteneminen YVA-pro-sessin aikana.
<i>Melu, tärinä ja ilmanlaatu</i>	- Uusi väylä tulee muuttamaan sen linjauksen ympärillä olevaa ääniympäristöä merkittävästi. Tästä syystä arviointiselostuksessa tulee kiinnittää huomiota hankkeen aiheuttamaan ääniympäristön muutoksen kuvaamiseen. - Väylän ja sen vaihtoehtojen aiheuttaman melun lisäksi tarkastelussa tulee esittää hankealueen nykyiset hankkeen/alueen meluta-sojen kannalta merkittävimmät melulähteet (väylät, lentomelu ja teollisuus sekä maa-ainesten otto tms.) ja niiden melualueet nyky-tilanteessa ja ennustetilanteessa sekä mahdollisuuksien mukaan tiedossa olevien hankkeiden melualueet yhdessä ja erikseen väylähankkeen kanssa. Lisäksi arviointiselostuksessa tulee esittää mahdolliset väylän läheisyydessä olevat hiljaiset tai muut me-lulle herkat alueet. - Väylän ja siitä aiheutuvan melun vaikutusta alueen maankäyttöön sekä virkistyskäyttöön tulee myös arvioida arviointiselostuk-sessa. - Meluun liittyvistä lieventämistoimista, meluntorjunnasta, tulee esittää sellaiset vaihtoehdot, joilla melulle altistuvat kohteet voidaan suojata ohjearvot ylittävältä melulta. - Melutarkastelussa tulee esittää eri vaihtoehtojen melulle altistuvien määrät ilman meluntorjuntaa ja meluntorjunnan kanssa. Asu-tuksen lisäksi meluntorjuntaa tulee esittää tarvittaessa myös muiden melulle herkkien kohteiden suojelemiseksi.	- Esitetyt asiat otetaan huomioon ja raportoidaan YVA-selostuksessa. - Alueen muiden hankkeiden melu huomioidaan saatavilla olevien lähtötietojen puitteissa. Lentomelualue on olemassa, mutta muiden hankkeiden osalta suoralta kädeltä on tiedossa pistemäinen sijainti, ei meluvyöhykkeitä. - Melun ja ääniympäristön nykytilannetta koskevat tiedot täsmentyvät YVA-selostuksessa melulaskentojen ja lähtötietojen myötä. Hiljaiset alueet ja niihin kohdistuvat muutokset tunnistetaan materiaalin ja melumallinnuksen perustelleella. Myös virkistysalueet ja kohteet otetaan huomioon tarkastelussa. Melulaskentaan kuuluu eri meluvyöhykkeille sijoittuvien väes-tömäärien laskeminen (rakennus- ja huoneistorekisterin tiedoilla) sekä meluntorjunta.
	- Uusi väylä voidaan toteuttaa niin, että siitä ei aiheudu haitallista tärinää väylän ympäristöön. - Arviointiselostuksessa tulee kuitenkin tunnistaa ja esittää sellaiset riskialueet, joissa tärinästä voi olla haittaa tai sen poistamiseksi tarvitaan rakenteellisia lieventämistoimia. Mahdolliset lieventämistoimet tulee esittää osana arviointiselostusta.	Esitetyt asiat otetaan huomioon ja raportoidaan YVA-selostuksessa.
<i>Vaikutukset pintavesiin</i>	Arviointiohjelman mukaan pintavesivaikutusten arvioinnin lähtötietoina käytetään mm. ympäristöhallinnon ja alueellisen vesiensuo-jeluyhdistyksen seuranta-aineistoja, kartta- ja paikkatietoaineistoja sekä maanteiden hulevesien laadusta tehtyjä tutkimuksia. Vai-kutusten arvioinnissa eritellään rakentamisen ja tienpidon aikaiset vaikutukset.	
	- Hankkeen pintavesivaikutusten arviointi on arviointiohjelman mukaisesti toteutettuna pääosin riittävä. - Vantaan- ja Tuusulanjokiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnin tulee perustua riittäviin selvityksiin, ja mikäli olemassa oleva veden laatutieto ei ole arvioinnin luotettavan toteuttamisen kannalta riittävää, on varauduttava lisäselvitysten tekemiseen.	Vedenlaadusta saatavilla olevaa tietoa voidaan pitää riittävänä, sillä Vantaanjoen vedenlaatua seurataan kattavasti yh-teistarkkailussa 12 krt/ v. Lisäksi yhteistarkkailuun sisältyy Tuusulanjoen alajuoksun vedenlaadun havaintopaikka T23, jonka viimeisimmät vedenlaatutiedot ovat vuodelta 2018.

(Taulukko 4.3. • Tabell 4.3.)

Yhteysviranomaisen lausunnon pääsisältö		VASTINE JA HUOMIOONOTTO
	- Hankkeen vaikutukset alueen pienvesien vedenlaatuun ja vesitasapainoon on arvioitava. - Liikennöintialueiden hulevesien käsittely ja arvio hulevesien ympäristövaikutuksista tienpidon aikana on kuvattava arviointiselostuksessa.	- Hankealueen pienvesistä (puroja, noroja ja ojia) ei ole saatavilla lainkaan tutkimustietoa. - YVA-työryhmän asiantuntijan näkemyksen mukaan lisätutkimuksia ei tarvita arvioinnin pohjaksi. Pienvesiin kohdistuvat vaikutukset arvioidaan asiantuntija-arviona. - Hulevesien käsittely otetaan huomioon YVA-selostuksessa ja siihen liittyvät vaikutukset arvioidaan suunnitteluvaiheen mahdollistamalla tavalla.
	- Riittävät lieventämiskeinot tien rakentamisen ja käytön tyypillisten pintavesivaikutusten kuten samentumisen ja haitta-ainepitoi-suuksien nousun vähentämiseksi on esitettävä. - Arvioinnin toteuttamisessa on huomioitava happamien sulfaattimaiden mahdollinen esiintyminen erityisesti jokien ylityskohdissa ja muiden vesistöjen läheisyydessä, ja tästä aiheutuva riski pintavesien pH-tason laskuun rakennustöiden yhteydessä. - Alustava suunnitelma sulfaattimaiden rakentamisen aikaisesta läjityksestä ja käsittelystä on tarvittaessa esitettävä arviointiselostuksessa.	- Esitetyt asiat otetaan huomioon ja raportoidaan YVA-selostuksessa. - Sulfaattimaiden käsittely ja läjitys esitetään tarvittaessa YVA-selostuksessa aluevaraussuunnitelman suunnittelutarkkuus huomioiden. - Happamien sulfaattimaiden esiintymisestä ei saada tarkkoja tietoja, koska niiden selvittämistä edellyttävät pohjatutkimuk-set tehdään vasta tiesuunnitelmavaiheessa.
	- Arviointiselostuksessa tulee tarkentaa hankealueen vesistöjen kalataloudellista tilaa, sekä arvioida hankkeen vaikutuksia kalas-toon (etenkin meritaimen) aluevaraussuunnitelmaa vastaavalla tasolla. - Kalastolle syntyvien haittojen vähentämiseksi arviointiselostuksessa tulee esittää mahdolliset menetelmät haittojen ehkäisemiseksi sillä tarkkuudella kuin suunnittelutason huomioiden on mahdollista.	- Hankealueen merkittävimmiksi kalataloudellisiksi kohteiksi on tunnistettu Vantaanjoki sekä Tuusulanjoki, joiden kalas-tosta laaditaan nykytilan kuvaus sekä vaikutusten arviointi aluevaraussuunnitelmaa vastaavalla tasolla. - Lieventämistoimenpiteitä esitetään aluevaraussuunnitelman suunnittelutarkkuuden lähtökohdista.
<i>Vaikutukset pohjavesiin ja Päijännetunneliin</i>	- Arviointiselostuksessa tulee arvioida mahdolliset vaikutukset Päijännetunneliin. - Päijännetunnelin sijainti (suoja-alue 200 m + 200 m) on hyvä esittää pinta- ja pohjavesikuvissa. Myös vaikutusten lieventämistoi-met ja mahdolliset suojaustarpeet tulee esittää arviointiselostuksessa.	Vaikutukset Päijänne-Tunneliin tunnistetaan ja raportoidaan YVA-selostuksessa.
<i>Vaikutukset luonnonoloihin ja suojelualueisiin</i>	- Arvioinnissa tulee kiinnittää erityistä huomiota viheryhteyksiin ja ekologiisiin yhteyksiin. - Ekologisen kytkeytyvyyden kannalta elinympäristöjen yhtenäisyys on tärkeää erityisesti maata pitkin liikkuville eläimille. Toiset lajit, kuten linnut ja hyönteiset, pystyvät liikkumaan ja leviämään elinympäristöstä toiseen silloinkin, kun yhtenäinen kytkös puuttuu. - Yhteysviranomainen korostaa, että arvioinnin yhteydessä tulee selvittää alustavasti tien estevaikutuksia vähentävien rakenteiden, kuten vihersiltojen ja alikulkujen, sijaintia ja toteutusta. - Viheryhteyksiä tulee arvioida myös virkistyksen näkökulmasta.	- YVA-selostuksessa panostetaan väylän ekologisen estevaikutuksen selvittämiseen ja haittojen lieventämiseen. Haas-teena on se, että kulkuyhteydet ja siltaratkaisut täsmentyvät vasta tiesuunnitelmavaiheessa, mutta YVA-selostuksessa esitetään alustavat ratkaisut. - YVA-menettelyn vaihtoehtojen 1 ja 0+ suunnitteluratkaisuun otetaan osaksi vihersillat. Niiden paikat suunnitellaan lähtö-tiedon ja asiantuntija-arvion perusteella siten, että keskeiset ekologiset yhteydet turvataan. Vantaanjoen ja Tuusulanjoen jokivarret sekä Josvaholmenin maisemasilta lähteikköalueen yli alikulkuineen jäävät luontaisiksi maayhteyksiksi. - Muut haittojen lieventämistoimenpiteet tunnistetaan ja annetaan suositukseksi jatkosuunnitteluun. - YVA-selostuksessa kuvataan tärkeimmät ekologiset yhteydet ja niiden rooli osana pääkaupunkiseudun viherkehää sekä arvioidaan vaikutukset niihin suunnitteluratkaisun pohjalta. YVA-selostuksen tarkasteluissa otetaan huomioon myös ih-misten virkistystarpeet ja virkistyskäyttö.
	- Tien vaikutuksia suojeltaviin eliölajeihin arvioitaessa tulee huomioida riittävällä tarkkuudella myös jokien lajisto (kuten saukko, tai-men ja vuollejokisimpukka) ja niiden elinolosuhteet niin rakentamisen aikana kuin tienpidon aikana. - Luontotiedot tulee esittää kartoilla tarkasti ja täydentää lausunnoissa esitetyt puutteet. - Luontotietojen osalta tulee myös kuvata, miten luontoselvityksiä tarkennetaan hankkeen edetessä ja miten selvitykset vaikuttavat suunnitelmaan yleisellä tasolla. - Hankkeen pitkän aikajänteen aiheuttamat epävarmuudet tulee kuvata arvioinnissa.	- YVA-selostuksessa huomioidaan ja raportoidaan suojeltavien eliölajeihin kohdistuvat vaikutukset. - YVA-selostuksessa esitetään kartoilla tarkemmin eriteltyinä uhanalaiset luontotyypit ja lajihavainnot sekä potentiaaliset liito-orava-alueet, jalopuuyksilöiden sijaintipaikat ja uudet hakkuualueet, joita on käytetty perusteena uusille linjauksille arvokohteilla. Tarkka lajitieto käy ilmi kartoilta. Josvaholmenin alueen luontoarvot esiintymispaikkoinen viedään kartalle alkuperäisjulkaisuista. - Vuollejokisimpukka otetaan tarkemmin huomioon jatkosuunnittelun vaiheissa. Oletuksena on, että ennen rakennustöitä selvitetään vuollejokisimpukan esiintyminen rakennuskohteilla ja siirretään simpukat työmaa-alueen ulkopuolelle. Tämä menettelytapa on ollut muissa vastaavissa projekteissa käytössä. - Tietoja tarkennetaan YVA-selostukseen myös toteutuneiden kirjoverkkoperhos- ja lepakkoselvitysten perusteella. - Lajihavaintojen merkitys ja tulevaisuuden epävarmuustekijät kuvataan arviointien yhteydessä. - YVA-selostuksessa kuvataan myös luontoselvityksien tarkentuminen hankkeen edetessä ja miten ne vaikuttavat suunni-telmaan yleisellä tasolla. - YVA-selostuksessa kuvataan hankkeen pitkän aikavälin epävarmuudet.
<i>Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön</i>	- Arviointiohjelmassa on tunnistettu arvokkaat kulttuuriympäristöt ja maisemat. On hyvä, että arvioinnissa tullaan keskittymään eri-tysisesti siltojen ja ramppien maisemavaikutuksiin. - On kuitenkin tärkeää tarkastella myös hankkeen kokonaisvaikutuksia kulttuuriympäristön ja maiseman ominaispiirteisiin etenkin niiden sietokyvyn näkökulmasta; mitä muutoksia ne kestävät, säilyttäen ominaispiirteensä ja millä tavoin negatiivisia vaikutuksia voidaan minimoida. Onkin hyvä, että arviointiohjelmassa todetaan näin tehtävän arviointiselostuksessa. - Erityisesti Vantaanjoen ylitykseen ja tien linjauksiin Vantaanjokilaaksossa sekä peltomaisemassa ja Ruotsinkylän ja Myllykylän ympäristöissä tulee kiinnittää huomiota maisemallisten vaikutusten lisäksi haitallisten vaikutusten minimointiin yksityiskohtaisella suunnittelulla, esimerkiksi mahdollisen meluntorjunnan, valaistuksen ja liikenneopasteiden osalta.	- Suunnitelman kokonaisratkaisuun maiseman kannalta herkissä kohteissa kiinnitetään erityistä huomiota jo alustavassa YVA-vaiheen suunnittelussa. - YVA-selostuksessa tunnistetaan haitallisten vaikutusten lieventämiskeinot ja annetaan ohjeita tiesuunnitteluun, jossa yksityiskohdat ratkaistaan ja ympäristösuunnittelu on merkittävässä roolissa.
<i>Rakentamisen aikaiset vaikutukset</i>	- Melun aiheuttaman häiriön kannalta myös rakentaminen on merkittävä melulähde. - Arviointiselostuksessa tulee arvioida myös rakentamisen aikaista melua ja siitä aiheutuvaa haittaa sekä esittää tarpeelliset lieven-tämiskeinot. Rakentamisen aikaisessa melutarkastelussa tulee huomioida työkoneiden ym. lisäksi kuljetusten tms. aiheuttama melun lisääntyminen alueella. - Rakentamisesta saattaa aiheutua väylän ympäristöön merkittävää tärinää, joka häiritsee asukkaita ja voi olla riski rakenteille. Arvi-ointiselostuksessa tulee arvioida myös rakentamisen aikaista tärinää, sen riskikohteita ja siitä aiheutuvaa haittaa sekä esittää tar-peelliset lieventämiskeinot. - Wäylän rakentaminen aiheuttaa pölyämistä ja heikentää ilman laatua rakennustyömaan läheisyydessä. Arviointiselostuksessa tu-lee arvioida myös rakentamisen aikaista pölyämistä ja rakennustöiden vaikutusta ilmanlaatuun erityisesti lähellä häiriintyviä koh-teita. - Lisäksi arviointiselostuksessa tulee esittää tarpeelliset rakentamisen aikaiset lieventämiskeinot.	- Esitetyt asiat otetaan huomioon ja raportoidaan YVA-selostuksessa sillä tarkkuudella, kun se on mahdollista yleispiirtei-sen suunnittelun vaiheessa. - Erityisesti rakentamisen aikaisen melun ja tärinän vaikutusten arviointi tässä vaiheessa jää pakostakin yleispiirteiseksi, koska nämä riippuvat käytetyistä työmenetelmistä/tarvittavan liikenteen määrästä. Erityisesti lieventämiskeinojen määri-tyksen kannalta kyseessä on liian aikainen suunnitteluvaihe.

(Taulukko 4.3. • Tabell 4.3.)

Yhteysviranomaisen lausunnon pääsisältö		VASTINE JA HUOMIOONOTTO
<i>Ilmastovaikutukset</i>	- YVA-direktiivi edellyttää aiempaa vahvemmin, että hankkeiden YVA-menettelyssä arvioidaan hankkeiden vaikutuksia ilmastoon ja niiden alttiutta ilmastomuutokselle. Ilmastovaikutusten arvioiminen on haastavaa ja siitä ei ole toistaiseksi olemassa vakiintuneita ohjeistuksia ja vertailuarvoja. Yleisesti on tunnistettu, että tällä hetkellä parhaimmillaan arvioinnissa on huomioitu seuraavat asiat: vaikutusten tunnistaminen, merkittävyys määrittely, päästöjen mallintaminen, epävarmuustekijöiden esilletuonti ja toimenpiteet kielteisten vaikutusten vähentämiseksi tai myönteisten lisäämiseksi. - Arviointiohjelmassa on esitetty, että hankkeen eri vaihtoehtojen vaikutus ilmastoon arvioidaan ajoneuvojen laskettujen hiilidioksidipäästöjen perusteella. Lisäksi on todettu, että tunnistetaan hankkeelle aiheutuvat ilmatoriskit. Arviointiohjelmassa on myös todettu, että tyypillisesti hankkeiden vaikutusten arvioinnissa ei ole tarkasteltu materiaalien hiilijalanjälkeä eikä hiilinielua. - Materiaalien hiilijalanjäljen tarkastelu tämän hankkeen tarkkuustasolla ei ole tarkoituksenmukaista. - Hiilinielujen osalta yhteysviranomaisen katsoo, että hankkeessa on syytä arvioida hankkeen vaikutuksia hiilinieluihin ja hiilivarastoihin suunnitelmaa vastaavalla tarkkuudella.	- Esitetyt arvioinnissa tällä hetkellä huomioitavat asiat otetaan huomioon ja raportoidaan YVA-selostuksessa. - Hankealueen hiilinielua ja hiilivarastoja sekä hankkeen vaikutuksia niihin arvioidaan suunnitelmaa vastaavalla tarkkuudella.
<i>Liikenteelliset vaikutukset</i>	Hankkeen vaikutukset Lentorataan tulee arvioida.	Esitetyt asiat otetaan huomioon ja raportoidaan YVA-selostuksessa sillä tarkkuudella, kun se on mahdollista hankkeeseen, josta puuttuu tarkat suunnitelmat.
	Lisäksi tulee arvioida hankkeen toteuttamisen vaikutukset Klaukkalan ohikulkutien liikennemäärään ja aiheutuvaan meluun sekä verrata niitä Klaukkalan ohikulkutien suunnittelun yhteydessä laadittuun meluennusteeseen.	Esitetyt asiat otetaan huomioon liikenne-ennusteissa ja YVA-selostuksessa.
	- Yleisötilaisuudessa ja mielipiteissä nousi esille Riipilän alueelle suunnitteilla ollut kiviainestenottohanke ja kyseisen hankkeen sijainnin kohdalle suunniteltu liittymä. Alueelle osoitetulle liittymälle tulee esittää selkeät perustelut arviointiselostuksessa. - Lisäksi kyseisen kiviainesottohankkeen historia ja sen nykytila tulee huomioida arviointiselostuksessa lähtöaineistona. Kiviaines-hanke ei saanut toimintaan tarvittavia lupia Vantaan kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselta ja Vaasan hallinto-oikeus on hylännyt hakijan aiheesta tekemän valituksen. Asia on valituslupa-asiana parhaillaan käsiteltävänä korkeimmassa hallinto-oikeudessa.	- Riipilän eritasoliittymä poistetaan vaihtoehdosta 1. - Alueen lukuisat hankkeet ja suunnitteluhistoria otetaan huomioon ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa.
OSALLISTUMINEN		
	Arviointiohjelman nähtävillä olon aikana 3.12.2019 järjestettiin esittelytilaisuus Aurinkokiven koululla Vantaalla. Tilaisuudessa tuotiin myös esille, että Aurinkokiven koulu on hankkeen vaikutusalueen asukkaiden kannalta ongelmallinen paikka yleisötilaisuudelle, sillä alueella ei ole riittävästi parkkipaikkoja. Arviointiohjelmassa on esitetty osallistumisjärjestelyt asianmukaisesti.	YVA-selostusvaiheen yleisötilaisuuden järjestelyissä oli tarkoitus ottaa huomioon kokemukset ohjelman tilaisuudesta. Korona-pandemia maaliskuussa 2020 on johtanut kokoontumisten kieltämiseen.
MUUTA		
	Yleisötilaisuudessa ja mielipiteissä yhteysviranomaisen ratkaisua kuuluttaa hanke maantien 152 parantamisena, kun kyseessä on uusi tieyhteys, pidettiin harhaanjohtavana. Termi ei tosiaan sovi kyseessä olevaan hankkeeseen kovin hyvin, mutta ei ole virheellinen. Parantamista käytetään tyypillisesti tiehankkeissa, joissa parannetaan jotain yhteysväliä – myös silloin kuin kyseessä on uusi linjaus.	- Sana ”parantaminen” oli kirjoitusvirhe, joka jäi epähuomiossa mm. nettisivun osoitteeseen ja kuulutuksiin. - Asia otetaan huomioon projektissa siten, että jatkossa termiä ”parantaminen” ei enää käytetä viitattaessa uuteen tielinjaukseen.
	- Arviointiselostuksen liitteenä tulee esittää kaikki arviointia varten laaditut selvitykset. - Hankkeessa hyödynnetään kuitenkin huomattavasti selvityksiä, jotka on laadittu esimerkiksi kaavoitusta varten. Kaikkia käytössä olevia selvityksiä ei ole laajalti saatavilla tutustuttaviksi. Yhteysviranomaisen suosittelee, että näitä muita selvityksiä koottaisiin mahdollisuuksien mukaan hankkeen omille verkkosivuille, jotta niihin olisi mahdollista tutustua.	- Varsinaisia selvityslähteitä ei ole tarpeen YVA-selostukseen, tehdyt maastonselvitykset voidaan raportoida kiinteänä osana YVA-selostusta. - Kaavoituksen selvitykset tarkistetaan ja lisätään YVA-selostuksen lähtötietoluetteloon, johon lisätään linkit, mikäli selvitys on saatavissa/julkinen. Linkit toimivat YVA-selostuksen pdf-versiossa. Luettelo linkkeineen voidaan laittaa hankkeen nettisivuille.
	Arviointiohjelmassa esitetyt hankkeen tarvitsemat luvat ja päätökset tulee tarkentaa tässä lausunnossa aiemmin esitetyn mukaiseksi.	Asia otetaan huomioon YVA-selostuksessa.

4.6 Osallisten palaute ja sen huomioon ottaminen

YVA-ohjelmasta saadut mielipiteet

YVA-ohjelman nähtävilläolon aikana marras–joulukuussa 2019 saatiin poikkeuksellisen paljon mielipiteitä, lähes 160 kappaletta. Yhteysviranomaisen lausunnossa on esitetty selkeä pidempi yhteenvedo mielipiteiden sisällöstä, josta tähän tekstiin on nostettu yleisesti esiintyneitä teemoja. YVA-ohjelmasta saatujen mielipiteiden alueellista ja määrällistä jakautumista on kuvattu myös kuvassa 4.4.

Valtaosassa palautteesta suhtauduttiin kriittisesti hankkeeseen tai sen vaikutuksiin. Vaihtoehtoa 0+ kannatettiin suhteessa vaihtoehtoon 1. Koko tietä pidettiin yleisesti tarpeettomana ja kyseenalaistettiin maantien 152 tarpeellisuus todellisiin liikennemääriin nähden. Useassa mielipiteessä tuotiin esille, että alueella on jo toteutunut liikaa teollisia hankkeita ja ympäristöhaitan voimakkuus kasvaa täysin kohtuuttomasti, jos maantien 152 uusi linjaus toteutetaan. Palautteessa nousi myös epäluottamus hankkeen taustalla oleviin perusteisiin. Esiin nousi Riipilän louhoshanke, jonka suunnittelussa on ollut vuosien varrella monia vaiheita.

Vaihtoehtoa 1 pidettiin turhana verrattuna tien tuomiin haittoihin, jotka kohdistuvat asukkaisiin ja ympäristöön sekä luontoarvoihin. Reunan alueella toivottiin, että linjaus kulisi kauempana asutuksesta. Reunan alueen vaihtoehtoja pidettiin suurten luontovaikutustensa vuoksi toteuttamiskelvottomina.

Useassa mielipiteessä tuotiin esille, että vaihtoehtoja tulisi esittää lisää YVA-ohjelmassa esitettyihin nähden. Erityisesti Kesäkylän kohdalla pitäisi selvittää Kesäkylän pohjois-/itäpuolisia vaihtoehtoja. Alueella toimivien yritysten mielipiteissä tuotiin esille, että Senkkerin kivenottoalueen läpi suunnitellut vaihtoehdot ovat melko mahdottomia toteuttaa vallitsevien ja kasvavien korkeuserojen takia. Mielipiteistä korostui näkemys, että YVA-ohjelmaan on valittu arvioitavaksi vaihtoehtoja, jotka karsittuihin tielinjauksiin verrattuna aiheuttavat suurta vahinkoa arvokkaille luontokohteille ja ekologisille yhteyksille. Vantaan osalta aiempia Klaukkalantiehen liittyviä päälinjauksia esitettiin uudelleen tutkittavaksi. Myös muita ehdotuksia vaihtoehtoista tuli esille.

Mielipiteissä tuotiin esille alueen luontoarvoja, virkistyskäyttöä sekä alueen merkitystä viherkäytävänä. Hankkeen todettiin aiheuttavan haittaa näille tärkeille omaispiirteille ja pirstovan viher- ja metsäaluetta, johon liittyy myös ilmastomuutosnäkökulma. Maisemahaittoja koskevat mielipiteet kohdistuvat erityisesti Vantaanjokilaaksoon. Hankkeen elinympäristöön kohdistuvina haittoina tuotiin esille yleisesti melu, värinä, pöly ja ilmansaasteet. Alueen asukkaat ovat huolissaan tien aiheuttamista muutoksista ja sen vaikutuksista talousvesikaivoihin.

Vantaan yleiskaava 2020

Vantaan yleiskaavan 2020 laatimiseen on liittynyt monipuolista vuoropuhelua eri vaiheissa osallisten kanssa. Viimeisimpinä merkittävänä vaiheena oli yleiskaavaluonnoksen nähtävilläolo 18.2.–29.3.2019. Luonnoksesta jätettiin yhteensä yli 650 mielipidettä. Annetuista mielipiteistä laadittiin vuorovaikutusraportti III, johon koottiin saadun palautteen keskeinen sisältö ja tehtiin havainnollinen analyysi sisällöstä.

Maantien 152 linjaus (yleisimmin käsittelyssä Kehä IV -nimellä) on kuulunut eniten kannanotoissa esiintyneisiin teemoihin. Sitä koskien jätettiin 112 erillistä mielipidekohdetta, joita saatiin 92 eri taholta. 97% mielipiteistä vastusti tielinjausta. Mielipiteissä selvästi yleisin teema oli luontoarvot. Luontoarvoja tielinjauksen vastustamisen perusteena käytti 63 % mielipiteen jättäneistä tahoista. Vastaajat kokivat tien vaarantavan alueen luonnon monimuotoisuuden ja pilaavan virkistysmahdollisuudet. Useissa mielipiteissä ehdotettiin tien siirtämistä esimerkiksi Nurmijärven ja Tuusulan puolelle. Myös linjauksen kulkeminen Seepsulan mailta sai paljon kannatusta, lisäksi yhtenä vaihtoehtona monissa mielipiteissä mainittiin tien rakentaminen tunneliin mm. luontoarvojen turvaamiseksi. 27 % vastaajista nosti esille tielinjauksen asumiselle aiheuttamat haitat. Asukkaat kokivat, että tie motittaisi heidät suurten teiden ja teollisuuden väliin, sekä aiheuttaisi asumista haittaavaa ilmanlaadun heikkenemistä. Lisäksi 24 % nosti esiin alueen pohjavesien ja talousvesikaivojen vesien mahdollisen pilaantumisen. Myös liikenteen aiheuttama melu nostettiin esiin 23 %:ssa mielipiteistä. Joka kymmenes oli myös huolissaan raskaan liikenteen

teen lisääntymisestä nykyisellä tie- ja katuverkolla. Hankkeen kustannuksista kaupungille oli huolissaan 5 % vastaajista, yhtä moni myös nosti esiin tien tuhoavan arvokkaita kulttuurimaisemia. Näiden lisäksi yksi mielipide ilmaisi yksiselitteisesti vain vastustavansa uutta tietä. Muutamassa mielipiteessä uuden tien koettiin mahdollistavan uutta rakentamista sen lähistölle ja tehostavan asumista. Lisäksi yhdessä mielipiteessä tien nykyisen linjauksen koettiin olevan luonnolle parempi, kuin aiemmin esitetyn linjauksen.

Yhteisvaikutuksista voidaan nostaa esille se, että Hanskallion työpaikka-alueen laajuus ja laajentaminen sekä yleiskaavassa alueella sijaitsevien toimijoiden tuottamat ympäristöhäiriöt keräsivät noin 35 mielipidepaikannusta (25 mielipiteenantajaa). Niiden mukaan jo nyt toiminnassa olevat teolliset laitokset ja yhä lisääntyvät uudet toiminnot ylittävät niin luonnon kuin ihmisenkin kestäkyvyn. Suoja-alueita ei pidetty riittävinä ja raskaan teollisuuden laitokset aiheuttavat kohtuutonta pöly-, melu- ja värinähaittaa alueelle.

Tuusulan yleiskaavat ja asemakaavat

Tuusulan Yleiskaava 2040 -kaavaehdotus pidettiin MRA 27 §:n mukaisesti nähtävillä 28.3.–17.5.2019 Yksikään yleiskaavaehdotuksen muistutus ei koskenut maantien 152 suunnittelua. Aiemmissa yleiskaavoissa palautetta on saatu enemmän. Niistä Focus-osayleiskaava on hankkeen kannalta tärkein, tosin sen käsittelystä on kulunut aikaa. Focus-osayleiskaavan ehdotus oli nähtävillä 23.5.–28.6.2013 ja siitä saatiin 13 muistutusta ja asukkaita edustavan Tuusula-seuran lausunto. Palautteessa suhtauduttiin kokonaisuuteen kriittisesti. Esille nousi mm. väylän liittymien määrä, alueen louhinta ja maankäyttö, meluntorjunta sekä kokonaisuuden haitat asumiselle, luonto- ja maisema-arvoille sekä virkistykselle.

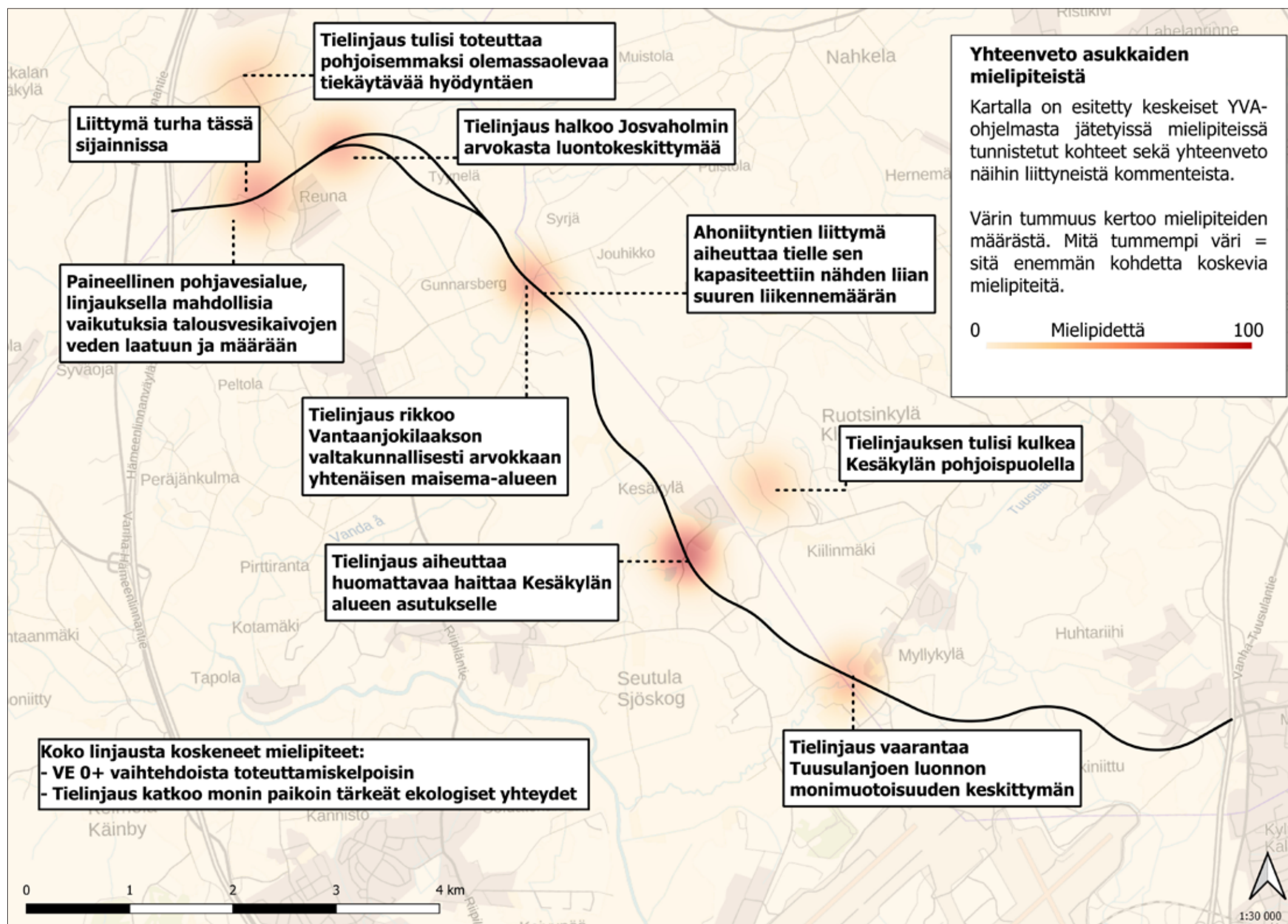
Viimeisimmät suunnittelualueen asemakaavat, jotka ovat olleet nähtävillä, ovat Sammonmäki III asemakaava 3561 (osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 3.10.2019–4.11.2019) ja Kehä IV asemakaava 3579 (osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä

24.1.2019–28.2.2019). Niihin liittyen jätettiin vain yksittäisiä mielipiteitä, mikä saattaa heijastaa pitkään jatkunutta suunnitteluprosessia ja osallistumisväsymystä. Yhdessä mielipiteessä Sammonmäkeen liittyen tuotiin kuvaavasti esille nopeiden ratkaisujen tarve liittyen asutuksen lunastuksiin, jotta tontin omistajien ”löysässä hirressä roikottaminen” päättyisi. Väylään ei otettu kantaa suoranaisesti. Yhdistyksistä luonnonsuojeliitto korosti, että kaava on voimakkaasti luontoarvoja heikentävä. Lisäksi Focus-liikekeskus asemakaava ja asemakaavan muutos (3508) oli luonnoksena nähtävillä 16.4.–29.5.2015. Pääosa mielipiteistä koski Maisalantien liikennettä.

Miten palaute otetaan huomioon nyt ja jatkossa?

YVA-ohjelman nähtävilläolon mielipiteissä palautetta saatiin paljon liittyen tutkittaviin vaihtoehtoihin. Palautteen vuoksi YVA-menettelyn tutkittavia vaihtoehtoja on tarkastelu kriittisesti ja harkiten. Hankkeen suunnittelun historiaa on selvitetty pitkälle taaksepäin. Vaihtoehtojen tutkimisen tarvetta on käsitelty monta kertaa hankkeen ohjausryhmän kesken ja kuntien päätöksenteossa vuosien 2018–2020 suunnittelujakson aikana. Siitä huolimatta YVA-menettelyyn ei päädytty ottamaan uusia vaihtoehtoja. Vaihtoehtoihin ja niiden karsimiseen liittyvät perustelut on esitetty luvussa 2. Kesäkylän kohdalla vaihtoehtotarkastelua vietiin pisimmälle, vaikka YVA-menettelyn aikana päädyttiin lopulta siihen, että Kesäkylässä ei oteta arviointiin ns. pohjoispuoleisia vaihtoehtoja.

Saatu palaute toimii vaikutusarvion pohjana ja heijastuu tässä YVA-selostuksessa tehtyyn arviointiin. Palautetta on tuotu esille erityisesti luvussa 6 ihmisiin kohdistuvat vaikutukset. YVA-selostuksessa on otettu huomioon monia asioita, jotka tulivat esiin palautteessa suurella painoarvolla. Mielipiteissä tuotiin esille alueen luonto- ja maisemaarvoja, virkistyskäyttöarvoa sekä alueen merkitystä viherkäytävänä. Nämä asiat ovat lähtökohtaisesti olleet alusta saakka YVA-menettelyn painopistealueena, joten palaute ei sinällään vaikuttanut käsittelyyn. Esimerkiksi vihersiltöjen suunnitteluun olisi panostettu joka tapauksessa, sillä jo hankkeen lähtökohtavaiheessa tämä on tunnistettu merkittäväksi haittojen lieventämiskeinoksi. On nähtävissä, että YVA-selostuksessa on päädytty saman suuntaiseen



Kuva 4.4. Yhteenveto YVA-ohjelman mielipiteistä kartalla.

Bild 4.4. Sammandrag över åsikterna om MKB-programmet på kartan.

vaikutusarvioon kuin mielipiteissä. Palaute on tuonut esiin hankkeen merkityksen ympäristön, alueen ja sen asukkaiden elinpiirin kannalta. Palaute kertoo, että hanke ja siihen kytkeytyvä maankäyttö vaikuttavat asukkaiden elinympäristöön moniulotteisesti. Alueen monet muut teolliset hankkeet voimistavat osaltaan yhteisvaikutusten merkitystä.

Palautetta on annettu jonkin verran asioista, jotka pääteään vasta yksityiskohtaisessa tiesuunnittelussa. Konkreettisia ehdotuksia YVA-menettelyssä tutkittavien tielinjausten parantamiseen on tullut melko vähän. Kuutamotien asukas on toivonut tien siirtoa pohjoisemmaksi. Kyseisellä kohdalla suunnittelussa tutkittiin kokonaisratkaisua suhteessa Tuusulanjoen siltaratkaisuun ja tien linjaukseen sekä meluntorjuntaan ja muihin rakennuksiin. Tällä kohdin tietä ei voitu kuitenkaan tässä suunnitteluvaiheessa siirtää, koska se olisi johtanut Tuusulanjoen sillan siirtymiseen joen suuntaiseksi ja se olisi siten aiheuttanut laajempia vaikutuksia joen ympäristöön sekä lisännyt rakentamiskustannuksia. Linjauksen siirtäminen on riippuvainen myös Myllykyläntien eritasoliittymään valittavasta ratkaisusta. Asia voi tarkentua kuitenkin jatkosuunnittelussa, kun yksityiskohdat ja tarkemmat tiedot muun muassa pohjaolosuhteista tarkentuvat. Kohteen kohdalle esitetään meluntorjuntaa, joka vähentää haitallisia vaikutuksia.

Kaikki palaute on kuitenkin tärkeää ja sitä otetaan huomioon jatkosuunnittelussa mahdollisuuksien mukaan. Palaute dokumentoidaan, jotta sitä käsitellään myös jatkosuunnittelun vaiheissa niiltä osin, kun kysymykset ovat vielä relevantteja tulevassa tilanteessa ja olosuhteissa.

Palautteen huomioonottamista on käsitelty myös luvussa 2 liittyen tutkittavien vaihtoehtojen muodostamiseen.

5 Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

5.1 Lähtötiedot ja menetelmät

Maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvia vaikutuksia on tarkasteltu eri aluetasoilla. Arvioinnissa tunnistetaan, millä tavoin hanke vaihtoehtoineen tukee valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Maakunnallisten ja seudullisten kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa näkökulmana on se, kuinka liikenneverkko ja ratkaisut tukevat tavoiteltua maankäyttöä. Suunnittelualueen tasolla tarkastellaan suunnittelualueen toimintoja sekä maankäytön suunnitelmia (työpaikka-alueet, asutus, viheralueet, maa- ja metsätalous).

Maankäytön tilanne ja tavoitteet on selvitetty Vantaan, Tuusulan ja sekä Uudenmaan maakuntaliiton tietojen perusteella. Keskeisenä lähtötietona toimivat maakuntakaava, yleis- ja asemakaavat sekä muut maankäytön suunnitelmat. Tietoja saadaan myös YVA-ohjelmasta annetuista lausunnoista ja mielipiteistä sekä vuorovaikutuksesta hankeryhmän ja osallisten kanssa. Lähtötietoina käytetään myös karttoja, ilmakuvia, rakennus- ja huoneistorekisteriä sekä maastotietokantaa. Lisäksi tietoa alueen maankäytöstä tarkennetaan maastokäynnillä.

Vaikutusten arvioinnissa on tehty yhteistyötä kuntien ja maakuntaliiton maankäytön suunnittelun toimijoiden kanssa samalla kun uutta väylää sovitetaan yhteen maankäytön tarpeiden kanssa. Käynnissä olevasta kaavoituksessa (Vantaan yleiskaava ja Tuusulan Focuksen asemakaavotus) saadaan materiaalia tukemaan väylän ja siihen kytkeytyvän maankäytön ratkaisun vaikutusten arviointia.

5.2 Nykytilanne

5.2.1 Maankäytön kehittyminen ja kaavoitustilanne

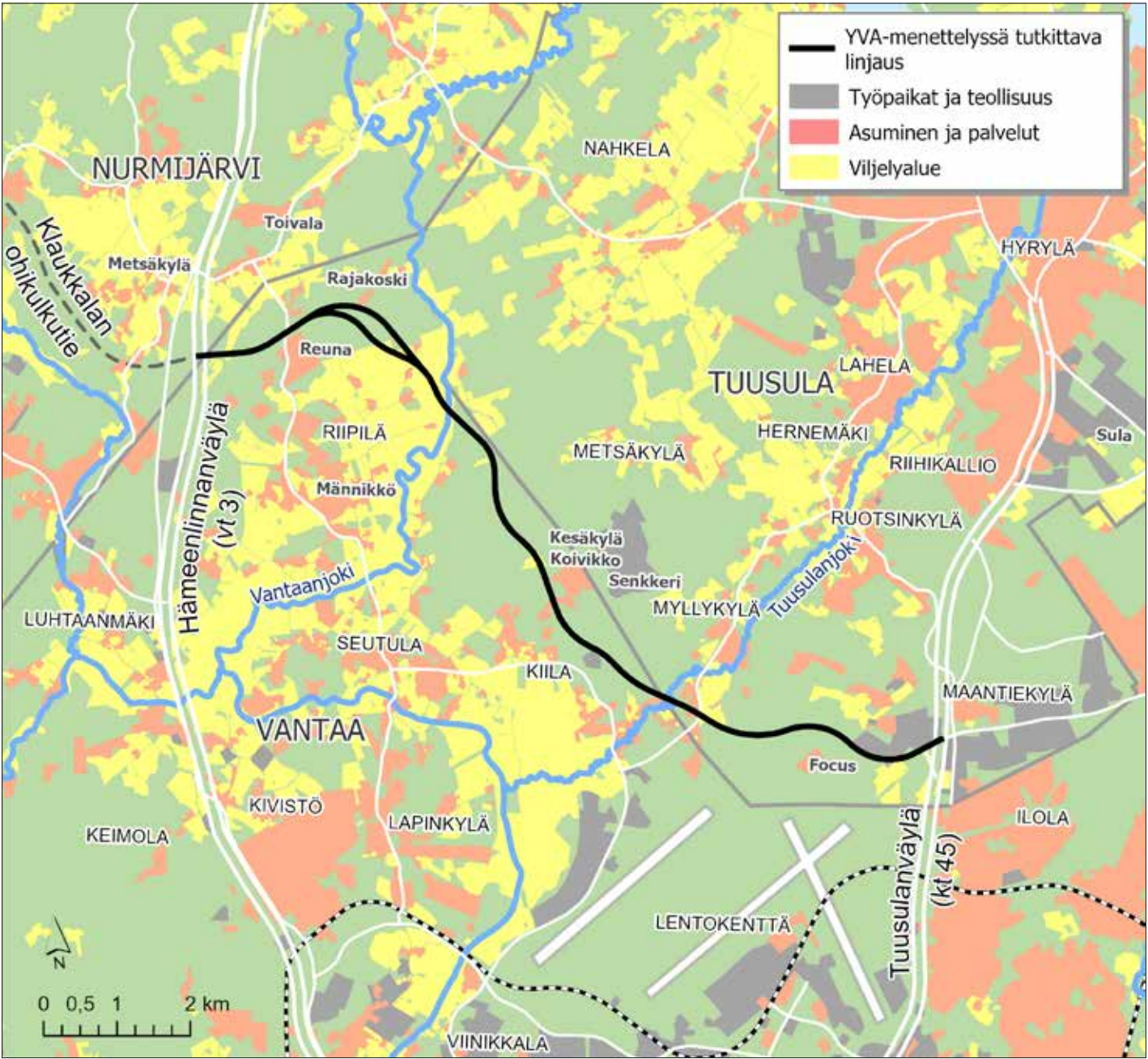
Suunnittelualue sijoittuu voimakkaasti laajenevan pääkaupunkiseudun ja kehittyvien ympärystykuntien väliin, Vantaan ja Tuusulan alueelle. Alueella on vanhaa maanviljelysaluetta, mutta myös järeästi rakennettua ympäristöä ja

infrastruktuuria. Helsinki-Vantaan lentokentän läheisyys rajoittaa alueen käyttöä asumiseen lentomelun vuoksi. Lentokenttäalue hyvine valtakunnallisine liikenneyhteyksineen houkuttelee paljon liikennettä tuottavia toimintoja. Kiilan ja Senkkerin alue on leimallisesti kiertotalouden ja maa-aineistenonon kehittyvää aluetta (Kuva 5.1).

Läntinen osuus suunnittelualueesta sijoittuu Vantaan pohjoisosan väljästi rakentuneille alueelle. Hämeenlinnanväylän länsipuolella on Nurmijärven Klaukkalan taajama ja sitä ympäröivä haja-asutus. Alueella on metsää, laajoja peltoalueita ja jonkin verran asutusta. Asutuksen vyöhyke seurailee Riipiläntietä. Reuna erottuu ympäristöstä tiiviillä pientaloasutuksella alueen taajamana. Vantaanjokilaakso on maaseutuelinkeinojen vyöhyke tilakeskuksineen ja laajoine peltoalueineen. Suunnittelualue on nykyisellään erillään Vantaan kaupunkirakenteesta ja palveluista, joten aluetta ei kehitetä nykyisellään asumisen alueena. Lähimmät julkiset ja kaupalliset palvelut ovat Kivistössä ja Klaukkalassa. Luoteis-Vantaan alueen merkittävin kehityskohde on Kehärataan tukeutuva Kivistön kaupunginosa, jonne matkaa suunnittelualueelta on linnuntietä noin viitisen kilometriä. Kivistön keskusta on kaupungin uusimpia keskustoja 2000-luvulta. Kivistön kaupallisten palvelujen keskus on vielä rakentumatta, mutta kehitymässä.

Itäpuolella Vantaanjokilaaksoa reunustaa Tuusulan ja Vantaan rajalle ulottuva metsäalue. Tuusulan Metsäkylän eteläpuolella on laajoja maa-aineksenoton alueita Senkkerinmäelle jatkuen ja kunnanrajaa sivuten. Vantaan puolen Kesäkylä on selkeärajainen tiivis asuinalue, joka on irrallaan muusta taajama-alueesta. Alun perin loma-asuntoalueeksi suunniteltu alue on muutettu asemakaavassa erillispientalojen korttelialueeksi. Etäämmällä taajama-alue seurailee Katriinantietä, jonka ympäristö/varsu muodostuu hajanaisesta pientaloasutuksesta Vantaanjoen peltoalueiden reunoilla. Vastaava taajamavyöhykkeen pientaloasutus jatkuu Tuusulan puolella Myllykyläntiellä, tiivistyen Kiilimäessä.

Kiilan ja Senkkerin alue on maakunnallisesti merkittävä kehittyvä maa-aineksenoton, kiertotalouden ja ympäristöhäiriöitä aiheuttavan teollisuuden alue, joka on kehitymässä

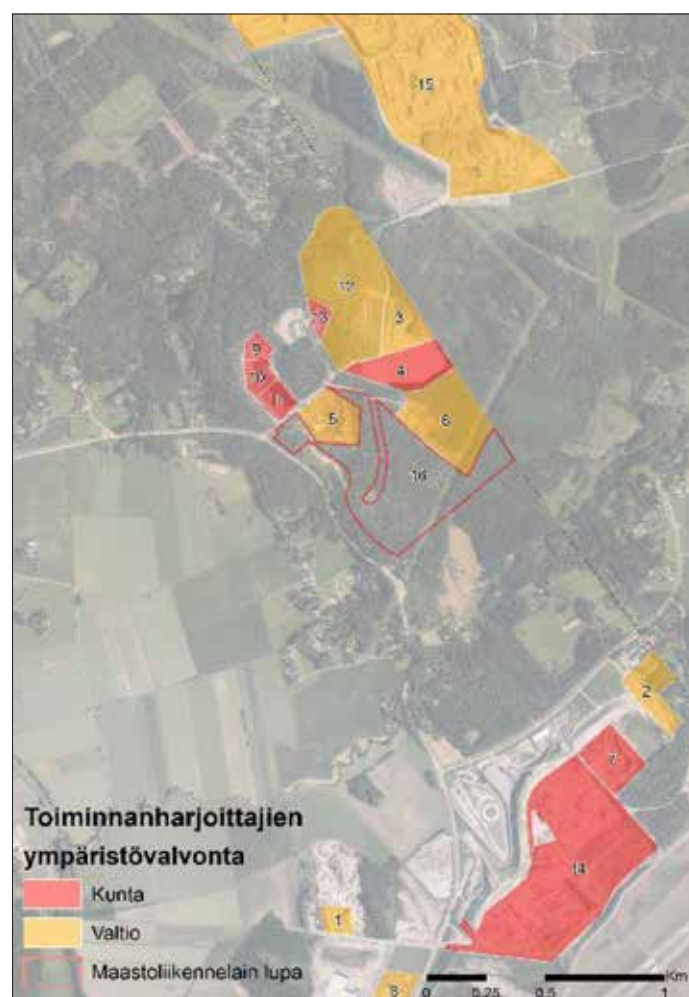


Kuva 5.1. Suunnittelukohde ja sitä ympäröivät alueet (HSY seutukartta, MML maastotietokanta).
Bild 5.1. Planeringsobjektet och de omgivande områdena (HRM regionkarta, Lantmäteriverkets terrängdatabas).

ja laajentumassa. Tuusulan puolella on kalliomurskausta, kiviaineshuoltoa ja maa-ainesten sijoitusalueita. Alueella toimii Seepsula Oy:n kiviainestoiminta ja Asfalttikallio Oy:n asfalttiasema. Vantaan Hanskalliontiellä on useita yrityksiä, kuten metalliromun käsittelylaitos, romuautojen väli-varasto, paperin ja pahvin paalaustoimintaa, kierrätyslaitos, Vantaan Rahtikeskus Oy ja Hanskallion tutka-asema. Hanskalliontie päättyy Seutulan vanhan kaatopaikan alueeseen ja jatkuu yksityistienä (Kuva 5.2). Myllykylän tien ete-

läpuolella on ajoharjoittelurata ja Lavangon moottorirata. Alueen muuta maankäyttöä rajoittavasta infrastruktuurista voi mainita Fingridin 110 kV ja 400 kV voimajohdot sekä Päijännetunnelin.

Maantien 152 uusi linjaus kääntyy Myllykyläntien jälkeen lentokentän pohjoispuolelle. Tuusulanväylän läheisyydessä sijaitsee Sammonmäen työpaikka-alue. Alueella on jonkin verran vanhaa pientaloasutusta, joka on irrallaan



Alueen ympäristöluvalliset toiminnanharjoittajat

1. Circulation Oy
2. Circulation Oy
3. HSY:n kuonankäsittelyalue
4. HSY:n puujätteen käsittelykenttä
5. Kuusakoski
6. Lemminkäinen Infra Oy (lupa asfalttiasemalle & YVA-tontti)
7. Lemminkäinen Infra OY
8. Paperinkeräys Oy
9. Purkupiha
10. Romu Keinänen
11. Romuautojen varastointialue
12. Seutulan suljettu kaatopaikka (HSY)
13. Suomen Paalauskeskus Oy
14. Vantaan Vauhtikeskus
15. Seepsula Oy
16. Vantaan moottorikerho Ry

6.4.2018

Kuva 5.2. Kiilan alueen toiminnanharjoittajat (Lähde: Vantaan kaupunki, valtuustoinfo 04/2018).
Bild 5.2. Operatörer i Kiila-området (Källa: Staden Vantaa, governors info 04/2018).



Kuva 5.3. Kesäkylä (Vantaan kaupungin karttapalvelu). Viistokuvan kuvaussuunta itään.
Bild 5.3. Sommarbro (Staden Vantaa, karttjänst).

muusta kaupunkirakenteesta ja palveluista. Lentomelualueella asuminen on osoitettu väistyvänä toimintona yleispiirteisessä suunnittelussa. Alue on tunnettu Focus-alueena, jota kehitetään tulevaisuudessa voimakkaasti kehittyvänä työpaikka-alueena (Kuva 5.5). Kehä IV (maantien 152 jatke) ja sen varrelle rakentuva Focuksen työpaikka-alue Tuusulanväylän ja Myllykyläntien välissä on yksi Tuusulan kunnan kärkihankkeista ja merkittävistä maankäyttöprojekteista. Focuksen isoimman yhtenäisen logistiikka- ja työpaikka-aluevarauksen pinta-ala on yksistään yli 100 hehtaaria ja alueelle on osayleiskaavassa tavoiteltu noin



Kuva 5.4. Suunnittelualueella on yksi pääkaupunkiseudun tärkeistä maa-aineksenoton keskittymistä (kuva Timo Huhtinen 2017).
Bild 5.4. Planeringsområdet är ett av de största områdena för koncentration av markanvändning i Stora Helsingfors-området (bild Timo Huhtinen 2017).



Kuva 5.5. Focus-alue (lähde: Focus-yleiskaava). Kuvaussuunta länteen.
Bild 5.5. Focus område (källa: Focus generalplan). Bild i riktning mot väst.

miljoonaa kerrosneliometriä työpaikkarakentamista sekä 100 000 kerrosneliometriä seudullista kauppaa maakuntakaavan mukaisesti. Alueen asemakaavoitus on vireillä. Kiilan ja Focuksen alueen maankäytön suunnat kytkeytyvät lentokentän läheisyyteen tukeutuvaan Aviapolis-kokonaisuuteen, jossa sijaitsee merkittävä määrä työpaikkoja ja alue kasvaa jatkuvasti. Helsinki-Vantaan lentokentän alue ulottuu Focus-alueelle pohjoisosastaan. Tuusulanväylän itäpuolella on Jusslan ja Kulomäen työpaikka-alueet, jotka reunustavat Vantaan tiivistä kaupunkialuetta.

5.2.2 Maakuntakaavoitus

Uudellamaalla on voimassa useita vahvistettuja maakuntakaavoja. Uudenmaan maakuntakaavassa (YM 8.11.2006) on määritelty alueen keskeisin maankäyttö. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (YM 30.10.2014) aiempia kaavaratkaisuja on tarkastettu uudelleen erityisesti alue- ja yhdyskuntarakenteen, liikenteen ja kaupan osalta. Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaavassa (YM 22.6.2010) on esitetty erityistoimintoja ja laajoja yhtenäisiä metsäalueita. 3. vaihemaakuntakaavassa (YM 14.12.2012) ei ole suunnittelualuetta koskevia aluevarauksia. Viimeisempänä Uudenmaan maakuntavaltuusto hyväksyi 4. vaihemaakuntakaavan 24.5.2017.

Vahvistetuissa maakuntakaavoissa on suunnittelualueella tai sen vaikutusalueella seuraavia keskeisiä merkintöjä:

Liikenneverkot

- Hämeenlinnanväylä (vt 3) on osoitettu merkinnällä *moottoriväylä*. Alemman verkon tiet on osoitettu merkinnöillä *seututie* ja *yhdystie*. Muun muassa Klaukkalan ohikulkutie ja Hämeenlinnantie on osoitettu merkinnällä *seututie*.
- Eritasoliittymät on osoitettu merkinnällä *eritasoliittymä*. Merkinnällä osoitetaan eritasoliittymät, jotka yhdistävät

maakuntakaavassa osoitettuja teitä ja katuja. Merkintä on tehty Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän eritasoliittymille.

- Maantien 152 uutta linjausta kuvaa katkoviiva Hämeenlinnanväylän ja Myllykylän välillä. Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa vaihtoehtoisen ratkaisun tai ohjeellisen linjauksen.
- Lentokentän pohjoispuolinen osuus ja Kulomäentie on osoitettu merkinnällä seututie. Merkintään liittyy määräys: *Maakuntakaavakartalle merkitty tieyhteys voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa esittää riittävän perustein teknisesti tai toiminnallisesti alemmanluokkaisena.*
- Kaikkiin maantie-merkintöihin liittyy määräys: *Maakuntakaavakartalle merkitty tieyhteys voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa esittää riittävän perustein teknisesti tai toiminnallisesti alemman luokkaisena. Tiensuunnittelussa on otettava huomioon seudulliset ulkoilu-, virkistys- ja viherysteystarpeet, luonnonsuojelu, kulttuuriympäristö, maisema, pohja- ja pintavesien suojelu sekä lajiston liikkuminen. Tien, väylän tai liittymän suunnittelussa on huolehdittava siitä, että se ei yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa aiheuta liikenneväylään rajoituvalla tai sen läheisyydessä sijaitsevalla Natura 2000 -verkostoon kuuluvalla tai valtioneuvoston verkostoon ehdottamalla alueella sellaisia melu- tai muita häiriöitä, jotka merkittävästi heikentävät alueen niitä luonnonsuojelun, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000 -verkostoon.*
- Lentokenttä on osoitettu merkinnällä *liikennealue*.
- Lentokentän pohjoispuolelle on osoitettu *liikennetunnelin ohjeellinen linjaus*.

Taajamat ja tuotanto

- Nurmijärvi–Reuna–Riipilä ympäristöineen on yhtenäistä taajama-aluetta, joka on huomattavasti nykytilannetta laajempi. Reunan ja Riipilän alueelle on osoitettu *taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden reservialuetta*. Työpaikka-alueita on Hämeenlinnantien ja Hämeenlinnanväylän välissä, Klaukkalan ohikulkutien ja maantien 152 linjauksen liittymän ympärillä jatkuen etelään ja pohjoiseen Hämeenlinnanväylän vartta. Taajaman ja työpaikan alueista Hämeenlinnanväylän itäpuoli ja Klaukkalan ohikulkutien pohjoispuoli on *taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden reservialuetta*. Mäyränkallio on osoitettu merkinnällä merkitykseltään *seudullinen vä-*

hittäiskaupan suuryksikkö.

- Kiilan-Senkkerin alue on osoitettu merkinnöillä *ylijäämaiden loppusijoitukseen varattu alue* (EJ3) sekä *alue, jolla sijaitsee merkittäviä kiviainesvarantoja*.
- Lentokentän pohjoispuoliset alueet (Focus) on osoitettu merkinnöillä *työpaikka-alue* ja *logistiikka-alue* (LOG). Etelämpänä on myös merkintä *erityisalue, jonka käyttö on tarkoitus määritellä yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa* (EY). Focus-alueelle on osoitettu merkintä merkitykseltään *seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö*.

Virkistys ja ympäristöarvot, vedet

- Kiilan itäpuolella uuden väylän kanssa risteää *ulkoilureitti*. Merkintään liittyy määräys: *Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava ulkoilureittien toteuttamisedellytykset maakunnallisesti ja seudullisesti toimivana reitistönä. Yksityiskohtaisessa reittisuunnittelussa on pyrittävä hyödyntämään olemassa olevan tiestön ja poluston käyttömahdollisuuksia. Taajamissa ja virkistysalueilla ulkoilureitit on johdettava alueiden sisäisille ulkoilun ja kevyen liikenteen väylille.*
- Uuden väylän kanssa risteää Reunassa ja Tuusulanjoen kohdalla viherysteystarve. Merkintään liittyy määräys: *Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava siitä, että merkinnällä osoitettu yhteys säilyy tai toteutuu tavalla, joka turvaa virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet, alueen maisema-arvot, arvokkaiden luontokohteiden säilymisen sekä lajiston liikkumismahdollisuudet. Viherysteiden mitoituksessa on kiinnitettävä huomiota yhteyden merkitykseen ekologisen verkoston osana sekä seudullisten ja paikallisten virkistystarpeiden yhteensovittamiseen siten, että olemassa olevat virkistykseen varatut tai siihen soveltuvat rakentamattomat alueet varataan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa mahdollisuuksien mukaan virkistyskäyttöön.*
- Vantaanjokilaakso on osoitettu merkinnällä *valtakunnallisesti arvokas maisema-alue* (Valtioneuvoston päätös 1995). Merkintään liittyy määräys: *Alueiden käytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on arvioitava ja sovitettava yhteen maakuntakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö sekä alueen maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.*
- Vantaanjoki on Natura 2000 -verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue.

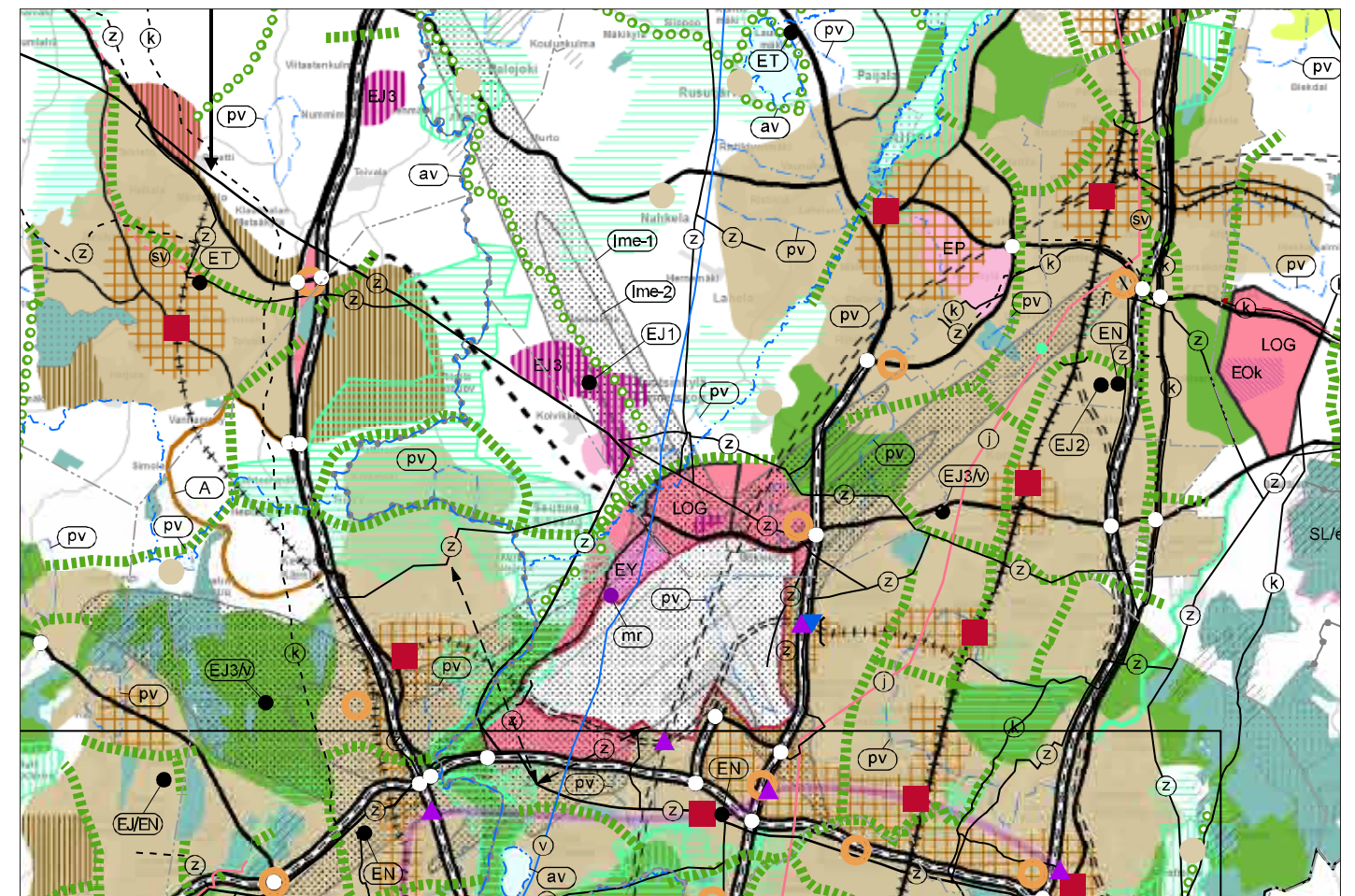
- Tuusulanjoen kohdalla on merkintä *luonnonsuojelualue*. Merkintään liittyy määräys: *Suojelualueiksi osoitetuille alueille ei saa suunnitella toimenpiteitä, jotka vaarantavat tai heikentävät niitä luonto- ja ympäristöarvoja, joiden perusteella alueesta on muodostettu tai on tavoitteena muodostaa luonnonsuojelualue. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on osoitettava maakuntakaavakartalle merkittyjen ulkoilureittien jatkuvuus.*
- Vantaanjoki ja Tuusulanjoki on osoitettu merkinnällä *vedenhankinnan kannalta arvokas pintavesialue*. Merkintään liittyy määräys: *Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on vesiensuojelunäkökohdat otettava huomioon siten, ettei vesialueen käyttöä vedenhankintaan vaaranneta.*
- Päijänne-tunneli on osoitettu merkinnällä *raaka-vesitunneli*.

Uudenmaan kokonaismaakuntakaavan laadinta on käynnistynyt vuoden 2016 aikana (Uusimaa-kaava 2050). Ko-

ko Uudenmaan alueelle laadittavan kaavan aikatahtain on vuodessa 2050. Uusimaa-kaava rakentuu kolmen eri seudun vaihekaavoista. Suunnittelualue kuuluu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan alueelle. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotus on ollut nähtävillä 8.10.–8.11.2019. Palautteiden pohjalta kaava viimeistellään maakuntavaltuuston hyväksyttäväksi keväällä 2020. Maakuntakaavaehdotuksessa on suunnittelualueella tai sen vaikutusalueella seuraavia keskeisiä merkintöjä:

Liikenneverkot

- Klaukkalan ohikulkutie on osoitettu merkinnällä *seudullisesti merkittävä tie*. Hämeenlinnanväylä (vt 3) on osoitettu merkinnällä *valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie*. Hämeenlinnantie ja Tuusulanväylä on osoitettu merkinnällä *maakunnallisesti merkittävä tie*.
- Maantien 152 uusi linjaus Hämeenlinnanväylän ja Myllykylän välillä on osoitettu merkinällä *maakunnallisesti merkittävän tien ohjeellinen linjaus*. Liikenneväylän kat-



Kuva 5.6. Ote vahvistettujen maakuntakaavan yhdistelmästä (2017). 4. vaiheen maakuntakaavan aineisto. Bild 5.6. Utdrag ur kombinationen av bekräftade provinsiella planer (2017). Fas 4 provinsiella planuppgifter.

koviivamerkintä osoittaa vaihtoehtoisen ratkaisun tai ohjeellisen linjauksen. Merkintään liittyy määräys: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota seudullisiin ulkoilu-, virkistys- ja viherysteystarpeisiin, luonnonsuojeluun, kulttuuriympäristöön ja kulttuuriperintöön, maisemaan, pohja- ja pintavesien suojeluun sekä lajiston liikkumiseen. Lisäksi on pyrittävä minimoimaan liikenteestä aiheutuvia melu-, värinä- ja päästöhaittoja.

- Lentokentän pohjoispuolinen osuus ja Kulomäentie on osoitettu merkinnällä *maakunnallisesti merkittävä tie*. Maakunnallisesti merkittävän tien merkintään liittyy määräys: Väylälle tai sen välittömään läheisyyteen ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka heikentävät pitkämatkaisen liikenteen, joukkoliikenteen tai kuljetusten palvelutasoa. Uusia liittymiä rakennettaessa tulee varmistaa, että liittymä on mahdollista toteuttaa tien sujuvuutta tai turvallisuutta vaarantamatta. Sujuvuutta arvioitaessa voidaan ottaa huomioon liittymän keskeinen sijainti alue- ja yhdyskuntarakenteessa.
- Uuden väylän kanssa risteää kaakkois-luodesuunnassa merkintä *liikenteen yhteystarve*. Yhteyden sijainti tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Merkintä kuvaa rahtiliikenteen raideyhteyttä Tallinna-tunnelin rahtiliikenteen terminaalista Hanko–Hyvinkää-radalle. Linjauksesta ei ole olemassa mitään varsinaisia suunnitelmia, vaan ainoastaan maininta yhteyden tarpeesta FinEstLink-raportissa. Eli sekä rahtiliikenteen terminaalin sijainti ja koko että raideliikenneyhteyden linjaus terminaalista Hanko–Hyvinkää-radalle tarkentuvat vasta (mahdollisissa) seuraavissa suunnitteluvaiheissa.

Taajamat ja tuotanto

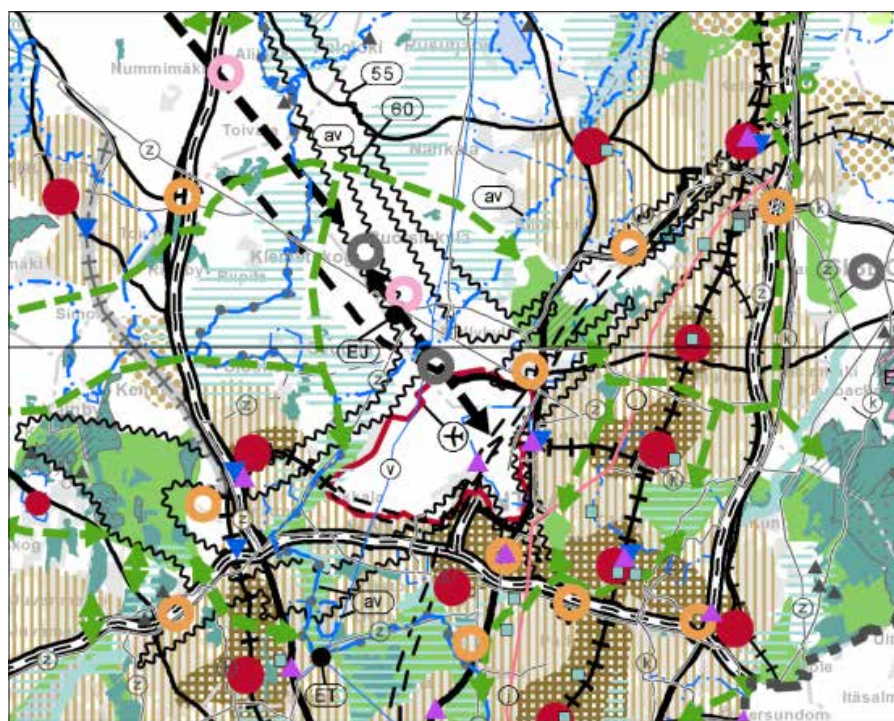
- Mäyränkallioon (Hämeenlinnanväylän liittymäalue) ja Focus-alueelle on osoitettu kohdemarkintä *kaupan alue*.
- Uuden väylän tuntumaan on kaksi kohdemarkintää *tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue*. Toinen merkintä on Tallinna-tunnelin rahtiterminäali ja toinen Focus-alue. Senkkerinmäkeen on osoitettu merkintä *maa-aineshuollon kehittämisalue*.
- Klaukkalan ohikulkutien varsi on osoitettu merkinällä *taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke*.

Virkistys ja ympäristöarvot, vedet

- Riipilän, Reunan Josvaholmenin ja Tuusulanjoen kohdalla on osoitettu merkintä *luonnonsuojelualue*. Merkintään liittyy määräys: Suojelualueeksi osoitetulle alueelle

ei saa suunnitella toimenpiteitä, jotka vaarantavat tai heikentävät niitä luonto- ja ympäristöarvoja, joiden perusteella alueesta on muodostettu suojelualue tai tavoitteena on siitä perustaa sellainen.

- Uuden väylän kanssa risteää Reunassa ja Kiilan länsipuolella viherysteystarve. Merkintään liittyy määräys: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava, että merkinnällä osoitettu yhteystarve säilyy tai toteutuu tavalla, joka turvaa lajiston liikkumismahdollisuudet, virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet sekä ylläpitää maisema- ja luontoarvoja. Viherysteysten tarkkaa sijaintia ratkaistaessa on selvitettävä, että yhteydellä on edellytykset toimia osana laajempaa ekologista ja virkistysellistä verkostoa.
- Vantaanjokilaakso on osoitettu merkinnällä *kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue*. Merkintään liittyy määräys: Yksityiskohtaisemmassa alueiden suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on turvattava valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot. Maakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot on otettava huomioon alueita kehitettäessä. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on arvioi-



Kuva 5.7. Ote Uusimaa-kaavan 2050 Helsingin seudun maakuntakaavan ehdotuksesta (nähtävillä 8.10.–8.11.2019).
Bild 5.7. Utdrag ur Nylandsplanen 2050 Helsingforsregionens etappplanskapsplan förslag (framlagt 8.10.–8.11.2019).

tava ja sovitettava yhteen maakuntakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö sekä alueen maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.

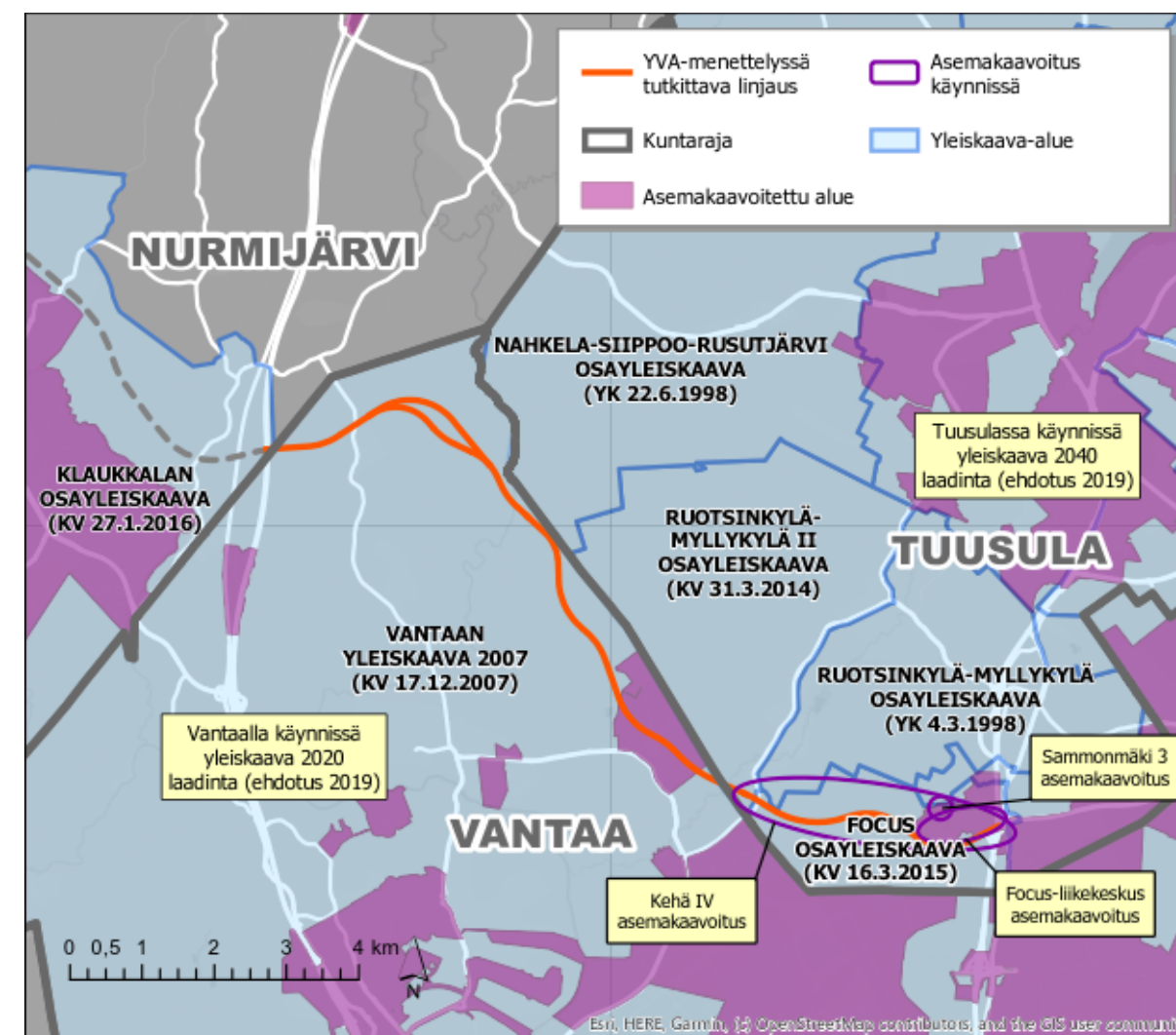
- Vantaanjoki on osoitettu merkinnällä *Natura 2000 -alue*. Sitä koskee yleinen määräys, jossa todetaan, että mm. yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava alueiden yhtenäisyys, arvioitava suunnitelmasta alueelle kohdistuvat vaikutukset ja huolehdittava, ettei merkittävästi heikennetä niitä luonnonarvoja, joiden perusteella alue on ehdotettu tai sisällytetty Natura 2000-verkostoon. Vaikutuksia arvioitaessa on otettava huomioon mahdolliset yhteisvaikutukset muiden suunnitelmien ja hankkeiden kanssa.
- Vantaanjoki ja Tuusulanjoki on osoitettu merkinnällä *vedenhankinnan kannalta arvokas pintavesialue*. Merkintään liittyy määräys: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on vesiensuojelunäkökohdat otettava huo-

mioon siten, ettei vesialueen käyttöä vedenhankintaan vaaranneta.

- Päijänne-tunneli on osoitettu merkinnällä *raakavesitunneli*.

5.2.3 Kaavatilanne kunnissa

Seuraavassa kuvassa 5.8 on esitetty kuntien kaavoitus-tilanne kokonaisuutena. Koko suunnittelualueella on voimassa olevat yleiskaavat ja käynnissä yleiskaavoitusprosessit koko suunnittelualuetta. Asemakaavoitettua aluetta on Kiilassa ja Tuusulanväylän tuntumassa.



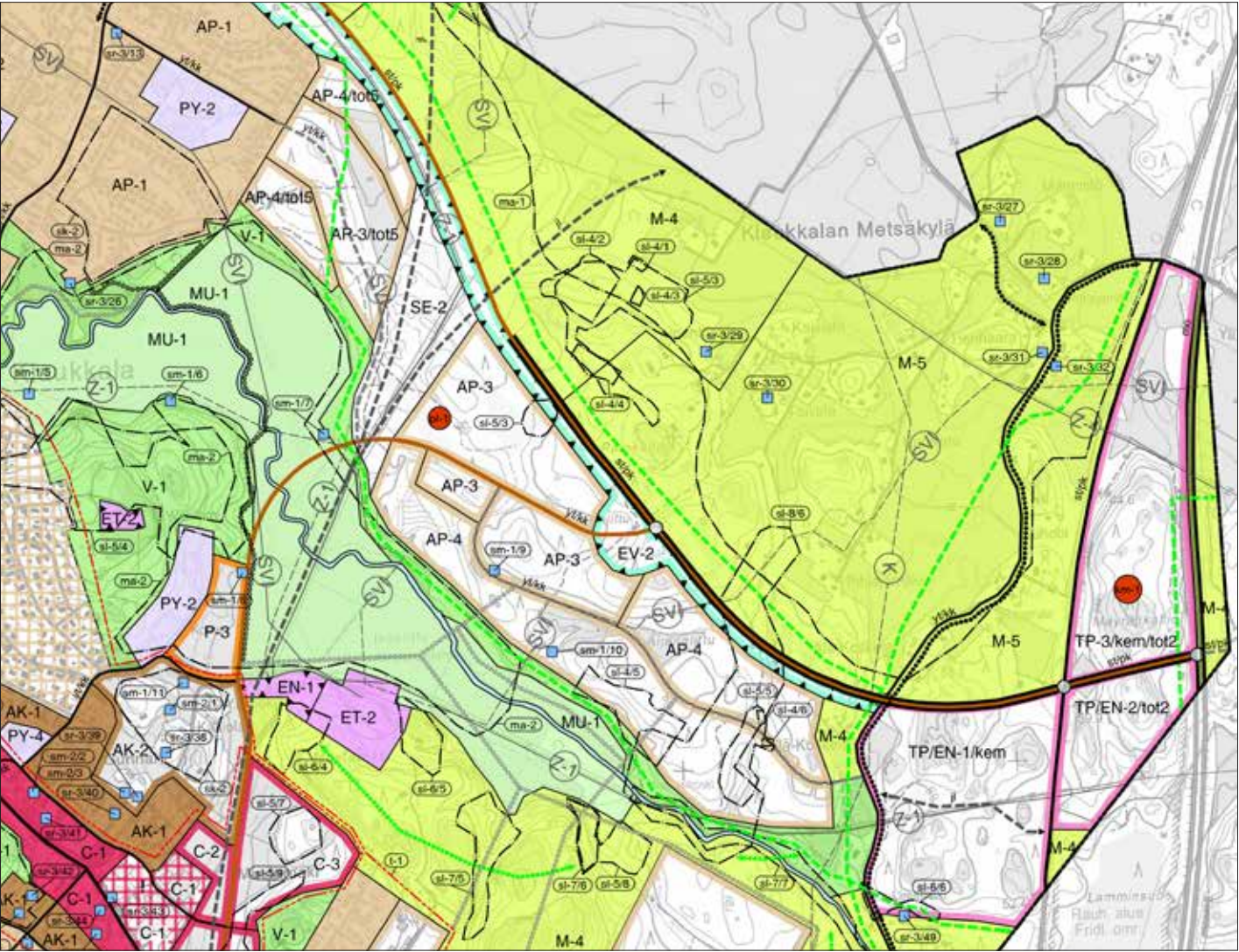
Kuva 5.8. Alueen kaavatilanne. • Bild 5.8. Områdets layout.

Nurmijärven kaavoitus

Suunnittelualueen vaikutusalueella sijoittuvalle Klaukkalan alueelle on tehty Klaukkalan osayleiskaava (KV 27.1.2016). Siinä on esitetty seuraavia maantien 152 suunnittelun kanalta keskeisiä varauksia:

- Maantien 152 uusi linjaus on osoitettu merkinnällä *ohjeellinen/vaihtoehtoinen tielinjaus, seututie-pääkatu* (st/pk).
- Klaukkalan ohikulkutielle on osoitettu uutena tienä merkinnällä *seututie-pääkatu* (st/pk).
- Hämeenlinnanväylä (vt 3) on osoitettu merkinnällä *moottori- tai moottoriliikennetie* (mo).
- Hämeenlinnantie on osoitettu merkinnällä *seututie-pää-*

- katu* (st/pk).
- Hämeenlinnanväylälle ja Hämeenlinnantielle on osoitettu eritasoliittymän merkinnät.
- Nykyiset ja uudet asuinalueet on osoitettu pientalovaltaisina asuinalueina (AP-3 ja AP-4). Hämeenlinnan väylän tuntumassa on osoitettu laajoja uusia työpaikka-alueiden varauksia (TP-3/kem/tot2, TP/EN-2/tot2 ja TP/EN-1/ke). TP- Energiahuollon alueelle on alustavasti suunniteltu sähköasemaa ja lämpövoimalaitosta. Kem-merkinnän alueille voidaan selvityksiin perustuen sijoittaa vaarallisia kemikaaleja varastoiva laitos tai varasto, mikä mahdollistaa logistiikkayritysten sijoittumisen alueelle.
- Mäyränkallion ja Lintumäen alueella on kohdemerkintä *kaupallisten palvelujen alue* (km-1), jolle on mahdollis-



Kuva 5.9. Ote Klaukkalan osayleiskaavasta (KV 27.1.2016).
Bild 5.9. Utdrag från Klövskog delgeneralplan (KV 27.1.2016).

- ta sijoittaa sellainen vähittäiskaupan suuryksikkö, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi sijaita myös keskusta-alueen ulkopuolella (esimerkiksi auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppaa). Alueiden yhteenlaskettu liiketilan kerrosala saa olla enintään 50 000 k-m².
- Muutoin Mäyränkallio liittymäalueella on *maa- ja metsätalousvaltaista aluetta* (M-4, M-5).

Vantaan kaavoitus

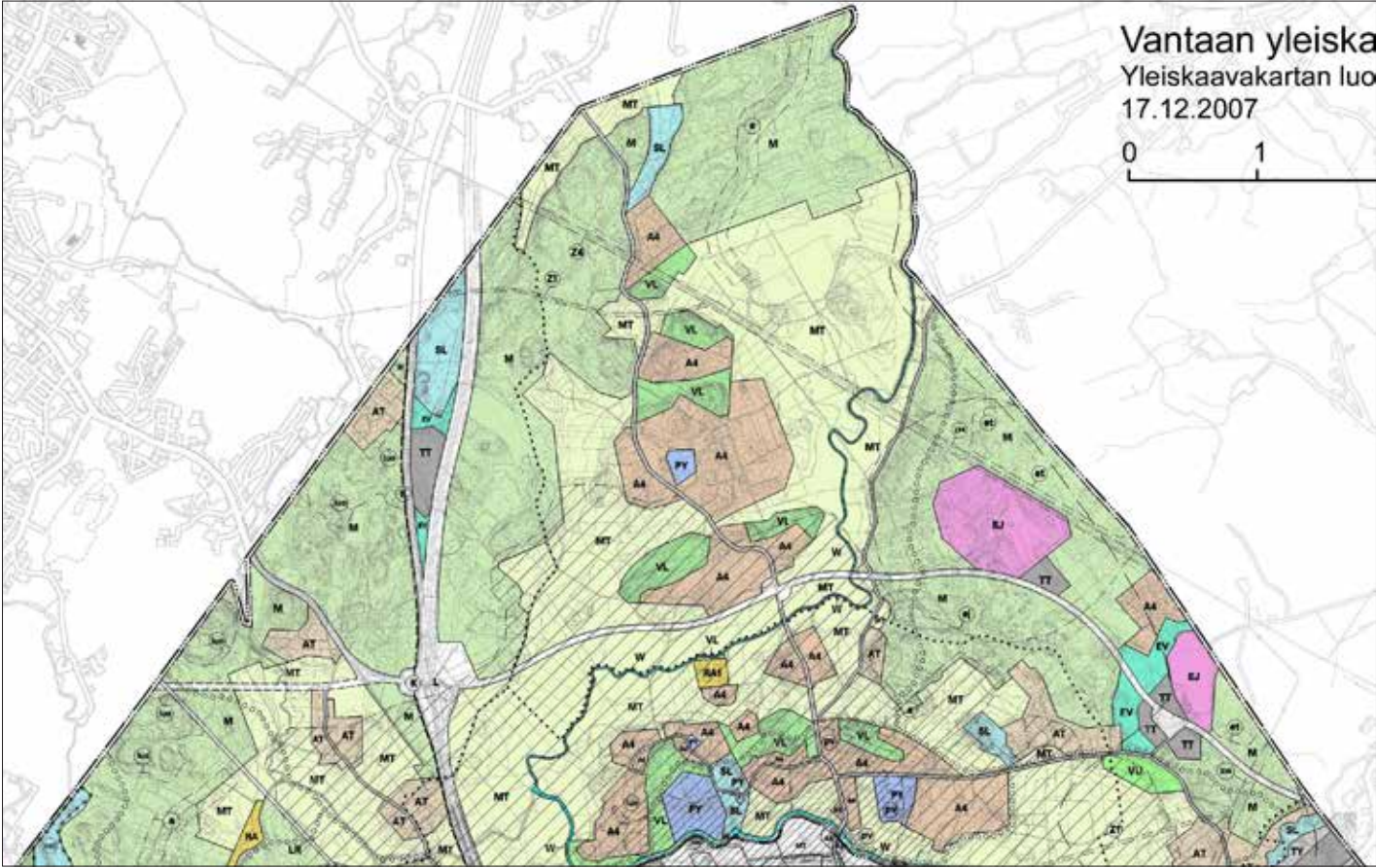
Voimassa oleva yleiskaava

Vantaalla on voimassa **Vantaan yleiskaava 2007 (KV 17.12.2007)**. Suunnittelualueella tai sen vaikutusalueella on seuraavia keskeisiä merkintöjä:

- Pääväylät on osoitettu *tieliikenteen alueena* (L). Yleiskaavaan on merkitty maantien 152 uusi linjaus ns. eteläisen linjauksen mukaisesti, jota on jatkettu ohjeelli-

sella merkinnällä Hämeenlinnanväylältä Lahnukeeseen. Merkintään liittyy määräys: *Alue varataan pääteille ja kaduille, joille on kulku erityisesti suunnitelluista liittymistä. Alueelle voidaan sallia huoltoasemia sekä muita tieliikennettä palvelevia rakennuksia.*

- Reunassa ja Tuusulanjoen kohdalla on *luonnonsuojelualue* (SL). Merkintään liittyy määräys: *Luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu tai rauhoitettava luonnonsuojelualue. Alueen suojelu turvataan maankäyttö- ja rakennuslain nojalla, kunnes luonnonsuojelulainsäädännön mukainen rauhoitus astuu voimaan. Alueella sallitaan ainoastaan sen käyttötarkoitusta palveleva vähäinen rakentaminen. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.*
- Reunan, Kesäkylä ja Myllykylän asuinalueet on osoitettu merkinnällä *pientaloalue* (P4).
- Alueella on *maa- ja metsätalousvaltaista aluetta* (M) ja *maatalousaluetta* (MT).



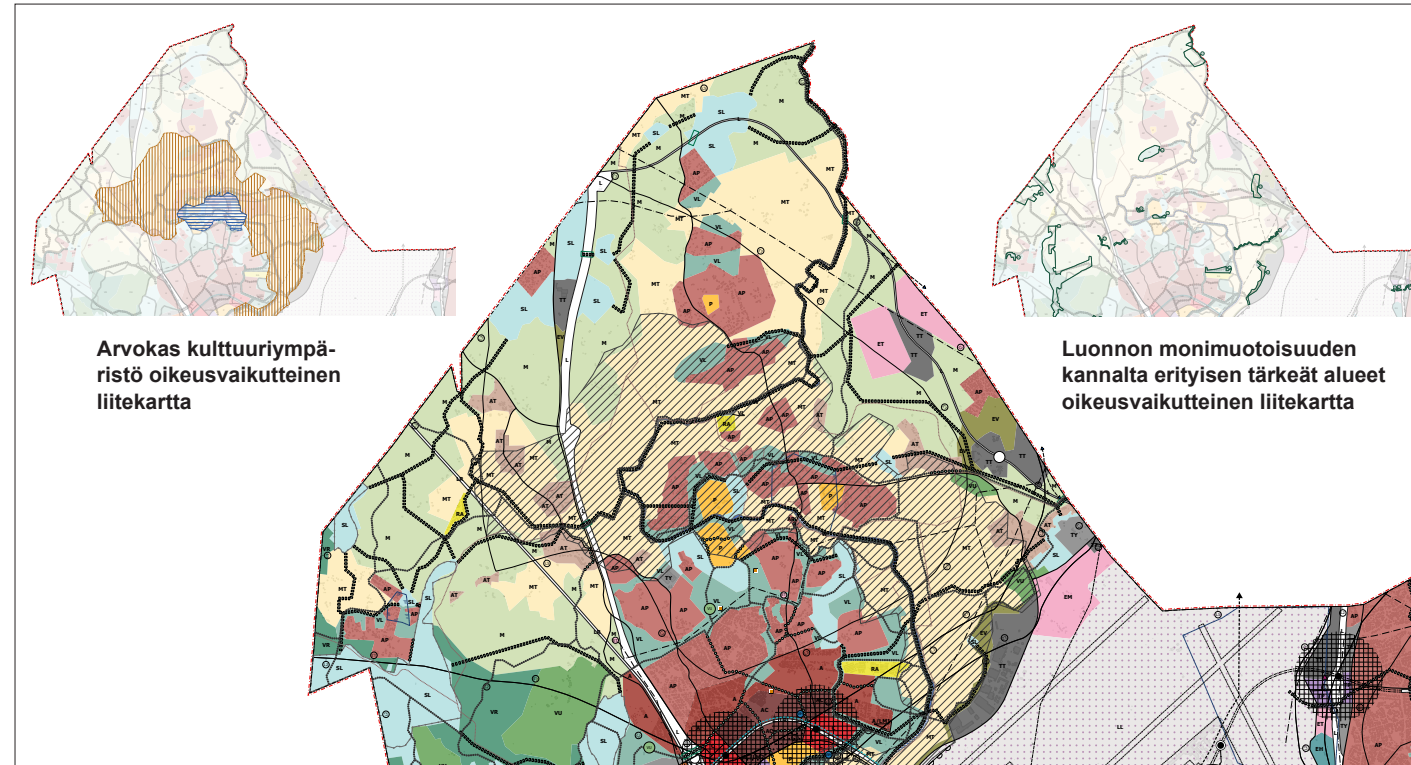
Kuva 5.10. Ote Vantaan yleiskaavasta 2007 (KV 17.12.2007).
Bild 5.10. Utdrag från Vanda generalplan 2007 (17.12.2007).

- Kiilan täyttömäki ja Senkkerin eteläosa (Seutula) on osoitettu merkinnällä *jätteenkäsittelyalue* (EJ). Aluetta ympäröi *jätteenkäsittelyalueen suoja-alue* (ej). Lisäksi Kiilan pohjoispuolella on *jätteenkäsittelyalueen suoja-alue* (ej).
- Kiilassa ja Senkkerin eteläosassa sekä Myllykyläntien ympärillä on alueita osoitettu merkinnällä *ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alue* (TT). Alue varataan sellaisille tuotanto-, logistiikka-, varasto- ja varikkotoiminnoille, joita ei voida toiminnan aiheuttamien ympäristöhaittojen vuoksi sijoittaa muille työpaikka-alueille.

Vantaan yleiskaava 2020 tekeillä

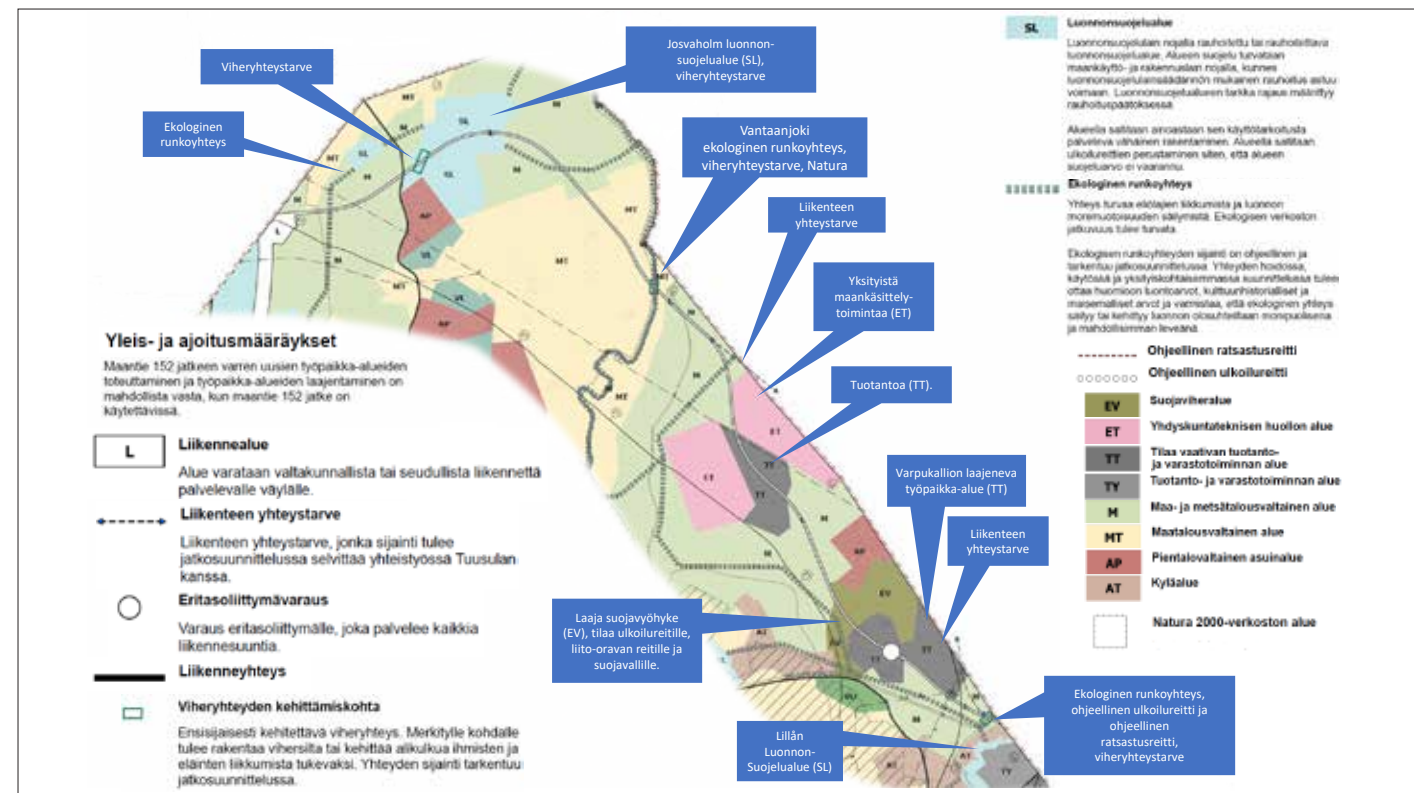
Vantaalla laaditaan uutta koko kaupungin yleiskaavaa. **Vantaan yleiskaavan 2020** tavoitteena on, että yleiskaava tulee hyväksytyksi 2020 aikana. Kaavaluonnos on ollut nähtävillä 18.2.2019–23.9.2019. Kaavaehdotus laitetaan nähtäville keväällä 2020. Kaavassa osoitetaan maantien 152 uuden väylän sijainti YVA-menettelyn ja aluevaraus-suunnitelman mukaisesti sekä ajantasainen näkemys tulevasta siihen kytkeytyvästä maankäytöstä. Vantaan yleiskaavan yhteydessä on laadittu runsaasti ympäristöä koskevia selvityksiä, jotka ovat vaikuttaneet kaavaratkaisuun ja merkintöihin.

Alustava kaavaehdotus liitteineen on ollut käytössä tätä YVA-selostusta laadittaessa ja tämä teksti pohjautuu kaupunginhallituksen 23.3.2020 kokouksessa käsittelyssä olleeseen kaavamateriaaliin. Yleiskaavaratkaisu on kehittänyt luonnosvaiheesta seuraavissa hankkeen kannalta olennaisissa asioissa: Reunan länsipuolella olevan eritasoliittymävaraus on poistettu maantien 152 linjaukselta luonnosvaiheen jälkeen. Yleiskaavaehdotuksesta on poistettu Kiilan alueella oleva pohjoisempi eritasoliittymävaraus maantien 152 linjaukselta, koska sen kohdalle ei ole esitetty maankäyttöä. Liittymän tarpeellisuutta arvioidaan uudelleen, mikäli maankäyttöä sen kohdalla suunnitellaan kehitettäväksi. Reunassa ei ole esitetty vaihtoehtoisia linjauksia. Maantien 152 linjauksen tuntumaan on osoitettu kaksi kehittyvää toimitilarakentamisen aluetta. Täyttömäkivarauksen yhteyteen on osoitettu tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue. Kiilan kiertotalousalueen raja on merkitty sellaisella laajuudella, että se kattaa olemassa olevat toiminnot. Lavangon moottoriurheilukeskus on merkitty toimitila-alueeksi merkinnällä, joka mahdollistaa moottoriradan toimimisen alueella.



Kuva 5.11. Ote Vantaan yleiskaavan alustava ehdotus (Kaupunginhallitus 23.3.2020). Oikeusvaikutteinen yleiskaava koostuu pääkartasta ja kahdesta liitekartasta määräyksineen.

Bild 5.11. Utdrag ur det preliminära förslaget till generalplan för Vanda (generalplanskommittén 20.1.2020). Generalplanen med rättsverkningar består av huvudkartan och två bilagekartor med bestämmelser.



Kuva 5.12. Vantaan yleiskaavan alustava ehdotus, maantien 152 linjaukseen liittyvä sisältö (Kaupunginhallitus 23.3.2020).

Bild 5.12. Preliminärt förslag till generalplan för Vanda, innehåll som anknyter till sträckningen för landsväg 152 (generalplanskommittén 20.1.2020).

Alustavassa yleiskaavaehdotuksessa on esitetty seuraavat maantien 152 suunnittelun kannalta keskeiset merkinnät:

- Maantien 152 uusi linjaus on esitetty merkinnällä *liikennealue* (valtakunnallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä).
- Hanskallion eritasoliittymä on esitetty merkinnällä *eritasoliittymävaraus*.
- Kiilaan on osoitettu Tuusulaan suuntautuvat *liikenteen yhteystarve* -merkinnät. Merkintään liittyy määräys: *Liikenteen yhteystarve, jonka sijainti tulee jatkosuunnittelussa selvittää yhteistyössä Tuusulan kanssa*.
- Uutta ja laajenevaa maankäyttöä on esitetty Kiilassa *tuotanto- ja varastotoiminnan alueina* (TT, TY).
- Metsäkylään on osoitettu merkintä *yhdyskuntateknisen huollon alue* (ET).
- Seutulan vanha kaatopaikka on merkitty *suojaviheralueeksi* (EV).
- Maantien 152 linjauksen läheisyyteen on esitetty *ekologiset runkoyhteydet* sekä Reunan ja Lillänin *luonnon-suojelualueet* määräyksineen (SL) sekä *luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet* (luo).
- Maantien 152 linjaukselle Riipilään, Vantaanjoelle ja Tuusulanjoelle on osoitettu merkintä *viheryhteyden kehittämisikohta*.
- Ohjeellisia poikittaisia ulkoilureittejä on muutamissa kohdissa.

Asemakaavat

Kesäkylän ja Kiilan alueet ovat asemakaavoitettuja. Asemakaavoituksessa on maantien 152 uusi linjaus *liikennealueena* (LT). Kesäkylän alue on *erillispientalojen korttelialuetta* (A0) ja lisäksi *voimajohdon vaara-alue*. Muutoin asemakaavoissa on pääosin *yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialuetta* (ET) ja *lähivirkistysaluetta* (VL), *teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta* (T) ja *varastorakennusten korttelialuetta* (TV-1).

Voit tutustua Vantaan asemakaavoihin Vantaan kaa-voituksen verkkosivulla ja karttapalvelussa

<https://www.vantaa.fi/asemakaavoitus>

<https://kartta.vantaa.fi/>

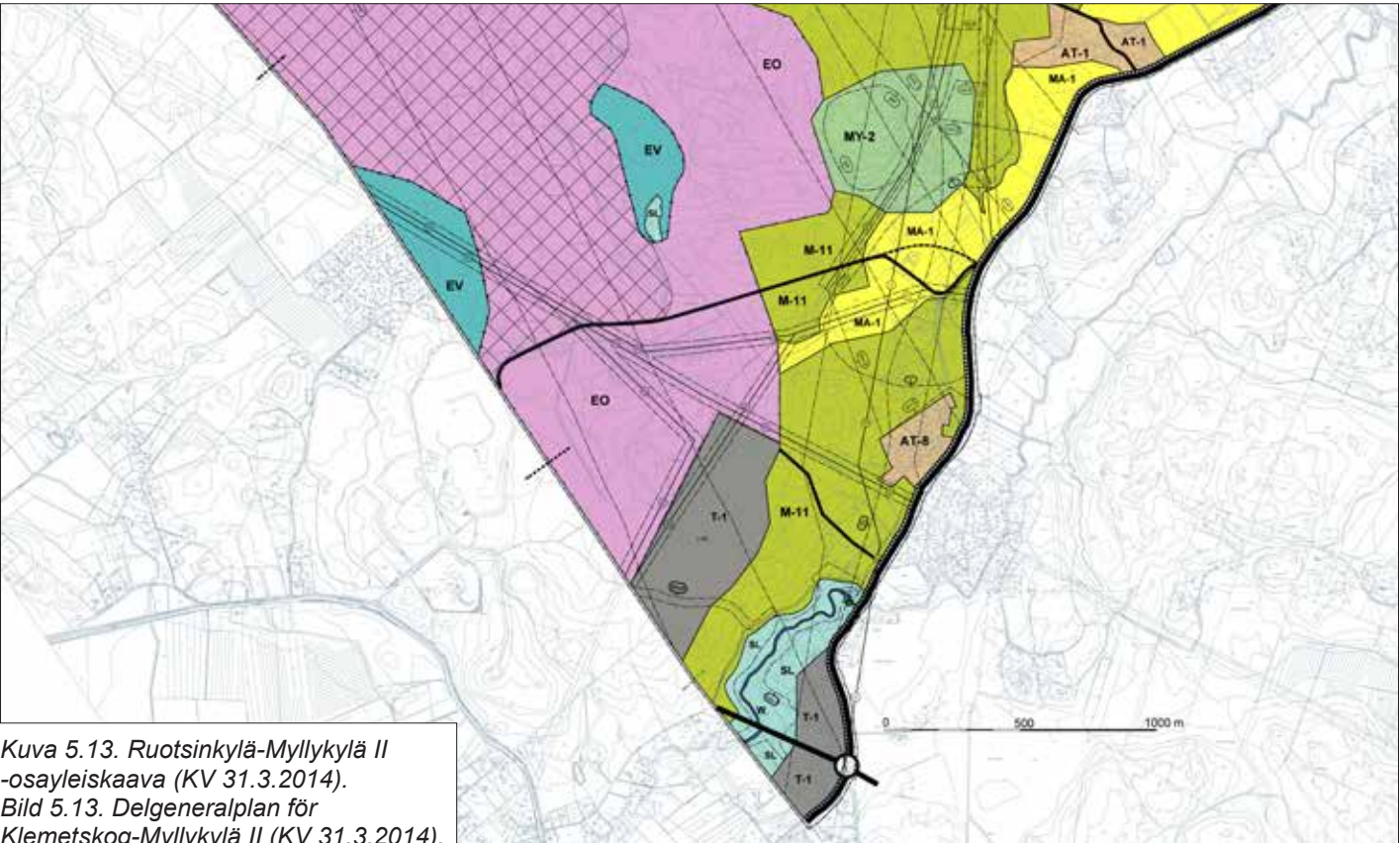
Tuusulan kaavoitus

Senkkerin ja Myllykyläntien välisellä alueella on voimassa **Ruotsinkylä-Myllykylä II -osayleiskaava (KV 31.3.2014)**, joka on pääosin kiviaineksen ottamistoimintaa, ylijäämämaiden sijoittamista ja työpaikkatoimintaa käsittelevä osayleiskaava. Suunnittelualueella on seuraavia keskeisiä merkintöjä:

- Maantien 152 uusi linjaus on osoitettu merkinnällä *seututie* ja sille on osoitettu *eritasoliittymä*.
- Myllykyläntie on osoitettu merkinnällä *seututie* ja sen rinnalla on *kevyen liikenteen yhteys*.
- Senkkerin alueelta Vantaan suuntaan on osoitettu merkintä *tieliikenteen yhteystarve* (yksi Kiilan alueella ja toinen pohjoisessa Vekkoxin täyttömäen kohdalla).
- Maantien 152 uuden linjauksen tuntumassa on kaksi merkintää *teollisuus- ja varastoalue* (T-1).
- Laajat alueet Senkkerissä on osoitettu merkinnällä *maa-ainesten ottoalue* (EO). Kesäkylän vastaisella sivulla on merkintä *suojavihheralue* (EV).
- Senkkerin metsätien pohjoispuoli on alueen osan merkinnällä *ylijäämämaiden loppusijoitukseen varattu alue*.

Maa-ainesten ottoalueen 400 m suoja-alueen raja on osoitettu merkinällä *suoja-alueen raja* (SV).

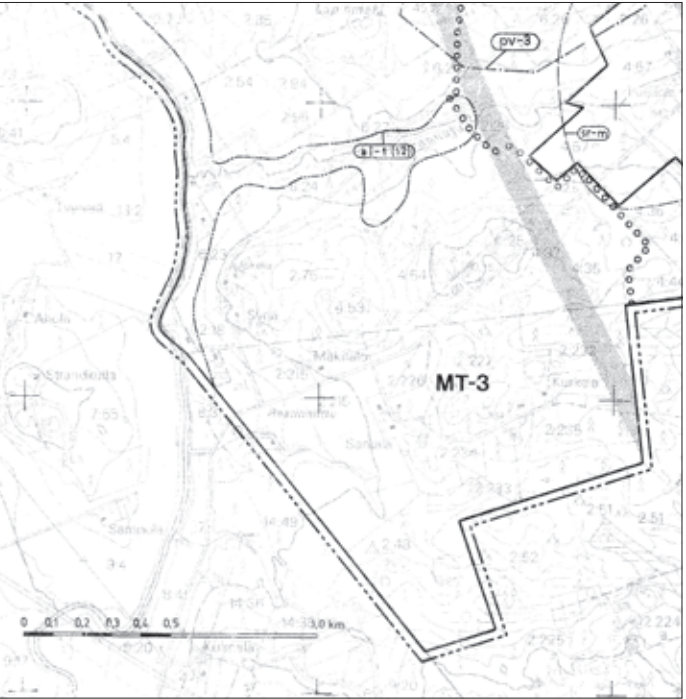
- Tuusulanjoki ranta-alueineen ja Gungkärrin pähkinäpensaslehdon luonnonsuojelualue on osoitettu merkinnällä *luonnonsuojelualue* (SL). Merkintään liittyy määräys: *Alueella saa suorittaa toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen sen suojeluarvon säilyttämiseksi tai palauttamiseksi*.
- Raatinraitin kasvillisuuskohteella EO-alueen pohjoisreunalla ja Tuusulanjoella on myös alueen osaa kuvaava merkintä *luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue* (luo). Merkintään liittyy määräys: *Merkinnällä on osoitettu liito-oravan ja lepakon elinympäristöt. Alueen suunnittelussa ja alueella suoritettavissa toimenpiteissä on huolehdittava siitä, että liito-oravan ja lepakon luonnossa havaittavia lisääntymis- ja levähdyspaikkoja ei hävitetä tai heikennetä*.
- Vantaa Sjöskog (Seutula) - Tuusulan Myllykylä historiallinen tie on osoitettu merkinnällä *muinaismuistolain rauhoittama kiinteä muinaisjäännös* (sm). Merkintään liittyy määräys: *Alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen on kielletty. Aluetta koskevasta suunnitelmista tulee pyytää museoviraston lausunto*.



Kuva 5.13. Ruotsinkylä-Myllykylä II -osayleiskaava (KV 31.3.2014). Bild 5.13. Delgeneralplan för Klemetskog-Myllykylä II (KV 31.3.2014).

- Senkkerinmäen kohdalla on merkintä *viherysteystarve*.
- Aluetta halkovat 400 kV ja 110 kV voimajohdot, joille on osoitettu omat merkintänsä.

Suunnittelualueen tuntumassa on pieneltä osin voimassa kunnan rajaa sivuava **Nahkela-Siippoo-Rusutjärvi -osayleiskaava (KV 22.6.1998)**. Suunnittelualueeseen välittömästi rajautuvat lähialueet Nahkela-Siippoo-Rusutjärvi



-osayleiskaavassa ovat pääosin *maa- ja metsätalousvaltaista aluetta* (MT-3). Vantaajoki ja Krapuoja on osoitettu alueen osana, joka on *luonnonsuojellisesti erityisen arvokas* (sl). Merkinnän määräyksissä viitataan maiseman ja luontoarvojen säilymiseen.

Myllykyläntien ja Tuusulanväylän välisellä alueella on voimassa **Focus-osayleiskaava (KV 16.3.2015)**. Alueen kokonaisratkaisu tukeutuu uuteen maantien 152 yhteyteen (Kehä IV -nimellä kaava-asiakirjoissa). Lähtökohtana yleiskaavatyössä oli Kehä IV ja sen liittymäjärjestelyjen tarvisen tilantarpeen selvittäminen yleiskaavassa riittävällä tarkkuudella (yleissuunnitelmatarvalla) siten, että seuraava Kehä IV suunnitteluvaihe olisi katu- tai tiesuunnitelma. Kaavaratkaisua on sovitettu maa-ainestenoton korkeustasoihin. Focus-alueen pääkadut koostuvat 3,6 kilometrin pituisesta Kehä IV rinnakkaisesta kokoojakadusta sekä Kehä IV:n ja Maisalantien yhdistävästä noin 1,2 kilometrin pitkstä kokoojakadusta. Alueelle on suunniteltu sijoitettavaksi seudullisen vähittäiskaupan keskus sekä työpaikka- ja logistiikka-alueita. Alueen kokonaiskerrosala on noin 1 000 000 krs-m².

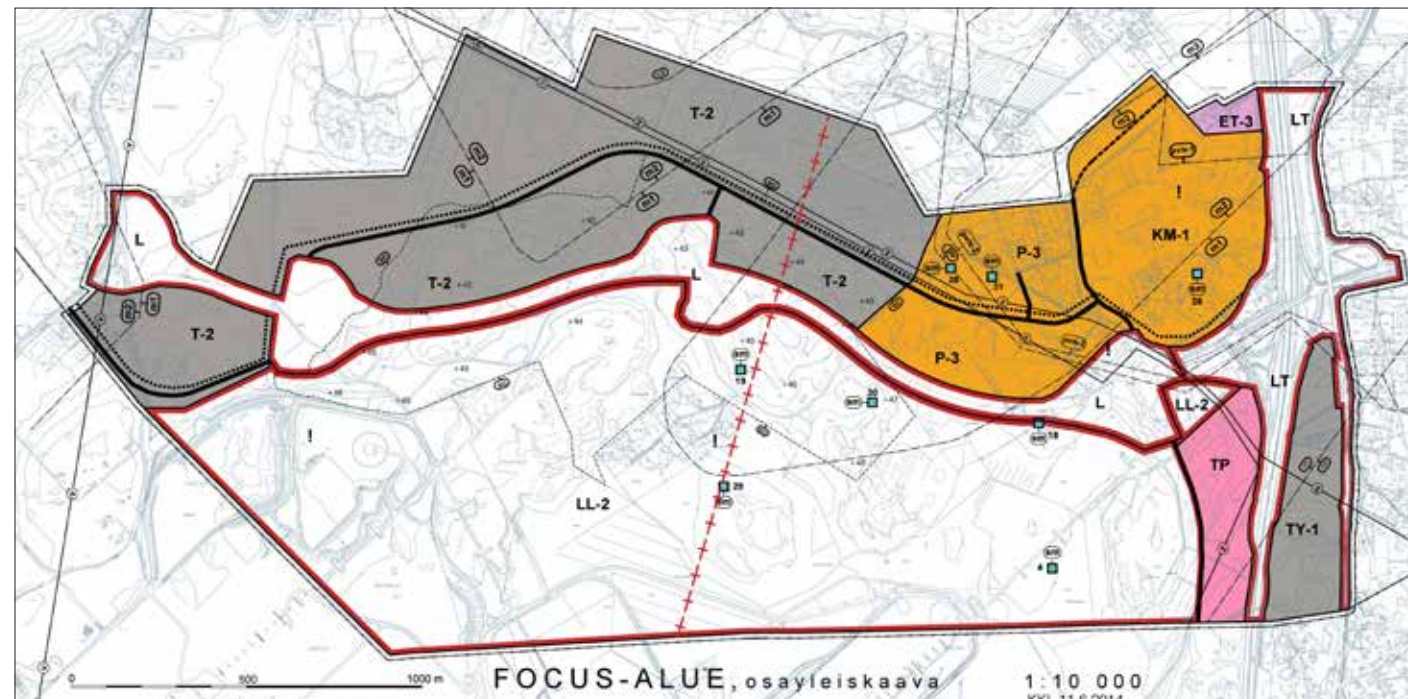
Kuva 5.14. Ote Nahkela-Siippoo-Rusutjärvi osayleiskaavasta (KV 22.6.1998). Bild 5.14. Utdrag från Nahkela-Siippoo-Rusutjärvi partiella delgeneralplan (KV 22.6.1998).



Kuva 5.15. Focus-alueen maankäytön suunnat (lähde: Tuusulan kunta). Bild 5.15. Trender för markanvändning i Focus området (källa: Tusby kommun).

Focus-osayleiskaavassa (KV 16.3.2015) suunnittelualueella on seuraavia keskeisiä merkintöjä:

- Maantien 152 uusi linjaus on osoitettu merkinnällä *liikennealue* (L). Merkintään liittyy määräys: *Aluevaraus on tarkoitettu Kehä IV-tien rakentamista varten. Aluevaraus perustuu kaavaselostuksen liitteenä esitettyyn aluevaraussuunnitelmaan. Suunniteltaessa alueen kautta kulkevia erikoiskuljetuksia on otettava huomioon voimassa olevat lentoesterajoitukset.*
- Alempi katu- ja tieverkko on osoitettu merkinnöillä *yhdystie / kokoojakatu, ohjeellinen yhdystie / kokoojakatu*, liittymä ja kevyen liikenteen reitti.
- Tuusulanväylä osoitettu *maantien alueena* (LT).
- Focus-alueen kautta kulkeva lentorata on osoitettu merkinnällä *ohjeellinen maanalainen rata*.
- Tuusulanväylän ja maantien 152 uusi linjaus liittymäalueen pohjoispuolelle on osoitettu *kaupallisten palvelujen alue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön* (KM-1).
- Sammonmäen asuntoalueelle ja sen eteläpuolelle sijoituu *palvelujen ja hallinnon alue* (P-3).
- Alueen länsiosaan maantien 152 uusi linjaukseen pohjoispuolelle ja lisäksi aivan läntisimmässä osassa eteläpuolelle on osoitettu *teollisuus- ja varastoalueita* (T-2).
- Alueen kaakkoisnurkkaan Tuusulanväylän ja Vanhan Tuusulantien väliin on osoitettu *teollisuusaluetta, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia* (TY-1). Merkinnän selityksen mukaan alue on tarkoitettu pääasiassa tuotanto- ja logistiikkatoiminnoille.
- Myös Tuusulanväylän länsipuolella on osoitettu *työpaikka-alue* (TP).
- Maantien 152 linjauksen eteläpuoli on *lentoliikenteen aluetta* (LL-2). Merkinnällä on osoitettu lentoliikennettä palveleville rakennuksille, rakenteille ja toiminnoille varatut alueet, jotka sisältävät myös alueen toimintoihin liittyvät yhdyskuntateknisen huollon alueet ja palvelu- ja toimistotilat sekä muut lentologistiikkatoiminnot.
- Kuninkaanlähteen vedenotto on osoitettu merkinnällä *yhdyskuntateknisen huollon alue* (ET-3). Lisäksi on osoitettu Mätäkiven *pohjavesialue* (pv) suojelumääräykseen sekä vesilain mukainen pohjavedenottamon kaukosuojavyöhyke (pv/s-2). Pv-merkintään liittyy määräys: *Alueella rakentamista ja muuta maankäyttöä saattavat rajoittaa vesilain ja ympäristösuojelulain säädökset. Alueella on kemikaalien ja pohjavesien kannalta haitallisten jätteiden varastointi kielletty. Öljysäiliöt on sijoitettava*



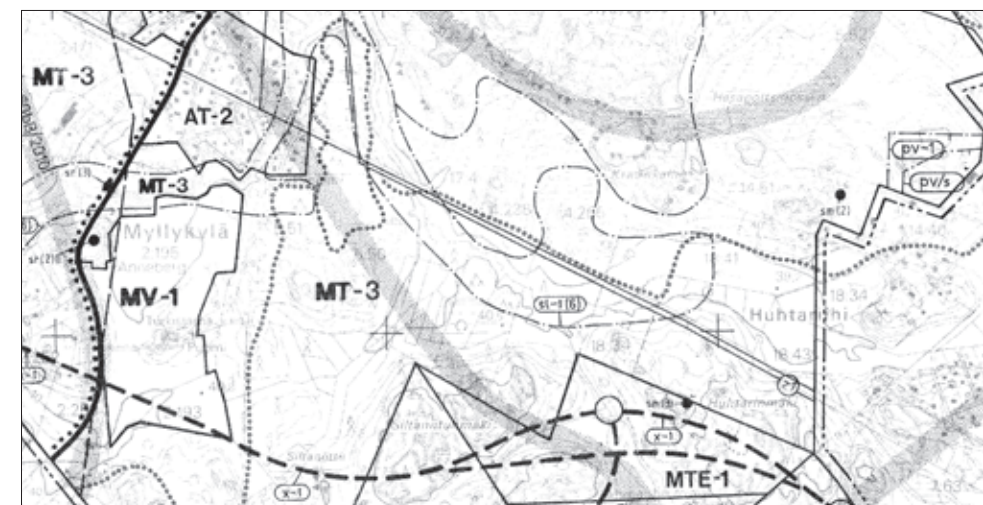
Kuva 5.16. Focus-osayleiskaava (KV 16.3.2015).
Bild 5.16. Focus delgeneralplan (16.3.2015).

rakennusten sisätiloihin tai suoja-altaaseen, jonka tilavuus vastaa vähintään varastoitavan öljyn enimmäismäärää. Jätevesien imeyttäminen maaperään on kielletty. Rakentaminen, ojitukset ja maankaivu on tehtävä siten, ettei aiheudu pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen. Ennen rakentamiseen tai muuhun maankäytön toimiin ryhtymistä on tarpeen vaatiessa arvioitava hankkeen ympäristövaatimukset. Jälkimmäiseen merkintään liittyy määräys: Suojavyöhykkeellä ei saa suorittaa sellaista toimintaa, jonka johdosta veden laatuun haitallisesti vaikuttavaa ainetta voi päästä pohjaveteen tai joka vahingollisella tavalla voi huonontaa vedenottamosta saatavan veden laatua. Suojavyöhykkeellä tulee noudattaa aluetta koskevia vesioikeudellisia päätöksiä.

- Raakavesitunneli* on osoitettu omalla merkinnällään. Merkintään liittyy määräys: *Raakavesitunnelin suojavyöhykkeellä ei ole sallittua sellainen toiminta, joka saattaa aiheuttaa vaaraa tunnelille tai veden laadulle. Tunnelin suojavyöhykkeellä tarkoitetaan 400 metrin leveyistä aluetta, joka ulottuu 200 metriä tunnelin keskilinjasta molempiin suuntiin.*
- Voimajohdot on osoitettu merkinnällä *sähkölinja*. Merkintään liittyy määräys: *Suunnittelussa ja rakentamisessa on otettava huomioon johtoaluetta sekä käyttöoikeuden supistusaluetta koskevat maankäytön rajoitukset.*

Aluetta koskevista suunnitelmista on pyydettyä asianomaisen voimayhtiön lausunto.

Focus-alueen pohjoispuolella on voimassa **Ruotsinkylä-Myllykylä osayleiskaava (KV 11.11.1996)**. Alue on osoitettu maa- ja metsätalousalueeksi eri tyyppisin kaavamääräyksiin: lentoliikennealueen mahdollista laajentamista varten (MTL-1), hajakarakentamisen mahdollistavaksi (MT-3) tai maiseman ja kyläkuvan kannalta erityistä merkitystä omaavaksi maa- ja metsätalousalueeksi (MV-1). Focus-alueen kohdalla kaava on kumottu osittain Focus-osayleiskaavalla.

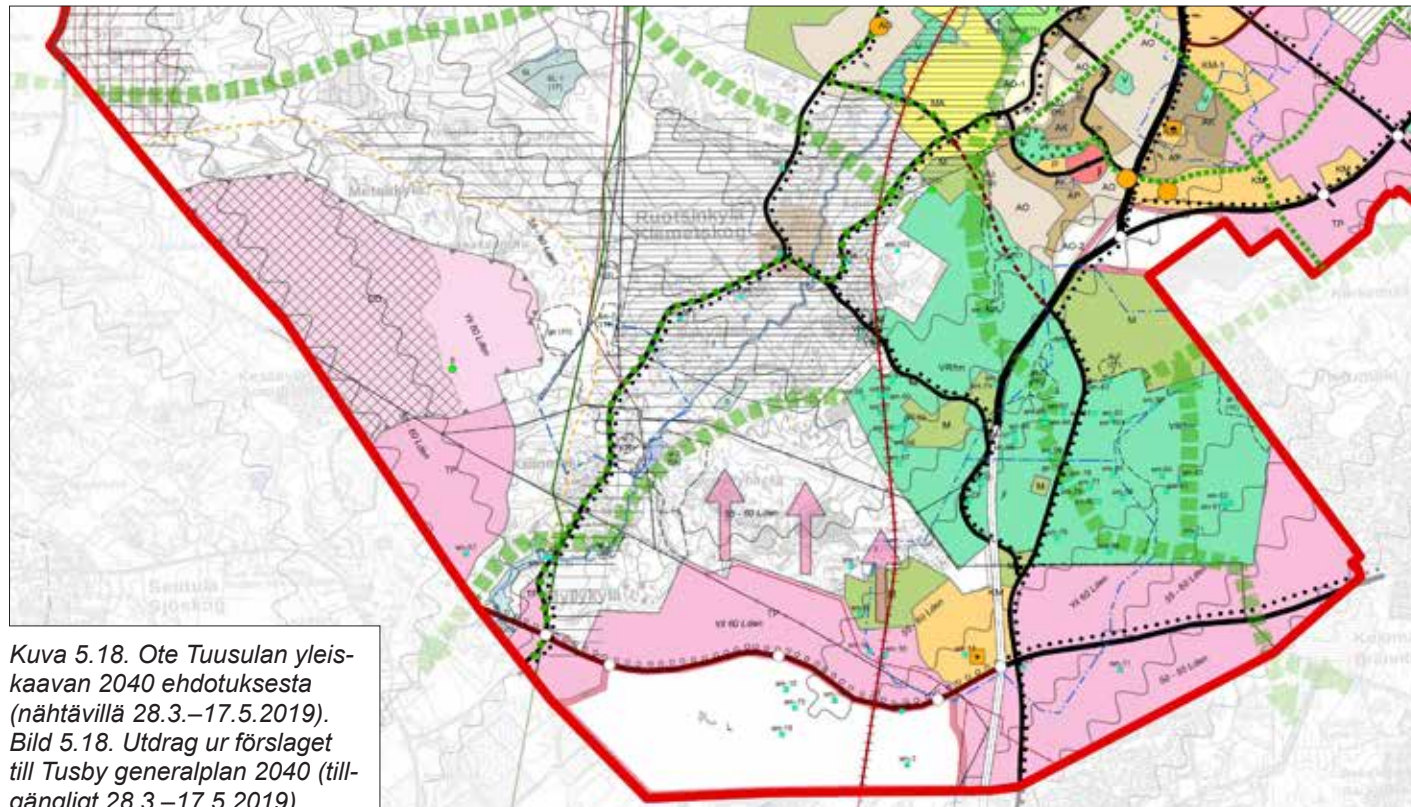


Kuva 5.17. Ote Ruotsinkylä-Myllykylä osayleiskaavasta (KV 11.11.1996).
Bild 5.17. Utdrag ur Klemetskog-Myllykyläs delgeneralplan (KV 11.11.1996).

Tuusulan yleiskaava 2040 (tekeillä)

Tuusulassa on vireillä koko kunnan yleiskaavan 2040 laadinta. Focus-alueen osayleiskaava ja Ruotsinkylä-Myllykylä II osayleiskaava jäävät kaavarajan ulkopuolelle. Yleiskaavaehdotus oli nähtävillä 28.3.–17.5.2019. Suunnittelualueella on seuraavia keskeisiä merkintöjä:

- Maantien 152 uusi linjaus on osoitettu merkinnällä *uusi tielinjaus* ja sille on osoitettu neljä eritasoliittymää. Sen rinnalla on uusi *pyöräilyn runkoyhteys*.
- Myllykyläntie on osoitettu merkinnällä *seututie/pääkatu* ja sen rinnalla on *pyöräilyn runkoyhteys*.
- Laajat alueet Senkkerissä on osoitettu merkinnällä *maainesten ottoalue*. Senkkerin metsätien pohjoispuoli on osoitettu alueen osan merkinnällä *ylijäämämaiden loppusijoitukseen varattu alue*.
- Maantien 152 uuden linjauksen ympärillä Myllykylässä ja Focus-alueella on merkinnät *työpaikka-alueille* (TP), joille on osoitettu laajenemissuunta pohjoiseen.
- Kantatien 45 liittymässä on seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö (KM) ja *ohjeellinen uuden päivittäistavara-kaupan sijainti*. Maantien 152 uuden linjauksen eteläpuoli on *liikenteen aluetta* (L).
- Pohjavesialue* on merkitty omalla merkinnällä, johon liittyy useita suojelumääräyksiä.
- Päijänne-tunneli* on osoitettu omalla merkinnällään, johon liittyy suojavyöhykkeen määräyksiä.
- Myllykylään on osoitettu merkintä *maisemallisesti arvokas alue* (ma). Merkinnällä on osoitettu paikallisesti arvokas maisema-alue. Merkintään liittyy määräys: *Alueen rakentamisessa ja suunnittelussa on huomioitava kulttuurimaiseman ja siihen liittyvien merkittävien rakennusten säilyminen. Avoimet maisema-alueet tulee säi-*



Kuva 5.18. Ote Tuusulan yleiskaavan 2040 ehdotuksesta (nähtävillä 28.3.–17.5.2019). Bild 5.18. Utdrag ur förslaget till Tusby generalplan 2040 (tillgängligt 28.3.–17.5.2019).

lyttää avoimina.

- Tuusulanjoen varteen on osoitettu merkintä *luonnon-suojelualue* (SL-1). Merkintään liittyy määräys, jossa todetaan mm. seuraavaa: *Alueella ei saa suorittaa sellaisia toimenpiteitä, jotka saattavat vaarantaa alueen suojeluarvoja (mm. kaivaminen, louhiminen, täyttäminen, tasoittaminen, puunkaato).*
- Tuusulanjoen varteen on osoitettu merkinnät *ekologisen yhteystarve, ohjeellinen Seitsemän veljeksien vaelusreitti ja vedenhankinnan kannalta tärkeä pintavesi.*
- Kaavassa on osoitettu lukuisia *muinaisjäännoiksi*.

Asemakaavoitus

Tuusulan Focus-alueen itäisin osa on asemakaavoitettua. Alueella on parhaillaan käynnissä kolme asemakaavapro sessia (ks. Kuva 5.15), joiden keskeinen sisältö on seuraava:

- Kehä IV asemakaava 3579 (Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 24.1.2019–28.2.2019). Asemakaavan tarkoituksena on suunnitella uusi tieyhteys - Kehä IV ja muodostaa kehätien varteen uusi vetovoimainen logistiikka- ja työpaikka-alue. Alue sijoittuu Tuusulanväylän (kt 45) ja Myllykyläntien (mt 11363) väliin.

sulanväylän (kt 45) ja Myllykyläntien (mt 11363) väliin.

- Sammonmäki III asemakaavan muutos 3561 (Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 3.10.2019–4.11.2019). Sammonmäen työpaikka-alueella sijaitseva asuinpienaloalue muutetaan Focus-osayleiskaavan mukaisesti työpaikka- ja palvelualueeksi. Tavoitteena on, että alueella tullaan sallimaan olemassa oleva asuminen väistyvänä toimintona työpaikkatoiminnan yhteyteen.
- Focus-liikekeskus asemakaava ja asemakaavan muutos 3508 (Asemakaavaluonnos oli nähtävillä 16.4.–29.5.2015 välisen ajan, ehdotuksen valmistelu 2020). Kaava-alue sijoittuu Tuusulanväylän länsipuolelle ja maantien 152 uuden linjauksen varteen. Työpaikka-alueen asemakaavoja on tarkoitus muuttaa seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön sekä teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten alueeksi.

Voit tutustua Tuusulan asemakaavoihin Tuusulan kaavoituksen verkkosivulla ja karttapalvelussa

<https://www.tuusula.fi>
<https://kartta.tuusula.fi>

5.3 Vaikutusmekanismit ja vaikutuksen merkittävyyden arviointi

Väylien parantamisen vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ovat luonteeltaan laajoja ja välillisiä. Suoria seurauksia yhdyskuntarakenteen kehittymiseen ei voida yleensä osoittaa eikä vaikutusalueita voi määrittellä yksiselitteisesti. Kun tarkastellaan hanketta osana päätieverkon kehittämistä, vaikutukset ovat maakunnan ja jopa valtakunnan rajojen yli ulottuvia. Parannukset liikenneverkossa mahdollistavat maankäytön kehittämisen, sillä liikenneyhdydet ovat kriittinen tekijä uusien toimintojen sijoittumisessa.

Päätien parantaminen vaikuttaa yleensä asutuksen, työpaikkojen ja kaupallisten palveluiden sijoittumiseen. Erityisesti eritasoliittymillä on usein suuri vaikutus maankäytön kehittämiseen, sillä ne ovat tyypillisesti liikennehakusten toimintojen ja kaupan kannalta vetovoimaisia paikkoja. Riskinä on, että uudet kaupalliset palvelut vähentävät keskusta-alueiden palveluiden käyttöä. Sujuvat yhteydet alueille parantavat saavutettavuutta, mikä on maankäytön kehittymisen kannalta tavoiteltavaa. Yhteyksien merkittävä parantuminen saattaa lisätä haja-asutusalueiden vetovoimaa asuinpaikkana. Toisaalta yhteyksien paraneminen voi merkitä paikallista maankäytön tiivistymistä.

Väylien parantamisen välittömät ja suorat vaikutukset maankäyttöön ovat luonteeltaan paikallisia kohdistuen valtatie lähialueen maankäyttöön, kiinteistöihin, kulkuyhteyksiin ja jopa rakennuksiin. Kiinteistötasolla suurimmat vaikutukset aiheutuvat uuteen sijaintiin rakennettavasta tiestä, jolloin se pirstoo lähes aina kiinteistöjä. Tien toiselle puolelle jäävät jäännöskiinteistöt voivat järkevän käytön kannalta jäädä liian pieniksi tai hankalan kulkuyhteyden päähän. Uusi tie katkaisee myös nykyistä yksityistieverkostoa ja muuttaa kiinteistöjen vanhoja kulkuyhteyksiä. Asuin-kiinteistöille uudesta tiestä voi aiheutua erilaisia immisiohaittoja (immissio tarkoittaa ympäristöön vaikuttavan toiminnan, yleensä sen aiheuttaman päästön vaikutuksia etäämpänä kohteesta, esimerkiksi meluhaitta).

Maankäyttöön kohdistuvien vaikutusten merkittävyyttä arvioidaan sen suhteen, kuinka hanke muuttaa nykyistä maankäyttöä ja vaikuttaa tulevaan maankäyttöön. Yhtenä kriteerinä on se, kuinka hanke tukee valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Maakunnallisten ja seudullisten

maankäyttövaikutusten arvioinnissa näkökulmana on se, kuinka liikenneverkko ja ratkaisut tukevat tavoiteltua maankäyttöä. Merkittävyyden kriteerien määrittäminen ei ole selkeää vaikutusten välillisyyden vuoksi. Merkittävyydeltään suuret vaikutukset ovat tyypillisesti luonteeltaan laajoja ja koskevat yhdyskuntarakennetta. Paikalliset vaikutukset ovat merkittävyydeltään yleensä vähäisiä, vaikka yksittäiseen kohteeseen tai maankäytön toimintoon voi kohdistua merkittäviä vaikutuksia. Arvioinnissa tunnistetaan kaavamuutostarpeet ja asia otetaan huomioon yhtenä kriteerinä, mutta kaavamuutoksen merkittävyys on tapauskohtaista.

5.4 Hankkeen suhde maankäytön suunnitelmiin

5.4.1 Hankkeen suhde maakuntakaavaan

Voimassa oleva maakuntakaava

Maantien 152 uusi linjaus on maakuntakaavassa osoitettu ohjeellisena Hämeenlinnanväylän ja Myllykylän välillä sekä seututienä Lentokentän pohjoispuolisella osuudella Myllykyläntien ja Tuusulanväylän välillä. YVA-menettelyssä tutkivat vaihtoehdot 1 ja 0+ eivät ole ristiriidassa voimassa olevan maakuntakaavan merkintöjen kanssa eikä muuta maakuntakaavan osoittamaa maankäyttöä. Uuden tieyhteyden toteuttaminen laajan vaihtoehdon 1 mukaisesti Tuusulanväylän ja Hämeenlinnan väylän välillä tukee maakuntakaavan osoittamien maankäytön laajentumisalueiden toteutumista ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä. Focus-alueen kattavassa suppeassa vaihtoehdossa 0+ tavoitteellinen poikittainen väylä jää toteutumatta. Uudenmaan maakuntakaavassa ei oteta kantaa seututeiden tarvittaviin parantamis- tai muutostarpeisiin. Eritasoliittymät voidaan toteuttaa ilman maakuntakaavan merkintää ja myöskään tekeillä oleva maakuntakaava ei ota niihin enää kantaa erillisinä merkintöinä.

Tiemerkintöihin liittyvän suunnittelumääräyksen mukaan *tien suunnittelussa on otettava huomioon seudulliset ulkoilu-, virkistys- ja viheryhteystarpeet, luonnonsuojelu, kulttuuriympäristö, maisema, pohja- ja pintavesien suoje lu, lajiston liikkuminen sekä Natura-alueiden suojeluarvot*. Maakuntakaavassa on muitakin selvitysalueita koskevia aluevarauksia ja määräyksiä, joiden toteutumista on arvioitu eri vaikutusosa-alueiden arvioinnin (erityisesti viheryh-

teydet, kulttuuriympäristö, maisema, pohja ja pintavesi, virkistysarvot, kehittäminen) yhteydessä. Maakuntakaavan suunnittelumääräykset voidaan pääosin ottaa huomioon maantien 152 toteuttamisessa. Joidenkin hankkeen vaikutusten voi tulkita olevan osin jonkin verran ristiriidassa määräysten kanssa. Esimerkiksi Vantaanjokilaakson maisema-alueelle uudesta väylästä aiheutuu väistämättä maisema-arvojen heikentymistä. Vantaanjoen Natura-alueeseen kohdistuvat vaikutukset on esitetty erillisessä Natura-tarvearviossa (luku 9), jossa ei todettu merkittäviä heikennyksiä Natura-alueen perusteena oleviin luonnonarvoihin.

Uusimaa-kaavan ehdotus 2050

Maantien 152 uuden linjauksen toteuttaminen YVA-menettelyn vaihtoehdon 1 mukaisesti vastaa Uudenmaan liiton uusimpia tavoitteita, joita on esitetty syksyllä 2019 nähtävillä olleessa Uusimaa-kaavan 2050 ehdotuksessa. YVA-menettelyssä tutkittavat vaihtoehdot 1 ja 0+ eivät ole ristiriidassa uuden maakuntakaavan merkintöjen kanssa eikä muuta maakuntakaavan osoittamaa maankäyttöä. Väylän toteuttaminen tukee maakuntakaavaehdotuksen osoittamien maankäytön laajentumisalueiden toteutumista ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä. Focus-alueen kattavassa suppeassa vaihtoehdossa 0+ tavoitteellinen poikittainen väylä jää toteutumatta.

Maantien 152 uusi linjaus on osoitettu ohjeellisena Hämeenlinnanväylän ja Myllykylän välillä. Lentokentän pohjoispuolinen osuus ja Kulomäentie on osoitettu merkinnällä maakunnallisesti merkittävä tie. Maakuntakaavaehdotus ei ota kantaa pääteiden parantamistarpeisiin eikä erillisellä merkinnällä uusiin eritasoliittymiin. Focus-aluetta koskevan maakunnallisesti merkittävän tien merkintään liittyy määräys: *Väylälle tai sen välittömään läheisyyteen ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka heikentävät pitkämatkaisen liikenteen, joukkoliikenteen tai kuljetusten palvelutasoa. Uusia liittymiä rakennettaessa tulee varmistaa, että liittymä on mahdollista toteuttaa tien sujuvuutta tai turvallisuutta vaarantamatta. Uuden liittymän toteuttamisen vaikutuksia arvioitaessa otetaan huomioon liittymän sijainnista ja ympäristön olosuhteista riippuvat palvelutasotavoitteet.* Focus-alueelle esitetään useita liittymiä, joissa maakuntakaavamääräyksen mukaisia asioita on tutkittu. Niiden toteutus ei ole ristiriidassa maakuntakaavaluonnoksen liittyviä koskevien määräyksien kanssa.

Ohjeellista tielinjausta koskevassa suunnittelumääräyksessä ohjataan kiinnittämään huomiota *seudullisiin ulkoilu-, virkistys- ja viiheryhteystarpeisiin, luonnonsuojeluun, kulttuuriympäristöön ja kulttuuriperintöön, maisemaan, pohja- ja pintavesien suojeluun sekä lajiston liikkumiseen.* Lisäksi on pyrittävä minimoimaan liikenteestä *aiheutuvia melu-, värinä- ja päästöhaittoja.* Mainitut asiat ovat olleet lähtökohtana maantien 152 suunnittelussa. Maakuntakaavaehdotuksessa on muitakin selvitysaluetta koskevia aluevarauksia ja määräyksiä, joiden toteutumisesta on arvioitu eri vaikutusosaa-alueiden arvioinnin (erityisesti viiheryhteydet, kulttuuriympäristö, maisema, pohja- ja pintavesi, virkistysarvot, kehittäminen) yhteydessä. Maakuntakaavaehdotuksen suunnittelumääräykset voidaan pääosin ottaa huomioon maantien 152 toteuttamisessa. Joidenkin hankkeen vaikutusten voi tulkita olevan osittain ristiriidassa määräysten kanssa. Esimerkiksi Vantaanjokilaakson maisema-alueelle aiheutuu väistämättä maisema-arvojen heikentymistä. Maakuntakaavaehdotuksen viiheryhteydet saadaan toteutettua vihersilloin. Vantaanjoen Natura-alueeseen kohdistuvat vaikutukset on esitetty erillisessä Natura-tarvearviossa (luku 9), jossa ei todettu merkittäviä heikennyksiä Natura-alueen perusteena oleviin luonnonarvoihin.

5.4.2 Hankkeen suhde yleiskaavoihin

Aluevaraussuunnitelmaa laaditaan lähtökohtaisesti kaavoituksen pohjaksi. YVA-menettelyn vaihtoehtojen suunnittelussa sekä yhteyden kehittämisessä on otettu huomioon uusimmat näkemykset maankäytön tarpeista, joita on käsitelty tiiviissä yhteistyössä Tuusulan kunnan ja Vantaan kaupungin kanssa. Molemmat vaihtoehdot 1 ja 0+ ovat tulevassa tilanteessa linjassa kuntien yleiskaavojen kanssa, joskin suppea vaihtoehto 0+ (vain Focus) ei toteuta yleiskaavojen tavoitteita täysin.

Vantaan alueella on voimassa Vantaan yleiskaava 2007 (KV 17.12.2007). Yleiskaavaan on merkitty Kehä IV (maantien 152 uusi linjaus) ns. eteläisen linjauksen mukaisesti, joten aluevaraussuunnitelma ei vastaa voimassa olevaa yleiskaavaa. Vantaan Yleiskaava 2020 -työ on kuitenkin käynnissä ja keväällä 2019 nähtävillä ollut luonnos on tehty aluevaraussuunnitelman perusratkaisun mukaisesti liittyen Klaukkalan ohikulkutiehen. Kaavaehdotuksessa keväällä 2020 osoitetaan uuden väylän sijainti YVA-

menettelyn vaihtoehdon 1 mukaisesti sekä ajantasainen näkemys tulevasta siihen kytkeytyvästä maankäytöstä.

Tuusulan Senkkerin ja Myllykyläntien välisellä alueella on voimassa Ruotsinkylä-Myllykylä II -osayleiskaava (KV 31.3.2014), jossa maantien 152 uusi linjaus on osoitettu merkinnällä seututie ja sille on osoitettu Myllykylän eritasoliittymä. YVA-menettelyssä tutkittavat vaihtoehdot 1 ja 0+ eivät ole ristiriidassa yleiskaavan kanssa, joskin suppeassa vaihtoehdossa 0+ yleiskaavan tavoitteellinen väylä jää toteutumatta.

Focus-yleiskaavassa (KV 16.3.2015) Kehä IV ja siihen liittyvät tieyhteydet on esitetty suhteellisen tarkasti yleiskaavatason suunnitteluksi. Uudelle väylälle ja eritasoliittymille on tehty aluevaraukset. YVA-menettelyssä tutkittavat vaihtoehdot 1 ja 0+ tukevat ja mahdollistavat osayleiskaavan mukaista laajaa maankäytön kehittämistä. YVA-menettelyssä tutkittavat vaihtoehdot 1 ja 0 eivät ole ristiriidassa yleiskaavan kanssa. Tarkemmassa suunnittelussa yleiskaavan muutostarpeita voi ilmetä, erityisesti yleiskaavan tarkkuuden ja lukuisten liittymien vuoksi. Yleiskaavaa tarkennetaan käynnissä olevassa asemakaavoituksessa. Yleiskaavassa osoitettu Siltaniitynmäen eritasoliittymä ei toteudu. Yleiskaavan muutostarvetta tutkitaan tarkemmin seuraavissa suunnitteluvaiheissa.

5.4.3 Hankkeen suhde asemakaavoihin

Uuden tielinjauksen liittymä- ja katujärjestelyt sijoittuvat asemakaavoitetulle alueelle Vantaan puolen Kiilan alueella. Asemakaavassa on varauduttu uuteen väylään ja linjaus vastaa asemakaavan maantiealueutta (LT). Hankallion eritasoliittymän katu- ja tieverkosto vaatii asemakaavojen ajantasaistamista.

Tuusulassa uusi väylä sivuaa asemakaavoitettua aluetta 800 metrin matkalla. Asemakaavoja ajantasaistetaan parhaillaan vastaamaan aluevaraussuunnitelman ratkaisua.

Asemakaavan muutostarpeet tarkistetaan tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä ja viimeistään tuolloin käynnistetään tarvittavien asemakaavojen laadinta.

5.5 Vaihtoehtojen vaikutukset

5.5.1 Vaihtoehto 1

VAIKUTUKSET OSUUKSITTAIN

Osuus Riipilä

Maantien 152 toteutuminen uutena väylänä muuttaa väistämättä suuresti nykyistä maankäyttöä. Riipilän osuudella tielinjaus sijoittuu melko harvaan asutulle alueelle, mutta se tulee lähelle yksittäisiä asuinrakennuksia. 100–200 metrin etäisyydelle jää tällä osuudella noin 10 asuinrakennusta. Linjaus leikkaa olemassa olevaa Riipilän ja Vantaanjokilaakson vakiintunutta kylärakennetta. Reunan tiiviin pientaloalueen läheiset viheralueet muuttuvat ja supistuvat. Vantaanjokilaaksossa uusi väylä halkoo peltoaluetta noin 1000–1500 metrin matkalla. Lännessä rekkaparkin alle jää kaksi autiotaloa ja pieni peltoalue. Rekkaparkki ei kuulu tähän suunnitelmaan kiinteänä osana, joten kyseessä on tunnistettu yhteisvaikutus muun suunnitelman tai maankäytön kanssa.

Uusi väylä lisää Länsi-Vantaan alueen maankäytön kehittämispotentiaalia, erityisesti työpaikkoihin lähellä Hämeenlinnanväylää ja mahdollisesti asumisen pienimuotoiseen tiivistämiseen. Kehittyvää maankäyttöä on kuitenkin osoitettu vain Nurmijärven puolelle. Vantaan yleiskaavan 2020 ehdotuksessa ei ole kuitenkaan esitetty lainkaan uutta maankäyttöä maantien 152 tuntumaan tällä osuudella. Reunan ja Riipiläntien asuinalueita ei ole suunniteltu laajennettavaksi. Luoteis-Vantaan maankäytön kehittämisen painopistealueet ovat Kehäradan tuntumassa Kivistön alueella. Vantaanjokilaakso säilyy jatkossakin maaseutumaisena kulttuurimaiseman alueena.

Maantien 152 uuden linjauksen toteutuminen tukee Nurmijärven liikenneyhteyksiin perustuvan maankäytön kehittämistä, mikä on osoitettu Klaukkalan yleiskaavassa ja uuden maakuntakaavan tavoitteissa. Yhdessä Klaukkalan ohikulkutien kanssa maantien 152 uusi väylä tekee Mäyränkallion liittymäalueesta uuden liikenteellisen solmukohdan, joka soveltuu hyvin kaupan suuryksikön kehittämiseen. Hämeenlinnanväylän uusi mahdollinen rekkaparkki on luonteva jatko kehittyvän alueen muihin liikennehakuihin toimintoihin. Hämeenlinnanväylän ja Klaukkalan ohikulkutien varren uudet alueet muodostavat

uuden logistiikan ja työpaikkojen vyöhykkeen. Etäämmälä liittymästä Klaukkalan ohikulkutien varteen on suunniteltu uusia asuinalueita. Klaukkalan alueella varaudutaan jopa 8000 uuteen asukkaaseen vuoteen 2040 mennessä (yhteensä 26 000 asukasta). Uudet väylät parantavat merkittävästi nykyisen taajaman ja tulevien asuinalueiden liikenneyhteyksiä ja kytkevät ne myös pääkaupunkiseudun itäosaan uudella tavalla.

VE 1 Reunan linjausvaihtoehtojen 1A ja 1B vertailu

Linjausvaihtoehtoilla ei ole kokonaisuutena olennaista eroa maankäytön kannalta. Vaikutukset kohdistuvat lähinnä asutukseen ja tilakeskuksiin sekä metsä- ja peltomaahan. mutta haitalliset vaikutukset kohdistuvat eri sijainteihin eri merkittävyydellä. Linjausvaihtoehtojen pohjoispuolella sijaitsevien lähimpien 2–3 asuintalon kannalta eteläinen VE 1A on jonkin verran parempi kuin pohjoinen VE 1B. Eniten linjauksen valinnalla on merkitystä Tyynelän tilaan, jonka kannalta 1B on lähimmillään 120 metrin etäisyydellä, kun taas 1A on noin 200 metrin etäisyydellä siitä. 1A sijoittuu peltomaalle 700 metrin matkalla ja 1B 400 metrin matkalla (linjausvaihtoehtojen matkalla).

Osuus Kiila–Metsäkylä

Maantien 152 toteutuminen uutena väylänä muuttaa väistämättä suuresti nykyistä maankäyttöä osuudella. Tielinjaus sijoittuu Kesäkylässä ja Tuusulanjokilaaksossa asutuksen tuntumaan. Uuden väylän myötä Kesäkylän asuinalue eriytyy omaksi saarekkeekseen ympäristöhaiiriöitä aiheuttavien toimintojen keskelle. Lähimmillään on kaksi asuin- tai lomarakennusta noin 120 metrin etäisyydellä uudesta väylästä. Asutuksen virkistyksen kannalta olennaiset viheralueet vähenevät Kesäkylän eteläpuolella. Vantaan puolella Kuutamotiellä on kaksi asuintaloa alle 100 metrin etäisyydellä uudesta tielinjauksesta. Muutoin uusi väylä halkoo metsätalousalueita, jotka ovat muuttumassa suurelta osin kiertotalous- ja työpaikka-alueiden laajenemisen myötä.

Uusi väylä parantaa merkittävästi Kiilan ja Metsäkylän alueen maa-aineksenottoon ja kiertotalouteen perustuvan maankäytön yhteyksiä. Alueelle leimalliselle kiertotalouden ja maa-ainestoiminnan kannalta tieyhteydestä on sekä hyötyä ja rajoitteita. Sujuvat kuljetusyhteydet ovat tärkeitä, mutta väylä rajoittaa maankäytön vapaata laajenemista.

Vantaan puolella maankäytön suunnittelu on perustunut jo vuosia maantien 152 uudelle linjaukselle ja alue on osin asemakaavoitettu sen pohjalta. Uusi väylä sijoittuu Kiilan tulevan täyttömäen työpaikka-alueen alueelle. Uusi väylä rajoittaa hieman sen toimintaa ja halkoo aluetta, mutta samalla alueelle muodostuu erinomaiset liikenneyhteydet tasoliittymän kautta. Myös Vekkoksin uusi maa-aineksenottoalue hyötyy kuljetusyhteyksistä ja liittymästä. Hanskallion eritasoliittymä palvelee hyvin Hanskallion yritysaluea ja mahdollistaa sen kytkeytymisen Tuusulan puolen Senkerinmäen työpaikka-alueen kehittämiseen. Hanskallion yhteydet kehittyvät myös katuverkon muutosten myötä ja kytkeytyvät vahvemmin Tuusulan puolelle. Uusi väylä sivuaa Kiilan kiertotalouskeskus -hankealuetta tarjoten sille hyvät yhteydet. Katriinantien suuntaan Hanskallion yhteydet heikkenevät, jos katu suljetaan asemakaavan mukaisesti. Työn aikana on ollut esillä, että yhteydet Hanskallion eritasoliittymästä olisi tarpeen osoittaa myös Tuusulan puolelle.

Tuusulan puolella on käynnissä maankäytön suunniteltu aluevaraussuunnitelman ratkaisuihin perustuen. Alustavasti on pohdittu lisää työpaikka- ja tuotantoalueita tukeutuen Hanskallion uusiin yhteyksiin. Lisääntyvä kysyntä kiertotalouden toiminnoille luo tarpeita laajemmalle maankäytön kehittämiselle ja liikenneyhteyksien selkeytyminen aluevaraussuunnitelman myötä edistää alueen suunnittelua.

Osuus Focus

Maantien 152 toteutuminen uutena väylänä muuttaa väistämättä suuresti nykyistä maankäyttöä. Focus-alueen maankäyttöä kehitetään voimakkaasti uuteen väylään tukeutuen, joten koko alue on muutoksessa. Focus-alue on Tuusulan kunnan merkittävä tulevaisuuden maankäytön kehittämiskohde työpaikoille ja logistiikan toiminnoille.

Tielinjaus sijoittuu Myllykylässä asutuksen tuntumaan. Tie ja eritasoliittymä halkovat Myllykylässä kylärakennetta ja

tulevat lähelle asuinrakennuksia. Yleiskaavoissa eritasoliittymän alueet ovat teollisuus- ja varastoaluetta sekä työpaikka-aluetta. Maantien 152 linjauksen ja Myllykylän eritasoliittymän alueelta on purettava 2–3 asuinrakennusta liittymäratkaisusta liittyen. Työpaikka-alueen kehittämisen vuoksi eritasoliittymän ympäristössä kolmen muun asuinrakennuksen säilyttämistä tutkitaan myöhemmin käynnistytävän asemakaavoituksen ja liittymän tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Focus-alueen maankäyttö on hyvin pitkälle suunniteltu Kehä IV -nimellä suunniteltuun väylään tukeutuen. Focus-alueen osayleiskaava osoittaa alueen toimintojen varaukset suhteellisen tarkasti ja alueen asemakaavoitus on käynnissä. Uuden väylän toteuttaminen on oletettavasti edellytyksenä alueen täysimääräiselle toteuttamiselle. Uusi seudullinen liikenneyhteys tarjoaa lentokenttäalueelle ja Vantaan Aviapolikseen tukeutuvan alueen kehittämiselle erittäin hyvät lähtökohdat. Aluevaraussuunnitelman eritasoliittymät palvelevat hyvin Focus-alueen maankäytön suunnitelmia. Alue on iso ja se mahdollistaa myös suurten logistiikkayritysten sijoittumisen. Maantie 152 palvelee etenkin Focus-alueelle suunnitellun kaupan ja logistiikan alueen yhteyksiä Hämeenlinnanväylän suuntaan. Uuden väylän eteläpuolella on lentoaseman laajentumiseen varattua aluetta. Terminaali-alueiden tiivistäminen lisää painetta toimintojen sijoittamiseen muualle kuin terminaalien välittömään läheisyyteen. Uusi Finavian eritasoliittymä palvelee nimensä mukaisesti lentoaseman tarpeita.

Focus-alueella on noin 50 asuintaloa. Asuminen on väistyvä toiminto teollisuus- ja työpaikka-alueilla pitkällä aikavälillä. Uuden väylän tuntumassa asuinalueiden kohdalle on osoitettu teollisuusaluetta sekä palvelujen ja hallinnon alue. Teollisuus- sekä toimitilarakentaminen muuttaa itessään aluetta enemmän kuin uusi väylä. Tielinjauksen eteläpuoli lentokenttään rajautuen tulee jäämään mottiin maankäytön kehittyessä sekä myös louhintojen vuoksi. Tiealueen alle jää Retailparkin liittymässä muutamia nykyisiä teollisuuskiinteistöjä.

Kehä IV -yhteyden rakentuminen tukee myös maankäytön kehittämistä laajemmalti. Focus-alueen laajenemissuunta on osoitettu kohti pohjoista. Alueelle voidaan sijoittaa monimuotoisesti työpaikkatoimintoja sekä esimerkiksi mahdollisen Lentoradan / Tallinna-tunnelin suuaukon ja varikon

alueita. Kehä IV edistää myös Kulomäentien ja Jusslan alueen kehittämistä yritysalueena.

VAIKUTUKSIA TEEMOITTAIN

Vaikutukset maa- ja metsätalouteen

Suunnittelualueella on suhteellisen paljon viljelymaata, sillä varsinkin Vantaanjokilaakso on edelleen pääkaupunkiseudulla harvinaista maatalouden luonnehtimaa aluetta. Lisäksi alueella on talousmetsää etenkin Reunan ja Kiilan alueilla. Uudesta väylästä aiheutuu haittaa maa- ja metsätalouselinkeinoon, kun maa-aluetta jää tiejärjestelyjen alle ja kulkureitit muuttuvat. Tiejärjestelyjen alta joudutaan lunastamaan maata ja kiinteistöjä, joista maksetaan korvaukset kiinteistöjen omistajille. Kiinteistöihin kohdistuu haittaa, mikäli tien rakenteet sijoittuvat niiden alueelle.

Uusi väylä halkoo peltoaluetta 1,8 kilometrin pituudelta. Suurimmat pelto-osuudet ovat Vantaanjokilaaksossa, jossa tie sijoittuu pelloille 1,2 kilometrin matkalla. Suurin haitta kohdistuu usein kuitenkin pienille peltolohkoille, josta aiheutuu haittaa kiinteistöjen käyttökelpoisuudelle erityisesti maanviljelyssä. Joidenkin kiinteistöjen osalta alueet voivat jäädä lähes kokonaan tien alle, jolloin kiinteistöistä tiealueen ulkopuolelle jäävistä jäännöskiinteistöistä ei omistajille jää enää tarkoituksenmukaisia alueita. Kulkuyhteydet pelloille muuttuvat monissa kohdin.

Metsän osalta pirstoutuminen ei ole yhtä suuri ongelma ja haitta kuin peltojen osalta silloin kun metsäpalsta säilyy kokonsa, muotonsa ja puuston samankaltaisuuden puolesta riittävän kookkaana ja yhtenäisenä. Metsäpalstoille kulkeamisen tarve ei ole välttämättä jokavuotista. Kiilan alueella on tehty paljon päätehakkuita jo siksi, että alueella valmistaudutaan maankäytön muutokseen Focus-alueen rakentamisen myötä.

Jatkosuunnittelussa tehdään erillinen kiinteistövaikutusten arviointiselvitys (KIVA-selvitys). Siinä selostetaan suunnitelman vaikutukset kiinteistörakenteeseen huomioimalla maanomistusolot ja selvitetään mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseen.

Vaikutukset seudulliseen kehitykseen ja pääkaupunkiseutuun

Uusi kehämäinen maantieyhteys yhdistää pääkaupunki-seudun ja ympäryskuntien kasvavat alueet nykyistä tehokkaammin toisiinsa. Maantie 152 on luonnollinen jatke Klaukkalan ohikulkutielle. Se parantaa seudun poikittaisia logistiikkayhteyksiä sekä lisää tien vaikutuspiirissä olevien työpaikka-alueiden saavutettavuutta ja vetovoimaa yritysten näkökulmasta. Hanke luo yhteyden kehittyvän Luoteis-Vantaan ja Koillis-Vantaan välille sekä kasvavasta Klaukkalasta itään päin. Helsinki-Vantaan lentokentän ja siihen tukeutuvan Aviapolis-alueen saavutettavuus sekä lentokentän huoltovarmuus paranevat suuresti. Maantie 152 tukee merkittävällä tavalla maankäytön suunnitelmissa esitettyjä laajenevia tuotanto- ja varastoalueita. Yhteys tarjoaa sujuvan ja turvallisen reitin Keravan ja Sipoon logistiikka-alueilta Hämeenlinnanväylän suuntaan ja vähentää raskasta liikennettä taajamissa, muun muassa Myllykyläntiellä, Nahkelantiellä ja Hyrylässä.

Uudenmaan liikennetarkoituksilla, mukaan lukien uudet kehäyhteydet, on huomattavia vaikutuksia liikennejärjestelyihin myös maakunnan ulkopuolella liikenneväylien verkottamassa rakenteessa. Esimerkkinä näistä laajoista yhteyksistä on lentoaseman liikennetarpeet ja pidemmällä aikavälillä mahdollisesti toteutuva Tallinna-tunneli. Maantie 152 tukisi liikenneyhteyksiä Tallinna-tunneliin, joka muuttaisi merkittävästi liikenneyhteyksiä Helsingin ja Tallinnan välillä kytkien Suomen raideyhteydellä Eurooppaan. Lentoaseman matkustajamäärät ovat olleet voimakkaassa nousussa, joten lentoaseman pohjoispuolella maantie 152 uusi yhteys parantaa alueen käytettävyyttä ja mahdollistaa lentoaseman toimintojen kehittämistä alueelle.

Maantien 152 uusi yhteys mahdollistaa suoraan siihen tukeutuvan maankäytön kehittämisen. Maankäytön suunnitelmissa uutta ja laajenevaa maankäyttöä on suunniteltu erityisesti lentokentän pohjoispuolelle Focus-alueelle sekä hieman lännemmäksi tien varteen Kiilan alueelle. Nämä alueet muodostavat uuden kiertotalouteen ja logistiikkaan profiloituvien toimintojen nauhamaisen vyöhykkeen. Yhdessä lentokenttää ympäröivien yritysalueiden kanssa se muodostaa uuden maankäytön kehittämisen painopistealueen ja pääkaupunkiseudun laajenemissuunnan ja lentokenttää ympäröivien alueiden kehittämisen yhtenäisenä kokonaisuutena. Tuusulan Focus-alueen suunnittelu on

pitkällä, mutta muussa tämän alueen maankäytössä on pidemmän aikavälin potentiaalia alueelle soveltuvalla maankäytölle.

Uusilla väylillä saattaa olla myös ei-toivottuja vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen, kun varsinkin kaupan alueet vievät mahdollisesti pohjaa lähellä asutusta olevalta kaupalta. Maantie 152 kohdalla tällaista kehitystä ei ole tunnistettavissa. Maantien 152 uuden yhteyden molemmissa päissä, Hämeenlinnanväylällä ja Tuusulanväylällä, on varaukset kaupan suuryksiköille. Niiden vaikutukset on tutkittu Uudenmaan tekeillä olevassa maakuntakaavassa (Uusimaakaava 2050). Nämä kaupan alueet ovat palvelujen saavutettavuuteen perustuen osoitettu paljon tilaa vaativan erikoiskaupan alueiksi, johon sijoittuva erikoiskauppa ei kilpaile keskustakaupan kanssa. Se voi hyväksytysti sijaita autovyöhykkeellä, koska sen asiointitiheys on merkittävästi harvempaa kuin päivittäistavaran automarketeissa.

Maantie 152 tukeutuva kehittyvä maankäyttö muodostuu lentomelualueelle soveltuvista toiminnoista. Se sisältää ympäristöhäiriöitä aiheuttavaa kiviaineisten ottoa ja raskaan liikenteen kuljetuksia tarvitsevia yritysalueita. Nämä toiminnot kannattaa lähtökohtaisesti keskittää samaan paikkaan. Tuotannon ja logistiikkatoimintojen ohjaaminen vähentää raskasta liikennettä keskusta- ja asuinalueilla ja välillisesti edistää pääkaupunkiseudun asumisen vyöhykkeiden kehittymistä.

5.5.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus)

Focus-alueeseen kohdistuvat vaikutukset on esitetty vaihtoehdon 1 kohdalla. Luonnollisesti pelkän Focus-alueen toteuttaminen rajoittaa hankkeen haitalliset maankäyttöön kohdistuvat vaikutukset maantieteellisesti suppealle alueelle Myllykylän ja Tuusulaväylän väliin, joka on Focus-alueen kehittämisen myötä voimakkaan maankäytön kehittämisen kohteena. Vaihtoehto 0 + tarjoaa Focus-alueelle maantie- ja katu yhteydet alueen maankäytön suunnitelmien toteuttamiseen. Vaihtoehdossa 0+ seudulliset tavoitteet uudesta kehätieyhteydestä ja siitä hyötyvästä maankäytöstä jäävät toteutumatta.

5.5.3 Vaihtoehto 0

Vaihtoehdossa 0 hanke ei toteudu, joten myöskään vaikutuksia nykyisiin maankäytön toimintoihin ei ole. Tällöin seudulliset ja paikalliset tavoitteet uudesta kehätieyhteydestä ja siitä hyötyvästä maankäytöstä jäävät toteutumatta. Suurin käänteinen vaikutus on se, että Tuusulan pitkälle valmisteleva Tuusulan Focus-alueen maankäyttö jää toteutumatta tai sen toteuttaminen on luonteeltaan erilaista. Ilman maantien 152 toteuttamista alueen toteuttaminen pohjautuu pelkästään Tuusulanväylälle suuntautuvaan yhteyteen, jolloin alueen saavutettavuus ja siten myös houkuttelevuus heikkenee oleellisesti. Focus-aluetta korvaavaa pienimuotoista maankäytön kehittämistä saattaa toteutua Kulomäentien varressa. Isoja logistiikkatontteja sinne ei mahdu.

5.6 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset

Vaihtoehtojen 1, 0+ ja 0 vertailu

Maankäytön kehittämisen kannalta vaihtoehdoilla on merkittäviä eroa. On selvää, että sekä seudullisten että paikallisten maankäytön tavoitteiden kannalta vaihtoehto 1 on selvästi paras. Seudullisia yhteyksiä ja kehittämistä palvelee ainoastaan täysimittainen uusi poikittainen väylä Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välille. Vertailuvaihdossa 0 ja hankevaihtoehdossa 0+ maakuntakaavan ja yleiskaavojen uusi yhteys jää toteutumatta, ja sen potentiaali maankäytön kehittämiseen jää käyttämättä.

Vaihtoehto 1 palvelee sekä Vantaan puolen Kiilan alueen ja Tuusulan Senkkerinmäen maankäytön kehittämistä, kun taas suppeassa vaihtoehdossa 0+ nämä alueet eivät juuri hyödy Focus-alueelle rajautuvastasta tiestä. Myös Focus-alueen kehittämisen kannalta paras hyöty ja saavutettavuus saadaan vaihtoehdosta 1, vaikka alue voi toteutua myös vaihtoehdossa 0+. Lentoaseman toiminnan kannalta maantien 152 toteuttaminen vaihtoehdon 1 mukaisena on esitetyistä vaihtoehdoista ainoa, joka parantaa alueen saavutettavuutta alueellisena kokonaisuutena.

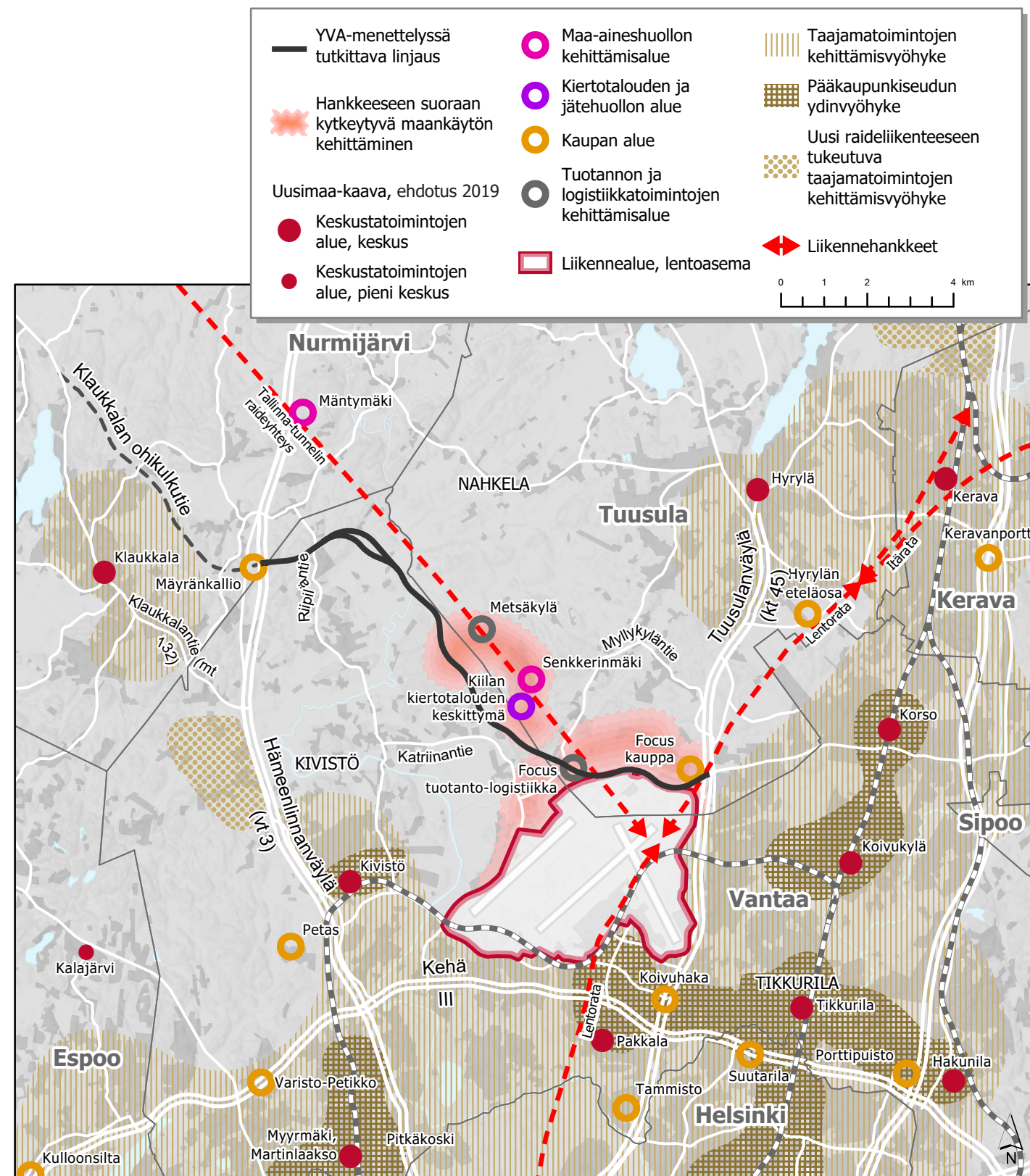
Alueen nykyisten toimintojen kannalta vaihtoehtojen paremmuus riippuu näkökulmasta. Asutuksen kannalta tiestä on merkittävää haittaa ja tiehen kytkeytyvä maankäyttö haastavaa sovittaa yhteen asutuksen kanssa. Vaihtoehdosta 0 + vaikutukset ovat maantieteellisesti suppeampia kuin vaihtoehdon 1, joten toimenpiteet aiheuttavat merkittävän muutoksen lähinnä Focus-alueelle. Tällä alueella muuttuva maankäyttö muuttaa enemmän ympäristöä kuin väylä itsessään. Toisaalta väylän toteutuminen keskittää häiriöitä aiheuttavia toimintoja ja vähentää liikennepainetta lähialueilla. Nykyisille kiertotalouteen keskittyville yrityksille uudesta väylästä on pääosin hyötyä, mutta sijainnista riippuen tie saattaa myös rajoittaa vapaata laajenemista.

Hankkeen merkittävät vaikutukset liittyvät maankäytön kehittämiseen. Hankkeen vaihtoehdoilla on merkittäviä eroja. Vaihtoehdon 1 mukainen maantie 152 on koko pääkaupunkiseudun ja Uudenmaan kannalta olennainen uusi väylä, joka muuttaa laaja-alaisesti liikenneverkostoihin kytkeytyvää maankäytön kehittymistä ja rakennetta. Maantie 152 tukee maakuntakaavan mukaista yhdyskuntarakenteen kehittymistä sekä Vantaan ja Tuusulan maankäytön tavoitteita. Hankkeen vaihtoehdon 1 vaikutus on tästä näkökulmasta merkittävä.

Uuden väylän toteutuminen tukisi merkittävällä tavalla siihen kytkeytyvän maankäytön ja toimintojen kehittämistä. Erityisesti Tuusulan Focus-alueen maankäytön toteutuminen on riippuvainen tästä maantiehankkeesta, joko YVA-menettelyn vaihtoehdon 1 tai 0+ mukaisesti. Myös Finavia on ilmaissut tarpeen parantaa laajenevien lentoaseman toimintojen saavutettavuutta uuden seudullisen väylän myötä.

Klaukkalan ohikulkutien ja Kiilan alueilla on maankäytön kehittämisen potentiaalia, jonka toteutumista laaja vaihtoehto 1 tukee. Kiila ja Focus muodostavat toteutuessaan vahvan kiertotalouteen ja logistiikkaan painopistealueen, joka muuttaa pääkaupunkiseudun rakennetta maakunnallisten tavoitteiden mukaisesti.

Hankkeella on myös merkittäviä vaikutuksia nykyiseen maankäyttöön. Uusi väylä muuttaa lähtökohtaisesti nykyi-



Kuva 5.19. Hankkeen kytkeytyvä maankäytön kehittyminen.
Bild 5.19. Utvecklingen av markanvändningen som anknyter till projektet.

siä toimintoja, varsinkin siihen kytkeytyvän maankäytön muutoksen kanssa. Maantien 152 linjaus halkoo asuin-alueita Vantaanjokilaaksossa, Kesäkylässä ja Myllykylässä, muuttaen vakiintunutta asutuksen rakennetta. Väylän ja siihen suoraan kytkeytyvän maankäytön alta puretaan enimmillään 8 asuinrakennusta, mutta asia tarkentuu yksityiskohtaisessa suunnittelussa. Focus-alue muodostaa täysin uuden työpaikka- ja tuotantoalueen, joten sen osalta maankäytön voi sanoa muuttavan aluetta merkittävämmän kuin pelkkä uusi tie.

5.7 Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu

Tuleva maankäyttö ja uuden väylän seurannaisvaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja asutukseen ovat riippuvaisia maankäytön suunnittelusta ja ohjauksesta.

Maankäyttöön ja toimintoihin kohdistuvia haittoja vähennetään jatkossa tekemällä tiivistä yhteistyötä maankäytön suunnittelun ja alueen toimijoiden kesken. Tavoitteena on saada ratkaisusta sellainen, että se palvelee mahdollisimman hyvin laajenevan maankäytön liikennetarpeita.

Asuinkiinteistöjen käytölle aiheutuviin haittoihin pystytään vaikuttamaan lähinnä alempitasoisten teiden järjestelyillä ja immissiohaittojen (mm. melu, värinä, pöly ja maisema) osalta tiesuunnittelussa huomioitavilla teknisillä ratkaisuilla ja maantietoimituksessa määritettävillä haitankorvauksilla. Kiinteistöihin kohdistuvien haittojen lieventämistoimenpiteitä on esitetty runsaasti erillisessä kiinteistövaikutusten arvioinnissa. Tien parantamisen haitallisia vaikutuksia maa- ja metsätalouteen sekä kiinteistörakenteeseen voidaan lieventää tilus- ja yksityistiejärjestelyllä. Tilusjärjestelyt ja lunastettavat alueet tarkentuvat tiesuunnitelmavaiheessa, jolloin niistä käydään myös vuoropuhelua omistajien kanssa.

6 Ihmisten elinolot

6.1 Lähtötiedot ja menetelmät

Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa käsitellään vaikutuksia, joita maantien toteuttamisella on ihmisten elinoloihin, terveyteen ja viihtyvyyteen. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi (IVA) sisältää sekä sosiaalisten vaikutusten arvioinnin (SVA) että terveysvaikutusten arvioinnin (TVA). Seuraavassa vaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu vaikutuksia asumisoloihin, elinympäristön viihtyisyyteen, liikkumismahdollisuuksiin, saavutettavuuteen, turvallisuuteen ja turvallisuuden tunteeseen, yhteisöllisyyteen ja paikalliseen identiteettiin. Liikkumista tarkastellaan yksilön näkökulmasta, kun taas laajempi yhteiskunnallinen arviointi on käsitelty liikenteellisten vaikutusten yhteydessä. Terveysriskejä tuodaan esille asiantuntija-arvioina, mutta terveysvaikutuksia voidaan arvioida tilastollisesti väestötasolla, joten terveysvaikutuksiin ei voida ottaa suoraan kantaa.

Arvioinnissa on hyödynnetty palautetta keskeisenä tiedon lähteenä, joten asiantuntija-arvio yhdistyy osallisten kokemustietoon. Osallisia ovat alueen asukkaat, yrittäjät, muut alueen toimijat sekä eri asiantuntijatahot. Tietoa ja näkemyksiä arviointiin saatiin käynnissä olevan kaavoituksen palautteesta, YVA-ohjelman yleisötilaisuudesta ja YVA-ohjelman mielipiteistä. Perustietoa alueesta on saatu tarkastelemalla kartta- ja tilastoaineistoja (mm. väestötiedot, asutuksen keskittyminen, palveluiden ja virkistysreittien sijoittuminen) sekä tekemällä havainnoivia maastokäyntejä. Melua ja tärinää on käsitelty erikseen luvussa 7.

6.2 Nykytilanne

Suunnittelualue on pääkaupunkiseudun ja sitä ympäröivän maaseudun taitekohdassa. Alueella on viheralueita, erilaisia luontoarvoja ja vanhaa kulttuurimaisemaa, mutta myös järeästi rakennettua ympäristöä ja runsaasti ympäristöhäiriöitä aiheuttavia toimintoja. Elinympäristössä on nähtävissä rakenteita ja jälkiä monista historian kerrostuksista. Alueen luonne on muuttumassa monin tavoin, kun



Kuva 6.1. Näkymiä suunnittelualueen elinympäristöstä. • Bild 6.1. Usikter i livsmijö.

kaupunkirakenne laajenee alueelle tuoden uusia kerroksia monimuotoiseen ympäristöön.

Läntinen osuus sijoittuu Vantaan Riipilän ja Vantaanjokilaakson kyläalueille. Pientaloasutus seurailee Riipiläntien vartta. Reuna on noin 60 omakotitalon muuta aluetta tiiviimpi asuinalue. Alueen omakotiasutus on suhteellisen vanhaa ja asukkaiden ikärakenne on muuta Vantaata iäkäämpää. Alueella on runsaasti lähivirkistykseen soveltuvia metsäalueita. Tällä alueella ei ole juuri palveluita asukkaille. Vantaan puolella lähimmät kaupungit ovat Kivistössä ja Riipilässä, jonne on bussiyhteys. Koulu, päiväkotitoimi ja terveysasema ovat Seutulan keskustassa suunnittelualueen eteläpuolella. Klaukkalan keskustassa on myös palveluita

ja sinne on rakentumassa uusi yhteys Klaukkalan ohikulkutien myötä. Riipiläntie on osa valtakunnallista pyörämatkailureittiä.

Vantaanjokilaakso on vanhaa avointa kulttuurimaisemaa, jossa on vanhoja tilakeskuksia laajoine peltoineen. Seutulan kylän alue kartanoineen ja useine rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaine kohteineen on alueen arvokkainta ydintä, joskin se jää suunnittelualueen ulkopuolelle. Maanviljelys on edelleen näkyvä elinkeino alueen maisemassa ja peltoalueet ovat laajoja. Asuintalot ovat sijoittuneet hajanaisesti kyläteitä seuraillen.

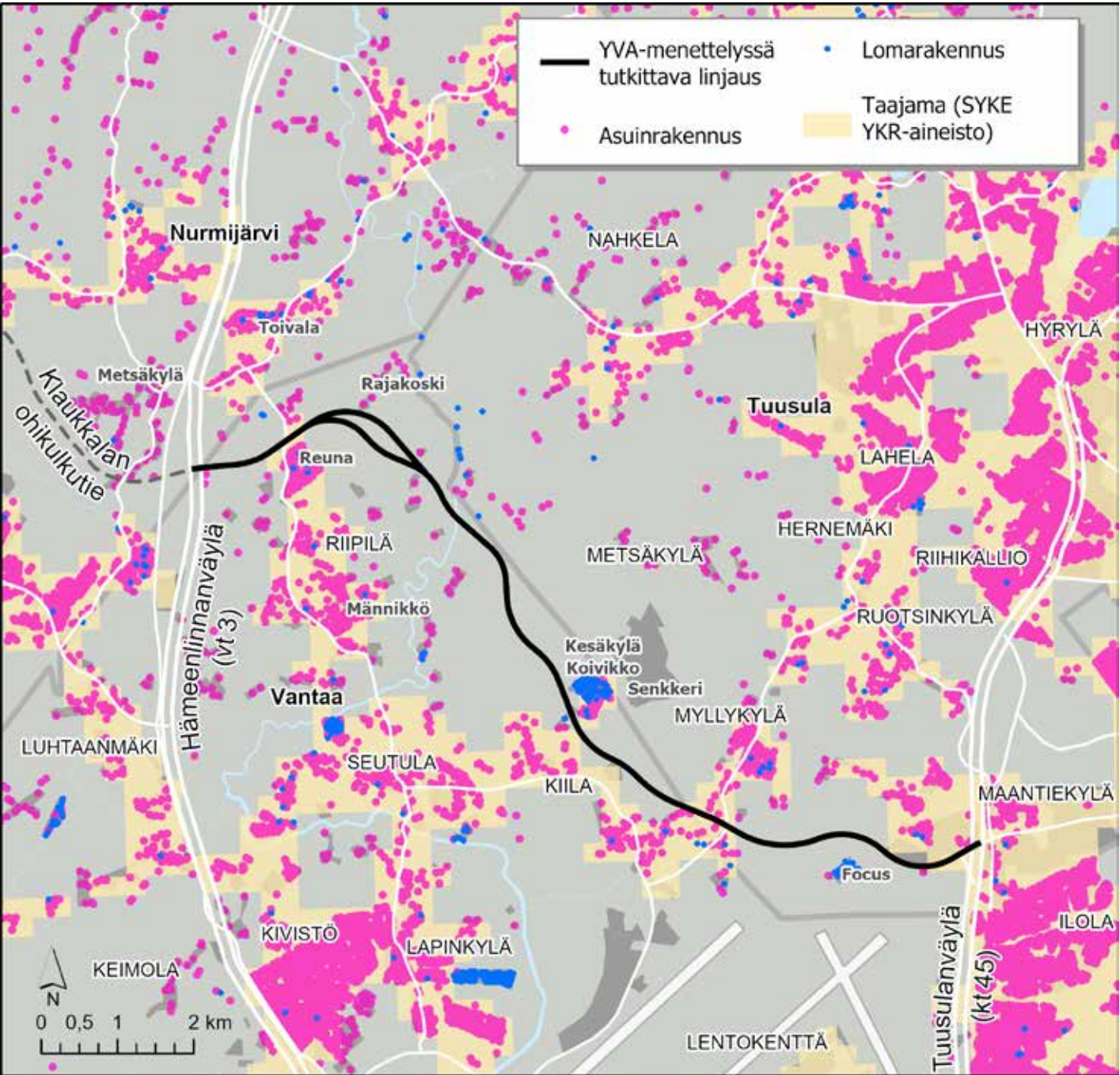
Kiilan alue erottuu Vantaanjokilaakson itäpuolella metsäisenä alueena, jossa on runsaasti maa-aineksenoton alueita. Kesäkylä on sen keskellä oleva omaleimainen asuinalue, joka on irrallaan muusta rakennetusta ympäristöstä. Kesäkylä-Koivikko Oy -niminen yhtiö perustettiin vuonna 1956 kesämökkialueeksi, mutta asuminen alueella on ollut pitkään kuitenkin pääosin ympärivuotista. Alueella on noin 75 pientä omakotitaloa, leikkipaikka ja palloilukenttä sekä Kesäkylän kuntopolku. Laajenevat maa-ainesalueet ja voimajohdot rajaavat Kesäkylän kaakkoispuolista lähi-maisemaa.

Katriinantiellä on hajanaista pientaloasutusta Vantaanjokilaakson Seutulan peltoalueiden reunoilla. Vastaava pien-

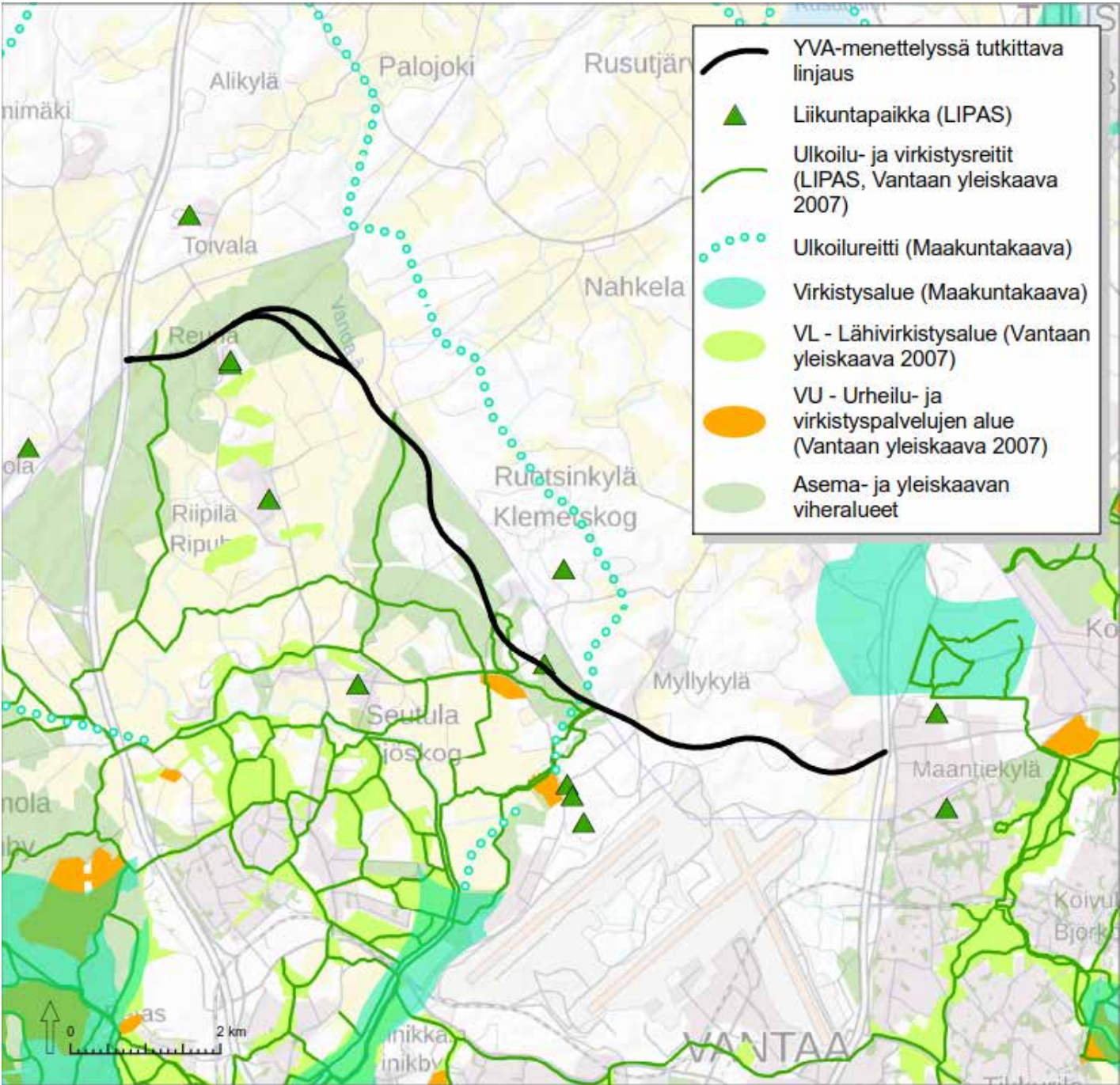
taloasutus jatkuu Tuusulan Myllykyläntiellä. Tuusulanjoki ja Myllykylä ovat vanhaa kulttuuriympäristöä, johon kuuluu viljelyalueita tilakeskuksineen. Itäisin osa alueesta sijoittuu lentokentän pohjoispuolelle ja Tuusulanväylän tuntumaan. Alueella on Sammonmäen työpaikka-alue ja vanhaa pientaloasutusta. Omakotitaloasutusta on Sammonmäen, Mäkinin ja Huhtariin alueille. Sammonmäen alue on ollut yli kymmenen vuotta rakennuskielossa kaavoituksen keskeneräisyyden vuoksi. Alue on voimakkaan lentomelun

aluetta ja muuttumassa Focus-alueen rakentumisen myötä. Alueella on myös muutamia pieniä peltoalueita. Lövkullan kallio on lentokoneharrastajien keskuudessa suosittu lentokoneiden bongauskohde, josta on suora näköyhteys kiitotielle 1.

Kiilan ja Myllykylän lähimmät kaupan palvelut ja erikoisliikkeet sijaitsevat Tuusulan Riihikalliossa ja Hyrylässä sekä idässä Vantaan puolella Ilolassa. Ruotsinkylän ja Klemet-



Kuva 6.2. Asutuksen rakenne. • Bild 6.2. Uppehålls struktur.



Kuva 6.3. Viheralueet ja ulkoilu. • Bild 6.3. Grönområden och utomhusaktiviteter.

skogin alakoulut ovat alueen lähimmät koulut. Seutulan ja Myllykylän alueella on hevostiloja ja ratsastusreittejä. Tuusulanjoen läheisyydessä on seitsemän veljeksen vaellusreitti, joka on merkitty Myllykyläntielle hankealueella.

Muuttuva ympäristö ja ristiriidat

Suunnittelualueen itäisellä osuudella elinympäristössä on monia ympäristöhäiriöitä. Kiilan ja Senkkerin alue on kehit-

tyvä maa-aineksenoton, kiertotalouden ja ympäristöhäiriöitä aiheuttavan teollisuuden alue. Alueella on myös melua aiheuttavaa moottoriurheilutoimintaa Lavangon moottoriurheilukeskuksessa. Yhdistettynä nämä toiminnot ovat hankalasti sovitettavissa asutuksen kanssa yhteen. Alueen muuttuvasta luonteesta kertoo osaltaan se, että voimakkaan lentomelun alueella ei enää kehitetä asumista.

Tämä luo asukkaille väliaikaisuuden tunnetta ja huolta tulevaisuudesta.

Alueella on käyty paljon keskustelua alati laajenevien toimintojen ympäristövaikutuksista ja häiriöistä sekä asukkaiden ja maanomistajien asemasta muutoksen keskiössä. Tuusulan puolella Focus-alueella on jo tiedossa, että asutus joutuu väistymään joiltakin paikoilta tulevan maankäytön tieltä. Lisäksi Focus-alueella on käynnissä raakamaan lunastusprosesseja, jotka aiheuttavat kitkaa maanomistajien ja kunnan välillä. Kiilan ja Kesäkylän asukkaat ovat kohdanneet jatkuvasti ristiriitoja teollisen toiminnan kanssa vuosien ajan. Asukkaat ovat tehneet paljon huomautuksia eri tahoille mm. ympäristöluvista. Alueella on ollut viime vuosina paljon keskustelua asukkaiden ongelmista ja huolista, joita ovat muun muassa laitosten tuottama melu ja raskas ajoneuvoliikenne, ilmanlaatu sekä pinta- ja pohjavedet. Esiin on tullut valvonnan riittämättömyyttä, epätietoisuutta ja epäluottamusta päätöksentekoon. Myös Riipilässä on ollut vireillä louhoshanke (YIT, Lemminkäinen), joka monien vaiheiden jälkeen ei ole edennyt toteutukseen. Paljon julkisuutta saanut hanke on aiheuttanut voimakasta vastustusta ja kuormittanut asukasaktiiveja vuosien ajan. Myös tämä maantien 152 parantaminen on yhdistetty samaan kokonaisuuteen ja sittemmin karsittu Riipilän läntinen eritasoliittymävaraus herätti kysymyksiä. Kaiken kaikkiaan keskusteluissa on havaittavissa epäluottamusta vaikutusmahdollisuuksiin ja julkiseen vallan käyttöön sekä myös asukasaktivismia poikkeuksellisen laajas-
sa mittakaavassa (katso myös luku 4).

6.3 Vaikutusmekanismit ja vaikutusten merkittävyyden arviointi

Ihmisten elinoloihin kohdistuvat vaikutukset muodostuvat pääosin liikenteen ja tierakenteiden aiheuttamista vaikutuksista. Suorat haitalliset vaikutukset ihmisten elinoloihin kohdistuvat tien välittömään läheisyyteen (alle 200 metriä), missä elinympäristö muuttuu eniten vaikutusalueella. Merkittävin liikenteen haitta on yleensä liikennemelu, johon voidaan yhdistää häiritsevyyden ohella terveysvaikutuksia. Lähimaisemaan ja viihtyisyyteen kohdistuvat vaikutukset koetaan yksilöllisesti. Väylät muuttavat kulkureittejä, mutta samalla toimenpiteet parantavat päivittäisen liikkumisen sujuvuutta.

Vaikutusten arviointi on ihmisiin kohdistuvien muutosten moniulotteista tarkastelua. Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset muodostuvat osin synteessinä muista vaikutuksista (esimerkiksi maisema, melu, liikenne, terveys). Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten merkittävyyden kriteerejä ei voi yksiselitteisesti määritellä ja vaikutuksen merkittävyys on aina tapauskohtaisesti tehty asiantuntija-arvio.

Elinympäristön nykytilanne on tärkeä lähtökohta vaikutuksen merkittävyyden arvioinnissa. Tie uudessa maastokäytävässä (paikka, jossa ei ole aiemmin tietä) muuttaa lähtökohtaisesti ympäristöä suuresti. Toisaalta tiiviisti rakennetussa ympäristössä tien rakentaminen suhteutuu muuhun ympäristöön. Asumiseen kohdistuvaa suoraa häiriötä voi lähtökohtaisesti pitää merkittävänä haittana. Kielteisiä muutoksia voi kompensoida liikenneyhteyksien paraminen ja olemassa olevan melun lieventyminen.

Vaikutuksen merkittävyyteen vaikuttaa vaikutuksen kohteena olevien ihmisten tai yhteisöjen määrä ja ominaisuudet. Jos haitan kärsijöitä on paljon, vaikutus on lähtökohtaisesti merkittävämpi kuin muutaman ihmisen kohdalla. Vaikutus voi olla kuitenkin erittäin suuri yksittäiselle ihmiselle, vaikka vaikutus ihmisiin ja yhteisöihin kokonaisuutena olisi kohtalainen tai jopa vähäinen. Arvioinnissa erityistä huomiota kiinnitetään niin sanottuihin herkkiin väestöryhmiin. Niillä tarkoitetaan väestöryhmiä, joiden mahdollisuudet tehdä valintoja elinympäristön ja liikkumisen suhteen ovat valtaväestöä heikommat (esimerkiksi lapset, liikuntarajoitteiset ja vanhukset). Näihin kohdistuvat vaikutukset saavat painoarvoa merkittävyyden arvioinnissa.

Vaikutusarvioinnin tärkeä tarkasteluyksikkö on maastotietokannan asuin- ja lomarakennukset. *Taulukossa 6.1* on suuntaa-antava esitys siitä, miten asuinrakennusten ja lomarakennusten kohdalla tulkitaan vaikutuksen merkittävyyttä tässä hankkeessa. Pääsääntöiseksi vaikutus arvioidaan merkittäväksi (suuri / erittäin suuri), kun kyseessä alle 200 metrin etäisyydellä sijaitsevat asuin- ja lomarakennukset. Tapauskohtaista arviota liittyy kuitenkin elinympäristön herkkyyteen kuten siihen, miten rakennus sijoittuu suhteessa muuhun rakennettuun ympäristöön.

Taulukko 6.1. Vaikutuksen merkittävyys suhteessa asuintalojen sijaintiin.
Tabell 6.1. Konsekvensens betydelse i relation till bostadshusens placering.

Tilanne	Vaikutuksen merkittävyys	Huomattavaa, poikkeukset
Rakennus puretaan	Erittäin suuri	Tässä hankkeessa osa talojen purkamisesta johtuu maankäytöstä ja lisäksi osa perustuu vapaaehtoisin kauppoihin. Näitä ei ole voitu kuitenkaan tunnistaa.
Alle 100 m etäisyys	Erittäin suuri	Avoimessa maisemassa, rauhallisella alueella myös merkittävyys suurempi (esim. Vantaanjokilaakso) Väylien tai teollisen toiminnan läheisyydessä merkittävyys on pienempi.
100–200 m etäisyys	Suuri	
200–300 m etäisyys	Kohtalainen	
Yli 300 metriä	Käsitellään asuinalueina ja kylinä, ei yksittäisinä rakennuksina	

Taulukko 6.2. Vaikutuksen merkittävyyden näkökohtia.
Tabell 6.2. Aspekter av betydelse för konsekvensbedömning.

	Vaikutuksen merkittävyyttä suurentavia tekijöitä	Vaikutuksen merkittävyyttä vähentäviä tekijöitä
Elinympäristön herkkyytaso ja tärkeys	Ei valtatieä / Ei muuta suurta infrastruktuuria ennestään. Hiljainen alue.	Alueella on jo ympäristöhäiriöitä (esim. teollisuusalueet, suuret väylät).
	Maaseutumainen alue Vanha, vakiintunut ympäristö. Alueen identiteetin kannalta tärkeä alue. Omaleimainen maisema, yhtenäinen kokonaisuus.	Tiiviisti rakennettu taajama-alue Teollista toimintaa, infrastruktuuria. Alueen yhtenäisyys on rikkoutunut. Maisemassa ei ole erityispiirteitä.
	Asuinalue. Loma-alue. Virkistyskäyttö. Herkkiä toimintoja (koulu tai päiväkot).	Ei asutusta, loma-asutusta. Ei herkkiä toimintoja (esim. koulu) Ei virkistyskäyttöä. Oleskelu alueella on satunnaista tai luonteeltaan ohikulkua.
Vaikutuksen suuruus	Ympäristön ominaispiirteet ja luonne muuttuvat. Vaikutus kohdistuu yhteisöön tai useisiin ihmisiin. Vaikutus kohdistuu ns. herkkiin ihmisryhmiin. Vaikutus kohdistuu laajalle alueelle.	Ei aiheuta havaittavia muutoksia elinympäristössä. Nykyisen elinympäristön luonne säilyy. Vaikutus kohdistuu yksittäisiin ihmisiin. Pieni osa alueesta on vaikutuksen alaisena. Ympäristöhäiriö ei lisäänn.
Esimerkkejä tyypillisistä tilanteista	Asuintalo joudutaan lunastamaan ympäristössä, joka on hyvä asumiseen nykytilanteessa. Asuintalon pihapiiri kaventuu. Kulkuyhteydet muuttuvat usean kilometrin matkalla.	Asuintalo joudutaan lunastamaan ympäristössä, joka on huono asumiseen nykytilanteessa. Kulkuyhteys muuttuu alle kilometrin (auto), alle puoli kilometriä (jalankulku, pyöräily).

6.4 Vaihtoehtojen vaikutukset

6.4.1 Vaihtoehto 1

VAIKUTUKSET OSUUKSITTAIN

Osuus Riipilä

Tutkittava tielinjaus sijoittuu Riipiläntien ja Vantaanjoki-laakson kylämäisen asutuksen väliin ja jakaa aluetta kah-tia. Paikoin asutusta on uuden väylän lähialueilla. Uusi tie muuttaa alueiden elinympäristöä merkittävästi, erityisesti Vantaanjoen maaseutumaisilla kulttuurimaiseman alueil-la. Alueella on paljon muutoinkin vanhaa rakennuskantaa, alue on vakiintunut ja siellä ei ollut suuria muutoksia viime vuosikymmeninä. Avoimella alueella uusi tielinjaus raken-teineen näkyy kauaksi. Alueen kylämäinen tunnelma hävi-ää ja ympäristö muuttuu luonteeltaan rakennetummaksi. Uusi tie tuo rauhalliselle alueelle uuden melulähteen. Uu-desta väylästä aiheutuu estevaikutusta, vaikka poikittaisis-ta yhteyksistä huolehditaan. Kaiken kaikkiaan uuden tien aiheuttama muutos osuudella on merkittävä, kun alueen ominaispiirteet muuttuvat.

Riipilän osuudella on kokonaisuudessaan noin 30 asuin-tai lomarakennusta uuden tien lähialueella, alle 300 metrin etäisyydellä uudesta tielinjauksesta. Uusi väylä heikentää näiden talojen asukkaiden viihtyvyyttä ja muuttaa elinym-päristön luonnetta. Vaikutuksen merkittävyys riippuu talo-jen sijainnista suhteessa etäisyyteen nykyiseen tiestöön ja maiseman peitteisyyteen.

Suunnitelmaan kytkeytyvän mahdollisen rekkaparkin alle jää kaksi asumatonta asuintaloa ja peltomaata Hämeenlin-nanväylän tuntumassa. Rekkaparkki ei kuulu tähän suun-nitelmaan kiinteänä osana, joten kyseessä on tunnistettu yhteisvaikutus muun suunnitelman kanssa. Talot sijoittuvat jo nykyisin Hämeenlinnanväylän melualueelle, joten vaiku-tus on vähäinen.

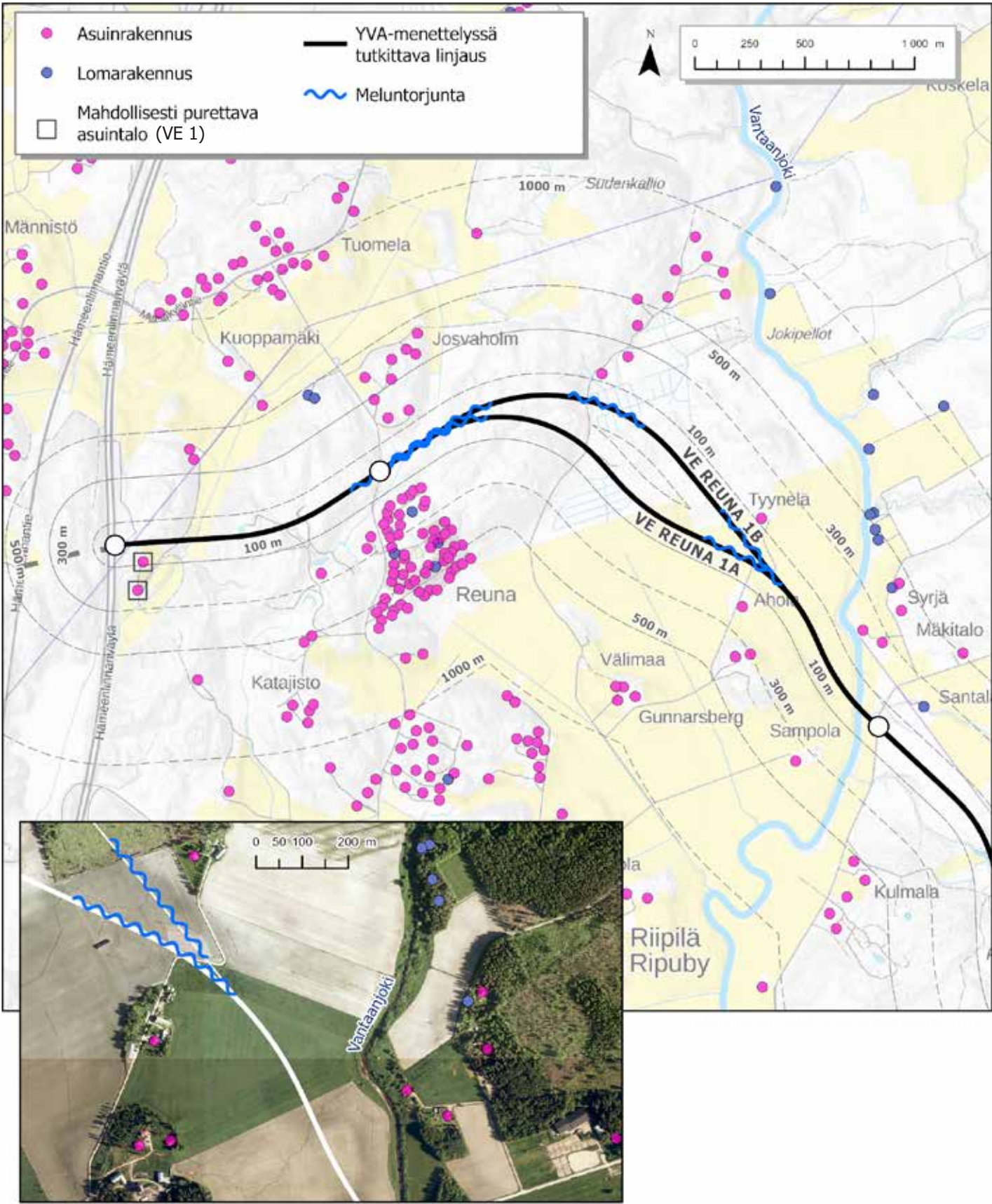
Reunan pientaloalueen asutus sijoittuu lähimmillään 150 metrin etäisyydelle uudesta tiestä. Uusi väylä muuttaa aluetta, mutta metsäisellä osuudella tien vaikutus lähiasu-tukseen on lievempi, kun tie ei näy kaukomaisemassa. Lähivirkistysalueena toimiva monipuolinen metsäalue kui-tenkin pirstoutuu. Etäisyysvyöhykkeellä 100–200 metriä on

Reunan kohdalla noin 8–9 asuintaloa, joiden osalta haittaa voi pitää suurena.

Vantaanjoen avoimessa maisemassa alle 300 metrin etäi-syydellä tielinjauksesta on 5 asuinrakennusta, joiden elin-ympäristö muuttuu suuresti tai erittäin suuresti maisema-haitan ja uuden melulähteen myötä. Aholan ja Tyynelän tilakeskuksiin aiheutuu erittäin suurta viihtyisyyshaittaa, sillä ne jäävät 100–220 metrin etäisyyksille uudesta lin-jausvaihtoehdosta riippuen. Laajemmalla alueella (etäi-syysvyöhyke 300–500 metriä) viljelyaukealla on vielä noin 10 asuin- tai lomarakennusta, joiden maisemaan uusi väy-lä vaikuttaa vähintään kohtalaisesti. Kokonaisuutena haitta asuinalueeseen on merkittävä.

VE 1 Reunan linjausvaihtoehtojen 1A ja 1B vertailu

Molemmat linjausvaihdot muuttavat Riipilän asutuksen elinympäristöä, mutta niillä ei ole kokonaisuutena olen-naista eroa asutuksen kannalta. Haitalliset haitalliset vaikutukset kohdistuvat eri sijainteihin eri merkittävy-ydellä. Linjausvaihtoehtojen pohjoispuolella sijaitsevien lähimpien 2–3 asuintalon kannalta eteläinen VE 1A on jonkin verran parempi kuin VE 1B. Avoimessa maise-massa asialla on käytännön merkitystä enemmän. Eni-ten linjauksen valinnalla on merkitystä Tyynelän tilalle, jonka kannalta 1B on lähimmillään 120 metrin etäisyy-dellä, kun taas 1A on noin 200 metrin etäisyydellä. Ete-läpuoleisen Aholan tilan kannalta taas pohjoinen 1B on hieman parempi. Reunan asuinalueen eteläpuoleisen tiiviimmän omakotitaloasutuksen kannalta vaihtoeh-doilla ei ole suurta eroa.



Kuva 6.4. Asutus osuudella Riipilä.
Bild 6.4. Bosättningen vid sträckningen i Ripuby.

Osuus Kiila–Metsäkylä

Uusi tielinjaus sijoittuu osuudelle, jossa on asutusta, metsämaata sekä paikoin dominoivan maa-aineksenoton vuoksi avointa, muuttunutta maisemaa. Alueen ympäristö muuttuu myös laajenevan maankäsittelyn ja työpaikka-alueiden vuoksi lähialueilla. Alueella on paljon jo melua ja uusi väylä tuo alueelle vielä uudenlaisen melulähteen. Myös teollisen toiminnan välissä olevat virkistykselle soveltuvat luontosaarekkeet vähenevät väylän ja maankäytön myötä. Osuudella alueen viihtyisyys heikentyy merkittävästi kokonaisuutena.

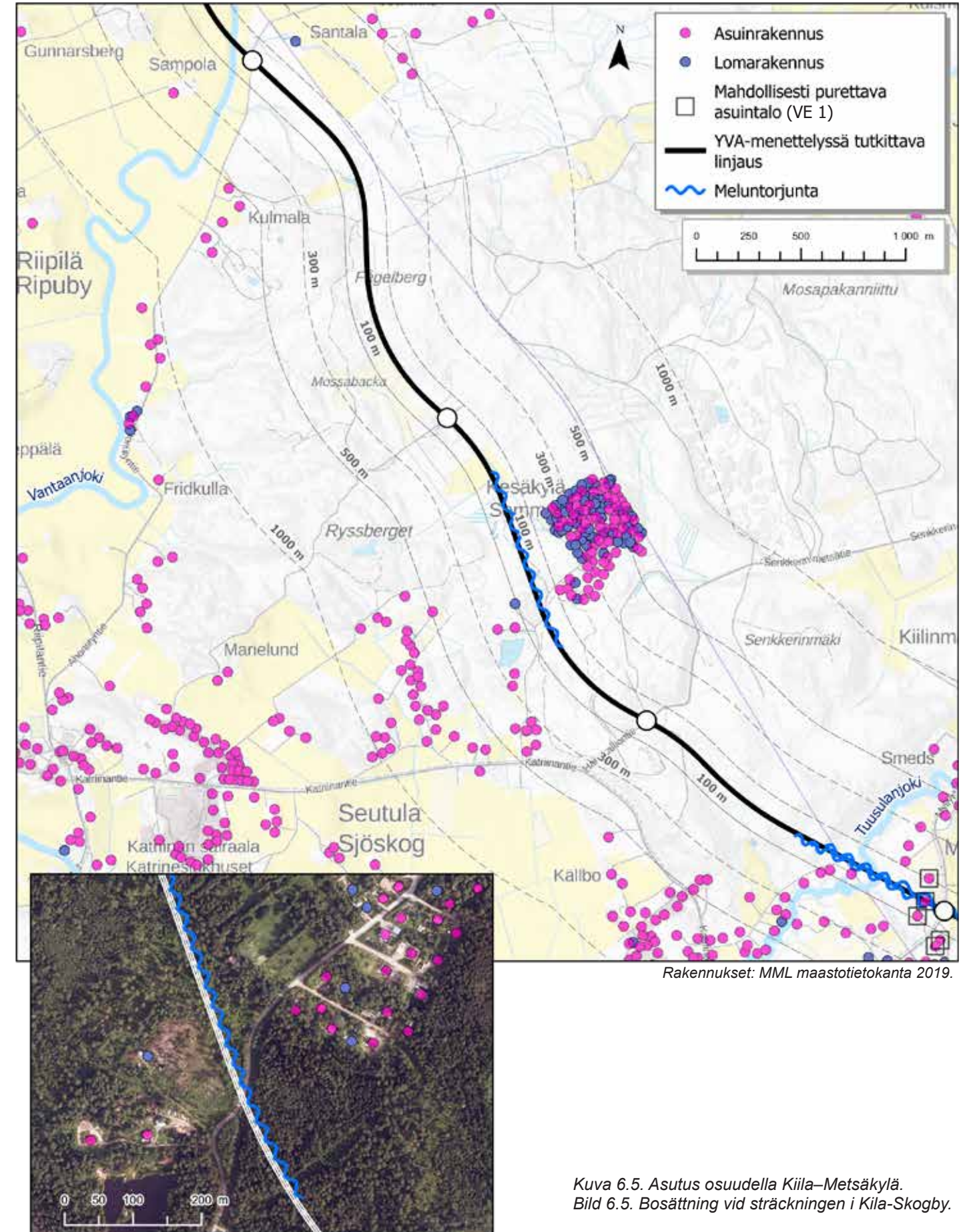
Uuden tien myötä Kesäkylän asuinalue eriytyy omaksi saarekkeekseen ympäristöhäiriöitä aiheuttavien toimintojen keskelle. Väylän toteuttamisen myötä Kesäkylää ympäröi kahdesta suunnasta järeästi rakennettu ympäristö. Uudesta tiestä aiheutuu estevaikutusta, vaikka poikittaisista yhteyksistä huolehditaan. Linjaus katkaisee Kesäkylän yhteydet alati niukkeneviin lähivirkistysalueisiin. Hanskalion latureitti ja kuntorata sekä moottoriurheilualue jäävät osin väylän kohdalle. Kesäkylän kuntopolku on mahdollista säilyttää pienin muutoksin. Yhteys Kesäkyläntieltä Katriinantielle on järjestetty siten, että Kesäkyläntie alittaa uuden maantien. Yksittäisten kiinteistöjen osalta ajoyhteyksissä tapahtuu muutoksia, mutta kokonaisuuden kannalta vaikutukset eivät ole merkittäviä.

Kiila–Metsäkylän osuudella on kokonaisuudessaan noin 50 asuin- tai lomarakennusta uuden tien lähialueella, alle 300 metrin etäisyydellä uudesta tielinjauksesta. Uusi tie heikentää näiden talojen asukkaiden viihtyvyyttä ja muuttaa elinympäristön luonnetta. Vaikutuksen merkittävyys riippuu talojen sijainnista suhteessa etäisyyteen, nykyiseen tiestöön ja maiseman peitteisyyteen. Tällä osuudella noin 15 asuin- tai lomarakennusta on alle 200 metrin etäisyydellä tielinjauksesta, jolloin haitallinen vaikutus on pääosin suuri tai erittäin suuri.

Uusi tielinjaus sijoittuu Kesäkyläntiehen nähden siten, että suurin osa asutuksesta jää pohjoispuolelle ja muutama Kesäkyläntien varrella oleva asuinrakennus eteläpuolelle. Kyseinen kohta on metsäinen, joten tie ei näy maisemassa kovin kauaksi. Tielinjaus on lähimmillään noin 150 metrin päässä Kesäkylän asutuksen eteläosasta, jossa lähin katu on Kevätkuulentie. Etäisyysvyöhykkeellä 100–200 metriä on Kesäkylän kohdalla noin 10 asuin- tai lomarakennus-

ta, ja niihin kohdistuu suuri haitta. Lähimmillään on kaksi asuin- tai lomarakennusta noin 120 metrin etäisyydellä uudesta tielinjauksesta.

Tuusulanjoen tuntumassa Kuutamotiellä on kaksi asuintaloa alle 100 metrin etäisyydellä uudesta tielinjauksesta. Asuintaloihin kohdistuu erittäin suurta haittaa, ja toisen talon kohdalla meluntorjunnan rakenteet sijoittuvat pihapiiriin. Kuutamotien taloista etäisyysvyöhykkeellä 100–200 metriä on kaksi asuintaloa ja niiden elinympäristöön aiheutuu erittäin suurta haittaa. Ympäröivästä teollisesta toiminnasta huolimatta Kuutamotien ympäristön ominaispiirteisiin kuuluu luonnonläheisyys ja Tuusulanjokilaakson monipuoliset luontoarvot. Nämä asiat muuttuvat uuden tien myötä. Tuusulanjoen ylitys pitkällä sillalla muuttaa maisemaa nykyistä avoimemmaksi ja rakennetummaksi, mikä heikentää myös jokilaakson virkistysarvoja.



Osuus Focus

Focuksen osuudella on sekä vanhaa Myllykyläntien kylämaisemaa että voimakkaasti rakennettua ympäristöä. Teollista toimintaa ja työpaikkoja erityisesti lähempänä lentokenttää ja Tuusulanväylän tuntumassa. Länsiosassa uusi tielinjaus halkoo Myllykylän ja Tuusulanjokilaakson kylämaista asutusta ja jakaa sitä erilleen. Uusi tie muuttaa elinympäristöä paljon tällä vakiintuneen kulttuurimaiseman alueella. Myllykylän eritasoliittymä sijoittuu kyläasutuksen kannalta keskeiselle paikalle. Eritasoliittymän kohdalla puretaan nykyisiä rakennuksia, mikä osaltaan muuttaa miljöötä huomattavasti. Alueen ominaispiirteitä häviää, kylämainen tunnelma kaikkoo ja ympäristö muuttuu voimakkaasti rakennetuksi ympäristöksi, vaikkakin alueella on myös tuotantotoimintaa jo nykyisin.

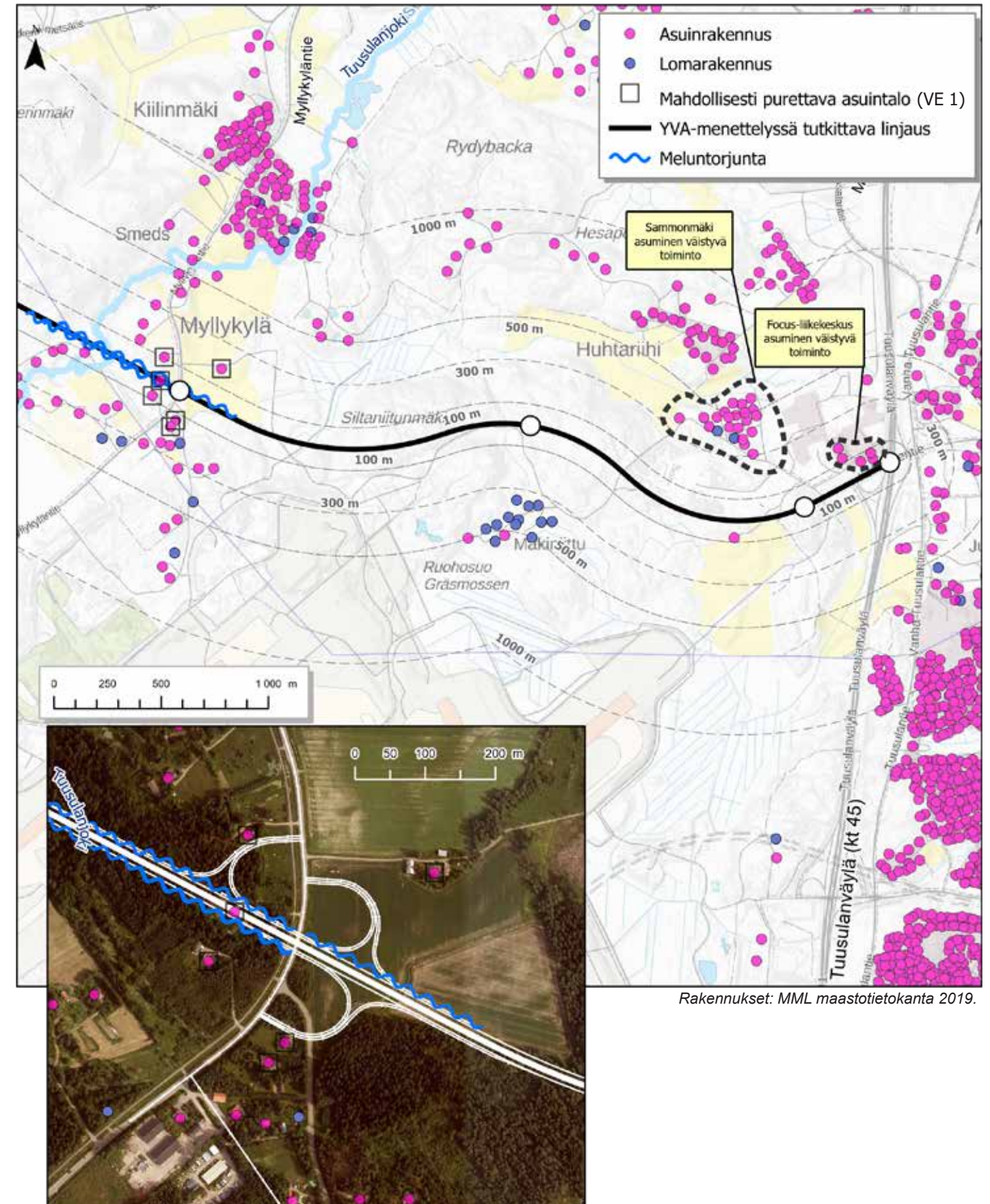
Focus-alue on Tuusulan kunnan merkittävä tulevaisuuden maankäytön kehittämiskohde työpaikoille ja logistiikan toimintoille. Myllykyläntien, Maisalantien ja lentokentän rajaamalla alueella on noin sata asuin- tai lomarakennusta. Niistä Focus-alueelle sijoittuu 50 rakennusta, jossa asuminen on väistävää toiminto pidemmän aikavälin maankäytön suunnittelussa. Pääosa asuintaloista sijaitsee lentomelualueella. Osa alueen asutuksesta on myös asfalttiaseman aiheuttamien ympäristöhäiriöiden vaikutuspiirissä. Teollisuus- sekä toimitilarakentaminen muuttaa itsessään aluetta enemmän kuin uusi väylä. Uuden väylän tuntumassa asuinalueiden kohdalle on osoitettu teollisuusaluetta sekä palveluita. Maankäytön muutoksen myötä alueen nykyisin pääosin luonnontilaiset alueet muuttuvat rakennetuksi ympäristöksi. Tien rakentamisen ja maankäytön kehittämisen edellyttämän kallioalueiden louhinnan on arvioitu kestävän alueella noin 15 vuotta. Louhinta vaikuttaa lähialueiden asukkaiden viihtyvyyteen erittäin haitallisesti. Asukkaiden epävarmuus alueensa tulevaisuudesta on ollut merkittävä ihmisiin kohdistuva haitta, joka aiheutuu uuden väylän ja maankäytön suunnitelmista.

Focuksen osuudella on kokonaisuudessaan noin 30 asuinrakennusta tutkittavan tielinjauksen lähialueella, alle 300 metrin etäisyydellä uudesta tielinjauksesta. Uusi tie heikentää näiden talojen asukkaiden viihtyvyyttä ja muuttaa elinympäristön luonnetta. Vaikutuksen merkittävyys riippuu talojen sijainnista suhteessa etäisyyteen, nykyiseen tiestöön, teolliseen toimintaan ja maiseman peitteisyyteen. Tällä osuudella 9 asuin- tai lomarakennusta on alle 200

metrin etäisyydellä tielinjauksesta sellaisessa sijainnissa, että haitallinen vaikutus on pääosin suuri tai erittäin suuri.

Tuusulanjokilaaksossa ja Myllykylässä on 9 asuintaloa alle 200 metrin etäisyydellä uudesta väylästä. Niistä 3–6 asuintaloa joudutaan purkamaan Myllykylän eritasoliittymän ja siihen kytkeytyvän maankäytön tieltä. Kokonaisratkaisu selviää eritasoliittymävaihtoehdon ja maankäytön tarkemman suunnittelun perusteella. Eritasoliittymän ympärille jää muutamia asuinrakennuksia Tuusulanjoen puolelle, joihin kohdistuu suurta haittaa uudesta tielinjauksesta.

Focus-alueen ytimessä uuden väylän eteläpuolelle on Mäkinen pieni loma-asuntojen keskittymä. Maantien 152 linjaus ja Focus-alueen maankäyttö erottavat muusta asutuksesta ja on muutoinkin alueella, johon lentoasema tulevaisuudessa laajenee. Lentokenttään rajautuva alue tulee jäämään mottiin maankäytön kehittyessä sekä myös louhintojen vuoksi. Lövkullan tilakeskus on asumaton ja Finavian omistuksessa. Lähellä sijaitsevat Huhtarihi ja Puusepätien asuinalueet ovat myös maankäytön vuoksi muuttuvia alueita. Puusepätien viisi asuintaloa sijoittuvat Tuusulanväylän viereen alle 200 metrin etäisyydelle maantien 152 jatkeessa. Periaatteessa niihin kohdistuu haittaa uudesta väylästä, mutta ympäristön ollessa jo epäedullista asumiselle väylän vaikutusta ei voi pitää merkittävänä muutoksena olosuhteet huomioiden.



Kuva 6.6. Asutus osuudella Focus.
Bild 6.6. Bosättningen vid sträckningen i Focus.

Taulukko 6.3. Asuin- ja lomarakennusten määrä eri etäisyysvyöhykkeillä osuuksittain.
Tabell 6.3. Antalet bostads- och semesterhus i olika avståndszoner per andel.

Osuus	Vaihtoehto	Linjaus- vaihtoehto	Etäisyys metriä	Asuin- rakennukset	Loma- rakennukset	Yhteensä asuin- ja loma- rakennukset
Riipilä	Vaihtoehto 1	VE Reuna 1A	100	1	0	1
Riipilä	Vaihtoehto 1	VE Reuna 1B	100	1	0	1
Riipilä	Vaihtoehto 1	VE Reuna 1A	200	11	0	11
Riipilä	Vaihtoehto 1	VE Reuna 1B	200	12	0	12
Riipilä	Vaihtoehto 1	VE Reuna 1A	300	27	2	29
Riipilä	Vaihtoehto 1	VE Reuna 1B	300	29	2	31
Riipilä	Vaihtoehto 1	VE Reuna 1A	500	65	9	74
Riipilä	Vaihtoehto 1	VE Reuna 1B	500	66	9	75
Kiila–Metsäkylä	Vaihtoehto 1		100	2	0	2
Kiila–Metsäkylä	Vaihtoehto 1		200	13	6	19
Kiila–Metsäkylä	Vaihtoehto 1		300	34	21	55
Kiila–Metsäkylä	Vaihtoehto 1		500	97	51	148
Focus	Vaihtoehdot 1, 0+		100	6	0	6
Focus	Vaihtoehdot 1, 0+		200	11	0	11
Focus	Vaihtoehdot 1, 0+		300	16	1	17
Focus	Vaihtoehdot 1, 0+		500	34	16	50

Taulukko 6.4. Asuin- ja lomarakennusten määrä eri etäisyysvyöhykkeillä vaihtoehdossa 1 välillä Hämeenlinnanväylä– Tuusulanväylä.
Tabell 6.4. Antalet bostads- och semesterhus i olika avståndszoner i alter-
nativ 1 Tavastehusleden–Tusbyleden.

Asuin- ja lomarakennukset yhteensä		
Etäisyys väylästä	Kun valitaan Reuna 1A	Kun valitaan Reuna 1B
50 metriä	1	1
100 metriä	9	9
200 metriä	41	42
300 metriä	101	103
500 metriä	272	273
1000 metriä	539	543

KESKEISIÄ VAIKUTUKSIA TEEMOITTAIN

Elinympäristön herkkyyks ja yhteisvaikutukset

Maantien 152 uusi linjaus mahdollistaa maankäytön kehittä-
misen, joten se vaikuttaa monien alueiden elinympä-
ristön muutokseen välillisesti. Vaikutusten arvioinnissa on
haastavaa erotella uuden väylän aiheuttamaa vaikutusta
maankäytön muutoksesta. Voidaan kuitenkin todeta, että
ihmisiin kohdistuvat yhteisvaikutukset maankäytön kehitty-
misen kanssa ovat merkittäviä tässä hankkeessa.

Maankäytön suunnitelmissa uutta ja laajenevaa maankäyt-
töä on suunniteltu erityisesti Kiilan ja Focuksen alueelle,
jossa asuvien ihmisten elinympäristö on voimakkaassa
muutoksessa. Asutus sijaitsee nykyisin voimakkaan len-
tomelun sekä teollisen toiminnan ja ympäristöhaittojen
vaikutusalueella, mikä vähentää elinympäristön herkkyy-
tasoa. Tutkittavan tielinjauksen alku- ja loppupäässä on
myös valtateiden liikenteen melua. Kiilan alueen nykyiset
teolliset toiminnot aiheuttavat runsaasti muun muassa pö-
ly-, melu-, liikenne- ja viihtyvyshaittoja sekä huolta vai-
kutuksista ympäristöön. Vaikka kyseessä on ympäristö-
häiriöiden leimaama alue, hanke lisää osaltaan jo nykyisin
haitoista kärsivien asukkaiden kuormitusta. Lisäksi uuden
tien aiheuttaman liikenteen melu muiden häiriöiden päälle
luo omanlaisensa melulähteen. Uuden väylän aiheuttama
haitallinen vaikutus ihmisten elinoloihin on näistä lähtökoh-
dista merkittävä monin paikoin asutuksen tuntumassa.

Uuden väylän ja sen mahdollistaman maankäytön nykyi-
set vaikutukset voimistuvat yhteisvaikutuksina. Uusi tie
mahdollistaa alueelle maankäyttöä, joka lisää väistämättä
ympäristöhäiriöitä aiheuttavaa toimintaa, kuten kiviaines-
ten ottoa ja raskaan liikenteen kuljetuksia tarvitsevia yritys-
alueita. Nämä toiminnot kannattaa lähtökohtaisesti keskit-
tää samaan paikkaan, mikä vähentää raskasta liikennettä
muilla keskusta- ja asuinalueilla ja toisaalta vastaavien alu-
eiden kehittymistä herkempiin paikkoihin.

Hankkeen eri vaihtoehdot muuttavat liikenteen sijoittumista
laajalla verkolla ja liikennemäärät tulevat muuttumaan ny-
kyisestä. Sillä on vaikutusta myös teiden varren elinympä-
ristölle. Merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat Hyrylään
ja Myllykylän pohjoispuolelle, jossa liikenne vähenee mer-
kittävästi hankevaihtoehdossa 1 ja hieman vaihtoehdossa
0+. Hankevaihtoehto 1 vähentää lisäksi liikennettä kohta-
laisen paljon etenkin Riipiläntiellä. Vastaavasti vaihtoehto

0+ lisää liikennettä Katriinantien asutuilla jaksoilla Seutu-
lassa ja Riipiläntiellä Katriinantien pohjoispuolella. Liiken-
teen sijoittumista on kuvattu tarkemmin luvussa 13.

Estevaikutus ja kulkuyhteydet

Suunniteltu uusi tie järjestelyineen muuttaa tai pidentää
osittain asukkaiden kulkureittejä. Joissakin kohdissa uusi
väylä merkitsee konkreettista estettä liikkumiselle, mutta
samalla este voi olla visuaalinen vaikuttaen näkymiin ja lä-
himaisemaan. Estevaikutus saattaa kohdistua yhteisöihin
toiminnallisesti tai yhteyksiin, kun tie jakaa asuinalueen
kahtia. Tämä on kuitenkin vaikeasti todennettava vaiku-
tus. Uuden väylän aiheuttamaa alueiden jakautumista on
luonnollisesti nähtävissä monissa kohdissa Riipilässä ja
Kesäkylässä. Uuden tien poikki on esitetty turvallisia kul-
kuyhteyksiä, jotka vähentävät estevaikutusta. Kolme mai-
semasiiltaa mahdollistavat virkistyskäytön luonto- ja mai-
sema-arvojen kannalta olennaisissa jokilaaksoissa sekä
Riipilän metsässä. Monissa paikoissa alueiden yhteydet
päätieverkkoon kuten Hämeenlinnanväylälle tai Tuusulan-
väylälle muuttuvat nykyistä sujuvammiksi, kun maantien
152 jatke on nykyisiä yhteyksiä suurempi ja nopeampi.

Vaikutukset erilaisiin osallisryhmiin

Vaikutusten merkittävyuden kannalta tämän hankkeen
merkittävän osallisryhmä on uuden tien lähialueen asuk-
kaat, koska heidän jokapäiväiseen elinpiiriin tulee muutok-
sia uuden väylän suorien vaikutusten vuoksi (uusi melulä-
de, maisema ja viihtyisyys, estevaikutus). Mitä pidemmälle
etäisyydelle tiestä asuinpaikka sijoittuu, sitä vähemmän
vaikutuksella on merkittävyyttä, koska väylän lähialueella
liikkuminen ja oleileminen on satunnaisempaa verrattuna
omaan pihapiiriin. Alueella on myös lomarakennuksia, jos-
kin monissa vapaa-ajan rakennuksissa asutaan vakituises-
ti alueen historian takia. Suunnittelualue ei ole leimallisesti
kesämökkien aluetta. Vapaa-ajan asukkailla elinympäris-
tön muuttuminen uuden väylän myötä on myös merkittä-
vää. Satunnaisen käytön vuoksi vakituiselle asumiselle voi
antaa hieman enemmän painoarvoa vaikutusten arvioin-
nissa.

Alueen asukkaissa on monien väestö- ja ikäryhmien edus-
tajia. 300 metrin etäisyydellä vaihtoehdosta 1 on noin 180
asukasta (rakennus- ja huoneistorekisteri 2018). Näis-
tä asukkaista noin 15 prosenttia on alle 18-vuotiaita, kun
taas yli 65-vuotiaiden osuus on 18 prosenttia. Suunnitte-
lualueella ei ole tunnistettu kohteita, jotka ovat korostetus-

ti merkityksellisiä ns. herkille ihmisryhmille (esim. lapset, liikuntarajoitteiset), joilla on vähemmän mahdollisuuksia vaikuttaa asuinpaikkaansa tai liikkumiseen. Kaikki ns. her-
kät kohteet sijoittuvat myös niin etäälle tielinjauksesta, ettei niihin kohdistu merkittäviä melu- tai ilmanlaatuvaikutuksia.

Yksi osallisten ryhmä on alueen yrittäjät ja työntekijät. Suunnittelualueella on monipuolista elinkeinotoimintaa isoista yhtiöistä pienyrittäisiin ja alueella on satojen ihmisten työpaikkoja. Yrityksistä Kiilan alueella korostuvat kiertotalouden toimijat. Näille yrityksille pääosin hyvistä kuljetusyhteyksistä on hyötyä, joten uusi päätie tukee liiketoimintaa. Myös pienemmät yritykset ja yrittäjät saattavat hyötyä uudesta tieyhityksestä. Alueella on hevostallitoimintaa, mutta näitä ei ole tiedossa suunnitellun tielinjauksen välittömässä läheisyydessä. Uusi väylä saattaa vaikuttaa ratsastusreitteihin, vaikka poikittaista yhteyksistä huolehditaan. Ainakin yhdestä majoitusyrityksestä on mainittu mielipiteissä, mutta se sijoittui yli kilometrin etäisyydelle uudesta väylästä. Alueella on myös maanviljelystä, siihen kohdistuu muutoksia peltoalan pirstoutumisen ja kulkureit-
tien myötä, erityisesti Vantaanjokilaaksoissa. Focus-alueella yrityksiin kohdistuvaa haittaa on tunnistettavissa siinä, että Retailparkin eritasoliittymässä muutamia nykyisiä teollisuuskiinteistöjä jää tiealueelle.

Osallisten näkemykset

Tässä hankkeessa palautetta on saatu poikkeuksellisen paljon YVA-ohjelman mielipiteinä ja kaavoituksen kautta. Palaute on ollut pääosin hanketta vastustavaa, erityisesti laajin vaihtoehto 1 on tuotu esille haitallisina (katso luvut 2 ja 4). Keskustelu on tuonut esiin rakentamattoman alueen merkityksen elinympäristölle sekä uuden väylän moniulotteiset vaikutukset yhdessä maankäytön ja muiden hankkeiden kanssa. Keskusteluissa ja palautteesta on ilmennyt, että alueen maisema- ja luontoarvoilla on suurta merkitystä asukkaille.

On luonnollista, että uuden maantien rakentaminen aiheuttaa haittaa ja huolta niille, jotka asuvat sen lähiympäristös-
sä. Erityisen kohtuuttomalta voi tuntua ihmisistä, mikäli uusi tie rakennetaan oman kodin viereen. Kohtuuttomuuden tunnetta lisää myös asukkaiden jatkuva taistelu alati laajenevaa teollista toimintaa ja erilaisia hankkeita vastaan. Palautteista ilmenee selvästi, että maankäytön kehittyminen lisää osaltaan jo nykyisin haitoista kärsivien asukkaiden kuormitusta. Kiilan alueella on ollut viime vuosina paljon

keskustelua asukkaiden ongelmista ja huolista, joita ovat mm. laitosten tuottama melu ja raskas ajoneuvoliikenne, ilmanlaatu sekä pinta- ja pohjavedet.

Palautteissa ja keskusteluissa on tuotu esille Kesäkylän kohdalla karsittuja pohjoisia vaihtoehtoja (ei mukana varsinaisessa vaikutusten arvioinnissa, katso luku 2). Niiden vaikutukset jakautuvat maantieteellisesti voimakkaasti. Kun vastakkain on useita linjauksia, joissa on etuja ja haittoja sijainnista riippuen, mielipiteet jakautuvat tyypillisesti asuinpaikan sijainnin mukaan. Se aiheuttaa vastakkainasettelua ja voi heijastua hieman yhteisöjen toimintaan ja suhteisiin, mutta vaikutus on tapauskohtainen eikä tässä hankkeessa suoraan nähtävissä.

Viheralueet ja virkistys

Alueella ei ole yleiskaavoihin merkittyjä virkistysalueita eikä ns. hiljaisia alueita. Alueen rakentamattomat alueet ja lähimetsät ovat kuitenkin asukkaiden virkistyksen kannalta olennaisia. Viheralueet vaikuttavat ihmisten fyysiseen ja psyykkiseen terveyteen. Uusi tielinjaus pirstoo luonnonalueita ja laajemmalti pääkaupunkiseudun viherkehää, joilla on merkitystä luonnon monimuotoisuuden ja virkistyksen kannalta. Myös vanha kulttuurimaisema kerroksineen Vantaanjoen ja Tuusulanjoen laaksoissa on tärkeä elementti virkistäytymisessä. Uusi tie ei estä virkistyskäyttöä, mutta sen rakentamisen myötä kokemus luonnonläheisyydestä ja hiljaisuudesta kuitenkin vähenee. Erityisesti Vantaanjoen maaseutuympäristö ja kulttuurimaisema muuttavat luonnettaan täysin. Tästä näkökulmasta vaikutus virkistykseen on suuri.

Alueen herkkyyttä muutokselle vähentävät jo lukuisat ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toiminnot, mutta toisaalta jäljellä olevat viheralueet ovat sitäkin tärkeämpiä. Kesäkylän asuinalueelle tärkeä lähimetsä pirstoutuu, joten uusi väylä aiheuttaa suurta haittaa alueen elinympäristölle. Pururata voidaan jatkosuunnittelussa korvata uusilla järjestelyillä. Samoin Hanskallion ajoharjoittelualue (enduro) pirstoutuu ja uusi väylä rajoittaa tätä harrastustoimintaa. Myös Focus-alueella on asutusta, jonka lähimetsät häviävät väylän ja maankäytön vuoksi. Vantaanjokivarressa haitta liittyy siihen, että kauniin maaseutumaiseman ominaispiirteet muuttuvat.

Tie rajoittaa vapaata liikkumista, vaikka poikittaisista yhteyksistä huolehditaan ja ne tarkentuvat jatkosuunnitte-

Terveysnäkökulma

Tässä hankkeessa keskeisimmät mahdolliset terveys-
vaikutukset liittyvät selkeimmin meluun. Uusi väylä muodostaa uuden melulähteen ja meluun liittyy tunnetusti terveysriski. Haittoja torjutaan siten, että melutasot pidetään säädettyjen ohjearvojen rajoissa. Toisaalta hanke mahdollistaa sen, että ympäristöhäiriöitä aiheuttavia toimintoja keskitetään samaan paikkaan, osin asumiseen soveltumattomalle lentomelualueelle ja valtateiden ympärille sekä maa-aineksenoton läheisyyteen. Hankkeella on myönteisiä vaikutuksia liikenteen häiriöiden torjunnassa, kun liikennettä siirtyy valtaväylille keskustojen tiiviin asutuksen piiristä. Samalla uusilla korkeatasoisilla väylillä voidaan edistää liikenneturvallisuutta, kun taas onnettomuudet ovat terveysriski.

Terveyteen voidaan liittää muitakin näkökulmia, kuten viheralueiden terveyttä edistävä vaikutus virkistyksellisessä mielessä. Uuden väylän ja maankäytön myötä menetetään viheralueita. Laajaan terveyskäsitukseen kuuluu myös koettu terveys ja on olettavissa, että uusi väylä vaikuttaa lähialueiden asukkaiden koettuun terveyteen. Arvioinnissa ei ole käytettävissä väestötason tutkimusta meluvaikutusten todentamiseksi, joten arvioissa pitäydytään siinä, että väylähankkeessa on terveysriskin mahdollisuus.

Ulkoilureiteille toteutetaan yleensä alikulut. Tähän suunnitelmaan ja Vantaan yleiskaavan ehdotukseen kuuluvat vihersillat Riipilässä, Vantaanjoen ja Tuusulanjoen kohdilla palvelevat myös ihmisten ulkoilutarpeita. Seitsemän veljeksien vaellusreitti on maakuntakaavassa Tuusulanjoen kohdalla ja se voi toteutua vihersillan vuoksi katkeamatta. Alueella on lukuisia hevostalleja, joten myös poikittaisiin ratsastusreitteihin on tulossa muutoksia.

Liikkuminen laajemmalla

Maantie 152 on koko seudun kannalta merkittävä uusi väylä, jonka jatkeen toteutuminen muuttaa ihmisten liikkumista laaja-alaisesti. Uusi päätieyhteys vaikuttaa välillisesti liikenteen virtoihin ja kuormitukseen melko kaukana uudesta väylästä ja se vähentää liikennettä mm. Myllykyläntiellä ja

Aineellinen omaisuus

YVA-laissa on mainittu arvioitavana kokonaisuutena aineellinen omaisuus, mikä viittaa siihen, miten kiinteää ja irtainta omaisuutta käytetään. Arviointiin ei kuitenkaan kuulu sellaisten vaikutusten arviointi, jonka hanke aiheuttaa on kiinteän ja irtaimen omaisuuden rahalliseen arvoon. Kun uusi tie rakennetaan, joudutaan tietä varten ottamaan maa-alueita, poistamaan kasvillisuutta, mahdollisesti purkamaan rakennuksia, järjestelemään yksityisteitä ja sekä tekemään muita sellaisia toimenpiteitä, joista koituu haittoja ja mene-
tyksiä kiinteistölle.

Tässä hankkeessa uuden väylän kohdalla selkein vaikutus on se, että tielinjauksen alle jää kiinteistöjä ja joitain rakennuksia. Vaihtoehdossa 1 tien vuoksi on tarpeen purkaa 3–6 asuinrakennusta maankäytöstä ja tarkemmista suunnitteluratkaisuista riippuen. Kiinteistöjä tielinjaukselle jää kaiken kaikkiaan 62 kappaletta vaihtoehdossa 1A, 61 kappaletta vaihtoehdossa 1B ja 15 kappaletta vaihtoehdossa 0+. Joidenkin kiinteistöjen osalta alueet voivat jäädä lähes kokonaan tien alle, jolloin kiinteistöistä tiealueen ulkopuolelle jäävistä jäännöskiinteistöistä ei omistajille jää enää tarkoituksenmukaisia alueita (ks. myös luku 5).

Omaisuuden arvoon liittyviä asioita käsitellään tarkemmin jatkosuunnittelussa. Liikennejärjestelmä- ja maantielain mukaisesti hyväksytyn tiesuunnitelman perusteella ELY-keskus saa oikeuden lunastaa tiesuunnitelmassa osoitetut alueet ja oikeudet. Näistä kiinteistön omistaja tai muu asianosainen on oikeutettu saamaan tienpitäjältä eli ELY-keskukselta korvauksia. Ellei korvauksista ole sovittu, ne käsitellään maantietoimituksessa. Toimituksen suorittamisesta vastaa Maanmittauslaitos.

Nahkelantiellä. Maantielle 152 siirtyy alemmaa tieverkkoa nykyisin käyttävää poikittaisliikennettä Nurmijärveltä Tuusulaan ja Vantaalle. Läpiajoliiikenteen rauhoittaminen luo edellytykset paremmalle liikenneturvallisuudelle ja viihtyisämmälle elinympäristölle.

Uudelle yhteydelle siirtyy etenkin Vantaan itäosista sekä Tuusulan eteläosista valtatielle 3 suuntautuvaa liikennettä, joka nykyverkolla käyttää kantateiden 50 ja 45 kautta kulkevia reittejä. Tämän pitkämatkaisen liikenteen lisäksi maantielle 152 siirtyy alemmaa tieverkkoa nykyisin käyttävää poikittaisliikennettä Nurmijärveltä Tuusulaan ja Vantaalle. Liikkuminen helpottuu mm. Luoteis-Vantaan ja Koillis-Vantaan välillä sekä Klaukkalan suunnasta itään. Myös suunnittelualueella autolla liikkumiseen tulee lisää reitтивaihtoehtoja. Maantien 152 rinnalle tulee kevyen liikenteen reitti, joten se saattaa tarjota uuden reitin esimerkiksi työmatkapyöräilyyn.

6.4.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus)

Focus-alueeseen kohdistuvat vaikutukset on esitetty vaihtoehtoon 1 kohdalla. Luonnollisesti pelkän Focus-alueen toteuttaminen rajoittaa hankkeen haitalliset ihmisiin kohdistuvat vaikutukset maantiellisesti suppealle alueelle Myllykylän ja Maantiekylän väliin. Tie rakentuu vaihtoehtoa 1 pienipiirteisempänä ja alueelle rakennetaan vain yksi eritasoliittymä, joten viihtyisyyteen kohdistavat haitat ovat lievempiä. Asuintaloja ei tarvitse purkaa tien alta. Maankäyttö kuitenkin muuttuu Focus-alueen rakentuessa ja ihmisten elinoloihin kohdistuvat tien ja maankäytön rakentamisen yhteisvaikutukset ovat merkittäviä. Noin kuuteen asuintaloon Myllykylässä kohdistuu suuria viihtyvyyshaittoja alustavasti arvioiden.

Myllykyläntiellä liikenne vähenee uuden yhteyden liittymän pohjoispuolella. Myös Maisalantietä nykyisin käyttävää läpikulkuliikennettä siirtyy uudelle yhteydelle.

6.4.3 Vertailuvaihtoehto 0

Vaihtoehto 0 ei vaikuta suoraan ihmisten elinoloihin, sillä siinä ei ole esitetty toimenpiteitä. Vaihtoehtolla 0 on kuitenkin joitain vaikutuksia ihmisten elinympäristöön, sillä liikenteen aiheuttamat ongelmat pahenevat pääväylillä sekä Myllykylässä ja Hyrylässä.

6.5 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset

Vaihtoehtojen 1, 0+ ja 0 vertailu

Vaihtoehtolla 1 on ihmisten elinympäristöön merkittäviä haitallisia vaikutuksia, joten on perusteltua todeta sen olevan vaihtoehtoista huonoin. Hankkeen toteuttamatta jättäminen eli 0 on vastaavasti paras kokonaisuutena. Kun näkökulmaksi tuodaan mukaan liikenteen sujuvuus ja turvallisuus, hankkeen toteutumisesta on hyötyä suurelle ihmisjoukolla ja tietyille asuinalueille. Myös suunnittelualueen yhteydet parantavat.

Vaihtoehtosta 0 + vaikutukset ovat maantieteellisesti suppeampia kuin vaihtoehtoon 1, joten toimenpiteet aiheuttavat merkittävän muutoksen lähinnä Focus-alueelle. Esimerkiksi 200 metrin etäisyydellä väylästä laajimmassa vaihtoehtossa 1 on alle 80 asukasta ja vaihtoehtossa 0+ taas 40 asukasta. Varsinkin Focus-alueella muuttuva maankäyttö muuttaa enemmän elinympäristöä kuin väylä itsessään.

Hankkeen merkittävimmät haitalliset vaikutukset kohdistuvat uuden väylän lähialueen asutukseen, sillä alueen viihtyvyys heikentyy merkittävästi uuden melulähteen, estevaikutuksen ja maiseman muutoksen myötä. Hankkeen vaihtoehtoilla on merkittäviä eroja niiden maantieteellisen laajuuden ja elinympäristön herkkyyden erojen vuoksi.

Merkittävää haittaa aiheutuu noin 38 asuintalolle vaihtoehtossa 1 ja noin kuudelle asuintalolle pelkän Focus-alueen vaihtoehtossa 0+. Vakavin haitta on, että vaihtoehtossa 1 uuden väylän ja siihen kytkeytyvän maankäytön alta joudutaan purkamaan 3–6 asuintaloa. Tarve talojen tarkentuu yksityiskohtaisessa suunnittelussa. Vapaaehtoisten kaupojen avulla on myös mahdollista saavuttaa myös lopputulos, jossa omistaja on tyytyväinen ratkaisuun.

Väylän sijoituessa uuteen maastokäytävään elinympäristön muutos ja haitat koskevat myös laajempaa asuin- aluetta. Erityisesti maaseutumaisilla alueilla eli Vantaanjokilaakson vanhassa kulttuurimaisemassa (VE 1) sekä Myllykylässä ympäristö (VE 1, VE 0+) muuttuu merkittä-

västi suhteessa nykytilanteeseen. Uudella väylällä on nähtävissä myös asuinalueita ja kylärakennetta jakavaa vaikutusta. Myös elinympäristön laadun kannalta olennaiset viheralueet pirstoutuvat ja muuttuvat. Toisaalta vaihtoehtot vähentävät liikennettä alemmalla tieverkolla ja parantavat siten asuinviihtyisyyttä paikallisesti. Näitä kohteita on molemmissa vaihtoehtoissa esimerkiksi Myllykyläntien ja Maisalantien varsilla sekä vaihtoehtossa 1 Riipiläntien varrella.

Erityisesti Kiilan ja Focuksen alueella on paljon teollisuutta ja ympäristöhäiriöitä, jotka vähentävät alueen herkkyyttä uuden väylän muutoksille. Toisaalta hanke ja maankäytön kehittyminen lisäävät osaltaan jo nykyisin haitoista kärsivien asukkaiden kuormitusta. Kehitys vähentää entisestään alueen rauhallisia alueita. Varsinkin Focus-alueella (VE 1, VE 0+) on haastavaa erottaa uuden väylän vaikutukset voimakkaasta maankäytön kehittämisestä. Kokonaisuutena voidaan todeta, että maankäytön kehittämisen ja uuden väylän yhteisvaikutukset ovat merkittäviä.

Kokonaisuutena hanke aiheuttaa merkittävän muutoksen alueen elinympäristöön, mutta erityisesti suunnittelualueen itäpäässä maankäytön voimakas muutos on olennaisempi muutos alueelle. Maantien 152 aluevaraus suunnitelman myötä alueen muutos selkeytyy ja osin konkretisoituu. Vaikka asukkaille aiheutuu haittaa elinympäristön muutoksesta, pidemmälle viety väyläsuunnitelma vähentää epävarmuutta alueen kohtalosta.

6.5.1 Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu

Ihmisiin kohdistuvia haittoja voidaan lieventää monin tavoin. Jatkosuunnitteluun valittavaa ratkaisua voidaan tarkentaa tiesuunnitteluvaiheessa yhteistyössä asukkaiden ja maanomistajien kanssa mahdollisuuksien mukaan. Varsinkin Focus-alueella toteutettava maankäyttö on keskeisessä roolissa kokonaisratkaisussa.

Liikenteen aiheuttamaa häiriötä voidaan konkreettisimmin lieventää meluntorjunnalla. Laadukkaalla ympäristösuunnittelulla voidaan tavoitella mahdollisimman viihtyisää elinympäristöä ja kiinteistöjen kulkuyhteyksien toteuttamiseen voidaan kiinnittää erityistä huomiota paikalliset tarpeet huomioon ottaen. Lisäksi tien vaaka- ja pystygeometrian

suunnittelulla voidaan maisemaan kohdistuvia vaikutuksia lieventää oleellisesti.

Poikittaiset kulkuyhteydet ovat merkittäviä estevaikutuksen lieventämissä ja nykyisten reittien jatkuvuuden kannalta. Vihersiltojen toteutuminen kolmessa kohteessa palvelee myös elinympäristölaadun kannalta olennaisia virkistysarvoja.

7 Melu ja värinä

7.1 Lähtötiedot ja menetelmät

Suunnittelualueen melun päivä- ja yöajan keskiäänitasot (L_{Aeq} , klo 7–22 ja 22–7) selvitettiin laskennallisesti Sound-Plan 8.0 -melulaskentaohjelmalla. Laskenta perustuu yleisesti Suomessa käytettäviin yhteispohjoismaiseen tieliikennemelun laskentamalliin (Nordic Prediction Method 1996). Melulaskenta perustuu melun leviämiseen 3D-maastomallissa, johon on mallinnettu melulähteet, rakennukset, melusteet ja maastonmuodot sekä näiden akustiset ominaisuudet.

Tieliikenteen melupsttiedot määritettiin kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen liikennemäärän, nopeusrajoituksen sekä liikenteen päivä- ja yöajan osuuden perusteella. Liikennemäärät perustuivat suunnittelun yhteydessä laaditun liikenne-ennusteeseen.

Tieliikenteen meluvaikutuksia on tarkasteltu mallintamalla päivällä ja yöllä ennustetilanteessa 2040 vaihtoehdoille 1 ja 0+ suunnittelualueella. Vaihtoehtojen 1 ja 0+ meluvyöhykkeet on esitetty *liitteen 2* meluvyhykekartoilla. Nykytilanteesta ja vertailuvaihtoehdosta 0 (ennuste) ei tehty erillisiä melulaskentoja tässä yhteydessä, vaan niiden melutilanetta arvioitiin liikennemäärien ja aikaisempien selvitysten (mm. Vantaan ja Liikenneviraston ympäristömeludirektiivin mukaisten meluselvityksien 2017 perusteella). Melutilanteen muutosta lähialueen teiden varrella suunnittelualueen ulkopuolella on arvioitu liikennemääriin perustuen.

Meluvaikutuksia arvioitiin melulle eri tilanteissa altistuvien nykyisten asukkaiden määrän perusteella sekä meluvyöhykkeille jäävien asuinrakennusten, loma-asuntojen ja suojelualueiden perusteella. Asukastieto perustuu rakennus- ja huoneistorekisterin tietoihin vuodelta 2019. Asukkaiden sijoittuminen tietylle meluvyhykkeelle on määritetty suurimman meluvyöhykkeen perusteella, jolle rakennus sijoittuu. Melulle altistuvia arvioidaan tyypillisesti päiväajan meluvyöhykkeillä: 55–60 dB, 60–65 dB ja yli 65 dB.

Tässä vaiheessa arvioinnissa on tarkasteltu melulle eri vaihtoehdoissa altistuvien asukkaiden määrää. Lisäksi on tunnistettu kohteet, joissa tarvitaan meluntorjuntaa sekä

Taulukko 7.1. Ympäristömelun ohjearvot. • Tabell 7.1. Riktvrden fr miljbullen.

	Melun A-painotettu keskiäänitaso (ekvivalenttitaso), L_{Aeq} , enintään	
	Päivällä klo 7–22	Yöllä klo 22–7
Ulkona		
Asumiseen käytettävät alueet, virkistysalueet taajamissa ja niiden välittömässä läheisyydessä sekä hoito- tai oppilaitoksia palvelevat alueet	55 dB	45–50 dB 1) 2)
Loma-asumiseen käytettävät alueet, leirintäalueet, virkistysalueet taajamien ulkopuolella ja luonnonsuojelualueet	45 dB	40 dB 3)
Sisällä		
Asuin-, potilas- ja majoitushuoneet	35 dB	30 dB
Opetus- ja kokoontumistilat	35 dB	-
Liike- ja toimistohuoneet	45 dB	-

- 1) Uusilla alueilla melutason yöohjearvo on 45 dB.
2) Oppilaitoksia palvelevilla alueilla ei sovelleta yöohjearvoa.
3) Yöohjearvoa ei sovelleta sellaisilla luonnonsuojelualueilla, joita ei yleisesti käytetä oleskeluun tai luonnon havainnointiin yöllä.

määritetty alustava teoreettinen meluntorjunta, jonka oletetaan toteutuvan hankkeen yhteydessä. Meluntorjuntaratkaisut ovat alustavia ja niissä on käytetty vakiokorkuisia melusteitä (3,0 metriä korkea meluseinä ja 1,0 metriä korkea melukaide) ja ne tarkentuvat jatkosuunnittelun yhteydessä. Melusteiden korkeudet tulee optimoida (esimerkiksi meluseinien osalta kaikilla paikoin nyt käytetty kolme metriä ei ole riittävä, joillain paikoin se taas voi olla liian korkea). Myös meluntorjunnan pituudet ovat vasta alustavia arvioita, sillä muun muassa ajoyhteydet vaikuttavat melusteiden sijoittamiseen.

Meluntorjuntaa sijoitettaessa käytettiin seuraavia kriteerejä:

- Asuinrakennukset, joiden kohdalla melutaso on päivällä vähintään 55 dB, on suojattu
- Poikkeuksena edelliseen: Focus-osuudelle ei esitetty tässä vaiheessa meluntorjuntaa, koska alueen kaavoitus ja sen toteutuminen muuttavat tarkastelutilannetta ja vaikuttavat suojaustarpeeseen muun muassa rakennusten sijoittelun osalta. Asia tarkentuu kaavoituksen ja tien suunnittelun edetessä ja siellä oleva asutus on myös kaavan mukaan väistyvä toiminto
- Loma-asutusalueet, joiden kohdalla melutaso on päivällä vähintään 45 dB, on suojattu
- Yksittäisiä loma-asuntoja ei ole suojattu
- Kaavan luonnonsuojelualueet on suojattu

Ympäristömelun ohjearvot

Melulaskennan tuloksia on verrattu valtioneuvoston periaatepäätöksessä (993/1992) annettuihin melutason ohjearvoihin (*Taulukko 7.1*). Melun ohjearvot on tarkoitettu käytettäväksi maankäytön, liikenteen ja rakentamisen suunnittelussa sekä rakentamisen lupamenettelyissä. Ohjearvot on annettu erikseen päivä- (klo 7–22) ja yöajan (klo 22–7) melutasoille. Liikenteen jakaumasta johtuen päiväajan ohjearvo on mitoittavampi tässä hankkeessa.

Ohjearvot alittaviin melutasoihin tulisi pyrkiä asumiseen ja loma-asumiseen kytettvill alueilla, hoito- tai oppilaitoksia palvelevilla alueilla sekä aktiivisessa käytössä olevilla virkistys-, leirintä- ja luonnonsuojelualueilla. Mikäli ohjearvoon ei paikallisista olosuhteista johtuen pst, on ohjearvoista poikkeava suunnitteluratkaisu perusteltava tie-suunnitelmavaiheessa.

Trinvaikutusten arviointi

Liikenteen aiheuttamaa tärinää ja runkomelua on selvitetty asiantuntija-arviona ”VTT Tiedotteita 2569 – Ohjeita liikennetärinän arviointiin” -julkaisussa esitettyjen arviointikriteerien mukaisesti. Julkaisussa on annettu kokemukseen perustuvat arviot etäisyyksistä, joita lähempänä maantietä tai katua liikennetärinän on todettu voivan haitata asumista:

- Pehmeällä maaperällä maantiiliikenteen tärinä voi haitata asumista 100 metrin etäisyydellä väylästä.
- Kovalla maaperällä maantie- ja katuliikenteen tärinä voi haitata asumista 15 metrin etäisyydellä väylästä.

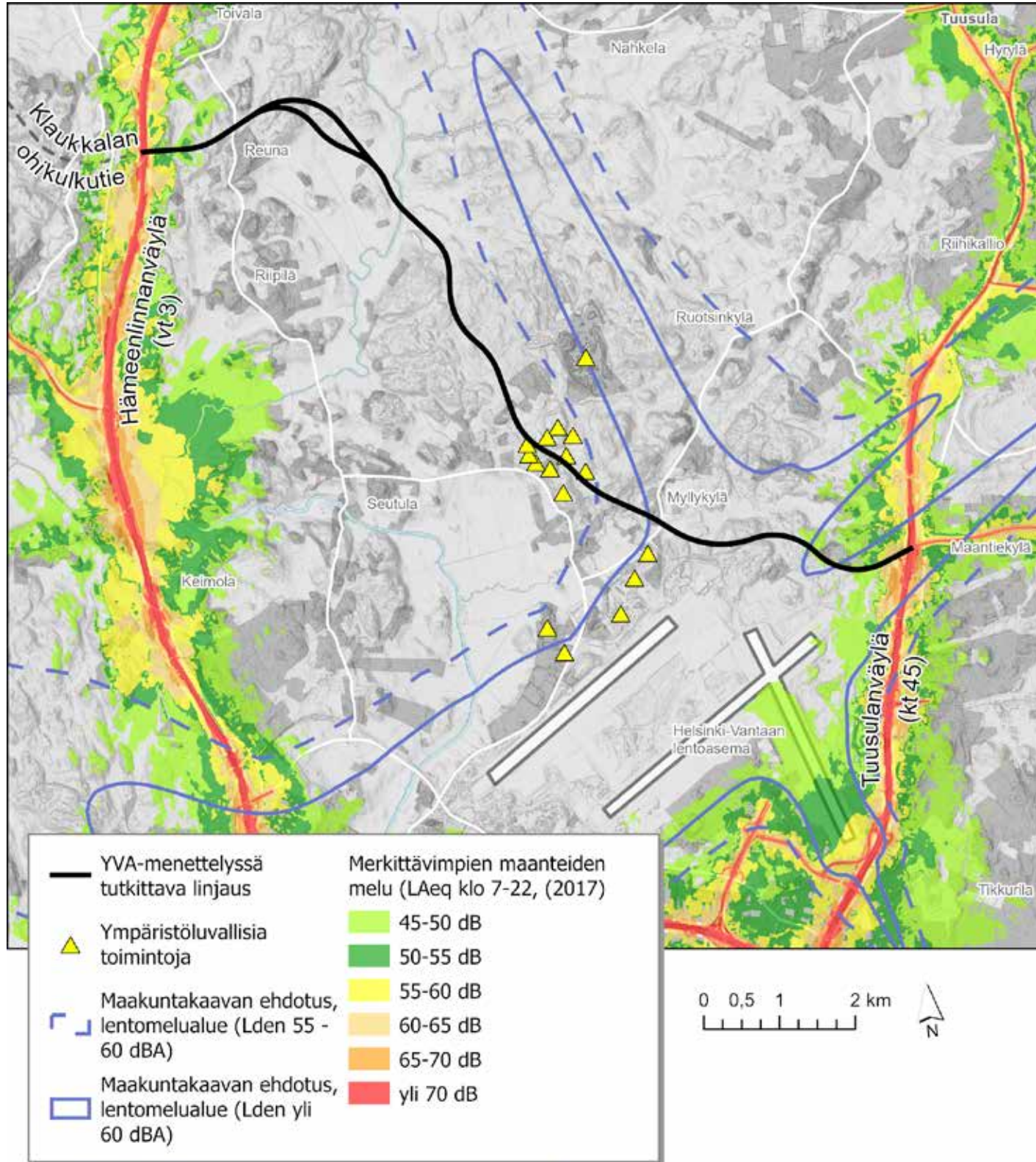
Trinvaikutusten arvioinnin lähtötietoina on käytetty suunnittelualueen liikennetietoja ja maapertietoja.

7.2 Nykytilanne

Jokapäiväisessä elämässä merkittävimmit ympäristöhäiriöt ovat melu ja päästöt. Eri lähteiden aiheuttama melu on erityyppistä, ja uuden tyyppisen melulähteen tuominen alueelle aiheuttaa aina omanlaistaan häiriötä, vaikka muuta melua alueella jo olisikin. Maantien 152 suunniteltu linjaus sijoittuu uuteen maastokäytävään, jossa Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän lähialueita lukuun ottamatta on vain vähän tieliikenteen aiheuttamaa melua. Erityisesti suunnittelualueen itäosissa on kuitenkin jo nykytilanteessa merkittäviä melulähteitä lentoliikenteen ja teollisuuden muodossa (*Kuva 7.1*).

Koko Focus-osuus ja osittain myös Kiila–Metsäkylä-osuus sijoittuvat kaavan yli 55 dB (L_{DEN}) lentomelualueelle. Voimakkaan, yli 60 dB (L_{DEN}) lentomelun alue kattaa lähes koko Focus-osuuden. Kiila–Metsäkylä-osuutta lentomeluvyöhykkeen ulkopuolella ei voida kuvata hiljaiseksi, sillä lentomelu kuuluu alueella, vaikka melutaso 55 dB ei pääosin ylitykn. Kesäkylän pohjoiset vaihtoehdot kulkevat lentomeluvyöhykkeen 55 dB lähellä. Riipilän osuudella lentomelun vaikutus on vähäisempi, ja se on nykytilanteessa melun osalta suunnittelualueen rauhallisin osuus. Yli 55 dB (L_{DEN}) lentomeluvyhykkeill on kaupunkien yleiskaavoissa määräys, että uutta asutusta ei tule sinne sijoittaa.

Kiila–Metsäkylä-osuudella on myös muuta ympäristöluvanvaraista toimintaa, jonka aiheuttamat melutasot ylittävät ohjearvot suunnittelualueella. Meluavaa toimintaa alueella on esimerkiksi maa-aineksen otto sekä murskaus-toiminta. Vantaan Kiilan alueen ympäristömeluselvityksen (WSP 2018, *Kuva 7.2*) perusteella teollisuuden aiheuttamat melutasot voivat olla päivällä yli 55 dB suunnittelualueella Myllykyläntien, Kuutamotien ja Kesäkyläntien varrella. Osassa Kesäkylää ohjearvo voi myös ylittyä.



Kuva 7.1. Suunnittelualueen nykyinen melutilanne.
Bild 7.1. Det nuvarande bullerläget i planeringsområdet.

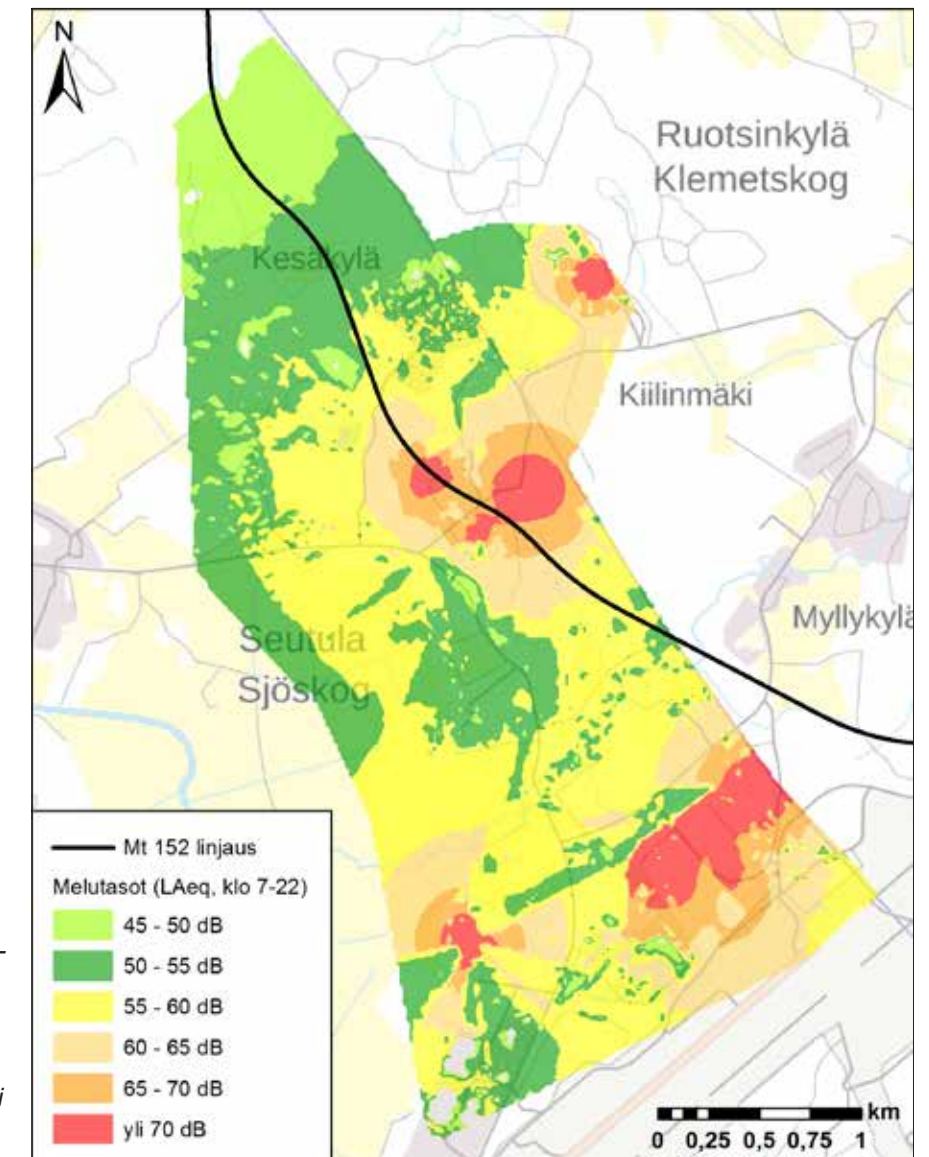
7.3 Vaikutusmekanismit ja vaikutuksen merkittävyyden arviointi

Melu

Suomessa tieliikennemelun merkittävyyttä arvioidaan ensisijaisesti vertaamalla liikenteen aiheuttamia keskiäänitasoja Valtioneuvoston periaatepäätöksen 993/92 mukaisiin melutason ohjearvoihin. Ohjearvot on määritetty haittojen vähentämiseksi ja viihtyvyyden turvaamiseksi, ja meluntorjunnan tarve ja keinot määritetään niiden perusteella. Melulla on tilastollisesti todennettuja viihtyvyys- ja terveyshaittoja, mutta on myös huomiotava, että yksittäisen ihmisen melulle häiriintymistä ei voida ennustaa pelkän melutason perusteella. Siinä missä yksi asukas häiriintyy suuresti val-

litsevasta äänitasosta, toinen ei koe vastaavaa tasoa häiritseväksi.

Tieliikenteen meluvaikutukset ovat sidoksissa tielinjauksen sijoittumiseen, liikennemäärään, ajonopeuteen sekä rakenteellisen meluntorjunnan toteuttamiseen. Näiden tekijöiden meluvaikutukset voivat olla joko myönteisiä tai kielteisiä. Sijoitettaessa tie täysin uuteen maastokäytävään, melun kielteiset vaikutukset korostuvat, kun alueelle tulee täysin uusi melulähde, jonka lähiympäristössä melutasot kasvavat merkittävästi. Kielteisiä vaikutuksia voidaan lieventää toteuttamalla meluntorjuntaa suojaamaan asukkaita, mutta melutilanne on lähtökohtaisesti torjunnasta huolimatta huonompi kuin ilman uutta tietä.



Kuva 7.2. Vantaan Kiilan alueen ympäristömeluselvityksen meluvyöhykkeet. Selvityksessä laskenta-alue oli rajattu kuvan mukaisesti, eikä tilannetta Myllykylässä ole esitetty.
Bild 7.2. Bullerzonerna enligt bullerutredningen i Kilas område i Vanda. I utredningen hade beräkningsområdet avgränsats i enlighet med bilden, och läget i Kvarnby presenteras inte.

Uudella tiellä on todennäköisesti vaikutuksia lähialueen tieverkon liikennemääriin, ja näin mahdollisesti myös melutasoihin. Vaikutukset ovat todennäköisesti pieniä tai ole-mattomia, koska liikennemäärien tulisi muuttua useilla kymmenillä prosenteilla ennen kuin muutos melutasossa olisi ihmiskorvin havaittava.

Hankkeen aiheuttamia meluvaikutuksien merkittävyyttä on arvioitu melutilanteessa tapahtuneen muutoksen suuruu-den ja vaikutuskohteen herkkyyden perusteella. Arviointi on tehty *taulukossa 7.2* esitettyjen kriteerien mukaisesti. Vaikutuksia on arvioitu asteikolla: suuri vaikutus, kohtalai-nen vaikutus, vähäinen vaikutus ja ei vaikutusta. Lähtö-kohtaisesti melun osalta suunnittelualueella hankkeella on ainoastaan kielteisiä tai neutraaleja meluvaikutuksia. Ar-vioinnin lähtökohtana ovat olleet valtioneuvoston päätök-sessä (993/1992) annetut melutason ohjearvot, tarkastel-tavan alueen laajuus ja asukasmäärä sekä meluherkkyys (esimerkiksi hoito- ja oppilaitokset, virkistysalueet ja luon-nonsuojelualueet). Kriteerejä ei voida soveltaa yksittäisen ihmisen subjektiivisiin kokemuksiin meluvaikutuksista.

Vaikutukset on arvioitu vain tieliikenteen aiheuttamalle me-lulle, alueen muista melulähteistä aiheutuvia mahdollisia muutoksia ei ole huomioitu. Muut melulähteet on huomioi-tu arvioitaessa alueen taustamelutasoja ilman uutta tietä.

Tärinä

Tyypillisesti raskaan maantieliikenteen aiheuttamat täri-nähaitat voivat kohdistua enimmillään 100 metrin päähän tiestä.

Tärinän syntymiseen vaikuttavat muun muassa

- Väylän rakenne ja perustamistapa
- Väylän kunto, epätasaisuudet ja hidastetöyssyt.
- Liikennöivän kaluston nopeus ja tyyppi
- Maaperä väylän ja rakennuksen alla sekä lähialueella
- Rakennusten perustamistapa.

Värähtelyn leviämiseen maaperässä ja sen taajuussisäl-töön vaikuttaa erityisesti maalaji. Tärinän vaikutusalue on laajin pehmeissä kivennäismaalajeissa (savet ja siltit) ja pehmeissä eloperäisissä maalajeissa (turve ja lieju). Kar-kearakenteisilla kivennäismaalajeilla vaikutusalue on pie-

Taulukko 7.2. Altistuvan kohteen herkkyyden ja melulle ja värinälle altistumisen suuruuden kriteerit. Tabell 7.2. Kriterier för det exponerade objektets känslighet och för omfattningen av exponering för buller och vibrationer.

Asteikko	Vaikutusalueen tai kohteen herkkyys	Muutoksen suuruus
Suuri	• Tiivis asuin- tai loma-asuinalue • Tärkeä virkistys tai suojelukohde • Taustamelutaso alle 40 dB	Hankkeen aiheuttamat melutasot ylittävät ohjearvot lähimmissä häiriintyvissä kohteissa yli 3 dB Asuinrakennus pehmeällä maalla alle 15 metriä tiestä
Kohtalainen	• Muutama yksittäinen asuinrakennus tai loma-asuntoja • Taustamelutaso yli 40 dB	Hankkeen aiheuttamat melutasot voivat ylittää ohjearvot lähimmissä häiriintyvissä kohteissa, kuitenkin enintään 3 dB Asuinrakennus pehmeällä maalla 15–50 metriä tiestä
Pieni	• Yksittäinen asuinrakennus tai loma-asunto • Virkistys- tai luonnonsuojelualue, joka ei ole melulle herkkä kohde • Myös muita melko voimakkaita melulähteitä	Hankkeen aiheuttama melu ei ylitä ohjearvoja, mutta on kuitenkin selvästi havaittavissa Asuinrakennus pehmeällä maalla 50–100 metriä tiestä tai kovalla maalla alle 15 metriä tiestä
Neutraali	• Ei meluongelmaa	Ei muutosta melutilanteeseen

nempi ja pienimmät värinävaikutukset kohdistuvat moreeni-maalajialueille sekä kallioalueille.

7.4 Vaihtoehtojen vaikutukset

7.4.1 Vaihtoehto 1

Vaihtoehdossa 1 rakennetaan tie täysin uuteen maasto-käytävään, ja näin ollen suunnittelualueella vaikutukset ovat lähtökohtaisesti kielteisiä. Vaikutuksien merkittävyyt-tä voidaan vähentää meluntorjunnalla, mutta neutraaliin tilanteeseen ei ole mahdollista päästä muualla kuin aivan suunnittelualueen päissä, missä ollaan nykytilanteessa valtatie 3 ja kantatie 45 vaikutusalueilla.

Muualla lähialueen tieverkon varrella vaikutuksia meluta-soissa voidaan havaita lähinnä pienempien teiden varsil-la. Valtatiellä 3, kantatiellä 45 ja maantien 152 nykyisellä osuudella liikennemäärien muutos on niin pieni, että ha-vaittavaa muutosta melutasoihin ei ole. Uuden liikenne-ennusteen mukaan rakenteilla olevan Klaukkalan ohi-kulkutien liikennemäärä kasvaa hieman tiesuunnitelman liikenne-ennusteesta, mutta muutos melutasoissa ei ole merkitsevän suuri, mikäli vaihtoehto 1 toteutuu.

Uuden tien kanssa risteävien pienempien teiden varrella melutilanne voi muuttua merkitsevästi. Myllykyläntiellä uu-

den tien eteläpuolella liikennemäärät ovat noin kaksinker-taiset verrattuna vaihtoehtoon 0, kun taas uuden tien poh-joispuolella vaihtoehdossa 1 liikennemäärät pienenevät noin puoleen vaihtoehtoon 0 verrattuna. Tällä on noin 3 dB vaikutus melutilanteeseen, joka on asukkaille havaittavis-sa. Myllykyläntien eteläosan liikennemäärät ovat jo niin suuret, että melu leviää kohtuullisen laajalle. Eteläpuolel-la alueen melutilanteeseen vaihtoehdolla 1 on kohtalainen kielteinen vaikutus, ja pohjoispuolella kohtalainen myön-teinen vaikutus.

Seutulantiellä uuden tien pohjoispuolella liikennemäärät ovat noin nelinkertaiset verrattuna vertailuvaihtoehtoon 0. Katriinantiellä ja Riipiläntiellä liikennemäärät ovat vaihto-ehtoa 0 pienemmät. Näillä teillä liikenteen kokonaismää-rät ovat niin pieniä, että melu ei leviä laajalle. Lähimmät asukkaat voivat kuitenkin havaita muutoksen melutasois-sa. Seutulantien varrella on pieni kielteinen vaikutus melu-tasoihin ja Katriinantien ja Riipiläntien varrella pieni myön-teinen tai neutraali vaikutus melutasoihin.

Mikäli raskasta liikennettä suuntautuu nykyistä enemmän risteävälle tieverkolle, voidaan havaita myös värinävaiku-tuksia. Myllykyläntien varressa alle 100 metrin etäisyydellä pehmeällä maalla on neljä asuinrakennusta, joiden kohdal-la värinällä voi olla pieni kielteinen vaikutus. Nämä sijoittu-vat kaikki lähelle uutta eritasoliittymää, jonka rakentamisen yhteydessä vaikutukset voidaan hallita.

VAIKUTUKSET OSUUKSITTAIN

Osuus Riipilä

Riipilän osuudella on toinen suunnittelualueen suuremmis-ta asutuskeskittymistä eli Reunan pientaloalue. Sen lisäksi joitain yksittäisiä asuinrakennuksia tulee melun vaikutus-alueelle. Osuudella on myös Josvahalmin luonnonsuoje-lualue. Osuudelle on sijoitettu melukaiteita, joiden myötä ohjearvot eivät ylity asuttujen rakennusten kohdalla.

- Suunnittelualueen länsipäässä kaksi asumatonta raken-nusta jää ohjearvot ylittävälle alueelle, mutta niiden melutilanne ei muutu. Rakennukset puretaan mahdollisen rekkaparkin alta.
- Reunan kohdalle on sijoitettu melukaide, jonka myötä ohjearvot eivät ylity. Kohtalainen kielteinen meluvaiku-tus alueella.
- Josvaholmissa tien pohjoispuolella joitakin asuinraken-nuksia vaikutusalueella. Kohdalle on sijoitettu melukai-de, jonka myötä ohjearvot eivät ylity. Kohtalainen kieltei-nen vaikutus alueella.
- Josvahalmin luonnonsuojelualue on suojattu kaiteilla, ja näin rajoitettu melun leviämistä. koko alueella ei ohjear-vo 45 dB toteudu. Kohtalainen kielteinen vaikutus.
- Vaihtoehdossa 1B on suunnitellun tien pohjoispuolella Rajakoskentien varrella oleva yksi asuinrakennus suo-jattu melukaiteella. Vaihtoehdossa 1A ohjearvo toteutuu ilman kaidetta. Pieni kielteinen vaikutus kohteessa.
- Tyynelä on suojattu melukaiteella, jonka myötä ohjearvo saavutetaan. Pieni kielteinen meluvaikutus kohteessa.
- Yksi asumaton rakennus on pehmeällä maalla alle 100 metrin päässä tiestä. Ei vaikutusta.

VE 1 Reunan linjausvaihtoehtojen vertailu

Vaihtoehdossa 1B on suojattava melukaiteella yksi ra-kennus enemmän kuin vaihtoehdossa 1A. Vaihtoeh-doilla ei ole muutoin olennaista eroa melun ja asutuk-sen suhteen.

Osuus Kiila–Metsäkylä

Osuudelle sijoittuu alueen suurin asuinrakennuksien ja loma-asuntojen keskittymä, Kesäkylä. Lisäksi Myllykoskentien ja Kuutamotien varrella asuinrakennuksia jää melun vaikutusalueelle. Tuusulanjoen kohdalla on Lillånin luonnonsuojelualue. Osuudelle on sijoitettu meluseiniä ja kaiteita melun torjumiseksi.

- Kesäkylä on suojattu 3 metrin korkealla meluseinällä. Asuinrakennuksien osalta ohjearvo toteutuu selkeästi, mutta kaikkien loma-asuntojen kohdalla ohjearvo 45 dB ei toteudu. Alueella on myös muiden melulähteiden aiheuttamaa melua. Kohtalainen kielteinen vaikutus alueella.
- Myllykyläntien länsipuolelle on sijoitettu meluseiniä ja kaiteita suojaamaan alueella olevia asuinrakennuksia. Ohjearvot toteutuvat torjunnan myötä. Pieni kielteinen vaikutus alueella.
- Lillånin luonnonsuojelualueen kohdalla on meluntorjuntaa. Ohjearvo 45 dB ei kuitenkaan toteudu koko alueella. Pieni kielteinen vaikutus alueeseen.

Myllykyläntien ja Kuutamotien varressa yhteensä kolme rakennusta sijoittuu alle sadan metrin päähän tiestä, yksi alle 50 metrin päähän tiestä. Yhden kohdalla tien alla maaperä on kalliota, vaikka rakennus on savikolla, ja tärinä ei todennäköisesti leviä rakennukseen asti. Kahden muun rakennuksen kohdalla tie on uudella sillalla, jolloin tärinävaikutukset ovat epätodennäköisiä. Kokonaisuutena tällä on kohdin pieni kielteinen tai neutraali vaikutus.

Osuus Focus

Osuudelle ei ole sijoitettu tässä vaiheessa meluntorjuntaa ja se määritellään kaavoituksen ja tiesuunnittelun edetessä. Alueella muiden melulähteiden vaikutus on merkittävä. Uudella tiellä on pieni kielteinen vaikutus lähimpien asuinrakennusten kohdalla. Kantatien 45 lähiympäristössä vaikutus on neutraali.

7.4.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus)

Vaikutukset suunnittelualueella ovat kuten vaihtoehdon 1 osuudella Focus. Lähialueen suurempien teiden varsilla

vastaavasti kuin vaihtoehdossa 1 ei ole merkitseviä meluvaikutuksia. Suunnittelualueen kanssa risteävällä pienemällä tieverkolla vaikutuksia esiintyy liikennemäärän muutoksien myötä.

Myllykyläntiellä uudesta liittymästä pohjoiseen liikennemäärä vähenee lähes puoleen verrattuna vaihtoehtoon 0, ja tällä on kohtalainen myönteinen vaikutus melutilanteeseen. Liittymästä etelään liikennemäärä yli kaksinkertaisuut verrattuna vaihtoehtoon 0, ja tällä on kohtalainen kielteinen vaikutus melutilanteeseen.

Katriinantiellä ja Riipiläntiellä liikennemäärät kasvavat verrattuna vaihtoehtoon 0, ja tällä on kohtalainen kielteinen vaikutus melutilanteeseen. Seutulantiellä vaikutus on neutraali.

Josvahalmin suojelualueella tilanne on vastaava kuin vaihtoehdossa 0 ja Lillånin suojelualueella melutasot kasvavat hieman, millä on pieni kielteinen vaikutus.

Tärinävaikutukset Myllykyläntien varrella ovat kuten vaihtoehdossa 1.

7.4.3 Vertailuvaihtoehto 0

Melutilanne ei merkittävästi muutu alueella verrattuna nykytilanteeseen, kun uutta väylää ei toteuteta.

7.5 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset

Vaihtoehtojen 1, 0+ ja 0 vertailu

Vaihtoehdolla 1 on eniten kielteisiä melu- ja tärinävaikutuksia suunnitellun tien varrella ja osalla risteävää tieverkkoa. Myös vaihtoehdolla 0+ on kielteisiä meluvaikutuksia paitsi suunnitellun tien varrella, myös muulla tieverkolla. Molemmissa vaihtoehdoissa on alemman tieverkon varressa myös kohteita, joissa melutilanne paranee. Muulla tieverkolla on myös mahdollisia tärinävaikutuksia. Vaihtoehdossa 0 ei tapahdu

Taulukko 7.3. Melulle altistuvien asukkaiden lukumäärät päivällä. Tabell 7.3. Antal boende som utsätts för buller på dagtid.

Laskentatilanne	55–60 dB	60–65 dB	yli 65 dB	Yhteensä yli 55 dB
VE1 (Reuna 1A) ennustetilanne 2040, ei meluntorjuntaa	32	28	2	62
VE1 (Reuna 1B) ennustetilanne 2040, ei meluntorjuntaa	36	28	2	66
VE 0+ ennustetilanne 2040, ei meluntorjuntaa	22	29	2	53
VE1 (Reuna 1A) ennustetilanne 2040, YVA:n meluntorjunta	14	25	2	41
VE1 (Reuna 1B) ennustetilanne 2040, YVA:n meluntorjunta	14	25	2	41

merkitseviä muutoksia nykytilanteeseen verrattuna melun tai tärinän osalta.

Vertailuvaihtoehdossa 0 uutta väylää ei toteuteta, joten suunnittelualueen melutilanne ei merkittävästi muutu nykytilanteeseen nähden, eikä uusia melulle tai tärinälle altistuvia ole.

Eri vaihtoehdoissa melulle altistuvien asukkaiden määrät on esitetty *taulukossa* 7.3. Asukkaita, jotka altistuvat pääasiassa Tuusulanväylän (kantatie 45) tai Hämeenlinnanväylän (valtatie 3) melulle ei ole laskettu mukaan.

Vaihtoehdolla 1 on laajasti kielteisiä vaikutuksia sekä suunnitellun uuden tien lähialueella, että joidenkin risteävien teiden varrella. Useiden risteävien teiden liikennemäärä vähenee, mutta kokonaiskuvassa näiden merkitys on pieni verrattuna alueisiin, joilla tilanne huononee. Meluvaikutuksia voidaan hallita meluntorjunnalla jonkin verran. Mutta koska kyseessä on kokonaan uusi väylä ja uusi melulähde, täysin neutraaliin tilanteeseen ei päästä. Reunan linjausvaihtoehdoista 1B vaatii enemmän meluntorjuntaa kuin 1A. Tärinällä voi olla vaikutuksia sekä suunnitellun tien varrella että Myllykyläntien varrella. Vaikutukset voidaan kuitenkin hallita.

Vaihtoehdossa 0+ on uusia melulle altistuvia alueita vähemmän kuin laajassa vaihtoehdossa 1. Vaihtoehdossa 0+ alueita sijoittuu myös suunnitellulle Focus-alueelle, jolla muiden melulähteiden vaikutus on suurin ja asukkaita on vähemmän. Suunnittelualueen hiljaisimmalla osuudella ei tapahdu merkittäviä muutoksia vaihtoehdossa 0+. Myllykyläntien varrella voi olla tärinävaikutuksia, mutta nämä voidaan hallita.

7.6 Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu

Meluhaittoja voidaan vähentää tien korkeustason optimaalisella valinnalla, linjauksen suunnittelulla ja erillisellä meluntorjunnalla. Koska kyseessä on uusi tie, vähintään ohjearvot tulisi pyrkiä saavuttamaan.

Meluntorjunnan ratkaisuja tulee vielä tarkentaa jatkosuunnittelussa siten, että niiden sijoittuminen, tyyppi, pituus ja korkeus optimoidaan. Myöhemmissä suunnitteluvaiheissa olisi hyvä myös selvittää meluvaikutukset Myllykyläntien varrella uudesta tiestä etelään, ja torjua liikennemäärän merkittävästä kasvusta mahdollisesti aiheutuvat haitalliset vaikutukset.

Mahdolliset tärinän riskit tulisi huomioida paitsi suunnittelulla tiellä, myös Myllykyläntien varrella.

8 Maisema ja kulttuuriperintö

8.1 Lähtötiedot ja menetelmät

Vaikutukset on arvioitu asiantuntija-arviona monipuoliseen lähtötietoon perustuen. Maiseman nykytilan kuvauksessa on tarkasteltu yleispiirteisesti vaikutusalueen maisemakennetta, maiseman ominaispiirteitä, maisemakuva sekä kulttuuriympäristöä olemassa olevan lähtöaineiston sekä maastohavaintojen pohjalta. Maiseman ja kulttuuriympäristön osalta vaikutusten painopistealueina ovat maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteet sekä mahdolliset maisemavaurioita aiheuttavat toimenpiteet kuten laajat maa- ja kallioleikkaukset sekä maisematilaan kohdistuvat haitalliset muutokset ja häiriöt. Erityisesti on arvioitu siltojen sekä uusien eritasoliittymien aiheuttamat maisemavaikutukset maiseman nykytilaan, arvoihin ja ominaispiirteisiin verrattuna. Maisemaan kohdistuvia kokonaisvaikutuksia arvioidaan ei vain maantien 152 osalta, vaan myös maankäytön muuttumisen ja näiden molempien yhteisvaikutusten myötä.

Lähtötietoina on käytetty tehtyjä selvityksiä ja inventointeja, museoviranomaisten tietoja, kaavoja, kaavaselostuksia ja -selvityksiä sekä yleistä aiheeseen liittyvää kirjallisuutta. Maisemavaikutusten arvioinnissa on huomioitu myös paikallinen tieto ja paikalliset arvot, joita on saatu asukkaiden palautteista, yleisötilaisuuksista ja kaupunkien selvityksistä. Keskeisenä menetelmänä maisemavaikutusten arvioinnissa olivat maastokäynnit, asiantuntija-arvot sekä kartta- ja ilmakuva-analyysi.

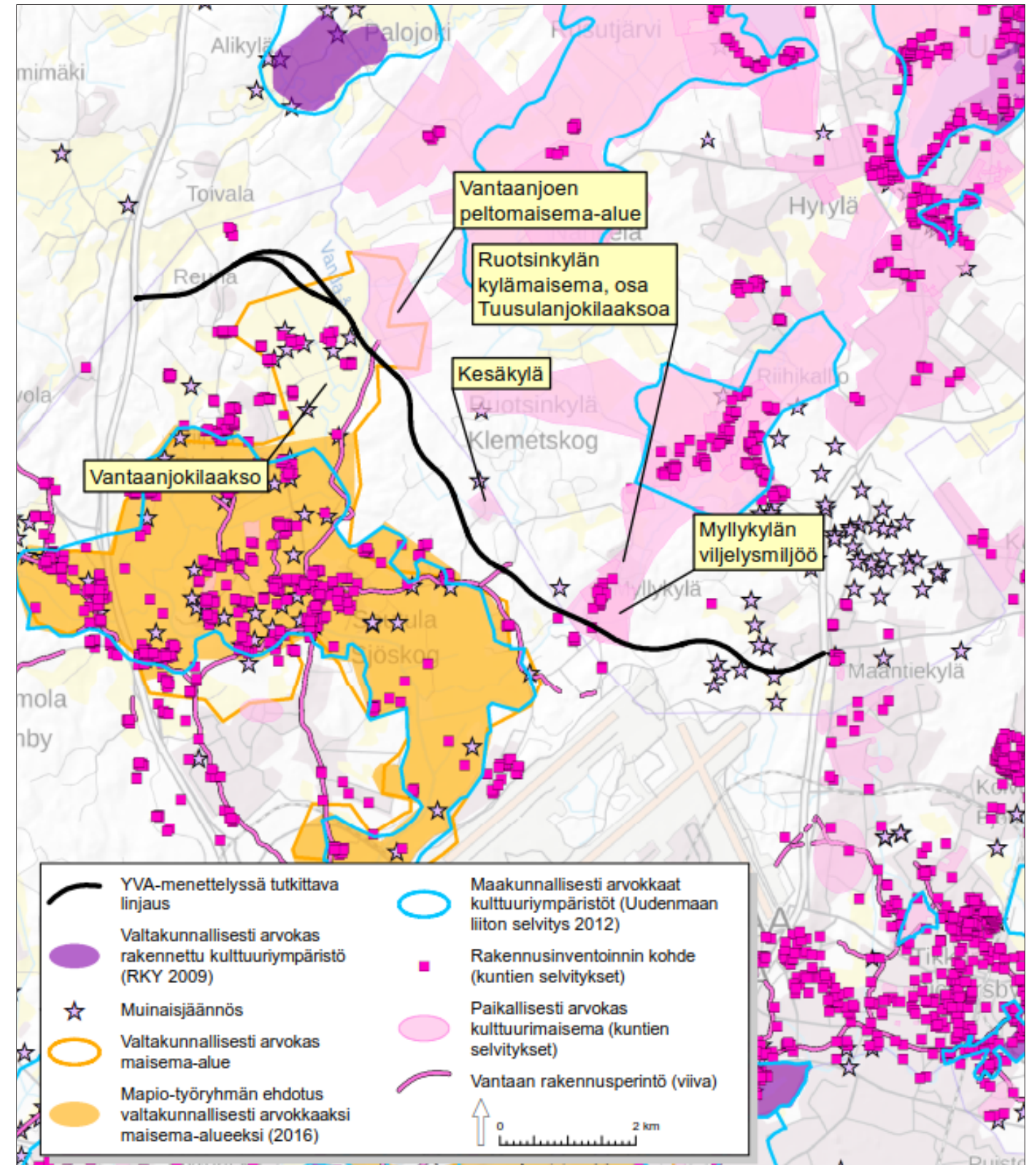
Vantaanjoen ylitys, Vantaanjokilaakso, Ruotsinkylä, Myllykylä ja Tuusulanjoki ovat arvioinnin painopistealueita, koska niiden kohdille on keskittynyt laajoja ja merkittäviä maiseman ja kulttuuriperinnön arvoja. Arvioinnissa esitetään haitallisten vaikutusten lieventämistoimenpiteitä niin laajempien kokonaisuuksien kuin paikallisten kohteiden osalta. Lisäksi annetaan ohjeita jatkosuunnitteluun, jossa yksityiskohdat ja lieventämistoimenpiteet konkretisoituvat – seuraavissa suunnitteluvaiheissa tieympäristösuunnittelu ja tien sovittaminen maisemaan ovat erittäin merkittävässä roolissa. Vantaanjoen ylitykseen ja Vantaanjokilaakson maisema-alueeseen kohdistuvien vaikutusten tunnistami-

seksi, havainnollistamiseksi ja arvioimiseksi keskeisistä näkökulmista tehdään mallipohjaisia kuvia.

Työhön ei kuulu tiehankkeissa tyypillinen erillinen muinaisjäännösinventointi, sillä museoviranomaisten tietojen mukaan muinaisjäännöksiä koskeva tietopohja on riittävää YVA-menettelyn pohjaksi. Tuusulan osalta tiedot muinaisjäännöksistä perustuvat vuonna 2006 tehtyyn Tuusulan kunnan perusinventointiin (Museovirasto / Kirsi Luoto) ja vuonna 2009 tehtyyn Tuusulan historiallisen ajan muinaisjäännösten inventointiin (Museovirasto / Katja Vuoristo).

8.2 Nykytilanne

Suunnittelualue on yhdistelmä vanhaa kulttuurimaisemaa, pientalo- ja loma-asutusalueita ja järeästi rakennettuja teollisuusalueita maisemahäiriöineen. Laajemmat maiseman ja kulttuuriperinnön arvokohteet tien läheisyydessä keskittyvät Vantaanjokilaaksoon, Vantaanjoen peltomaisema-alueelle, Kesäkylään sekä Ruotsinkylän kylämaisemaan ja Myllykylän viljelymaisemaan osana Tuusulanjokilaaksoa. Yksittäisiä rakennusperintökohteita ja muinaisjäännöksiä sijoittuu suunnitellun tieosuuden itäpäähän. Kuten kuvasta 8.1 näkyy, uusi tielinjaus väistää suurmaisemasta katsottuna laajemmat arvokokonaisuudet.



Kuva 8.1. Maiseman ja kulttuuriperinnön kannalta arvokkaat kohteet.
Bild 8.1. Värdefulla platser för landskap och kulturarv.

Selvitysten ja inventointien tilanne

Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet perustuvat edelleen valtioneuvoston vuoden 1995 periaatepäättökseen. Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet käsittävät lähinnä maaseudun viljelymaisemia ympäristöineen sekä maisemanähtävyyksiä. Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet on päivitysinventoitu ympäristöministeriön toimesta koko Suomessa vuosina 2010–2014. Uudenmaan osalta inventointi valmistui vuoden 2013 lopussa. Päätöksen päivitysinventoinnin perusteella ehdotetuista maisema-alueista tekee valtioneuvosto.

Maakunnallisten kulttuuriympäristöjen selvityksistä ja arvottamisesta vastaavat maakuntien liitot. Maakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen rajaukset perustuvat ”Missä maat on mainiommat” Uudenmaan kulttuuriympäristöt -selvitykseen (2012). Selvitystä on päivitetty vuonna 2016.

Vantaan kulttuurimaisemaselvitys on tehty vuonna 2005. Sen tarkoituksena on koota tietopohja Vantaan kulttuurimaisemasta, sen arvoista ja suojelusta. Yleiskaavan 1983 valmistelun yhteydessä tehtiin laaja Rakennuskulttuuri Vantaalla -inventointi, joka edelleen on käytössä perusinventointina Vantaan vanhasta rakennuskulttuurista. Vuonna 2002 valmistui Vantaan modernin rakennuskannan inventointi.

Vantaan yleiskaavaehdotuksen 2020 kulttuuriympäristön suojelun ratkaisut perustuvat ajantasaisiin valtakunnallisiin, maakunnallisiin ja kaupungin omiin inventointeihin ja selvityksiin. Arvokkaan kulttuuriympäristön alueet ovat pitkälti samoja kuin yleiskaavassa 2007 ja Marja-Vantaan osayleiskaavassa ja perustuvat edelleen kulttuurimaisemaselvityksessä (2005) selitettyihin arvoihin ja kriteereihin. Merkittävien kulttuuriympäristö-kohteiden suojelu sidotaan yleiskaavan määräyksellä jatkuvasti päivittyvään inventointitietoon.

Tuusulan yleiskaavan 2040 yhteydessä on tehty kulttuurimaisema ja rakennuskanta -inventointi (2018).

Tuusulan osayleiskaavojen yhteydessä on tehty jonkin verran maiseman ja kulttuuriympäristön selvityksiä. Tähän hankkeeseen on keskitytty Tuusulan vuonna 2007 tehdyssä Kehä IV osayleiskaava-alueen luonto- ja maisemaselvityksessä kattaen Myllylän ja Focuksen alueen (Suunnittelukeskus 2007).

Tuusulan historiallisen ajan muinaisjäännökset on inventoitu toukokuussa 2009 (Vuoristo, Katja 2009. Tuusulan historiallisen ajan muinaisjäännösinventointi 4.–15.5.09. Museovirasto). Rakennushistorian osasto. Vantaan yleiskaavaan 2020 on tehty muinaisjäännösinventointi.

Vantaanjokilaakson maisema-alue

Vantaanjokilaakso on nykyisellään valtakunnallisesti arvokasta maisema-aluetta. Riipilän alueen pellot sisältyvät nykyiseen valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen rajaukseen. Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden tarkistusinventointia on laadittu ympäristöministeriössä (MAPIO). Tarkistusinventoinnin pohjalta esitetään, että Riipilän alue jäisi rajauksesta pois. Alue jää kuitenkin maakunnallisesti arvokkaaksi alueeksi. Maisema-alueen perusteluissa mainitaan jokilaakson pitkä kulttuurihistoria, Vantaanjoki vesireittinä ja kivikautiset muinaisjäännökset ja mm. vanhojen kylien ja kartanoiden lukuisuus.

Tärkein kulttuurihistoriallinen kehitys koskettaa enemmän Vantaanjoen maisema-alueen eteläisempiä osia. Näin ollen maisema-alueen merkitys maisema-alueen pohjoisemmissa osissa on siten hieman vähäisempi ja arvokkain sisältö painottuu yleisemmin koko alueella esiintyvään esihistoriaan, jokiympäristön luontaiseen käyttöön ja muuta aluetta myöhemmään maatalouskulttuuriin. Koko Vantaanjoen maisema-alueen yhteinen arvo on pitkälti, että se on säilynyt rakentamattomana tiivistyvässä kaupunkirakenteessa.

kyläntie–Riipiläntie–Ahoniityntie on historiallinen tielinjaus 1700-luvun lopusta (Kuninkaankartasto).

Peltolaakson ja metsäselänteiden läpi kulkee maisemahäiriönä suuria voimajohtoja. Savilaaksosta loivapiirteisenä kohoilevat asutut moreenimäet tuovat vaihtelua laajaan peltomaisemaan. Joki on paikoin mutkaisilla kohdin pensoittunut, mutta pitkät näkymälinjat ja maisema-alueen laajuus on maisemassa hallitseva piirre. Vantaanjokilaakson viljelymaisema on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, joka edustaa eteläisen Uudenmaan pitkään jatkuneen kartanokulttuurin ja maanviljelyksen synnyttämää kulttuurimaisemaa.

Osuus Riipilä

Läntinen osuus sijoittuu Vantaanjokilaaksoon ja sitä reunustaville selännealueille. Vantaanjokilaakso on vanhaa kulttuurimaisemaa, jossa on vanhoja tilakeskuksia ja laajoja Vantaanjokeen viettäviä viljelyalueita. Suunnittelualue sijoittuu Reunan länsipuolelle kohtaan, jonka pohjoispuolella viljelyalue kapenee ja päättyy metsäreunaan.

Vantaanjokilaakso kuuluu maiseman suurmuodoiltaan Uudenmaan pohjois-eteläsuuntaisiin jokilaaksoihin, joille tyypillisiä piirteitä ovat jokea myötäilevät loivasti kumpuilevat viljelysavikot sekä selkeät metsän reunat. Jokilaakson länsipuolella on metsäistä selännemaastoa ja itäpuolella selkeämpireunaisia, metsäisiä moreenipeitteisiä kallio-selänteitä. Jokilaaksojen suuntaisesti sekä niitä pitkin eri

suuntiin saavutetaan pitkiä näkymiä, joita rajaavat metsäiset, paikoin jyrkätkin, selänteet sekä asutut kumpareet taolusrakennuksineen. Peltolaakson korkeusasema vaihtelee 30–35 metrin välillä. Peltolaaksoa rajaavat metsäiset selänteet nousevat noin 55–65 metrin korkeuteen ja korkeimmat kallioiset huiput aina 75 metrin korkeuteen asti. Laakson ja selänteiden välisten rinteiden jyrkkyys vaihtelee.

Peltolaaksojen reuna-alueille liittyy varhaista kulttuurihistoriaa. Nykyisin maisemassa ominainen piirre on maatalouteen liittyvien tilakeskusten ja asutuksen sijoittuminen peltolaakson loiville mäkikumpareille ja rinteille. Tiloissa on useita Vantaan rakennusperintökohteita kuten Sampo-lan, Välimaan ja Strandkullan rakennusryhmät. Piispan-



Kuva 8.2. Vantaanjokilaakson maisema-alue siltaylityspaikan kohdalla.
Bild 8.2. Vanda ådals landskapsområde på platsen för bron.

Osuudet Kiila–Metsäkylä ja Focus

Kiilan alue erottuu Vantaanjokilaakson itäpuolella metsäisenä kallio-moreenialueena, joka muuttuu idempänä suurimuotoiseksi reunamoreeniselänteeksi. Alueella on paljon maisemavaurioita. Tuusulan puolella on nähtävissä laajoja maa-aineksenoton alueita ja pienteollisuutta. Maisemakuvassa erottuvat selvästi aluetta halkovat voimalinjat ja Kiilinmäessä sähköasema. Alue rajautuu luoteispuolella Vantaanjokilaakson Seutulaan ja pohjoisessa Tuusulan Ruotsinkylän viljelyalueisiin.

Metsäisillä alueilla on Koivikon suunnalla paikoitellen laajoja aukkohakkuita. Maasto on paikoin pienipiirteisesti vaihtelevaa ja monin paikoin jyrkkäpiirteistä. Koivikon metsäalueet vaihtelevilla kallio- ja moreeniselänteillä muodostavat huomattavan laajan, yhtenäisen kokonaisuuden. Ruotsinkylän viljelyalueiden Metsäkylä on maisematilaltaan sulkeutuneempaa ja vaihtelevampaa, vanhaa perinnemaisema- aluetta. Se on 1400-luvulla alkunsa saanut kylämaisema, jonka rakennuskanta on syntynyt 1700-luvulta lähtien.

Kesäkylä on omaleimainen asuinalue, joka on irrallaan muusta rakennetusta ympäristöstä. Kesäkylä Koivikko Oy perustettiin vuonna 1956 kesämökkialueeksi, mutta asuminen muuttui ennen pitkää käytännössä pääosin ympärivuotiseksi. Laajenevat maa-ainesten ottoalueet ja voimajohto rajaavat Kesäkylän kaakkoispuolista lähimaisemaa hallitsevina.

Kulttuurihistoriallisesti arvokas Tuusulanjoki ympäröivine viljelysaukeineen muodostaa selkeän avoimen maisematilan lounais-koillissuuntaisessa murroslaaksossa. Jokilaaksoa reunustavat kumpuilevat moreeniselänteet ja niiden lomassa pienehköt laaksopainanteet. Selänteillä on pienialaisia ja korkeimmilla lakialueilla laajempia kalliopaljastumia. Paikoin kallioiden reunoilla on jyrkän teitä. Murroslaaksoon rajautuvien selänteiden rinteet ovat jyrkkiä ja niiden lakialueet ovat keskimäärin 25 metriä laaksoa korkeammalla. Rakennettujen alueiden läheisyyteen on syntynyt maisemakuvaa muuttavia keskeneräisiä alueita tai pensoittuvia pelloja.

Tuusulanjokilaakson maisema-arvot liittyvät etupäässä viljelymaisemaan, josta välittyy alueen asutushistorian kerroksellisuus aina uuden ajan alusta 1800-luvun lopulle. Myllykylä on säilynyt jokilaaksossa pienipiirteisenä kult-

tuuriympäristönä. Myllykyläntieltä katsoen maisemakuvaa hallitsevat laajat yhtenäiset peltoaukeat. Myllykylässä on useita rakennuksia ja rakennusryhmiä, jotka kohoavat maamerkeiksi. Kiilinmäeltä koilliseen alueen keskelle jää muuntamokenttä, josta lähtevät useat voimalinjat rikkovat maisemakuvaa.

Focus-alueella on lukuisia pieniä kallioselänteitä. Etelässä alue rajautuu Helsinki-Vantaan lentokentän muodostamaan laajaan aukeaan. Itälaidalla maisemaa hallitsee Tuusulan moottoritie. Alue on menettänyt luonnonmukaiset piirteensä, eikä siellä ole erityisiä maisemallisesti arvokkaita kohteita lukuun ottamatta Lövkullan kalliota, joka on vuoden 2014 luontoselvityksessä arvoltaan tärkeänä virkistyspaikkana merkittäväksi maisemalliseksi kohteeksi. Pohjoisempana on Huhtariihen viljelyaukea ja avoin maisematila, jossa on säilynyt vanhaa perinnemaisemaa. Huhtariihen luoteispuoleisille kallioalueille muodostuu myös maisemaltaan erityisen viehättävä ja harmoninen kokonaisuus, jossa kahden kauniin kallioselänteen välisessä kapeassa painanteessa kulkee tie.



Kuva 8.3. Kesäkylän pienipiirteistä ympäristöä.
Bild 8.3. Kuperat område i Sommarbo.

Kesäkylä Koivikko Oy

Kesäkylä Koivikko Oy perustettiin 1956 ja Koivikko -niminen tila lohkottiin 1962. 1950-luvulla Kesäkylän osakkeita sai pienellä rahalla ja Kesäkylä antoi mahdollisuuden vähävaraiselle kesäpaikan. Alun perin Kesäkylässä oli vain pieniä mökkejä ja niissä asuttiin vain osan vuodesta. Nykyisin noin puolet asukkaista asuu alueella ympärivuotisesti. Alue sisältyy Vantaan modernin rakennuskulttuurin 1930–1979 inventointiraporttiin. Raportin mukaan Koivikko (Kesäkylä) on Vantaan loma-asuntoalueista omaleimaisin ja hyvinvoivin. Topografia on mielenkiintoinen: pienet mökit seisovat mäkisessä maastossa kukin omassa koordinaatistossaan. Maaston suuret tasoerot ja kapeat tiet luovat paikalle luonnetta, jossa on mielenkiintoisia pihapiirejä. Koivikko on luokiteltu luokkaan A2, potentiaalinen suojelukohde, jonka suojelukelpoisuus ja -laajuus tulee inventoinnilla selvittää. Vuonna 2006 alueelta ei kuitenkaan löytynyt yksittäisiä rakennustaiteellisesti taikka rakennustaiteellisesti tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaita suojeltavia rakennuksia. Erillistä rakennusinventointia ei täten katsottu tarpeelliseksi. Arvokasta on alueen pienimuotoinen rakennustapa (lähde: Asemakaava nro 340200, Koivikko, 5.10.2009). Vantaan kaupunginmuseo teki marraskuussa 2018 katselmuksen Kesäkylässä ja totesi kulttuuriympäristöarvot sen verran vähäisiksi, että kohde poistetaan museon suojeltavien kohteiden listauksesta.



Kuva 8.4. Näkymä Myllykyläntien tulevan eritasoliittymäalueen kohdalta kohti kaakkoa.
Bild 8.4. Vy mot sydost från området för den planskilda anslutningen som ska byggas vid Kvarnbyvägen.

Myllykylä ja viljelysmiljö

Alue on luokiteltu Tuusulan uudessa rakennusinventoinnissa (2018) luokkaan ”muutoin mielenkiintoiset, arvokkaat tai seurattavat rakennettavat kohteet”. Ruotsinkylän eteläpuolella on suhteellisen myöhään syntynyt kyläkokonaisuus, jonka historia perustuu pitkälti Tuusulanjoen kausiluontoiseen myllytoimintaan. Annebergin mäen pohjoispuolella, jokiuoman eteläpuolella, on mäen vanhin rakennus, joka periytyy säilyneen myllytuvan tavoin vanhasta Myllykylästä. Annebergin pohjoispuolella on myös historiallinen myllypaikka. Annebergin lisäksi Myllykylän aluerajaukseen kuuluvat myös Yrjölän pihapiiri 1930-luvulta periytyvine rakennuksineen, Smedsin pihapuustoon piiloutuva pihapiiri samalta ajalta sekä Åbackan vanha pihapiiri aivan Myllykylän tien laidassa. Alueen keskellä on Myllyn rakennuspaikka peltoaukean laidoilla ja Tuusulanjokilaakson varrella - myllytupa on aivan tien vieressä mutta erittäin hyvin piilossa puuston keskellä. Yrjölän kohdalla Myllykylän tie erkanee alkuperäiseltä, suoraan etelään jatkuaneelta tielinjalta ja kaartaa kohti Piispankylää. Myllykylän vanha kyläasutus, myllytuvat ja ladot ovat olleet aivan tien varressa siten, että talousrakennuksetkin on sijoitettu nauhamaisesti tien varteen mutta tämä rivikylä on täysin kadonnut.

Muinaisjäännökset

Muinaismuistolaain (295/63) suojelemien muinaisjäännösten päälle ei tule osoittaa sellaista maankäyttöä, jonka yhteydessä muinaisjäännöksen säilyminen vaarantuisi. Suunnittelualueella on jonkin verran muinaisjäännöksiä. Vantaanjokilaakson reuna-alueella on useampia kivikautisia muinaisjäännöksiä, jotka liittyvät pitkälti muinaisiin merenrannan vaiheisiin, mutta ne eivät ulotu suunnittelualueelle (Kuva 8.5). Eiten kohteita on Tuusulan Focus-alueella (Kuva 8.6). *Taulukkoon 8.1* on koottu alle 200 metrin etäisyydellä tutkittavista tielinjauksista sijaitsevat muinaisjäännökset.

*Taulukko 8.1. Muinaisjäännökset.
Tabell 8.1. Fornlämningar.*

Kohdenimi	Tunnus	Sijainti	Tyyppi	Ajoitus	Laji
Strandkulla 2	1000032741	Vantaan-jokilaakso	asuinpaikat	kivikautinen	kiinteä muinaisjäännös
Puusepätie	1000007200	Tuusula Focus	kivirakenteet röykkiöt	ajoittamaton	kiinteä muinaisjäännös
Johannisberg A	858010018	Tuusula Focus	kivirakenteet röykkiöt	ajoittamaton	kiinteä muinaisjäännös
Johannisberg A	858010018	Tuusula Focus	kivirakenteet röykkiöt	ajoittamaton	kiinteä muinaisjäännös

8.3 Vaikutusmekanismit ja vaikutuksen merkittävyyden arviointi

Maiseman ja kulttuuriympäristön osalta keskitytään erityisesti arvoalueisiin kohdistuvien muutosten merkittävyyden arvioimiseen. Tässä keskeisiä elementtejä ovat muutokset, jotka kohdistuvat avoimiin maisematiloihin kuten laajoihin peltoalueisiin pitkine näkymineen, vesistöilytyksiin tai -ohituksiin sekä maisemavaurioita aiheuttaviin laajoihin maa-, metsä- ja kallioleikkauksiin. Ylipäättensä kaikki maisemarakennetta ja jokilaaksoja vastaan linjautuvat rakenteet ovat merkittäviä muutoksia. Eritasoliittymäalueet ja niiden vaatima tilantarve sekä maastomuutokset ovat maisema-

Taulukko 8.2. Vaikututuksen merkittävyyden luokittelu.
Tabell 8.2. Klassificering av betydelse för konsekvensbedömning.

Erittäin suuri haitallinen vaikutus	Hanke muuttaa maiseman arvoja, ominaispiirteitä, maisemarakennetta tai mittasuhteita keskeisiltä osilta tai laaja-alaisesti. Rikkoo merkittävästi maiseman yhtenäisyyttä, tilallisuutta ja maisemakuvaa. Katkaisee olennaiset näkymäyhteydet ja pitkät näkymälinjat. Heikentää olennaisesti maiseman tunnistettavuutta, solmukohtia tai maiseman hierakkisia pisteitä. Kulttuuriperinnön arvot katoavat kokonaan tai olennaisilta osin.
Suuri haitallinen vaikutus	Hanke muuttaa maiseman arvoja, ominaispiirteitä, maisemarakennetta tai mittasuhteita. Heikentää huomattavasti maiseman yhtenäisyyttä, tilallisuutta tai maisemakuvaa. Muuttaa maiseman tunnistettavuutta ja tärkeitä näkymälinjoja. Heikentää olennaisilta osin maiseman tai kulttuuriperinnön arvoja.
Kohtalainen haitallinen vaikutus	Hanke muuttaa paikallisesti nykyisiä maiseman ominaispiirteitä tai mittasuhteita. Heikentää paikallisesti maiseman tai kulttuuriperinnön arvoja.
Vähäinen haitallinen vaikutus	Eroaa vähäisessä määrin nykyisistä maiseman ominaispiirteistä ja mittasuhteista. Muutokset maisemassa heikosti havaittavissa. Vaiuttaa maiseman luonteeseen ja tunnistettavuuteen sitä muuttaen.
Neutraali muutos tai ei vaikutusta, myönteinen vaikutus	Ei aiheuta havaittavia vaikutuksia maisemaan tai kulttuuriperintöön. Säilyttää nykyisen maiseman luonteen ominaispiirteineen tai jopa parantaa maisemakuvaa nykyisestä (mm. näkymien avautuminen umpeenkasvaneessa maisemassa).

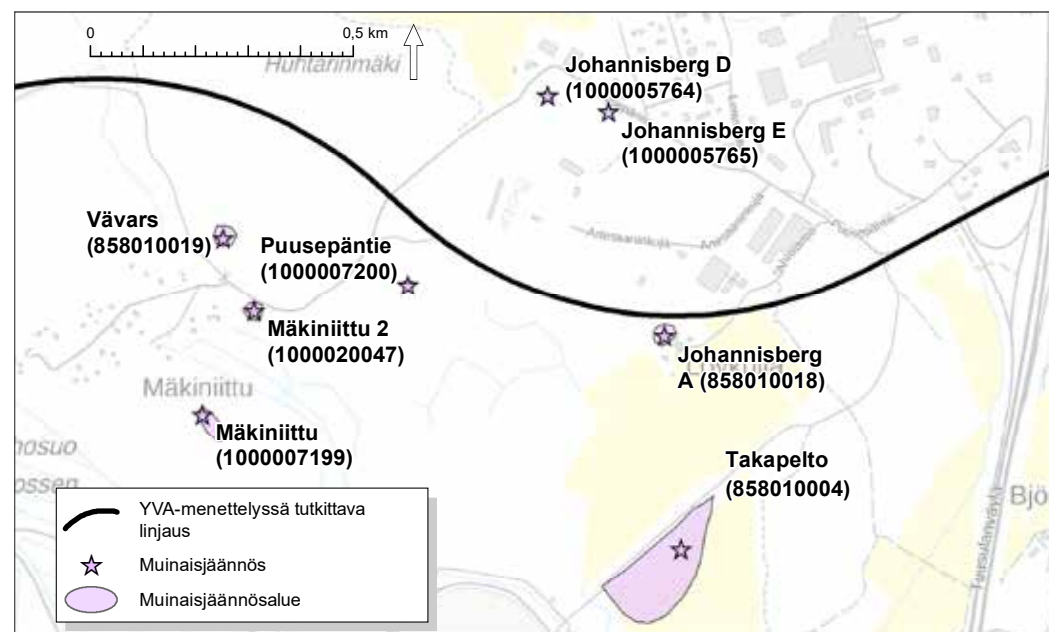
kuvan muutoksessa keskeisiä. Tässä hankkeessa arvioidaan erityisesti tien maisemavaikutukset avoimilla alueilla, uusien maastokäytävien aiheuttamat maisemavaikutukset pinnanmuodoiltaan vaihtelevaan maastoon sekä tien ja meluntorjunnan maisemallinen yhteisvaikutus.

Maisema muuttuu väistämättä tierakentamisen seurauksena. Vaikutusten merkittävyyteen ja laajuuteen vaikuttaa maiseman herkkyyks, kestokyky ja muutosten määrä. Maisemaan kohdistuvia vaikutuksia ilmenee tässä hankkeessa pääosin kohteen lähimaisemassa, mutta myös kaukomaisemassa avointen peltoalueiden ja tulevien eritasoliittymien kohdilla, joissa ne ovat osana laajempia jokilaaksoja.

Rakentaminen saattaa myös sulkea tai katkaista maiseman hahmottamisen kannalta tärkeitä näkymiä tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaita näkymäyhteyksiä. Lisäksi asuin- ja virkistysalueille ja kalliobelänteille kohdistuvat maiseman muutokset ovat merkittäviä asukkaiden jokapäiväisen elinympäristön ja viihtyisyyden kannalta.



*Kuva 8.5. Muinaisjäännökset Vantaanjokilaaksossa.
Bild 8.5. Forntida kvar i Vanda å dalen.*



*Kuva 8.6. Muinaisjäännökset Huhtariihessä.
Bild 8.6. Forntida kvar i Huhtariihi.*

8.4 Vaihtoehtojen vaikutukset

8.4.1 Vaihtoehto 1

VAIKUTUKSET OSUUKSITTAIN

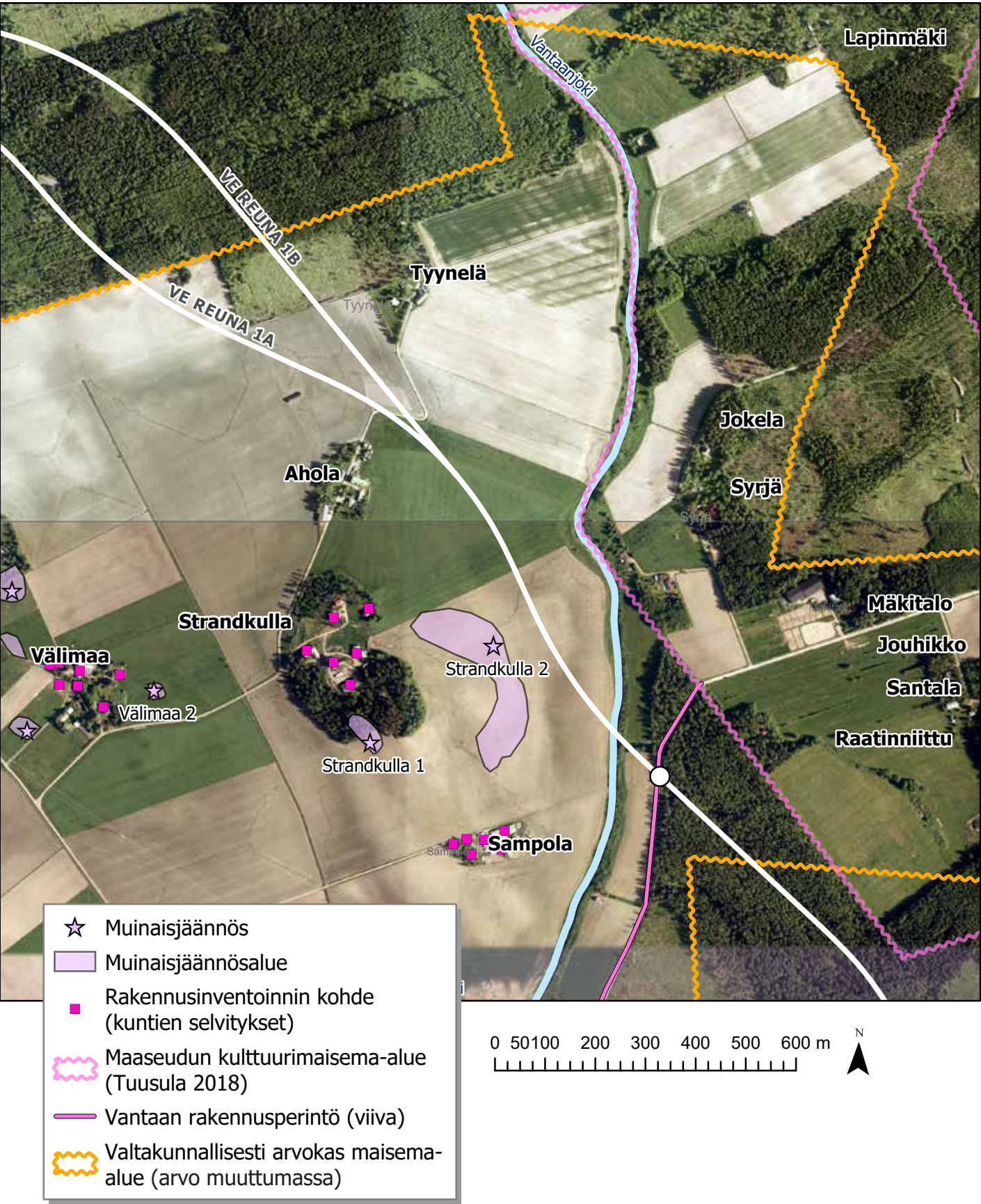
Osuus Riipilä

Tieosuus sijoittuu pääosin Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle ja ylittää Vantaanjoen. Läntisin osuus Hämeenlinnankylästä Reunan peltoalueelle sijoittuu metsäiseen ja melko pienipiirteiseen maastoon jatkuen mahdollisesti Nurmijärven puolella Klaukkalan ohikulkutienä. Riipilän yksiajoratainen osuus on 4,2 kilometriä pitkä ja sisältää kaksi uutta tasoliittymää. Näistä itäisin sijoittuu lähelle Vantaanjoen ylityskohtaa avoimeen pelto- maisemaan ja läntisin metsäselänteelle. Tasoliittymien vaikutus maisemaan on hyvin vähäinen, sen sijaan läntinen tieosuus muuttaa maisemakuvaa oleellisesti puuston poistussa ja maastonmuokkauksen myötä.

Vantaanjoen ylitys toteutetaan pitkällä sillalla, joka sijoittuu vaikuttavaan maisemaan paikallistien, joen ja puustoisien jokitörmän sekä maisemassa dominoivien tilakeskusten kokonaisuuteen. Siltayhteys ja tie erottuvat jokilaakson avoimessa maisemassa melko pitkällä osuudella aina Reunan eteläiseen vaihtoehtoon 1A asti, ja näiden muodostama haitallinen kokonaisvaikutus maisemaan on erittäin suuri. Peltoaluetta halkova voimajohto on olemassaoleva maisemahaitta. Jokilaaksoon, avoimeen maisematilaan Strandkullan ja Aholan tilojen lähelle sijoittuva uusi tie sekä Vantaanjoen ylittävä silta ovat erittäin suuria haitallisia vaikutuksia kulttuurimaisemaan.

Strandkulla 2 Kivikautinen asuinpaikka sijaitsee Strandkullan mäen itälaidalla, Vantaanjoen länsirannalla vanhalla rantaterassilla 34–40 metrin korkeuskäyrien välillä. Suunnitelmien mukaan tielinja tulee kulkemaan noin 100 metrin päässä muinaisjäännöksestä, 34 metrin korkeuskäyrän alapuolella. Vantaan kaupunginmuseon mukaan tarkemmat arkeologiset selvitykset eivät ole tarpeen, mikäli tielinjaa ei uloteta lähemmäksi muinaisjäännöstä.

Uuden väylän kielteinen vaikutus osuuden maisemaan ja kulttuuriperintöön on kokonaisuutena erittäin suuri tällä osuudella.



Kuva 8.7. Uusi väylä Vantaanjokilaaksossa.
Bild 8.7. Den nya leden i Vanda ådal.

VE1 Reunan linjausvaihtoehtojen 1A ja 1B vertailu

Linjausvaihtoehtojen 1A ja 1B eroja maisemallisesta näkökulmasta. Molemmat vaihtoehdot linjautuvat Reunan kyläalueen pohjoispuoliselle metsäselänteelle vastoin jokilaakson ja vanhan tiestön luontaista pohjois-eteläsuuntaa. VE 1A on linjaukseltaan lyhyempi, mutta näkyvämpi avoimessa peltomaisemassa kuin VE 1B.

Osuus Kiila–Metsäkylä

Tieosuus sijoittuu metsäajakselle, jossa ei ole todettuja maisema- tai kulttuuriarvoja. Yksiajoratainen osuus on 5,2 kilometriä pitkä ja sisältää kaksi liittymää. Ympäristö on pienipiirteistä erityisesti alueen länsipäässä. Itse Kesäkylän asuinalue jää tielinjauksen ulkopuolelle, mutta uusi yhteys eristää sen omaksi saarekkeeksi, joten alueen luonne muuttuu siltä osin. Maisema muuttuu peitteisessä maastossa sitä avaten ja pirstoamalla metsä- ja kallioalueita. Kesäkylän ohella tien läheisyydessä sijaitsee haja- ja loma-asutusta, joiden lähimaisema muuttuu vilkkaan väylän myötä. Alueen pienipiirteisyys heikkenee nykyisestä selvästi. Tuusulanjoen ylitys pitkällä sillalla muuttaa maisemaa nykyistä avoimemmaksi ja rakennetummaksi, mikä heikentää myös alueen virkistysarvoja.

Uuden väylän vaikutus osuuden maisemaan ja kulttuuriperintöön on kokonaisuutena kohtalaisen kielteinen tällä tieosuudella.

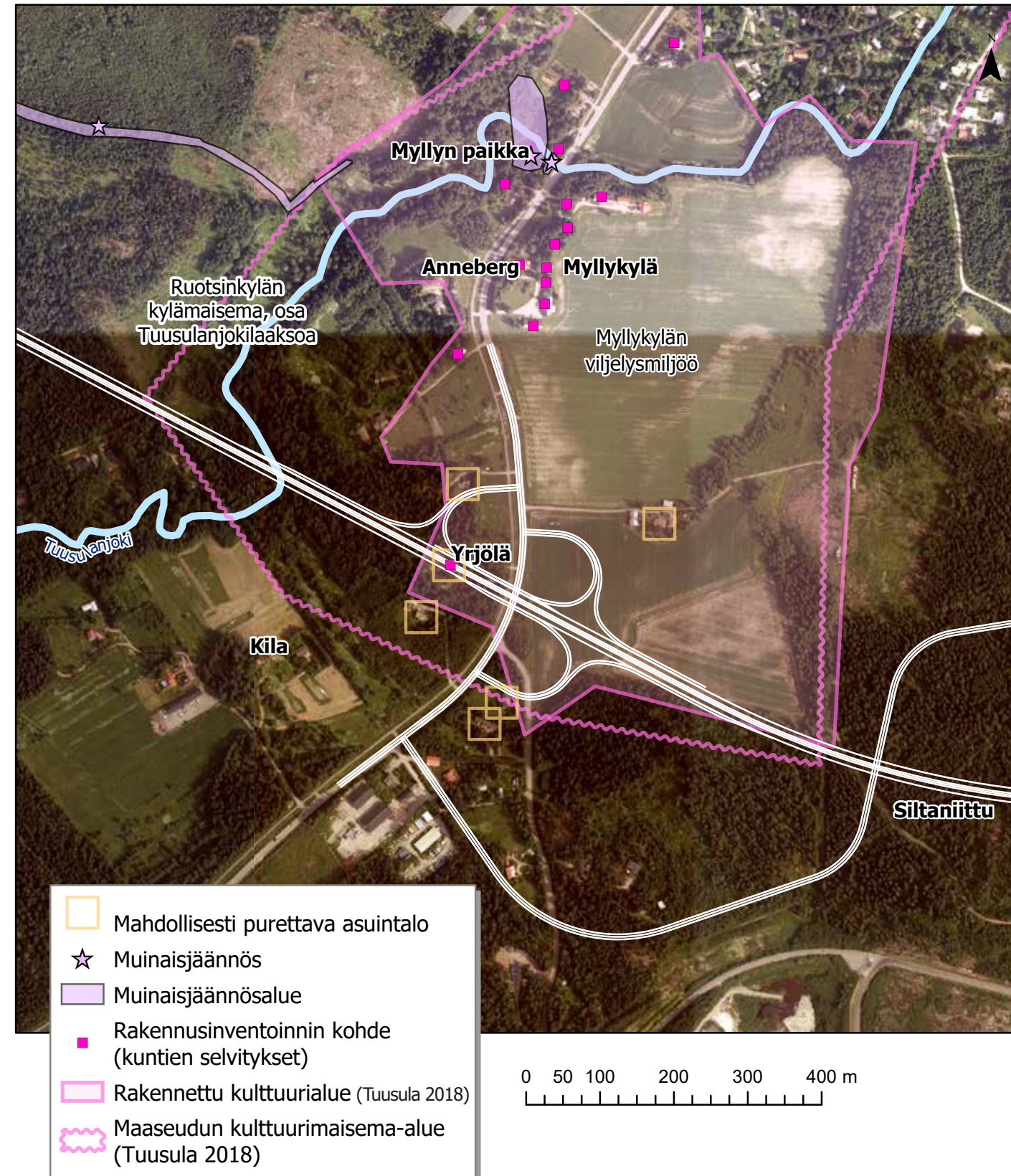
Osuus Focus

Nelikaistainen väyläosuus on 3,5 kilometriä pitkä ja sisältää 3–4 uutta eritasoliittymää. Kokonaisuudessaan uusi tieyhteys linjautuu maisemarakennetta ja vanhoja tielinjauksia vastaan. Tie halkoo Siltaniitunmäen ja Huhtarinmäen kallioalueita, joissa on vanhoja muinaishautaesiintymiä. Väylämaisemaan tulee tällä kohdin paljon kallioleikkauksia. On huomioitava, että koko Focus-alueen maankäyttö tulee muuttumaan merkittävästi. Tällöin leveä nelikaistainen väylä ei erotu teollisuusmaisemassa niin hallitsevana.

Myllykylän eritasoliittymä sijoittuu maiseman solmukohtaan mäkikumpareelle, josta avautuu kaunis näkymä kohti Annebergin tilaa ja peltoalueita. Eritasoliittymän ramppi-vaihtoehdossa 1 sijoittuu Myllykyläntien länsipuolelle ja siten maisemassa vähemmän näkyvälle puolelle. Ramppivaihtoehdossa 2 koillinen ramppi työntyy lähelle keskellä peltoaluetta sijaitsevaa tilakeskusta ja tulee näkymään suurmaisemassa pohjoisen suunnasta katsottuna. Myllykyläntien eritasoliittymän alta puretaan Yrjölän talo, joka on kunnostamattomana menettänyt arvoaan.

Kaksikaistainen väyläosuus on 3,5 kilometriä pitkä ja sisältää 3–4 uutta eritasoliittymää. Tie sijoittuu jaksolle, jossa on vanhaa kulttuurimaismaa, pientaloasutusta, arvokasta luonnonympäristöä, metsäselänteitä ja maa-ainesten ottoalueita. Tie linjautuu vastoin maisemarakennetta ja Tuusulanjokilaaksoa. Tämä aiheuttaa merkittäviä muutoksia maisemaan tieleikkausten ja -pengerrysten myötä. Neljä uutta eritasoliittymää vievät paljon tilaa ja ovat maisemakuvassa hallitsevia. Maiseman solmukohdassa, jossa on mutkitteleva vanha tie ja avoimena säilynyttä kulttuurimaismaa, tieyhteyden sekä Myllykylän eritasoliittymän rakentamisen aiheuttama haitallinen kokonaisvaikutus on erittäin suuri juuri tässä kohdin.

Focus-alueella lähimpänä esitettyä tielinjaa ovat ajoittamattomat kivirakenteet Johannisberg A (tunnus muinaisjäännösrekisterissä 85801001) ja Puusepäntie (tunnus muinaisjäännösrekisterissä 1000007200). Museoviraston YVA-ohjelmasta antamassa lausunnossa ei otettu kantaa vaikutuksen merkittävyyteen, mikäli tie tai rakentamisalue ulottuu mainittujen tai muiden muinaisjäännösten kohdalle. Tuolloin tulee asiassa menetellä muinaismuistolain 13 §:n mukaisesti. Yleisen tiehankkeen ollessa kyseessä, järjes-



Kuva 8.8. Uusi väylä Myllykylässä.
Bild 8.8. Den nya leden i Kvarnby.

tetään neuvottelu, jossa todetaan, että muinaisjäännös on mahdollista poistaa riittävien tutkimusten jälkeen.

Uuden väylän vaikutus osuuden maisemaan ja kulttuuriperintöön on kokonaisuutena erittäin suuri Focus-alueella. Vaikutukset kohdistuvat Tuusulanjokilaakson kulttuurimaismaan Myllykylän pienipiirteisessä ympäristössä ja laajaan maisemarakenteen muutokseen eritasoliittymineen kallioselännealueella. Alueelle suunniteltu maankäyttö tulee muuttamaan nykyistä tilannetta ja maiseman ominaispiirteitä huomattavasti joka tapauksessa. Maanomistajat ovat jo nyt varautuneet Focus-alueen tulevaan maankäyttömuutokseen, minkä seurauksena maisema on jo muuttunut metsänhakkuiden vuoksi.

8.4.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus)

Focus-alueen vaikutuksia on kuvattu tarkemmin edellisessä vaihtoehdon 1 kohdalla, mutta vaihtoehdossa 0+ väylän rakentaminen ei ole yhtä järeää. Vaihtoehdossa ei toteuteta vain yksi uusi eritasoliittymä (Retail Park) ja muut tasoliittyminä ja lisäksi tie on suurimmaksi osaksi kaksikaistainen. Yhdessä maankäytön kanssa haitalliset vaikutukset Myllykylän kulttuurimaismaan ja koko Focus-osuuden maisemarakenteeseen ovat kuitenkin suuria.

8.4.3 Vertailuvaihtoehto 0

Mikäli tieyhteyttä ei toteuteta, maiseman ja kulttuuriperinnön arvot eivät muutu. Tällöin on mahdollista säilyttää erityisesti tärkeimpien Vantaanjokilaakson ja Tuusulanjokilaakson maisemakokonaisuudet. Tulevaisuudessa alueen maisemaan kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat pelkästään muuttuvasta maankäytön kehittämisestä. On huomioitava, että maisemakokonaisuuksissa on jo nyt paljon erilaisia maisemahäiriöitä, ja myös kulttuurimaismaa on muuttunut teollisempaan suuntaan maatalouden tehostuessa ja muiden elinkeinojen myötä. Pääkaupunkiseudun mittakaavassa ne ovat kuitenkin tärkeitä ja vaalimisen arvoisia.



*Kuva 8.9. Havainnekuva tulevasta Myllykylän eritasoliittymästä.
Bild 8.9. Visualisering för den planskilda anslutningen i Kvarnby.*



*Kuva 8.10. Linjausvaihtoehto Reuna 1A Vantaanjoen kulttuuri-
maisemassa.
Bild 8.10. Vägalternativ Reuna 1A
i Vanda ås kulturlandskap.*



Kuva 8.11. Linjausvaihtoehto Reuna 1B
Vantaanjoen kulttuurimaisemassa.
Bild 8.11. Vägalternativ Reuna 1B
i Vanda ås kulturlandskap.



Kuva 8.12. Havainnekuva Vantaan-
joen suunnitellusta sillasta.
Bild 8.12. Visualisering för den
planskilda bron i Vanda å.

8.5 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset

Vaihtoehtojen 1, 0+ ja 0 vertailu
Vaihtoehdolla 1 on maisemaan ja kulttuuriperintöön kohdistuvia erittäin suuria haitallisia vaikutuksia sen laajuuden ja merkittävyysden vuoksi, joten on perusteltua todeta sen olevan vaihtoehtoista haitallisin maiseman kannalta. Väylän osalta keskeiset vaikutukset vaihtoehdossa 1 kohdistuvat maisemarakentamiseen sekä Vantaanjokilaakson ja Tuusulanjokilaakson kulttuurimaisemakokonaisuuksien yhtenäisyyteen ja maisemakuvaan.
Vaihtoehdossa 0 + vaikutukset ovat maantieteellisesti suppeampia verrattuna vaihtoehtoon 1. Toimenpiteet kuitenkin aiheuttavat merkittävän muutoksen Focus-alueelle, mutta vaikutukset maisemakuvaan ovat vaihtoehto 1 hieman lievempiä. Tällä alueella muuttuva maankäyttö tulee muuttamaan jatkossa ympäristöä entisestään nykyistä rakennetummaksi.
Hankkeen toteuttamatta jättäminen eli vertailuvaihtoehto 0 säästää nykyiset maiseman ja kulttuuriperinnön arvokohteet ja maiseman ominaispiirteet.

Vaihtoehdon 1 haitalliset vaikutukset maisema- ja kulttuuriperintöön ovat kokonaisuutena merkittävät, sillä väyläosuus on pitkä ja sisältää useita uusia eritasoliittymiä ja tasoliittymiä. Merkittävin vaikutus on maisemarakentamiseen ja jokilaaksoihin kohdistuva muutos, mikä kokonaisuutena muuttaa suurmaisemaa sekä heikentää alueen ominaispiirteitä ja arvoja. Länsipäässä muutokset ovat vähäisempiä ja pienipiirteisempiä, kun taas itäpäässä taas vaikutukset ovat suurempia. Vantaanjokilaaksoon ja Tuusulanjokilaaksoon sijoittuvat väylärakenteet aiheuttavat erittäin suuria haitallisia vaikutuksia perinteiseen kulttuurimaisemaan ja sen arvoihin, yhtenäisiin metsäalueisiin niitä pirstoen sekä maa- ja kallioperään lukuisten leikkausten ja pengerrysten myötä.

Maisemakuvassa suurimmat muutokset aiheutuvat vaihtoehdon 1 eritasoliittymistä Focus-osuudella sekä Vantaan-

joen ja Tuusulanjoen siltaympäristöistä. Kaukomaisemasta katsottuna laajimmat haitalliset vaikutukset aiheutuvat Reunan peltomaisemaan sijoittuvalla osuudella sekä Myllykylän alueella, missä eritasoliittymä ja väylä sijoittuvat maisemallisesti hyvin keskeiselle paikalle, sen solmukohtaan ja hierarkkiseen pisteeseen. Väylä liittymiseen rikkoo rikkovat maa- ja kallioperää ja vanhaa Myllykylän ja Ruotsinkylän kulttuurimaisemakokonaisuutta

Hankevaihtoehtoilla on maiseman kannalta merkittäviä eroja maantieteellisen laajuuden vuoksi. Vaihtoehdossa 0+ haitalliset vaikutukset kohdistuvat lyhyelle osuudelle Focus-alueella. 0+ on lyhyempänä parempi vaihtoehto kuin laajempia ja suurempia haitallisia maisemavaikutuksia aiheuttava vaihtoehto 1.

Muinaismuistoihin ja muihin yksittäisiin kulttuuriperintökohteisiin kohdistuvat vaikutukset jäävät vähäisiksi molemmissa hankevaihtoehtoissa. Jatkosuunnittelussa tulee kuitenkin huolehtia tarkentavista tutkimuksista ja haittojen lieventämistoimenpiteistä.

8.6 Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu

Johtopäätöksinä voidaan todeta, että väylän aiheuttamia haitallisia vaikutuksia tulee tarkastella kokonaisvaikutusten näkökulmasta. Lisäksi tulee huomioida muuttuvan maankäytön aiheuttamat erillis- ja kerrannaisvaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön. Väyläympäristön sovittamiseksi maisemaan tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota erityisesti siltapaikoilla ja eritasoliittymäalueilla. Helpoiten tämä tapahtuu mallintamalla, jolloin visuaalisia vaikutuksia pystytään parhaiten arvioimaan sekä kaukomaisemasta että lähialueelta. Hyvällä ja huolellisella suunnittelulla ja rakentamisella haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää. Tähän liittyy osaltaan säilytettävien metsien valmentaminen laajempiin muutoksiin ja puunkaatoihin, mutta myös uusien monikerroksellisten reunavyöhykkeiden kehittäminen.

Herkkien alueiden ja arvokohteiden osalta olisi tärkeä pystyä säilyttämään maiseman muistumakohtia muun alueen rakentuessa ympärillä. Kulttuurimaisemajakoilla ja vesis-

töjen kohdilla tulee mahdollistaa pitkiä näkymiä ulos väylältä esimerkiksi läpinäkyviä melusteita käyttämällä.

Muinaisjäännösten alueella tulee noudattaa erityistä varovaisuutta, ja käydä tarvittavat neuvottelut museoviranomaisten kanssa.

Alueen virkistyskäyttöön ja reitistöön tulee kiinnittää erityistä huomiota jatkosuunnittelussa. Näiden osalta olisi tärkeää luoda mahdollisimman viihtyisiä ja maisemallisesti mielenkiintoisia yhteyksiä, jotta vahvasti rakentuvalla aluekokonaisuudella olisi myös pehmeämpi puolensa. Myös laajempiin viheralueisiin ja seudullisiin pyöräreitihin liittyvät yhteydet tulisi katsoa kokonaisuutena, jotta väylän ja maankäytön luoma liikumisverkosto palvelisi eri käyttäjäryhmiä usean kunnan alueilta.

Maantien 152 väyläympäristön ilmettä ja maisemallista jaksottamista tulee pohtia seuraavassa suunnitteluvaiheessa. Väylä jaksottuu vaihteittain Focus-alueen rakennetusta jaksosta Vantaanjokilaakson kulttuurimaisemaan. Näiden jaksosten ominaispiirteitä ja identiteettiä voidaan korostaa ja yhteensovittaa hyvällä maankäytön suunnittelulla ja väylän sovittamisella maisemaan. Esimerkiksi Focus-alueen osuus voidaan kehittää modernina yrityspuistona ja eritasoliittymiä vähentää rinnakkaiskatujen tai liittymätyyppien avulla. Väylän geometria on vaihteleva ja suurmaisemaan luontevasti linjautuva. Maisemaan sovittamiseksi tulisi välttää pitkiä ja jyrkkiä luiskia, selkeästi väylää korkeammalle tai alemmaksi sijoitettavaa jalankulku- ja pyörätietä tai rinnakkaistietä sekä ylimitoitettuja ja jäykkiä ratkaisuja. Vantaanjoen ja Tuusulanjoen sillat ovat tärkeitä maamerkkejä suurmaisemassa, mutta myös elämyskohteita, joihin tulee panostaa. Väyläarkkitehtuurissa taitorakenteiden, varusteiden ja kalusteiden yhtenäisyys värityksen ja selkeän tuoteperheen myötä eheyttää kokonaisuutta ja vahvistaa brändiä. Maisemavaikutusten osalta tien suuntauksen yksityiskohtaisella suunnittelulla yhdessä edellä mainittujen muiden väyläympäristön käsittelyjen kanssa voidaan vaikutuksia lieventää tarkemmassa suunnittelussa oleellisesti.

9 Luonnon monimuotoisuus

9.1 Lähtötiedot ja menetelmät

Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen on arvioitu asian-
tuntija-arviona, joka pohjautuu hankesuunnitelmaan, ole-
massa olevaan tietoon hankealueen luonnonympäristöstä
sekä YVA-menettelyn aikana tehtyihin maastoinventointeihin.

Alueen luonnonoloista on tehty arvioinnin tueksi luonto-
selvityksiä, joissa luonnonympäristön nykytila on selvitetty
hankkeen vaatimalla tarkkuustasolla. Selvitykset perus-
tuvat avoimeen ympäristötietoon, aiempiin aluetta koske-
viin luontoselvityksiin, uhanalaisten lajien rekisteriin sekä
hankkeen yhteydessä tehtyihin maastonselvityksiin.

Vaikutusalueella luonnonympäristön kuvausta on täyden-
netty vuonna 2019 tehtyjen selvitysten tuloksilla. Arvioin-
nissa tarkastellaan hankkeen vaihtoehtojen vaikutuksia
luonnon monimuotoisuuteen, arvokkaihin luontokohteisiin
ja suojeltaviin eliölajeihin sekä luonnon dynaamiseen toi-
mintaan. Vaikutusten arvioinnissa eritellään rakentamisen
ja tienpidon aikaiset vaikutukset. Vaikutusten merkittävyys-
tä arvioitaessa huomioidaan kohteiden arvo, erityispiirteet
ja kytkeytyminen ekologiseen kokonaisuuteen. Lisäksi on
tunnistettu ja arvioitu hankkeen vaikutukset pääasiallisiin
ekologisiin ja viheryhteyksiin sekä viherverkkoon.

Haitallisten vaikutusten ehkäisy- tai lieventämiskeinot sekä
suositukset jatkosuunnitteluun on esitetty omissa kapp-
leissaan perustuen arvioinnin tuloksiin ja johtopäätöksiin.

Luonnonoloihin kohdistuvien vaikutusten arvioinnista on
vastannut FM (biologi) Jaakko Kullberg. Vaikutusten arvi-
ointiin on osallistunut myös FM (luonnonmaantiede) Antti
Kinnunen paikkatietoaineistojen käsittelyn, teemakarttojen
ja ekologisen verkoston tarkastelun osalta.

Luontoselvitykset

Suunnitelma-alueelta ja sen ympäristöstä on ollut käytet-
tävässä runsaasti aikaisempaa tietoa luontoarvoista. Ohei-
sessa koosteessa on esitetty keskeiset tarkastelualuetta
koskevat luontoselvitykset.

Suunnittelun aikana tarkentuneen tiedon perusteella oli
selvää, että alueella on paikoin merkittäviä luontoarvoja tai
viitteitä niistä. Näitä kohteita oli erityisesti Reunan ja Tuu-
sulanjokilaakson alueilla. Reunan Josvaholmissa tehtyt la-
hokaviosammalhavainnot ja lajin ydinaluerajaukset tulivat
esille Uudenmaan maakuntakaavaluonnoksen nähtävillä
olon myötä. Edellä mainituista syistä päädyttiin täyden-
tämään luontoselvityksiä, jotta suunnittelun pohjaksi saa-
daan yleissuunnittelutarkkuudelle riittävä kokonaiskäsitys
alueen luonnonarvoista. Täydennyksistä ja niiden tekota-
vasta sovittiin 2019 aikana Uudenmaan ELY-keskuksen
ympäristö- ja luonnonvarat -vastualueen kanssa.

Lisäselvitystarpeita oli varsinkin kirjoverkkoperhosen
osalta suunnittelualueelta ja lepakoiden osalta Vantaalta.
Hankkeen kannalta todettiin tärkeäksi tarkistaa suunni-
teltujen tielinjausten alueilta kirjoverkkoperhosen esiinty-
minen kävelemällä linjaukset läpi kesäkuun ja heinäkuun
alun aikana lukuun ottamatta viljelysalueita ja aidattuja
yksityisalueita. Kirjoverkkoperhosselvityksen ohessa tun-
nistettiin suunnittelualueen merkittäviä luontotyyppisiä ja
uhanalaisille lajeille potentiaalisia merkittäviä elinympäris-
töjä, joita linjauksia tarkistettaessa olisi hyvä huomioida.
Selvitys toteutettiin luontotyyppi- ja elinympäristökartoi-
tuksena, jonka yhteydessä kerättiin lajitietoa sillä tasolla
kuin lajeja havaittiin ja samalla saatiin koko alueesta sekä
eri linjauksista vertailukelpoinen yleiskuva. Kyseistä selvi-
tystasoa pidetään arvokkaiden luontokohteiden selvittä-
misessä soveltuvimpana menetelmänä (katso Söderman
2004, luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi). Tä-
mä on todettu tehokkaaksi tavaksi saada hyvä yleiskuva
alueesta ja elinympäristöselvityksen tulosten perusteella
voidaan edelleen arvioida tarve tehdä lajikohtaisia selvi-
tyksiä. Eräissä arvokkaissa kohteissa linjausvaihtoehtoja
selvitettiin laajemmalla alueella, jotta kohteesta saataisiin
laajempi ja selkeämpi kuva. Kirjoverkkoperhosten kartoi-
tusta täydennettiin myöhemmin syksyllä loka- ja marras-
kuussa toukkapesyeiden kartoituksilla.

Lepakoiden esiintymistä selvitettiin viljelysalueita lukuun
ottamatta Vantaan puoleiselta osuudelta kahdeksalla käyn-
nillä 7.8.–1.9.2019 aikana nauhoittaen lepakoiden ääniä.
Lisäksi sopiville kohteille sijoitettiin kolme automaattisesti

Ellermaa, M. 2010. Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja niiden tunnistaminen Uudellamaalla. Saatavilla osoitteesta:

<https://www.tringa.fi/wp-content/uploads/2010/05/maali.pdf>

Lemminkäinen Infra Oy 2017. Kiilan kiertotalouskeskus, ympäristövaikutusten arviointiohjelma.

Morenia Oy, Lemminkäinen Infra Oy, Finavia 2009. Focus-alueen maa-ainestenoton YVA-menettely. Saatavilla osoitteesta:

https://www.tuusula.fi/attachments/text_editor/24462.pdf

Rantalainen, S. 2004. Luonnonsuojeluselvytys YK0019.

Tuusulan kunta 2007. Fokuksen alueen luontoselvitykset. Saatavilla osoitteesta:

https://www.tuusula.fi/attachments/text_editor/24461.pdf

Tuusulan kunta 2013. Kiviaineksen otto ja ylijäämämaiden vastaanotto Västerskogin tilalla, ympäristövaikutusten
arviointiselostus. Saatavilla osoitteesta:

<https://www.ymparisto.fi/download/noname/%7BE1CF7F64-9AF6-4CD6-BEA0-6FDAE21978CC%7D/44003>

Tuusulan kunta 2015. Tuusulan osayleiskaava-alueiden luontoselvitykset 2013 ja 2014. Saatavilla osoitteesta: https://www.tuusula.fi/attachments/text_editor/31527.pdf?name=Ruotsinkyla-Myllykyla_ja_Focus-alueen_luontoselvitys_2013_lowres

Tuusulan kunta 2016. Fokuksen alueen luontoselvitys 2016.

Tuusulan kunta 2017. Tuusulan ekosysteemipalvelut-raportti. Saatavilla osoitteesta:

https://www.tuusula.fi/attachments/text_editor/30907.pdf?name=Tuusulan_ekosysteemipalvelut_Raportti_30_05_17

Tuusulan kunta 2019. Luontoselvitykset Tuusulan Ruotsinkylässä (Kehä IV, Västerskog) vuonna 2018. Raporttiluonnos.

Tuusulan kunta 2019. Lövkullan tilan lepakkoselvitys.

Uudenmaan liitto 2017/2019. Luonnonsuojelualueiden kohdetiedot, Uudenmaan maakuntakaavan liiteaineisto 1. Saatavilla
osoitteesta: https://www.uudenmaanliitto.fi/files/24151/UUSIMAA-KAAVA_Liiteaineisto_2_Suojelualueiden_kohdekuvaukset.pdf

Uudenmaan liitto 2018. Vantaan luontokohteiden maakunnallisen arvon määrittely LAKU-kriteerein Uusimaa-kaavaa varten -
Osa II. Saatavilla osoitteesta: https://www.uudenmaanliitto.fi/files/23400/Luontoselvityskohteiden_maakunnallinen_arvo.pdf

Uudenmaan liitto/Helsingin yliopisto 2018. Uudenmaan ekologiset verkostot-raportti.

Vantaan kaupunki 2006. Vantaan luonnonmuistomerkki-raportti. Saatavilla osoitteesta: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/119016_vantaan_luonnonmuistomerkki_2006.pdf

Vantaan kaupunki 2007. Luonnonsuojeluselvytys. Saatavilla osoitteesta: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/118797_kaupsu_Luonnonsuojelualueet_nettiin.pdf

Vantaan kaupunki 2009. Vantaan pienvesiselvitys. Saatavilla osoitteesta: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/119028_vantaan_pienvesiselvitys_2009.pdf

Vantaan kaupunki 2011. Vantaan virtavesiselvitys 2010-2011. Saatavilla osoitteesta: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/119029_vantaanvirtavesiselvitys_2010-2011.pdf

Vantaan kaupunki 2013. Kalliosinisiiven elinympäristöjen selvitys Pohjois-Vantaalla vuonna 2012.

Vantaan kaupunki 2013. Metsäiset yhteydet Vantaalla-raportti. Saatavilla osoitteesta: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/119015_metsaiset_yhteydet_vantaalla.pdf

Vantaan kaupunki 2014. Vantaan luonnonsuojelualueet-raportti. Saatavilla osoitteesta: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/118896_luonnonsuojelualueet.pdf

Vantaan kaupunki 2015. Vantaan petolinnut 2015-raportti.

Vantaan kaupunki 2015. Vantaan pienvesien tutkimusraportti 2015. Saatavilla osoitteesta: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/120525_pienvesien_tutkimusraportti.pdf

Vantaan kaupunki 2016. Suunnittelualueen kääpä- ja metsäselvitykset.

Vantaan kaupunki 2017. Vantaan viherrakenneselvitys. Saatavilla osoitteesta: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/134957_vantaa-viherrakenneselvitys-19092017-netti.pdf

Vantaan kaupunki 2018. Luoteis-Vantaan liito-oravaselvitys 2017–2018, väliraportti.

Vantaan kaupunki 2018. Vantaan lahokaviosammalkartoitus 2017.

Vantaan kaupunki 2018. Kiilan hule- ja pohjavesiselvitys.

Vantaan kaupunki 2018. Soita Riipilässä-kohdeinventointi.

Vantaan kaupunki 2018. Vantaan viitasammakkokartoitus 2018.

Vantaan kaupunki 2018. Selvitys Vantaan ekologisista yhteyksistä. Saatavilla osoitteesta: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/141790_Selvitys_Vantaan_ekologisista_yhteyksista.pdf

Sitowise 2018: Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä, Aluevaraussuunnitelma – Viitasammakkoselvitys.

nauhoittavaa niin sanottua audiomottia. Kohteet olivat Malmin mahdollinen suunniteltu rekkaparkki, Lammintien itäpuolisen metsäalueen tekolampi linjauksella ja Myllykylän Kuutamotie. Lepakkoselvitykset alkoivat kuitenkin lepakoiden pesimäajan suhteen niin myöhään, että yksin niiden perusteella ei voi tunnistaa pesimäalueita. Selvitysten perusteella saatiin kuitenkin käsitys lepakoille parhaista ruokailumaastoista.

Selvitysten tulokset on selostettu alueen nykytilan kuvauksessa. Kesän 2019 täydentävät maastotyöt teki FM (biologi) Jaakko Kullberg Sitowise Oy:stä ja lepakoiden osalta luontokartoittaja Petri Asikainen.

9.2 Nykytilanne

9.2.1 Luonnonympäristön yleiskuvaus

Suunnittelualue on luonnonympäristöltään vaihtelevaa metsien, kallioalueiden ja jokilaaksojen muodostamaa mosaiikkia. Suunnittelualue sijoittuu Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välisille metsä- ja maatalousalueille. Valtaosa metsistä on metsätalouskäytössä. Suunnittelualueen länsiosassa sijaitsee enemmän laajoja peltoaukeita ja kulttuuriympäristöä. Suunnittelualuetta luonnehtii haja- ja kyläasutus. Vantaanjoki ja Tuusulanjoki sivu-uomineen muodostavat eliöstöltään ja maisemaltaan merkittäviä jokikäytäviä. Alueella on myös useita luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä pienempiä vesistöjä, kuten lampia sekä puroja. Osa puroista on ainakin osittain säilyttänyt luonnontilaisen uomansa. Luonnon monimuotoisuuden keskittymiä on muun muassa Reunan Josvaholmin alueella, Vantaanjoen varressa, Tuusulanjoen varressa sekä Kesäkylässä.

Seuraavassa on esitelty suunnittelualueen arvokkaat luontokohteet teemoittain. Tekstin yhteydessä on esitetty karttaotteita huomionarvoisista luontokohteista.

9.2.2 Suojelualueet

Suunnittelualueen läheisyyteen ja lähialueille sijoittuu useita luonnonsuojelualueita (Kuva 9.1). Seuraavassa on lyhy-

esti kuvattu ne luonnonsuojelualueet, jotka sijoittuvat tarkastelualueelle.

Lamminsuon yksityismaiden luonnonsuojelualueen pohjoisreuna (YSA014153)

Suunnittelualueen länsiosa (liittymäalue) sivuaa Lamminsuon yksityismaiden luonnonsuojelualueen pohjoisreunaa (YSA014153). Kyseinen luonnonsuojelualue sijoittuu alustavasti suunnitellusta rekkaparkista noin 150 metriä lounaaseen. Lamminsuon on noin 29 hehtaarin suokokonaisuus, joka sisältää muun muassa rämeitä sekä ravinteikkaampia korpia ja luhtia. Lisäksi Lamminsuolla esiintyy lettoa, joka on Uudellamaalla hyvin harvinainen suotyyppi. Lamminsuon aluetta on luonnehdittu pääkaupunkiseudun edustavimmaksi reheväksi suokompleksiksi (Rantalainen 2004, Vantaan kaupunki 2014).

Riipilän metsän yksityismaiden luonnonsuojelualue (YSA207712)

Riipilän metsän yksityismaiden luonnonsuojelualue (YSA207712) sijaitsee Lamminsuon yksityismaiden luonnonsuojelualueen itäpuolella ja se sijoittuu alustavasti suunnitellusta rekkaparkista rekkaparkista noin 500 metriä etelään. Kyseinen alue sijaitsee Reunan ja Peräjäkulman välisellä alueella. Alue on pinta-alaltaan noin 8 hehtaaria. Suurin osa alueesta kuuluu Riipilän metsäalueen (AMO010348) – vanhojen metsien suojeluohjelman kohteisiin. Luonnonsuojelualue sisältää muun muassa kalliometsää, lehtoja ja alueen läpi kulkee metsäpuro. Suojellu-

Vantaanjoen Natura-alue (FI0100104)

Vantaanjoki kuuluu Vantaanjoen Natura-alueeseen (FI0100104). Vantaanjoen vesistöalue sijaitsee Uudellamaalla ja eteläisessä Hämeessä. Joessa on yli 40 koskea ja siihen laskee useita sivujokia. Natura-alueen suojelupe-

Katinmäen yksityismaiden luonnonsuojelualue (YSA014135)

Katinmäen yksityismaiden luonnonsuojelualue (YSA014135) sijaitsee Seutulassa ja se sijoittuu noin kilometrin etäisyydelle tielinjauksesta (vaihtoehdosta 1) lounaaseen. Katinmäki on pinta-alaltaan noin 8 hehtaaria ja sisältää avokalliota, kallioketoja sekä runsaslahopuustoisia sekametsiä.

Gungkärrin pähkinäpensaslehdon yksityismaiden luonnonsuojelualue (LTA201661)

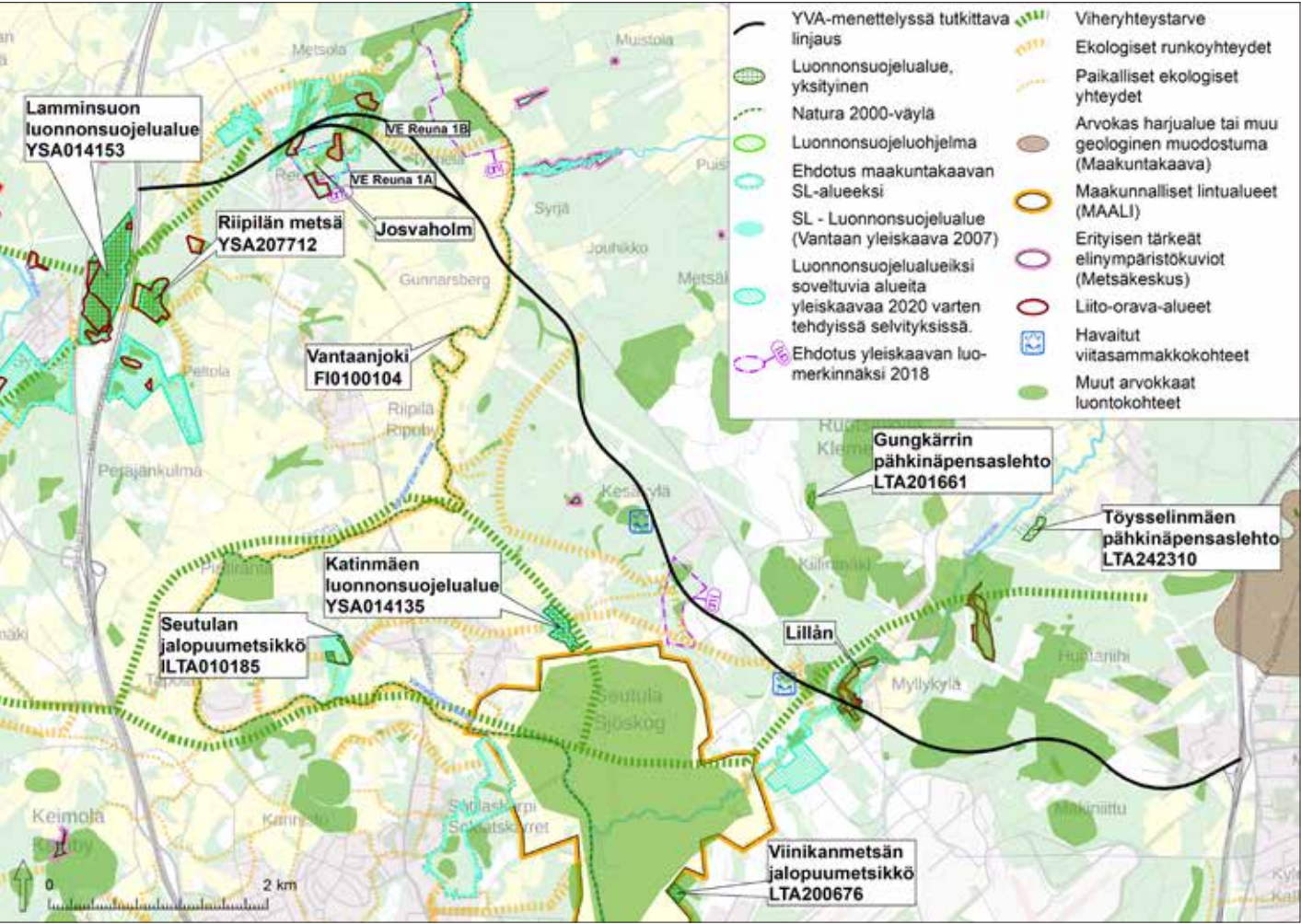
Gungkärrin pähkinäpensaslehdon yksityismaiden luonnonsuojelualue (LTA201661) sijaitsee Kiilnän pohjoispuolella ja se sijoittuu yli kilometrin päähän tielinjauksesta itään. Alue on pinta-alaltaan noin 0,7 hehtaaria. Gungkärrin pähkinäpensaslehto sijaitsee purosta nousevilla jyrkäk-

9.2.3 Luonnonsuojelualueiden varauksiin kuuluvat kohteet

Luonnonsuojelualueiden varauksiin kuuluvia kohteita suunnitelma-alueen tuntumassa ovat Reunan Josvaholm (Kuva 9.4) ja siitä itään ulottuvat metsäalueet sekä Tuusulanjokivarren Lillän (Kuva 9.6).

Reunan Josvaholm

Yleiskaavassa Reunan Josvaholm on osoitettu suojelualueeksi. Rajaus on kartalla varsin mutkitteleva noin 55 hehtaarin kokoinen kohde, jonka keskelle jää rajaukseen kuulumaton noin 3,4 hehtaarin kalliainen vanha avohakkuualue. Alue voidaan jakaa matalalla sijaitsevaan korpia ja lähteikköalueeseen ja itäpuolen korkeammalla osalla



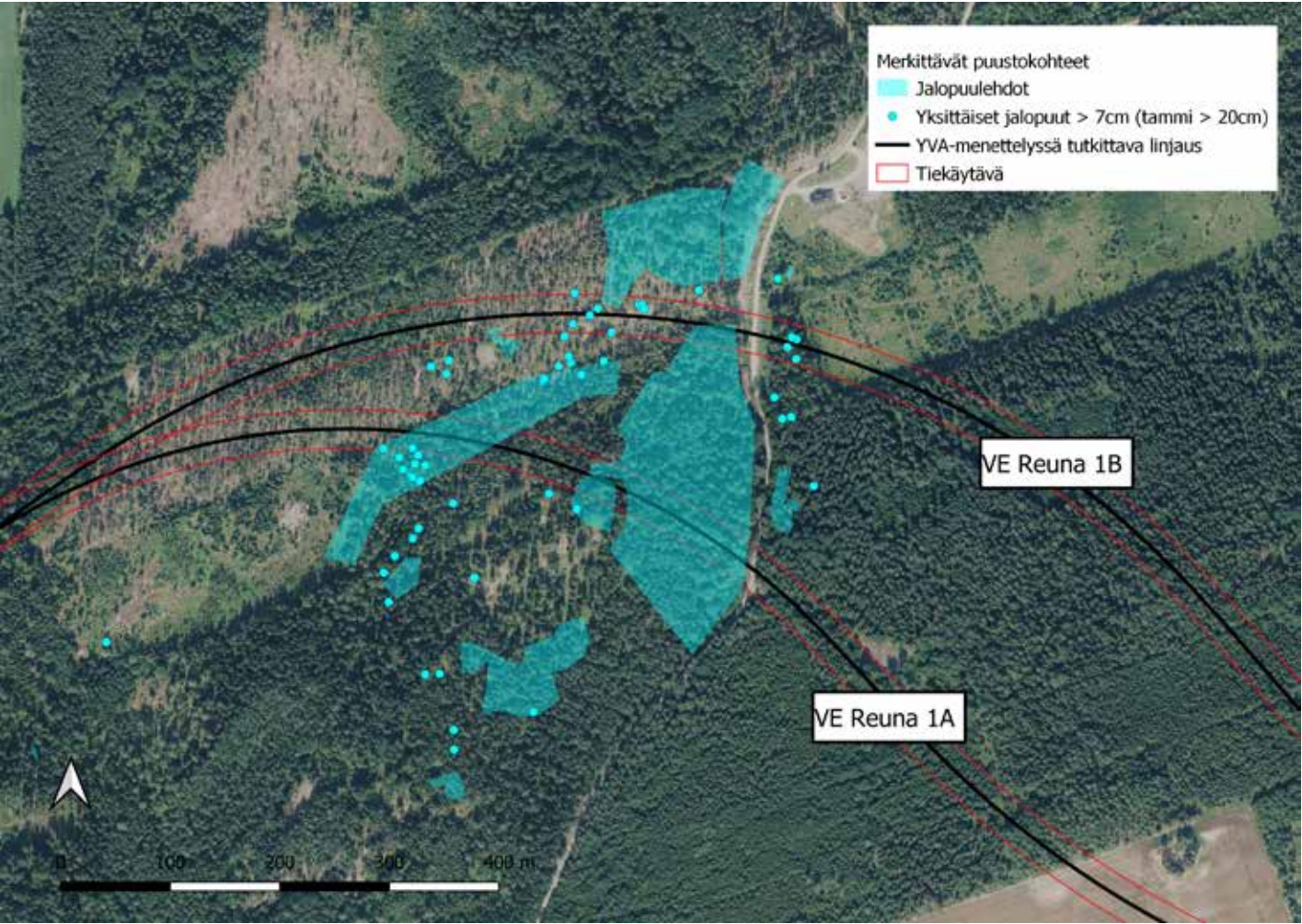
Kuva 9.1. Luonnonsuojelualueet ja keskeisimmät luontoarvot tarkastelualueella.
Bild 9.1. Naturskyddsområden och de viktigaste naturvärdena i det granskade området.

sijaitsevaan edustavaan, paikoin jalopuita kasvavaan metsäalueeseen.

Josvahalmin lounais-koillissuuntaisen laakson varsinainen suokohde sijaitsee selvitysalueen luoteisosassa ja on pinta-alaltaan noin 14 hehtaarin laajuinen korpi- ja lähteikköalue, jonka laskusuunta on pohjoiseen ja sitä kautta lännessä etelään virtaavaan Lamminojaan. Suunniteltu tielinjaus kulkee laakson alueen poikki. Josvahalmin suoalue on pääasiassa luonnontilaisena ja runsaslahopuustoisena säilynyttä kuusta kasvavaa lehtokorpea (VU) ja metsäluhtaa (DD). Alueella esiintyy kaatuneiden maapuiden päällä esiintyvää erittäin uhanalaista (EN) direktiivilajia lahokaviosammalta, jonka ydinalueen linjaus halkaisee keskeltä. Lisäksi alueella esiintyy melko luonnontilaisia reunametsiä. Suon läpi virtaa osittain luonnontilaisena säilynyt puro, joka saa vesiä muun muassa suon eteläosan lähteikköal-

eesta, missä on vaarantuneeksi luokitellun harsosammalten (VU) esiintymä.

Josvahalmin jalopuulehtokohteet (VU) sijaitsevat Reunan kylästä itään ja koilliseen, linjausvaihtoehtojen kohdalla pääosin Rajakoskentien puoleisella alueella. Pääosin VE Reuna 1B -linjaukselle sijoittuvalle pienipuustoiselle alueelle oli tehty uusi noin 5,9 hehtaarin hakkuu. Jalopuusto oli hakkuissa jätetty pystyyn, mutta alueen metsäisyys on kadonnut. Hakkuiden etelä- ja itäpuolella ja Rajakoskentien puoleisen harjanteen ja kallioalueiden väliin VE Reuna 1A -linjauksella on syvä painanne, joka on eteläosaltaan lajirikasta ympäristöä, jossa on mm. metsälehmusta, korpikaislaa, ranta-alpia, lehtopähkämöä ja sanikkaisia kasvavaa luonnontilaista tervaleppälehtokorpea (VU, Etelä-Suomessa EN). Pohjoisosassa, joka kaartuu koilliseen, on osin aiemmin harvennettua tai muuten käsiteltyä lehto-



Kuva 9.2. Josvahalmin alueen jalopuustoiset ympäristöt sekä tuoreet hakkuut.
Bild 9.2. Miljöer med ädelträ och färskta avverkningar i Josvahalms område.

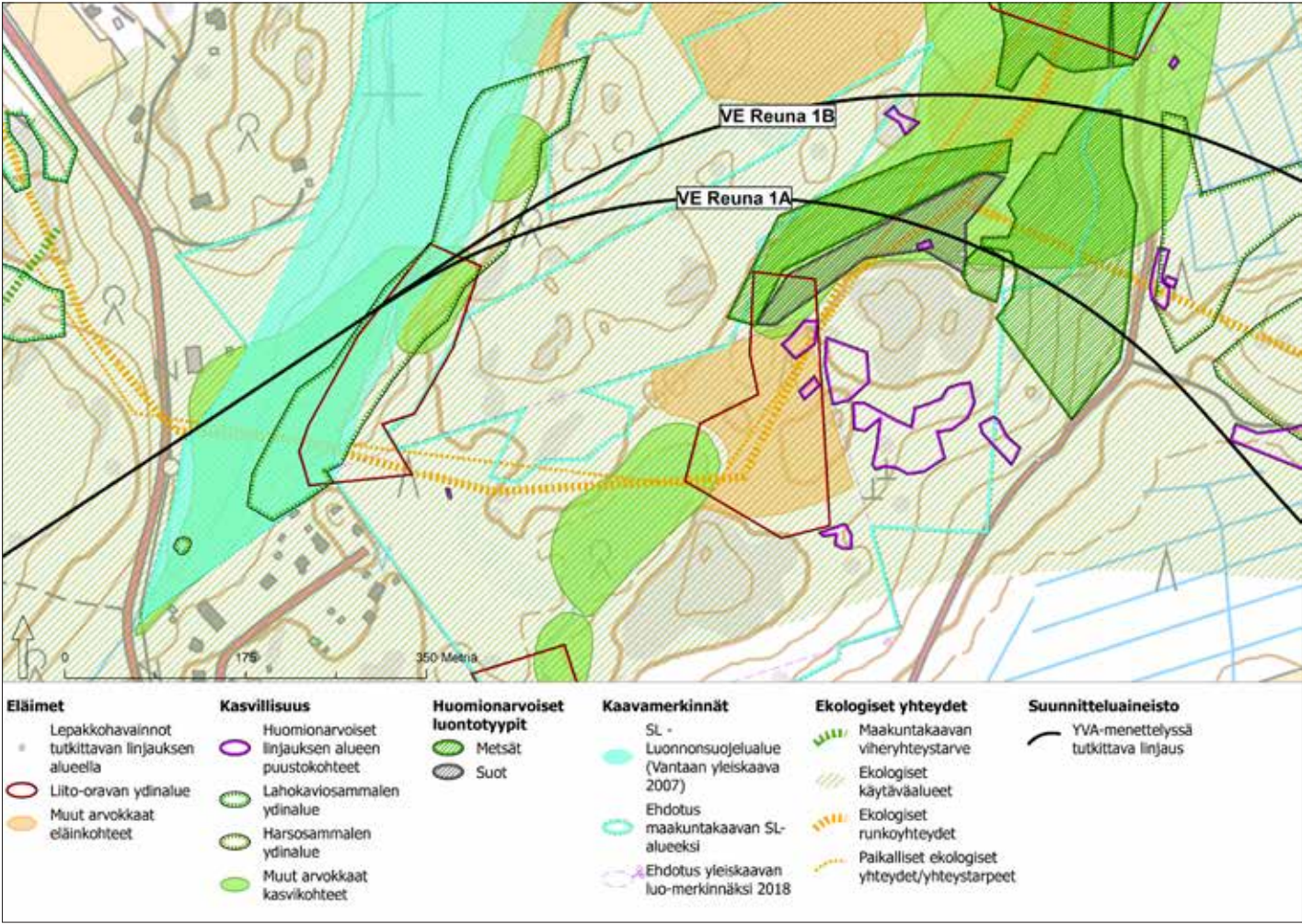


Kuva 9.3. Marraskuinen kuva Reuna VE 1B linjaukselta kohti länttä ja Josvaholmia.
Bild 9.3. Bild från november från sträckningen Reuna Alt 1B mot väst och Josvholm.

korpea (VU, Etelä-Suomessa EN). Metsäalueen itäosissa on laajalla alueella metsälehmusta, tammia ja vaahteraa kasvavaa osin kuusivaltaista jalopuulehtoa, pähkinälehtoa sekä suurikokoista haavikko. Rajakoskentien puoleisella harjanteella lehtokuusama on yleinen ja varsinkin alueen itärinteillä on runsaasti kookasta haapaa, joskin sen osalta edustavimmat kohteet jäävät LS-varauksen ulkopuolelle.

Myllykylän Lillån

Tuusulanjokivarressa sijaitseva erittäin edustava jokilaakso, joka sijoittuu Vantaan puolella olevan Katriinantien sekä Tuusulan puoleisen Myllykyläntien väliselle alueelle. Vantaan puolella yleiskaavan 2007 mukainen luonnonsuojelualuevaraus on 9,8 hehtaaria ja yleiskaavaluonnoksen 2020 mukainen LS-alueeksi soveltuva alue 17,1 hehtaaria. Maakuntakaavojen yhdistelmän 2017 ja ehdotuksen 2050 mukainen luonnonsuojelualuevaraus on Tuusulan puolella 16,3 hehtaaria.

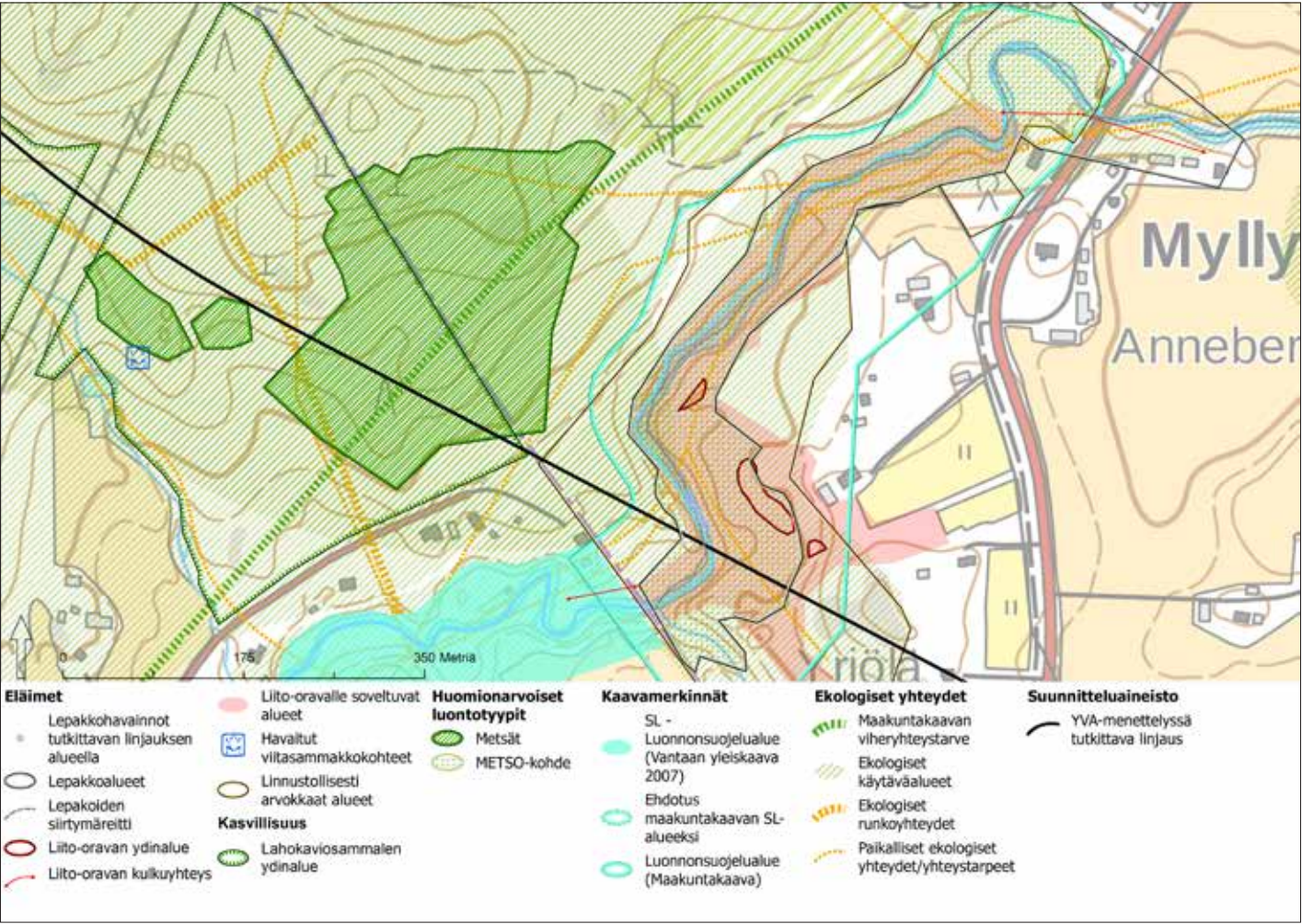


Kuva 9.4. Josvahalmin alue. Alueella on useita, osin päällekkäisiä luontoarvoja.
Bild 9.4. Josvahalms område. I området finns flera, delvis överlappande naturvärden.

Jokiuoma on pääosin jyrkkäreunainen, hiljaa virtaava ja mutkitteleva, mutta siinä on paikoin myös koskia sekä sitä reunustavia rantametsiä. Ranta-alueita on osittain rakennettu. Rantavyöhykkeessä esiintyy lehtipuuvaltaisia ruoholehtoja, kookasta haapa- ja kuusimetsää, pähkinäpensasta, lehtokuusamaa (Kuva 9.5) ja paikoin muun muassa saniaislehtoa (Janatuinen 2011). Tuusulan puoleisella alueella esiintyy ja sille on rajattu liito-oravan ydinalueita. Suunniteltu tielinjaus kulkee Vantaan puolelta itään joen poikki Tuusulaan noin 40 metrin päästä Vantaan puoleisen rajauksen reunasta Yrjölän kohdalla olevan joenmutkan kohdalla ja suoraan poikki liito-oravien ydinalueen (Kuva 9.6). Lisäksi Tuusulanjoessa lisääntyy erittäin uhanalainen meritaimen (EN) ja siellä elää vaarantuneeksi luokiteltua vuollejokisimpukkaa (VU). Alueella esiintyi runsaasti neidonkorentoja (LC) sekä muutamia yksilöitä direktiivilajeihin kuuluvaa kirjojokikorentoa (LC), jolle koko jokivarsi on so-pivaa lisääntymisaluetta.



Kuva 9.5. Tuusulanjokilaaksossa kasvaa runsaasti lehtokuusamaa.
Bild 9.5. I Tusby ådal växer rikligt med skogstry.



Kuva 9.6. Tuusulanjokivarren Lillån alueelle on keskittynyt runsaasti luontoarvoja.
Bild 9.6. I Lillås område längs Tusby å har koncentrerats rikligt med naturvärden.

9.2.4 Muut huomionarvoiset luontokohteet

Edellä mainittujen kohteiden lisäksi suunnittelualueella on runsaasti eläimistöään tai kasvillisuudeltaan paikallisesti arvokkaita kohteita (Vantaan kaupunki 2015a). Kirjoverkoperhosselvityksen ohessa tunnistettiin muita suunnittelualueelle sijoittuvia merkittäviä luontotyyppejä ja uhanalaisille lajeille potentiaalisia elinympäristöjä. Reunan ja Hanskallion koillispuolen linjauksilla jalopuiden ja pähkinäpensaiden esiintymistä kartoitettiin merkitsemällä yksittäisten yli 7 cm paksujen jalopuiden eli lähinnä metsälehmusten ja vaahteroiden sijainnit ja läpimitta muistiin. Selkeät tihentymät rajattiin karttaan esiintyminä. Seuraavassa on esitetty kohdekohtaiset kuvaukset maantieteellisesti Riipilästä Focus-alueelle. Riipilän osuuden keskeiset arvot on esitetty kohdekuvausten yhteydessä kartalla (Kuva 9.10).

Lammintien eteläpuolinen keto ja niittyalue

Lammintien eteläpuolinen heinäketo ja niittyalue, jossa kasvaa silmälläpidettävää ketoneilikkaa (NT). Paikalla esiintyy vieraslajeista komealupiinia. Alue sijoittuu tielinjauksen eteläpuolelle.

Laminsuonoja ja laakso

Oja ja laakso, jotka sijoittuvat etelä-pohjoissuunnassa pääosin peltoalueen laaksonpohjaan (Kuva 9.7). Oja virtaa mm. Josvahalmin lähteikköalueelta aina Lamminsuon luonnonsuojelualueelle. Itäpuolinen kallioalueen reuna on metsäinen, mutta hyvin jyrkkä. Laakso on ilmeisen tärkeä kulkureitti niin maa- kuin vesieläimistölle.



Kuva 9.7. Lamminsuonojan laaksoa Lammintieltä pohjoiseen.
Bild 9.7. Dalen längs Lamminsuonoja norr om Lammivägen.

Laminsuonojan itäpuolinen kallio- ja metsäalue

Talousmetsää, mutta yläkö muodostaa eläimistölle tärkeän kulkureitin lounais-koillissuunnassa. Alueen länsiosassa on aivan tielinjauksen tuntumassa kalliopohjalle rakennettu ja padottu lampi, jossa on monipuolinen rantakasvillisuus ja hyönteislajisto (Kuva 9.8). Uhanalaisia tai direktiivilajeja ei kuitenkaan havaittu. Lampi sijaitsee aivan suunnitellussa tielinjauksessa kiinni sen pohjoispuolella, laskuoja suuntautuu etelään. Itäosan metsissä paikoin yksittäisiä nuoria tammia ja lehmuksia. Riipiläntien varressa tielinjauksella esiintyy vieraslajeista komealupiinia.

Josvahalmin ja Reunan itä- ja koillispuoliset jalopuulehdot

Luonnonsuojeluvarauksen osalta kohde on käsitelty edellä. Luonnonsuojeluvarauksen ulkopuolisilla alueilla Rajakoskientien länsipuolella on lehtoa, jossa lehtokuusama on yleinen ja harjanteen itärinteillä on lehmusten lisäksi runsaasti kookasta haapaa (Kuva 9.9). Merkkejä liito-oravasta ei kuitenkaan havaittu, mihin saattaa vaikuttaa, että alueelta on poistettu ilmeisesti tarkoituksella jo pitkään kuusia. Rajakoskientien itäreunalla on vielä jonkin verran lehmusta ja vaahteraa, mutta etäämpänä VE Reuna 1B:n tielinjaus muuttuu ojitetuksi kosteapohjaiseksi kasvatuskuusiksi ja idempänä taloussekametsäksi. VE Reuna 1A -tielinjaus kulkee vuonna 2019 asumattoman, vanhan liito-oravarevirin läpi, jossa kasvaa kymmeniä suuria haapoja.



Kuva 9.8. Lamminsuonojan itäpuolisen metsäalueen teko-lampi.
Bild 9.8. Konstgjord damm i skogsområdet öster om Lamminsuonoja.



Kuva 9.9. Lehmusmetsikköä Reunan itäosan lehtokorvessa.
Bild 9.9. Linddunge i ett lundkärr i östra delen av Reuna.

Vantaanjoen Natura-alue

Vantaanjoen Natura-alue on käsitelty jäljempänä siitä tehdyn Natura-tarvearvion yhteydessä.

Fågelbergistä Vantaanjokeen laskeva puro

Tielinjaus sijoittuu Fågelbergin suunnasta Vantaanjokeen itäpuolelta laskevan osin luonnontilainen metsäpuron yli (Kuva 9.10). Puroon on ohjattu osin muita perattuja haaroja tai ojituksia eteläpuolelta ja Fågelbergin suunnasta. Puroa ympäröivät metsät ovat pääosin hoidettua kuusivaltaista tuoretta, paikoin lehtomaista kangasta. Alajuoksulla purovarret ovat pääosin harvennettua kuusivaltaista sekametsää ja yläjuoksulla kuusimetsää, jonka itäisimmät osat on kaadettu 2019 aikana puron molemmiin puolin.

Kesäkylän pajuluhta

Kiiltopajua ja muita pajuja kasvava alueellisesti arvokas pajuluhta (LC, Kuva 9.12), jossa monilajinen päiväper-

hoslajiisto mukaan lukien ketokultasiipi (NT). Tielinjaus kulkee osin alueen itäosan yli.

Viitasammakon kutualue

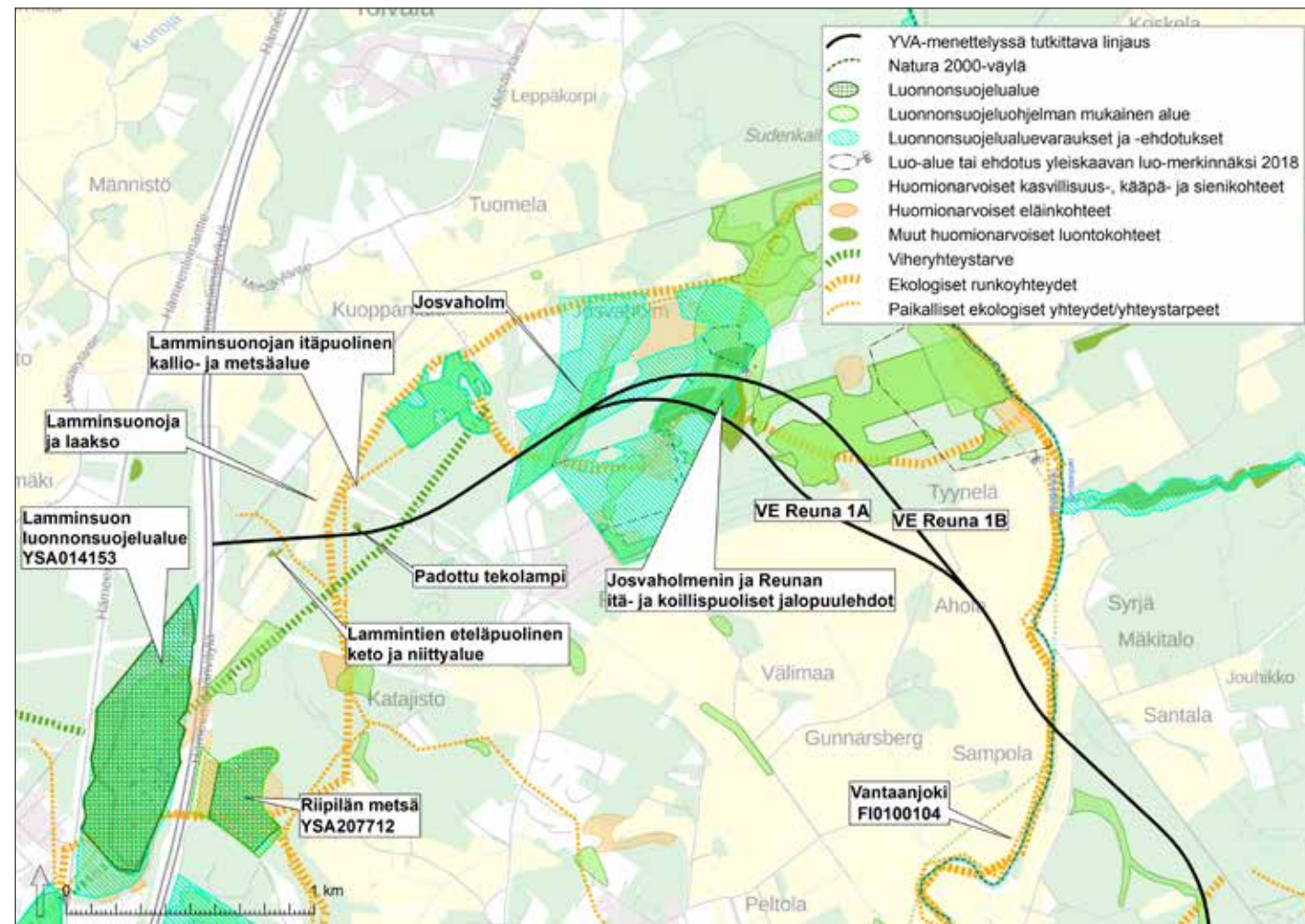
Kesäkylän länsipuolella oleva Kuusistontien lammenreunan saranevat ja viitasammakon kutualueet sijoittuvat tielinjauksen länsipuolelle. Noin 160 m tielinjauksen länsipuolelle jää Kuusistontien saniaislehto.

Kesäkylän Kesämetsän korpi

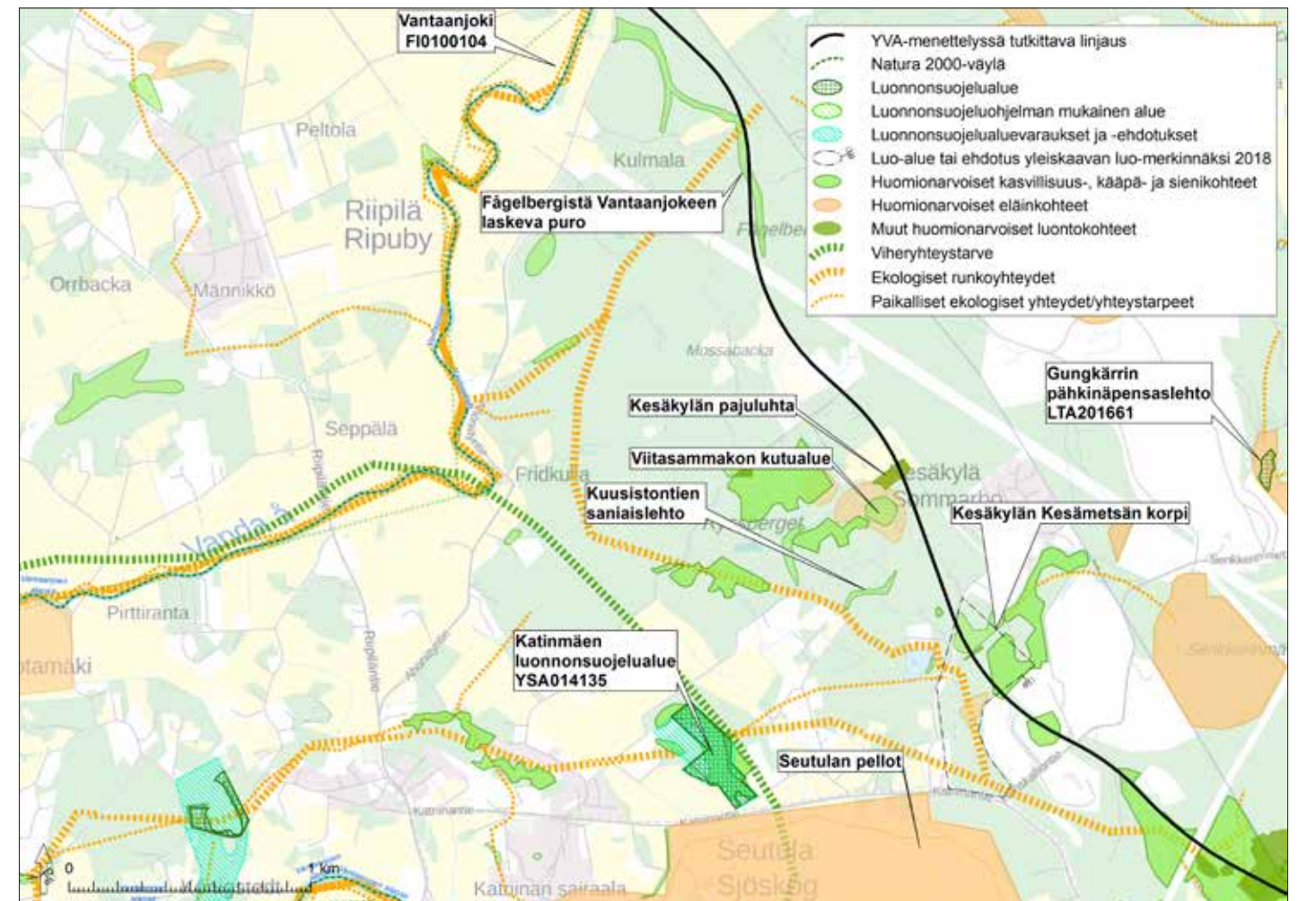
Kesäkylän lounaispuolella tielinjaus kulkee varttuneen kuusikon läpi. Kohde on arvokas kasvikohte; rehevä ja luonnontilainen korpi (Kuva 9.13). Kohde on enimmäkseen aitokorpiin kuuluvaa mustikkakorpea ja ruohokorpea, kaakoisosan juotti on sara- ja metsäkortekorpea. Nämä kaikki suotyypit on luokiteltu Etelä-Suomessa erittäin uhanalaisiksi (EN). Valtapuuna on tyypillisesti kuusi, mutta alueella on myös yksittäisiä kookkaita haapoja ja koivuja. Maapuita



Kuva 9.12. Kesäkylän pajuluhtaa, jossa lenteli ketokultasiipiä.
Bild 9.12. Sommarbo, sidvallsäng med vide och violett-kantade vingar.



Kuva 9.10. Riipilän osuuden luontoarvot.
Bild 9.10. Naturvärdena längs avsnittet i Ripuby.



Kuva 9.11. Kiila-Metsäkyli-osuuden luontoarvot.
Bild 9.11. Naturvärdena längs avsnittet i Kila-Skogby.



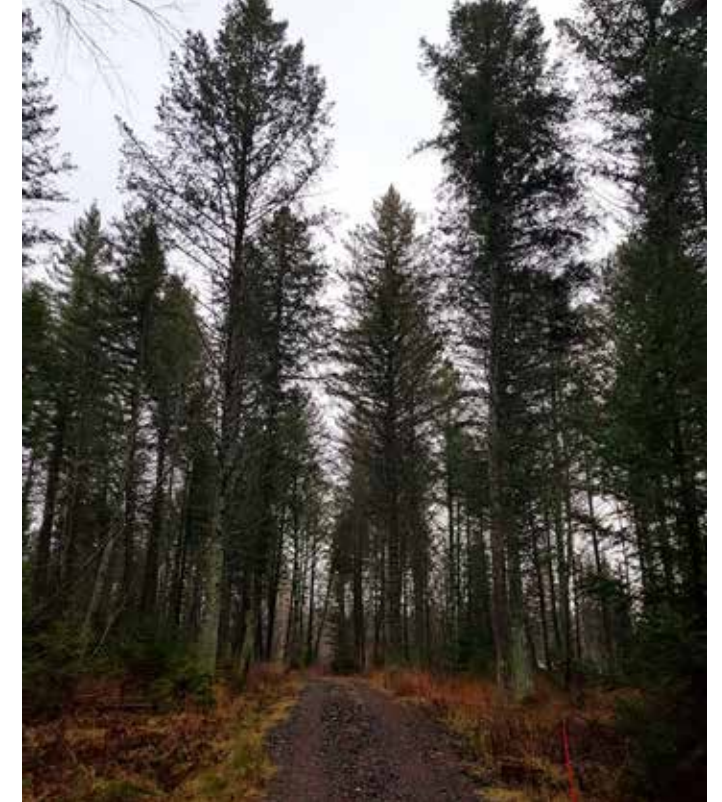
Kuva 9.13. Kesämetsän matalapuustoista ja kapeaa metsäkortekorpijuottia.
Bild 9.13. Sommarbo, smala kärrsträngar med låga träd och skogsfräken.



Kuva 9.14. Tuusulanjoen länsipuolen lehtomaista kangasta, jossa kasvaa pientä pähkinäpensasta.
Bild 9.14. Lundartad mo med små hasselbuskar väster om Tusby å.



Kuva 9.15. Siltaniitunmäen kaakkoisrinteen tammimetsikköä.
Bild 9.15. Ekdunge på sydöstra sluttningen av Siltaniitunmäki.



Kuva 9.17. Huhtarinmäen douglaskuusimetsikköä Mäkinityn pohjoispuolella.
Bild 9.17. Douglasgranskog i Huhtarinmäki norr om Mäkinittu.

on kuitenkin vähän. Sara- ja metsäkortekorpijuotti on vain muutaman metrin levyinen ja hyvin matalapuustoinen. Tielinjaus sijoittuu Kesäkylän Kesämetsän korven poikki. Kesäkyläntien ympäristössä on havaittu myös pohjanlepakoita. Kesäkylän alueelle on myös tehty ehdotus yleiskaavan merkinnäksi (luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokas kohde).

Seutulan pellot

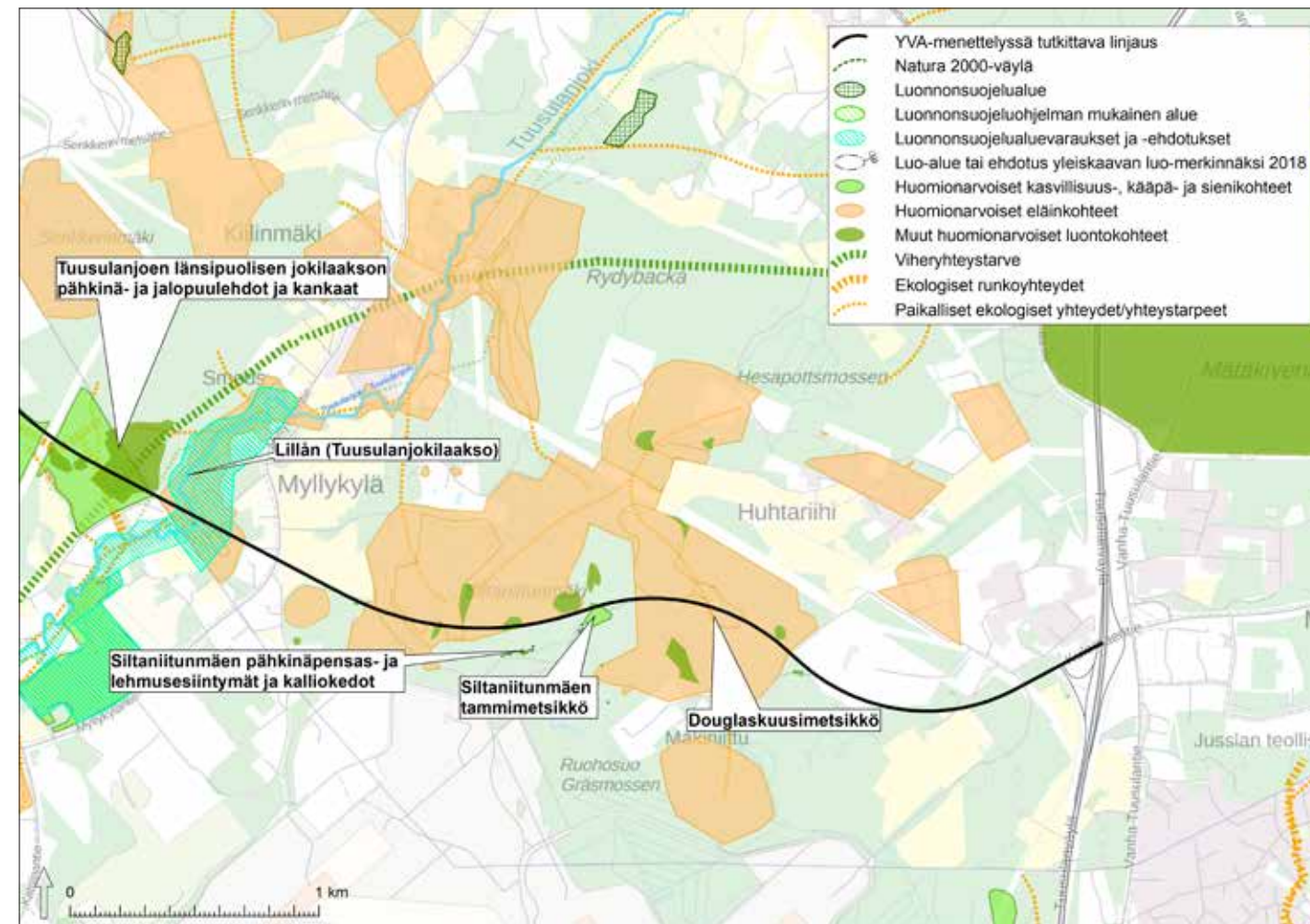
Vähintään maakunnallisesti arvokkaisiin kohteisiin lukeutuvat Seutulan pellot, jotka on luokiteltu maakunnallisesti arvokkaisiin lintualueisiin (Ellermaa 2010). Alueella on pesimä- ja muutonaikaista merkitystä etenkin peltolinnustolle. Tielinjaus sijoittuu peltujen ulkopuolelle metsäalueelle yli 500 metrin etäisyydelle.

Tuusulanjoen länsipuolisen jokilaakson pähkinä- ja jalopuulehdot ja kankaat

Metsäalue, jonka poikki linjaus kulkee, on pääosin kuusi-valtaista talousmetsää, jossa kasvaa yksittäin ja ryhminä lehmusta, vaahteraa ja paikoin runsaasti pähkinäpensasta (Kuva 9.14). Laakson rinteet joelle päin on pääosin hakattu joitakin vuosia aiemmin ja ne ovat lähes läpitunkematon tiheikkö ja risukkoa, jossa kuitenkin kasvaa paikoin runsaasti pähkinäpensasta. Jalopuiden esiintymistä kartoitettiin linjauksen molemmiin puoliin merkitsemällä yli 7 cm paksujen jalopuiden laji sijainti ja läpimitta sekä pähkinäpensaiden sijainti. Selkeät tihentymät rajattiin karttaan esiintyminä. Alueella esiintyi aukoilla yksittäin direktiivilajia kirjojokikorentoa.

Siltaniitunmäen pähkinäpensas- ja lehmusesiintymät ja kalliokedot

Siltaniitunmäen kallioisen kaakkoisreunan ja soistuneen laaksonpohjan reunassa kasvaa kapeana vyöhykkeenä runsaasti pähkinäpensasta ja pääosin nuorta metsälehmusta (Kuva 9.16). Niiden yläpuolella on kapea kallioketovyöhyke. Alue jää tielinjauksen eteläpuolelle. Etelämpänä hiekkateiden varsilla kasvaa runsaasti haitallista vieraslajia komealupiinia.



Kuva 9.16. Focus-osuuden luontoarvot.
Bild 9.16. Naturvärdena längs avsnittet i Focus.

musta (Kuva 9.16). Niiden yläpuolella on kapea kallioketovyöhyke. Alue jää tielinjauksen eteläpuolelle. Etelämpänä hiekkateiden varsilla kasvaa runsaasti haitallista vieraslajia komealupiinia.

Siltaniitunmäen tammimetsikkö

Siltaniitunmäen itä- ja kaakkoispuolella sijaitsee tammimetsikkö lounaasta koilliseen suuntautuvan laakson pohjalla kulkevan yksityistien molemmilla puolilla (Kuva 9.15). Kyseessä on ilmeisesti luontaisesti kylväytynyt tammimetsikkö, joka on säästetty ympäristön hakkuissa. Suurimpien tammien paksuus on 30–45 cm halkaisijaltaan. Metsikön pohjoisosa sijaitsee aivan tielinjauksen tuntumassa.

Douglaskuusimetsikkö

Huhtarinmäen eteläpuolella on douglaskuusta (Pseudotsuga menziesii) kasvavaa metsäkoealaa (Kuva 9.17). Douglaskuusta (kauppanimenä myös oregoninmänty) kasvaa kymmenittäin laajalla alueella Ruohosuontien varrella ja sen eteläpuolella. Puut ovat huomattavan kookkaita, osa jopa yli metrin halkaisijaltaan ja niiden siementaimia sekä eri ikäisiä itseksensä kylväytyneitä varttuneempia puita. Tämä maailman korkeimpiin puulajeihin kuuluva havupuu on meillä paikoin koristepuuna ja metsänviljelyssä käytetty ja peräisin Pohjois-Amerikan länsirannikolta.

9.2.5 Suojelun kannalta tärkeät lajit

Suojellisesti tärkeitä lajeista suunnittelualueella esiintyy liito-oravaa, viitasammakkoa, lepakoita, vuollejokisimpuk-

kaa, saukkoa, kalliosinisiipeä, kirjovertkoperhosta, kirjojokikorentoa sekä harso- ja lahokaviosammalta.

Vuollejokisimpukka, liito-orava, kirjojokikorento, kirjovertkoperhonen ja lahokaviosammal kuuluvat luontodirektiivin liitteen II ja IV lajeihin. Viitasammakko ja kaikki lepakot kuuluvat liitteen IV (a) lajeihin. Liitteen IV lajit ovat tiukasti suojeltuja ja muun muassa niiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty. Kalliosinisiipi, lahokaviosammal ja harsosammal kuuluvat lisäksi erityisesti suojeltaviin lajeihin. Kalliosinisiipi ja lahokaviosammal on luokiteltu erittäin uhanalaisiksi (EN) lajeiksi. Harsosammal on vaarantunut (VU) laji. Edellä mainituista lajeista viitasammakko, saukko, kirjovertkoperhonen ja kirjojokikorento eivät ole Suomessa kuitenkaan uhanalaisia lajeja (LC).

Uhanalaisista petolinnuista mehiläishaukkaa ja hiirihaukkaa on aiemmin esiintynyt Reunan metsäalueilla, mutta hakkuiden myötä lajit eivät ilmeisesti enää pesi alueella (Esisuunnitelma 2015).

Harsosammal

Vaarantuneeksi luokiteltua harsosammalta (VU) kasvaa yhdellä kasvupaikalla suojeluvaraukseen kuuluvalla Vantaan Reunan Josvaholmin eteläosan tielinjauksen eteläpuolisella lähteikköalueella.

Lahokaviosammal

Lahokaviosammalen ydinalueita on rajattu muun muassa suojeluvaraukseen kuuluvalla Reunan Josvaholmin korpialueella, missä tielinjaus kulkee lajille määritellyn ydinalueen poikki (VE Reuna 1B kahden ydinalueen poikki). Lisäksi tielinjaus sijoittuu lajin ydinalueille Hanskallion lähialueella tielinjauksella neljässä kohdassa. Lajin yksilöitä sijoittuu suunnitellulle tielinjaukselle Josvaholmissa (VE Reuna 1B) sekä Hanskallion alueen kolmella lajin ydinalueella.

Vuollejokisimpukka

Vantaanjoki on merkittävin vuollejokisimpukan esiintymisalue Suomessa. Vantaanjoen vuollejokisimpukakannan on arvioitu kattavan yli 15 % lajin Suomen kokonaiskannasta. Vantaanjoessa vuollejokisimpukan tärkeitä elinympäristöjä ovat koskien alapuoliset virtajaksot, virtasuvannot ja nivat. Vantaanjoessa vuollejokisimpukkaa tavataan Vantaanjoen alajuoksun ja Nurmijärven Nukarinkosken vä-

lisellä osalla, ja laji esiintyy runsaimmillaan Vantaankosken alueella (Valovirta 2008).

Tuusulanjoessa vuollejokisimpukkaa esiintyy linjauksella ainakin Myllykylän alueella ja Myllykylänkoskella. Vantaanjoessa on myös monipuolinen kalasto. Vantaanjokea ja siinä esiintyvää lajistoa on kuvattu laajemmin kappaleessa 11 Pintavedet.

Kirjojokikorento

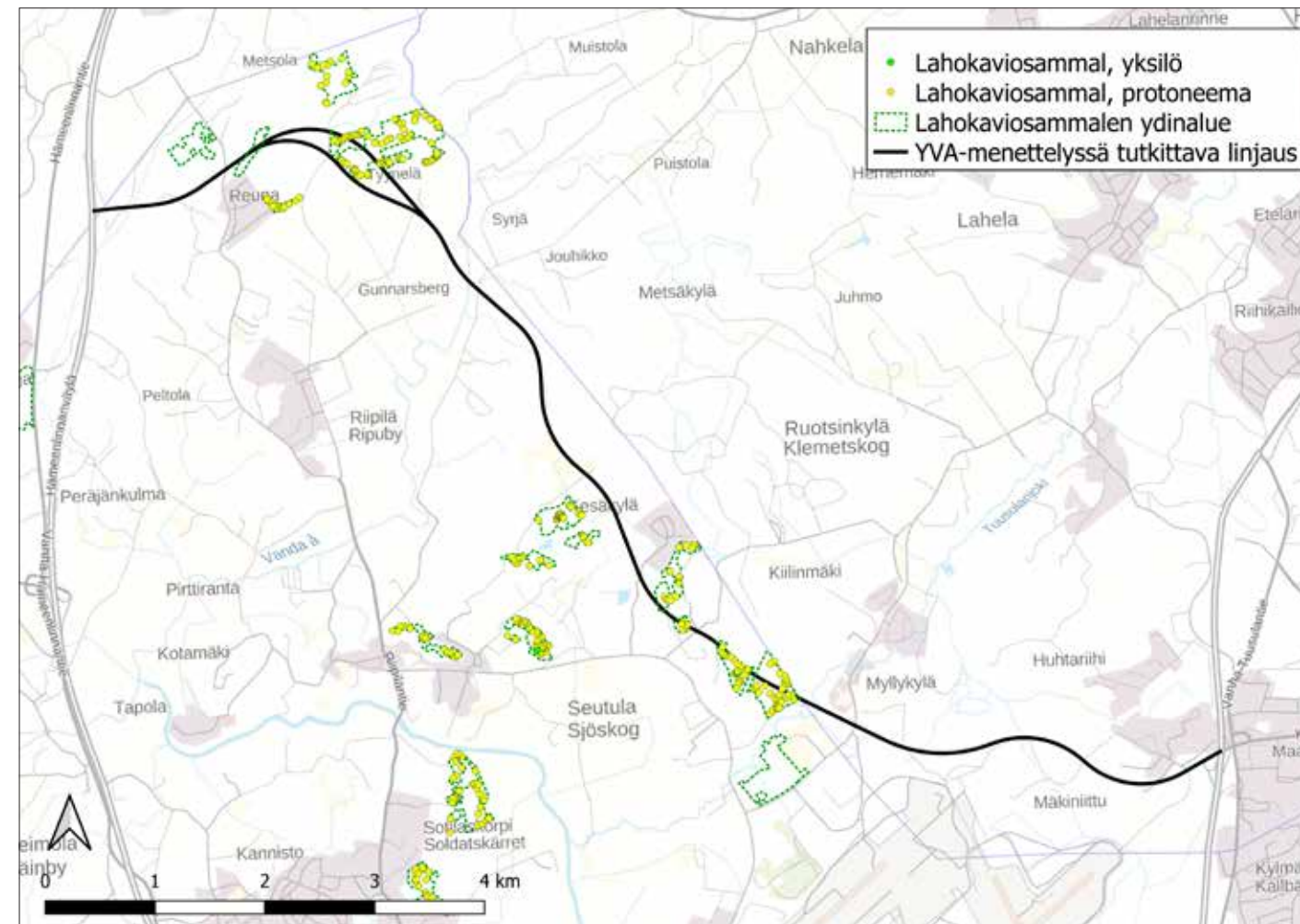
Kirjojokikorento esiintyy aikuisena Kesäkylän ja Kiilan itäpuolisilta voimajohtoaukeilla ja paikoin muillakin avoimilla aukkopaikoilla. Lajin toukka elää vain virtaavassa vedessä. Aikuisia yksilöitä löytyi laajalti yksitellen pieniltä metsäaukeilta myös hankkeen yhteydessä tehdyissä kesän 2019 selvityksissä Kesäkylän ja Kiilan ympäristöstä aina Myllykylään saakka. Todennäköisesti lajin toukkia elää hyvin pit-

källä matkalla Tuusulanjoella, joka on ainoa lähiseudulla niille sopiva elinympäristö.

Kirjovertkoperhonen

Kirjovertkoperhonen on varsinkin Helsingin pohjois- ja itäpuolella laajalle levinnyt ja varsin yleinen laji, jonka kannat kuitenkin vaihtelevat voimakkaasti. Kirjovertkoperhosen esiintyminen voi muuttua nopeasti, koska laji helposti leviää uusille hakkuu- ja harvennusalueille, missä lajin ravintokasveja kangas- ja metsämaittikkaa esiintyy.

Kirjovertkoperhosia havaittiin alkukesällä 2019 linjauksen eteläpuolisilla Mäkinittun kallioalueilla muutamia yksilöitä, mukaan lukien kaksi munintalennolla olevaa naarasta sekä yksi koiras Siltaniityntien pohjoispuolelta Siltaniitynmäen hakkuualueen reunasta (Kuva 9.20 ja Kuva 9.21). Alkukesän havaintojen perusteella lajin talvehtivia toukkapesueita etsittiin loka- ja marraskuun aikana Focus-



Kuva 9.18. Lahokaviosammalen ydinalueet sekä lajin havaitut yksilöt.
Bild 9.18. Kärnområdena för förekomsten av grön sköldmossa och de observerade exemplaren av arten.



Kuva 9.19. Kirjojoki- ja neidonkorentojen elinympäristöä Tuusulanjoella linjauksen pohjoispuolella.
Bild 9.19. Habitat för grön flodtrollslända och blå jungfruslända norr om vägsträckningen vid Tusby å.

alueelta Ruohosuontien ja Siltaniityntien väliseltä alueelta käyden kangas- ja metsämaittikkaa kasvavat kasvustot läpi etsien lajille tyypillisiä vaaleita seittipusseja.

Lisäksi toukkapesyeitä etsittiin linjauksilta kesällä lajin toukille sopivilta paikoilta lokakuussa Reunan Riipiläntien länsipuolelta ja Rajakoskentie länsipuolen hakkuualueelta (vaihtoehto VE Reuna 1B), Seepsulan kivilouhoksen lounais- ja länsipuolelta ja johtolinjalta sekä Hanskallion itäpuolen johtolinjalta. Myös Kesäkylästä on aiemmin havaittu kirjovertkoperhosen esiintymä Metsäkylän lounaispuolelta, mutta kesällä 2018 ja 2019 aikuisia ei havaittu linjauksilla eikä syksyllä 2019 alueelta löydetty lajin toukkapesyeitä.

Yhtään kirjovertkoperhosen aikuista tai toukkapesyettä ei tielinjauksilta löydetty, mutta niiden eteläpuolelta Mäkinittun kallioalueelta havaittiin tarkastuksessa kaksi pesyettä marraskuun alussa. On huomioitava, että lajin kannat ovat olleet Uudellamaalla matalalla vuoden 2018 ankan kuivuuden ja sitä edeltävien viileiden alkukesien takia.

Kalliosinisiipi

Direktiivilajeihin kuuluvan erittäin uhanalaisen kalliosinisiiven (EN) esiintymiä etsittiin kesäkuussa 2019 aikuisia,



Kuva 9.20. Kirjoverkkoperhosen naaras Mäkiniitun kallioalueella linjauksen eteläpuolella.
Bild 9.20. Boknätsfjärilshona i bergsområdet i Mäkiniittu söder om vägsträckningen.



Kuva 9.21. Avohakkuun ja tienreunaa Siltaniitussa, missä lenteli yksinäinen kirjoverkkoperhosen koiras.
Bild 9.21. Kalhygge och vägkant i Siltaniittu. En ensam boknätsfjärilshane påträffades på platsen.



Kuva 9.22. Viitasammakon lisääntymispaikka linjauksen länsipuolella Kesäkylässä.
Bild 9.22. Förökningsplats för åkergroda väster om vägs-träckningen i Sommarbo.



Kuva 9.23. Liito-oravan vanhaa reviiriä Rajakoskentien itäpuolella vanhassa haavikossa.
Bild 9.23. Gammalt revir för flygekorre i en aspdunge öster om Råforsvägen.

munia ja toukkia etsien lajille sopivilta isomaksaruohoa kasvavilta paikoilta. Sopivan näköisiä paikkoja tarkastettiin varsinaisen linjauksen lähialueilta Hämeenlinnanvähylän itäpuolen Vantaan Lammin kallioilta, Siltaniitun mäen kaakkoisreunan jyrkänteiltä ja reunakallioilta sekä Ruohosuontien itäosan varresta YIT-infran länsiosan tuntumaan kulkevan pikkutien varresta, mutta yhtään havainto lajista ei tehty.

Kalliosinisiiven esiintymistä on aiemmin selvitetty Faunatic Oy:n toimesta vuonna 2012 Pohjois-Vantaalla, missä sitä on tavattu linjauksen eteläpuolisilla Riipilän metsäalueen kallioilla.

Kalliosinisiipeä tai sen kehitysasteita ei tutkituilta alueilta havaittu, mutta on kuitenkin huomioitava, että edellisen vuoden 2018 voimakas kuivuus on voinut romahduttaa lajin kannat. Tutkittavilla tielinjauksilla ei esiinny lajin toukille sopivia isomaksaruohokasvustoja.

Viitasammakko

Viitasammakkoita on selvitetty koko Vantaan alueelta keväällä 2018 (Saarikivi 2018), mutta niitä ei havaittu tielinjauksen läheisyydestä. Tietojen mukaan selvitysalueelta on yksi tunnettu havainto viitasammakon esiintymisestä ihan suunnittelualueen itäosasta Tuusulanvähylän ja Helsinki-Vantaan lentoaseman läheisyydestä (Kuva 9.22). Selvityksessä havaittiin viitasammakoiden kutuääntelyä suunnittelualueelta kahdelta eri kohteelta – Kesäkylästä sekä Myllykylän ja Seutulan väliseltä alueelta.

Lepakot

Lepakosta viiksisiippalajit saalistavat mielellään korkealla puiden latvoissa ja korvayökkö matalalla poimien kas-

villisuudesta hyönteisiä ja muita pikkueläimiä. Vesisiipat liikkuvat lähinnä vesistöjen pinnalla. Nämä lajit ovat valaistuksen suhteen arkoja ja välttävät pysyvästi valaistuja kohteita, kuten katuvalaistusta. Pohjanlepakko taas mielellään hyödyntää valaistuksen houkuttelemaa hyönteisiä.

Lepakoiden esiintymistä on kartoitettu kesällä 2018 Västerkogin alueella ja niitä on selvitetty Tuusulan osayleiskaavaan liittyen vuosina 2013–2014. Selvityksessä havaittiin kohtalaisen hyviä lepakoiden ruokailualueita sekä todennäköinen lisääntymisalue Tuusulanjoen läheisyydestä. Myös Focuksen alueella on selvitetty lepakoiden esiintymistä vuonna 2016, missä Myllykylän Lövkullasta havaittiin lepakoiden levähdyspaikka. Vuonna 2018 Lövkullan tilalle toteutetussa selvityksessä merkkejä lepakoiden esiintymisestä ei kuitenkaan havaittu.

Tuusulan Lillän aluetta koskevassa luontoselvityksessä 2019 on osoitettu ns. I-luokan lepakkoalue, jonka eteläkärki sivuaa tielinjausta Tuusulanjoen kohdalla ja lepakkoalue jatkuu joenvarren suuntaisesti koilliseen suunnittelualueesta. Tuusulanjokivarsi on todennäköisesti myös Vantaan puolella lepakoilta tärkeä ruokailualue.

Loppukesästä 2019 (7.8.–1.9. välisenä aikana kahdeksana yönä) lepakoiden esiintymistä selvitettiin koko tähän hankkeeseen liittyen Vantaan puoleiselta osuudelta. Havaintoja kertyi erityisesti Malmin tilalta läheltä Hämeenlinnan vähylää sekä Reunan, Kesäkylän ja Senkkerinmäen alueilta. Selvityksessä havaittiin yksi korvayökkö Malmilla sekä yleisemmin pohjanlepakkoa ja siippalajeja (vesi-, viiksi- ja isoviiksisiippa). Merkittäviä ruokailualueita on Josvaholmin metsäalueilla sekä Tuusulanjoen varressa. Lisäksi Kesäkylän Mossabackan alueella esiintyi useita siippoja ja

pohjanlepakkoita peltoalueen ja hakkuualueen reunametsissä ja avoimessa ympäristössä. Ympäröivien alueiden vanhat metsät saattavat olla lepakoilta tärkeitä alueita lisääntymiskaudella. Loppukesän 2019 selvitys on tehty aikaan, jolloin lajien esiintyminen ei enää kuvasta täysin niiden pesimäaikaista esiintymistä, vaan ensisijaisesti parhaita ruokailumaastoja. Malmin tilan havainnot kuitenkin viittasivat selvästi pesimäpaikkaan, muut kohteet taas ovat vanhan metsän kohteiden lähistöllä.

Liito-orava

Aiemmissa selvityksissä liito-oravasta on tehty runsaasti havaintoja suunnittelualueelta. Havaintoja on tehty Hämeenlinnanvähylän länsipuolelta muun muassa Lamminsuolta sekä Hämeenlinnanvähylän itäpuolelta muun muassa Riipilän metsän alueelta, Josvaholmin ja Reunan alueelta useasta eri paikasta, Tyynelän Rajamäestä sekä Tuusulanjoen varrelta. Reunan alueella liito-oravaa on tavattu jo 1980-luvun loppupuolella ja 1990-luvulla, mutta sittemmin reviirit ovat ilmeisesti hävinneet hakkuiden myötä. Liito-oravaa on esiintynyt kuitenkin tarkastelualueella edelleen 2014 Josvaholmin reunametsässä. Lamminsuon alueen tuoreimmat havainnot ovat vuodelta 2014. Luoteis-Vantaan Tyynelän alueelta on tehty liito-oravaselvitys vuosina 2017–2018. Reunan Rajakoskentien varrella ja itäpuolen haapaa kasvavilla metsäalueilla tehtiin liito-oravaselvitys keväällä 2019 tähän hankkeeseen liittyen vanhalla reviirillä, mutta merkkejä lajista ei havaittu (Kuva 9.23).

Tuusulanjoen varrelta vuosina 2007 ja 2013–2014 on paikallistettu ydinalueita, jotka sijaitsevat tielinjauksen pohjoispuolella. Tuusulanjokivarsi on luokiteltu lajille soveltuvaksi ympäristöksi.

Kiilan kiertotalouskeskuksen YVA-ohjelmaan liittyen on vuonna 2017 tehty liito-oravaselvitykset. Tielinjauksen Vantaan puolelle sijoittuu potentiaalista liito-oravan elin- aluetta ja liito-oravan kulkuyhteyksiä, mutta liito-oravan re- viirejä ei viimeisimmässä liito-oravaselvityksissä havaittu.

Tuusulan puolelta Kesäkylää liito-oravaselvitykset on tehty vuonna 2013. Alueella ei ollut potentiaalista liito-oravan elinympäristöä.

Focus-osayleiskaavaan liittyen on tehty vuosina 2007 ja 2016 liito-oravaselvitykset. Vuoden 2017 liito-oravaselvityksessä ei enää havaittu merkkejä liito-oravan esiintymisestä ja toinen vanhoista havaintopaikoista oli hakattu.

Tuusulan osayleiskaavaan liittyen on myös tehty liito-oravaselvitykset vuosina 2013–2014. Kyseisessä selvityksessä havaittiin merkkejä liito-oravasta vain yhdeltä kohteelta Myllykylän Sikaniemestä.

Saukko

Saukkoa on havaittu sekä Vantaanjoella että Tuusulanjoella. Saukon mahdollisia pesimäalueita jokivarsien alueella ei ole tiedossa. Lähtökohtaisesti saukot liikkuvat vapaasti ja ongelmattomasti lähinnä vesireittejä pitkin.

9.2.6 Ekologiset yhteydet

Ekologinen verkosto koostuu luonnon ydinalueista ja niiden välisistä ekologisista yhteyksistä useilla mittakaava-tasoilla. Alueellisella tasolla luonnon ydinalueet ovat monimuotoisia ja ekologiselta arvoltaan merkittäviä, usein laajoja metsäalueita. Ydinalueilla elää runsas paikallinen eläimistö ja myös laajasti liikkuvat eläimet, kuten hirvieläimet, saattavat pysähtyä alueille pidemmäksi aikaa. Ekologiset yhteydet ovat ydinalueiden välisiä metsiä, joki- ja purolaaksoja tai metsien ja peltojen muodostamia ketjuja, jotka muodostavat leviämisteitä ja käytäviä eliöiden liikkussa alueelta toiselle. Liikenneväylät muodostavat estevaikutuksen eläinten liikkumiselle. Ylityskohdissa on tarpeen kehittää ekologisten yhteyden toimintaa eläinten liikkumista helpottavien rakenteiden avulla.

Suunnittelualueella metsät, maaston muodot ja vesistöt muodostavat ekologisten verkoston perustan. Metsäalueet muodostavat ekologisten verkoston ydinalueita ja yhteyksiä, joita tosin heikentävät maa-ainesten ottoalueet ja intensiivinen metsätalous etenkin Kiilan–Kesäkylän suunnalla. Vesistöjen varret muodostavat liikkumisreittejä ja ovat luonnon monimuotoisuuden kannalta muutoinkin merkittäviä.

Ekologisia yhteyksiä on tutkittu alueen kaavoituksen yhteydessä ja aihetta käsittelevissä erillisjulkaisuissa. Tässä YVA-menettelyssä tutkittavat tielinjaukset sijoittuvat pääkaupunkiseudun keskeiselle ekologiselle käytävälle, joka yhdistää Sipoonkorven ja Nuuksion alueet (Kuva 9.24). Tämä yhteys on jo nyt pääkaupunkiseudun viherkehän heikentynein väli, jolla kuitenkin on merkittävä rooli lajiston vaihdossa Nuuksion ja Sipoonkorven metsämantereiden välillä. Sipoonkorven ja Nuuksion välisen yhteyden toimivuutta suunnittelualueen tuntumassa heikentävät lännes-

sä Hämeenlinnanväylä ja idässä Tuusulanväylä riista-aitooneen. Alikulut eivät vastaa maakunnalliselle yhteydelle soveltuvaa tasoa lukuun ottamatta Hämeenlinnanväylän Luhtaanmäenjoen alitusta. Lisäksi yhteyttä on heikentänyt laaja maa-ainesten otto- ja sijoitustoiminta tarkastelualueella.

Sipoonkorpi–Nuuksio-yhteyksien lisäksi tarkastelualueelta haarautuu maakunnallisesti tärkeitä yhteyksiä myös pohjoiseen ja etelään jokilaaksoja ja metsäalueita pitkin. Tarkemman tason tarkastelussa maakunnallisesti keskeiset yhteydet keskittyvät Reunan pohjoispuolelle, Vantaanjoen varteen, Tuusulanjoelle ja Kesäkylää ympäröivälle metsäalueelle.

Suunnittelualueen mittakaavassa Vantaanjoki- ja Tuusulanjokivarret ovat ekologisina yhteyksinä melko hyviä ja suurimmaksi osaksi jokivarsissa myös puustoiset yhteydet ovat säilyneet (Vantaan kaupunki 2015b). Kesäkylän ja Reunan laajat metsäalueet toimivat luonnon ydinalueina, vaikkakin Kiilan alueen maa-ainesten otto ja läjitys sekä metsätalouden toimet ovat pienentäneet aluetta ja heikentäneet sen ekologisten arvoja.

9.3 Vaikutusmekanismit ja vaikutuksen merkittävyyden arviointi

Uuteen maastokäytävään rakennettavan väylän välitön vaikutus luonnonympäristöön on luonnonympäristön häviäminen, muuttuminen sekä ympäristöjen pirstoutuminen. Pirstoutuminen heikentää erityisesti metsäalueiden sopivuutta monille eläinlajeille sekä aiheuttaa reunavaikutuksen lisääntymistä ja sitä kautta muutoksia muun muassa valaistusoloissa, pienilmastossa ja eliölajistossa.

Reunavaikutuksella tarkoitetaan yleisesti tunnistettua ilmiötä siitä, että ekosysteemien raja-alueella laji- ja yksilömäärä on runsaampi kuin kummankaan ekosysteemin sisällä. Reunavaikutuksella on toisaalta kielteisiä ja toisaalta myönteisiä vaikutuksia riippuen siitä, minkä lajin osalta asiaa tarkastellaan. Reunavaikutus lisää usein lajiston kokonaismäärää, mutta lajisto muuttuu osin erilaiseksi. Olenainen haitallinen muutos reunavaikutuksesta aiheutuu, mikäli esimerkiksi metsäalue supistuu niin pieneksi, että siitä suuri osa on reunavaikutuksen alaisena. Metsäalueen

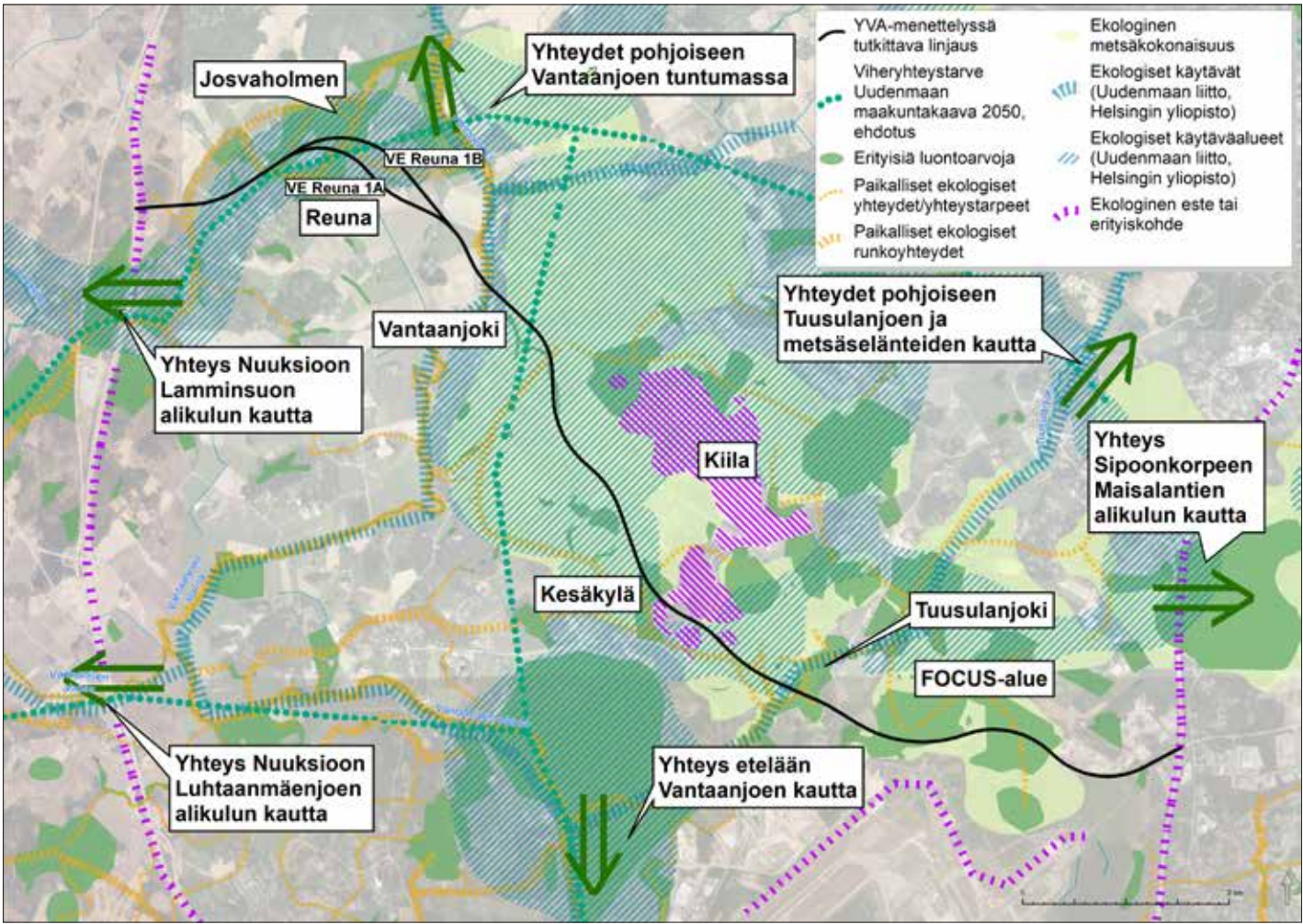
ydinosan lajisto taantuu ja voi osin hävitäkin. Erityisesti tämä koskee linnustoa ja muuta selkärankaista eläimistöä. Reunavaikutuksen ulottuvuus vaihtelee lajiryhmittäin ja toisaalta myös elinympäristöittäin.

Välittömien luontovaikutusten vaikutusalueeksi on rajattu suunniteltu tielinjaus. Välillisten vaikutusten vaikutusalue on riippuvainen vallitsevista ympäristötekijöistä ja vaikutuskohteesta/luontoarvoista joihin vaikutuksia kohdistuu. Yleisesti välillisten luontovaikutusten vaikutusalue ulottuu noin 200 metrin etäisyydelle tielinjauksesta. Keskimääräinen maa-alue, johon tien rakentaminen vaikuttaa, on noin kaksi kertaa päällystetyn tien verran.

Tiehankkeen tyypillinen välillinen vaikutus on estevaikutuksen lisääntyminen. Leveä valtatie vaikeuttaa monien eläinten liikkumista ja voi jopa katkaista niiden kulkuyhteyden. Lepakoista siippalajeille ja korvayököille myös tievalaistus voi olla häiritsevänä estevaikutuksena, mutta se harvoin vaikuttaa 20–30 metriä kauempana valaistuksesta, mikäli välissä on kasvillisuutta. Tiehallinnon vuonna 2003 julkaiseman selvityksen *Eläinten kulkujärjestelyt tiealueen poikki* (Väre ym. 2003) mukaisesti merkittävimmät eläinten kulkuyhteydet tielinjausten yhteydessä sijoittuvat jokivarsiin. Näin ollen näihin alueisiin kiinnitetään ekologisten yhteyksien vaikutustenarviossa erityistä huomiota.

Tutkittavan tielinjauksen kokonaisvaikutuksia ekologisiin yhteyksiin arvioitaessa on huomioitava myös linjauksen aiheuttama paine alueen tulevalle maankäytölle. Toteutessaan linjaus aiheuttaisi ympäröivälle alueelle painetta kehittämään siihen tukeutuvaa maankäyttöä, kuten asuinalueita sekä teollisuuden- ja logistiikan toimintojen alueita, jotka saattavat pirstoa yhtenäisiä viheralueita ja johtaa näiden välisten ekologisten yhteyksien heikentymiseen.

Muita mahdollisia välillisiä vaikutuksia ovat esimerkiksi muutokset tiealueen lähellä sijaitsevien kosteikkojen tai muiden kohteiden vesitaloudessa. Vesistöissä tapahtuva rakentaminen saattaa aiheuttaa joihinkin lajeihin haitallisesti vaikuttavaa samentumista. Nykyisillä työtavoilla ja suojauksilla samentuminen jää yleensä vähäiseksi ja melko lyhytkestoiseksi (rakentamisaikainen vaikutus). Eläimistöön kohdistuvia välillisiä vaikutuksia ovat lisäksi elinalueiden mahdollinen laadullinen heikkeneminen tien läheisyydessä liikenteen aiheuttaman häiriön ja melun vuoksi, ja liikennekuolemat.



Kuva 9.24. Ekologiset yhteydet suunnittelualueella.
Bild 9.24. Ekologiska samband i planområden.



Kuva 9.25. Komealupiinia Vantaan ja Tuusulan rajapyykillä Raatinniitun reunassa.
Bild 9.25. Blomsterlupin vid gränsstenen mellan Vanda och Tusby i kanten av Raatinniittu.

Vaikutuksen merkittävyys määräytyy vaikutuksen laajuuden ja lajin tai luontotyyppin sietokyvyn mukaan. Lisäksi lajin tai luontotyyppin esiintyminen tai yleisyys voi vaikuttaa luokan nousuun asiantuntija-arviona. Tiehankkeen luontovaikutukset ovat tyypillisesti haitallisia tai neutraaleja; myönteisiä vaikutuksia on vain harvoin. Myönteiseksi vaikutukseksi voidaan katsoa hiekkapohjaisten niin sanottujen korvaavien paahdealueiden syntyminen tai tarkoituksellinen luominen tieleikkauksiin. Korvaavilla paahdeympäristöillä on huomattavan suuri merkitys avomaiden uhanalaislajistolle.

Taulukko 9.1. Vaikututuksen merkittävyyden luokittelu.
Tabell 9.1. Klassificering av betydelse för konsekvensbedömning.

Erittäin suuri haitallinen vaikutus	Laji/luontotyyppi häviää tai menettää ominaispiirteitä oleellisesti (esimerkiksi metsäympäristöt) / Toimenpide hävittää kokonaan tai suurelta osin luonnonsuojelulla suojellun tai muun valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaan kohteen tai lajiesiintymän.
Suuri haitallinen vaikutus	Kohteen ominaispiirteet muuttuvat selvästi / Hävittäminen kohdistuu paikallisesti arvokkaaseen luontokohteeseen tai lajiesiintymään.
Kohtalainen haitallinen vaikutus	Lajin elinmahdollisuudet/luontotyyppin ominaispiirteet voivat heiketä (esimerkiksi avosuot) / Vaikutuksessa luontokohteesta tai lajiesiintymästä häviää vain pieni osa, mutta kohde menettää olennaisesti ominaispiirteitään tai sopivuuttaan arvokkaan lajin elinympäristöksi.
Vähäinen haitallinen vaikutus	Vain (pieniä) muutoksia, jotka eivät muuta ominaispiirteitä / Luontokohteesta tai lajiesiintymästä häviää pieni osa, mutta kohde säilyttää keskeiset ominaispiirteensä tai sopivuutensa arvokkaan lajin elinympäristöksi.
Neutraali muutos tai ei vaikutusta, myönteinen vaikutus	Ei todennäköisiä muutoksia ominaispiirteissä / Ympäristö ihmisen voimakkaasti muokkaama.

9.4 Vaihtoehtojen vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen

Tielinjauksilla ei ole vaikutuksia kirjoverkkoperhoseen, kaliosinisiipeen tai viitasammakoihin, koska kyseisillä lajeilla ei ole elinympäristöjä suunnittelualueella.

Kirjoverkkoperhosella ei havaittu tällä hetkellä esiintymiä linjauksella, mutta tilanne voi muuttua, mikäli alueella tehdään hakkuita. Kirjoverkkoperhonen voi hyötyä linjauksen aiheuttamasta reunavaikutuksesta, joka tuo lisää valoa ja potentiaalisia lisääntymisympäristöjä tienvarsimetsiin. Lisäksi aikuisille kirjoverkkoperhosille tienvarsien kasvillisuus tarjoaa mesikasveja. Valmis tie ei myöskään estä lajin liikkumista linjauksen yli.

Kalliosinisiivellä ei havaittu esiintymiä eikä edes sopivia ravintokasvia kasvavia esiintymiä linjauksilla. Valmis tie ei myöskään estä lajin liikkumista linjauksen yli.

Viitasammakoiden lisääntymisalueita ei sijaitse linjauksella. Lähin havaittu lisääntymisalue on saraneva Kesäky-län lähellä linjauksen länsipuolella. Lähellä oleva tielinjaus itsessään sinänsä lisää maastossa liikkuvien sammakoiden riskiä jäädä liikenteen alle. Haitalliset vaikutukset lajin esiintymiseen ovat vähäisiä.

Hankealueella esiintyy paikoin **haitallisia vieraslajeja**. Maastoselvityksissä vuonna 2019 havaittiin komealupiini-kasvustoja neljässä kohdassa varsinaisella tielinjauksella: Riipiläntien, Ahonniityntien, ja Myllykyläntien varressa sekä YIT Infran maa-ainesalueen reunalla (Kuva 9.25). Vieras-

lajiesiintymät on tarpeen huomioida rakentamisessa siten, että kasvustot eivät pääse levittämään. Komealupiini-kasvustot voidaan esimerkiksi poistaa siemenpankkeineen rakennustöiden yhteydessä, jolloin niiden leviämiskäsi jää vähäiseksi.

9.4.1 Vaihtoehto 1

VAIKUTUKSET OSUUKSITTAIN

Osuus Riipilä

Riipilän osuudelle sijoittuu runsaasti luontoarvoja. Vaikutukset näihin on esitetty seuraavassa kohteittain.

Lamminsuon yksityismaiden luonnonsuojelualueeseen (YSA014153) kohdistuvat suorat vaikutukset koostuvat lähinnä mahdollisista vaikutuksista alueen vesitaseseen sekä ravinteiden ja muiden aineiden pidättymiseen sekä kulkeutumiseen. Toteutuessaan tutkittava tielinjaus lisäisi vettä läpäisemättömän pinnan osuutta Lamminsuon nojan valuma-alueen maankäytöstä, mikä lisäisi itse Lamminsuolle suuntautuvan pintavalunnan ja kuorituksen määrää. Lamminsuolle suuntautuva ravinne- ja muu kuoritus saattaa hieman kasvaa, kun aiempaa pienempi osa alueen valunnasta ja sen mukanaan kuljettamista aineista imeytyisi maaperään vajo- sekä pohjavedeksi. Alueella esiintyy tosin nykyiselläänkin vastaavaa maankäyttöä esimerkiksi Hämeenlinnanväylän myötä ja tutkittavan tielinjauksen aiheuttama lisäys olisi todennäköisesti vähäinen. Kohteen herkkyys on suuri (luonnonsuojelualue), mutta muutos on suuruudeltaan vähäinen. Vaikutuksen merkittävyys on vähäinen.

Riipilän metsän yksityismaiden luonnonsuojelualueelle (YSA207712) ei aiheudu suoria vaikutuksia. Tielinjaus katkaisee alueelta pohjoiseen kohti Josvahlomia ja edelleen pääkaupunkiseudun viherkehää suuntautuvan ekologisen yhteyden, jolloin suojelualueen eristäytyneisyys voi hieman kasvaa. Vaikutuksia alueelta tavatuista suojelullisesti merkittävistä lajeista tällä on lähinnä liito-oravaan, jonka liikkuminen tutkittavan tielinjauksen yli Josvahlomin ja Rauhamaan suojelualuevarausten alueelle voi heikentyä. Kohteen herkkyys on suuri (luonnonsuojelualue), mutta muutos on suuruudeltaan neutraali. Suojelualueeseen ei kohdistu vaikutuksia.

Tielinjaus ylittää **Vantaanjoen Natura-alueen (FI0100104)** Reunan peltoalueiden itäpuolella. Vaikutukset Natura-arvoihin riippuvat pitkälti tutkittavasta ylitysvaihtoehdosta. Nyt tielinjaus toteutettaisiin maisemasilta-tyyppisenä ratkaisuna, jolloin vaikutukset jäävät huomattavasti vähäisemmiksi keskittyen rakentamisen aikaiseen häiriöön kuin tilanteessa, jossa ylitys toteutettaisiin perinteisenä maantiesiltana. Käytön aikaiset haitalliset vaikutukset Natura-alueen perusteina oleviin EU:n luontodirektiivin lajeihin vuollejokisimpukkaan ja saukoon jäävät joka tapauksessa vähäisiksi eikä lajien liikkumiselle alueella aiheutuisi rajoituksia toteutettavan linjauksen myötä, koska saukolle jää riittävät joenvarsipientareet maisemasillan alle. Rakentamisenaikaiset vaikutukset olisivat todennäköisesti muun muassa kiintoaineskuorituksen myötä käytön aikaisia suuremmat, mutta näiden vaikutusten luonne olisi tilapäinen ja lisäksi kohtalaisen tehokkaasti ehkäistävissä asianmukaisesta työnaikaisesta suojauksesta huolehtimalla. Kohteen herkkyys on suuri ja muutoksen suuruus vähäinen. Vaikutusten merkittävyys on vähäinen huomioiden vaikutusten tilapäisyys.

Tielinjaus sijoittuu Uudenmaan maakuntakaavan 2050 kaa-vaehdotuksessa sekä Vantaan yleiskaavassa 2007 osoitetun **Josvahlomin suo- jalopuulehtoalueen** luonnonsuojelualue-ehdotuksen sekä -varauksen poikki molemmissa vaihtoehtoissa VE 1A että VE 1B. Toteutuessaan tielinjaus estäisi yhtenäisen suojelualuekokonaisuuden muodostamisen ja kulkisi yhtenäisen lahokaviosammalen esiintymän ydinalueen yli. Tielinjaus sijoittuu Josvahlomin lähteikkö-alueen pohjoispuolelle. Rakentamisen yhteydessä tulee kiinnittää huomiota siihen, että lähteikön vesitalous ei muutu. Lähteikkö saa vetensä tielinjauksen ulkopuoliselta alueelta.

Vaihtoehto VE 1A tekisi uuden leveän aukon suojelurajaukseen jo toteutuneen hakkuualueen viereen, kulkisi lisäksi pitkän matkaa herkän tervaleppä- ja lehtokorpilaakson päällä, missä tie pengerrettyä muuttaisi alueen vesitalouden ja maisemasiltanakin toteutettuna aiheuttaisi merkittävän vahingon juuri puustoltaan kaikkein edustavimmalle alueelle. Lisäksi linjaus kulkisi rajauksen ulkopuolisen Rajasuontien länsipuolen lehtorinteiden haavikoiden läpi ja aivan itäpuolen suurten haavikoiden reunasta. Alueen suojelullisesti arvokkaasta eliölajistosta etenkin liito-oravan kulkuyhteydet tielinjan poikki voivat heikentyä, koska lajille

sovelias elinympäristö pirstoutuu. Vaihtoehdolla on suuri kielteinen vaikutus kohteeseen.

Vaihtoehto VE 1B kulkisi Josvahalmin jalopuulehtokohtien osalta pääosin jo tehtyjen hakkuualueiden kautta. Alueelta on hakattu puustoa runsaasti ja alueen metsäinen luonne on kadonnut, vaikka jalopuusto on vuoden 2019 kartoituksen perusteella jätetty jäljelle. VE 1B säästäisi kookasta metsälehmusta kasvavat lehtokorpi- ja tervaleppäkorpipainanteet, suojelurajauksen kanssa samaan kokonaisuuteen kuuluvat Rajasuontien varren suuret lehtorinteet ja haavikot sekä vanhan liito-oravareviirin suuressa haavikossa tien itäpuolella. Vastaavasti vaihtoehdolla 1B on kohtalaisen kielteinen vaikutus kohteeseen.

Molemmat vaihtoehdot vaikeuttaisivat eläinten liikkumista alueella ja aiheuttaisivat suojelualueen eliöstölle häiriötä muun muassa liikenteen melun myötä. Alueella esiintyville lepakoille voisi aiheutua haitallisia vaikutuksia tielinjauksen yhteyteen mahdollisesti toteutettavan valaistuksen myötä.

Lammintien eteläpuolinen keto ja niittyalue sijoittuu linjauksen eteläpuolelle eikä siihen kohdistu vaikutuksia.

Lamminsuonoja ja sen laakso on tärkeä kulkureitti niin maa- kuin vesieläimille. Linjaus kulkee alueella olevan viljelyalueen poikki ja ylittää ojan laakson keskiosassa siltaa pitkin, jonka alta eläimet ja ihmiset voivat kulkea tien ali ojanvartha pitkin. Kohteen herkkyys on vähäinen ja muutoksen suuruus vähäinen. Linjauksella on vähäinen haitallinen vaikutus, joka keskittyy rakentamisaikaisiin vaikutuksiin.

Lamminsuonojan itäpuolinen kallio- ja metsäalue on talousmetsää, mutta ylämäki muodostaa eläimistölle tärkeän kulkureitin lounais-koillisuunnassa. Tielinjaus muodostaa syvän aidatun 10–15 metrin leikkauksen, mutta tasautuu ylämäen itäosassa maaston kanssa niin, että eläinten kulkureitit säilyvät sitä kautta tien yli. Kohteen herkkyys on vähäinen ja muutoksen suuruus kohtalainen. Vaikutuksen merkittävyys on kohtalainen, koska tieleikkaus muuttaa kulkureitin sijaintia.

Lahokaviosammalta esiintyy suojeluvaraukseen kuuluvalla Reunan Josvahalmin korpialueella, jossa linjaus sijoittuu lajille määritellyn ydinalueen poikki (molemmat vaihtoehdot). VE 1B sijoittuu lisäksi lahokaviosammalten

laajalle Vantaanmetsän ydinalueelle pirstoen alueen kah-tia. Tielinjauksen alueella on tunnettuja lajin esiintymiä, jotka häviäisivät. Linjauksen vaikutus aiheuttaa voimakkuudeltaan suuren kielteisen paikallisen muutoksen, koska linjaus katkaisee lajin yhtenäisen ydinalueen. Lisäksi metsä- ja korpialueen vesitaloudessa ja mikroilmastossa voi tapahtua rakentamisen aikaisia muutoksia tiealuetta laajemmalle alueelle. Tien rakentaminen lisää valoisuutta ja muuttaa avoimen ympäristön läheisyydessä myös metsäisenä säilyvän alueen mikroilmastoa. Ydinalueiden herkkyys on suuri ja muutoksen suuruus on kohtalainen. Vaikutukset lahokaviosammalten ydinalueisiin ovat kohtalaisen kielteisiä vaikutusten kohdistuessa rajalliseen osaan ydinaluetta. Lajiin kohdistuu kuitenkin suunnitellulla linjauksella suoria, yksilöihin kohdistuvia vaikutuksia, jotka ovat suuria ja kielteisiä lajin yksilöiden jäädessä tielinjauksen alle.

Vaarantuneeksi luokiteltua harsosammalta (VU) esiintyy Vantaan Reunan Josvahalmin eteläosan tielinjauksen ulkopuolisella lähteikköalueella. Lähteikön vesitalouteen (pohjaveden purkautumiseen) hankkeella ei ole vaikutuksia. Lajiin ei arvioida kohdistuvan kielteisiä vaikutuksia.

Vuollejokisimpukalla on Vantaanjoessa ja Tuusulanjoessa merkittävät esiintymisalueet. Molempien jokien ylitykset on suunniteltu rakennettavaksi maisemasiltoina eli ne eivät valmistuttuaan haittaa merkittävästi vuollejokisimpukan esiintymistä tai muita alueen vesieläimiä rakentamisen jälkeen. Rakentamiseen aikainen toiminta on uhka simpukoille veden mahdollisen tilapäisen samentumisen sekä suoran, rakentamisesta aiheutuvan, pohjaa muuttavan toiminnan seurauksena. Haitalliset vaikutukset lajin esiintymiseen ovat vähäisiä, kun lieventämistoimina toteutetaan tarvittaessa simpukoiden siirto tielinjauksen kohdalta.

Saukkoa on havaittu Vantaanjoella. Saukon normaali liikkuminen jokivartta pitkin voi häiriintyä maisemasiltatyömaiden ollessa käynnissä päivisin. Silloin, kun työt eivät ole käynnissä ja rakentamisen jälkeen ei maisemasilloista ole haittaa saukoille. Saukolle kohdistuu korkeintaan vähäinen rakentamisen aikainen kielteinen vaikutus.

Hankealueella olevista liito-oravareviireistä Josvahalmin reunametsä sijoittuu linjaukselle. Kyseisestä reuna-metsästä ei viime vuosina ole enää havaittu liito-oravaa, mutta liito-oravatilanne voi kuitenkin muuttua nopeastikin. Tielinjaus heikentää kohteen soveltuvuutta liito-oravalle,

koska lajille sopivasta ympäristöstä häviää jonkin verran maisemasillan alta. Maisemasilta mahdollistaa liito-oravien liikkumisen esteettä tien poikki ja lajille on runsaasti kookasta puustoa, joten väylän haitallista vaikutusta on pidettävä liito-oravalle vähäisenä nykytilanteessa.

Lepakoiden ainoa havaittu todennäköinen lisääntymispaikka on Malmin tilalta, joka on jäämässä mahdollisen rekkaparkin alle. Selvityksessä alueella havaittiin yksi korvayökkö, pohjanlepakkoa ja siippalajeja (vesi-, viiksi- ja isoviiksisiihippa). Ennen rakentamista linjauksen alle jäävät rakennukset ja kookkaat pihapuut tulee tarkistaa yhdyskuntien varalta ja mahdollisten yhdyskuntien löytyessä hakea poikkeamislupaa purkua varten. Lisääntymispaikan häviämisellä on lajeille suuri kielteinen vaikutus.

Reunan Josvahalmin maisemasillan ympäristön metsäalueet ovat lepakoille tärkeitä ruokailualueita. Alueella esiintyy siippalajeja, jotka saalistavat mielellään korkealla puiden latvoissa eivätkä pidä kirkkaasta valaistuksesta, joka linjaukselle tien myötä tulee. Koska tielinjauksen ympäristössä säilyy yhtenäisiä metsäalueita, arvioidaan haitalliset vaikutukset lepakkolajien esiintymiseen vähäisiksi.

VE 1 Reunan linjausvaihtoehtojen 1A ja 1B vertailu

Vaihtoehtojen VE 1A ja VE 1B vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen eroavat toisistaan vain vähän. Molemmat linjausvaihtoehdot sijoittuvat Josvahalmin luonnonsuojelualuevaraukselle pirstoen sen kahteen osaan. VE 1B sijoittuu keskemmälle Josvahalmin metsäaluetta, mutta metsäalue on laadullisesti heikompaa kuin vaihtoehdolla VE 1A. Tämän takia VE 1A on kielteisempi kokonaisvaikutuksiltaan kuin VE 1B.

Osuus Kiila–Metsäkylä

Linjaus sijoittuu Fågelbergin suunnasta Vantaanjokeen laskevan osin luonnontilaisen **metsäpuron** yli. Puro ohjataan tielinjauksen ali rumpuun. Puroon on ohjattu osin muita perattuja haaroja tai ojituksia eteläpuolelta ja Fågelbergin suunnasta. Puroa ympäröivät metsät ovat pääosin hoidettua kuusivaltaista tuoretta, paikoin lehtomaista kangasta.

Alajuoksulla puronvarret ovat pääosin harvennettua kuusivaltaista sekametsää ja yläjuoksulla kuusimetsää, jonka itäisimmät, tielinjaukselle osuvat osat on kaadettu 2019 aikana puron molemmin puolin. Puroympäristö muuttuu noin 300 metrin pituudelta tiealueen ulottuessa puron välittömään tuntumaan. Varsinaiseen purouomaan kohdistuu vähäisiä kielteisiä vaikutuksia rakentamisvaiheessa tilapäisen samenenemisen sekä tierummun asentamisen takia.

Katinmäen yksityismaiden luonnonsuojelualueelle (YSA014135) tutkittavalta tielinjaukselta ei aiheudu vaikutuksia. Suojelualue sijaitsee etäällä linjauksesta eikä tielinjaus katkaise alueelle johtavia keskeisiä ekologisia runko-yhteyksiä.

Gungkärrin pähkinäpensaslehdon yksityismaiden luonnonsuojelualueeseen (LTA201661) tielinjauksella ei ole vaikutuksia. Suojelualue sijaitsee etäällä linjauksesta eikä tielinjaus katkaise alueelle johtavia keskeisiä ekologisia yhteyksiä.

Tuusulanjoen länsipuolisen jokilaakson pähkinäpensas- ja jalopuulehdot sekä -kankaat, joiden poikki linjaus kulkee, on pääosin kuusivaltaista talousmetsää. Sen seassa kasvaa yksittäin ja ryhminä lehmusta, vaahteraa ja paikoin runsaasti pähkinäpensasta, joita jää linjauksen alle. Metsään syntyy mikroilmastoltaan lämpimämpi ja aurinkoisempi reunavaikutusvyöhyke. Erityisesti kuusimetsät tulevat kärsimään lisääntyneestä valon määrästä ja osin kuolemaan linjauksen reuna-alueilla. Toisaalta reuna-alueilla jäljelle jääneen jalo- ja lehtipuuston kasvua valon määrän lisääntyminen tulee hyödyttämään erityisesti linjauksen pohjoispuolella. Haitallinen vaikutus laajaan jalopuuta kasvavaan metsäalueeseen on vähäinen.

Uudenmaan maakuntakaavassa sekä Vantaan yleiskaavassa 2007 osoitettuun Tuusulanjokilaakson **Lillänin** luonnonsuojelualuevaraukseen kohdistuu merkittäviä vaikutuksia. Tielinjaus pirstoo suojelualuevarauksen sen keskivaiheilta. Alueen suojelullisesti merkittävistä lajeista liito-oravan ja lepakoiden elinympäristöt pirstoutuvat. Tielinjaus ylittää jokilaakson maisemasiltana, joka mahdollistaa eläinten liikkumisen turvallisesti linjauksen alitse. Vaikutukset kohteeseen ovat kielteiset ja suuret.

Kesäkylän pajuluhta (LC) on kiiltopajua ja osin muita pajuja kasvava paikallisesti arvokas kohde, jossa on monila-

jinen päiväperhoslajisto mukaan lukien ketokultasiipi (NT). Tielinjaus kulkee osin alueen itäosan yli ja hävittää luhtakasvillisuuden linjaukselta. Tie pengerreretään alueella noin 3–6 metrin korkeudelle, mikä leventää tiealueen kokonaispinta-alaa. Tie voi osin muuttaa kohteen vesitaloutta. Todennäköisesti jäljelle jäävät osat säilyttävät luhtaisen luonteensa. Vaikutusta on pidettävä koko alueelle kohtalaisen kielteisenä.

Kesäkylän Kesämetsän korpi (EN) on kasvillisuudeltaan arvokkaaksi todettu kasvillisuuskohde. Tielinjaukselta kaadetaan puusto ja tie pengerreretään alueelle noin 3–6 metrin korkeudelle, mikä leventää tiealueen kokonaispinta-alaa. Tie perustetaan todennäköisesti massanvaihdon varaan, mikä tulee vaikuttamaan alueen vesitalouteen ja luomaan tienvarteen lämpimämmän ja aurinkoisemman mikroilmaston. Tielinjausta tullaan vielä ennen rakentamista tarkentamaan vähemmän haittaa aiheuttavaan suuntaan, mutta se joudutaan kuitenkin jostain kohdasta linjaamaan korpialueen poikki. On todennäköistä, että reunametsät kuivuvat ja reunavaikutusalueella kuolee kuusia välillisiin vaikutuksiin. Vaikutusta uhanalaiseen elinympäristötyyppiin ja lajistollisesti arvokkaaseen alueeseen on pidettävä suurena.

Seutulan peltojen arvokkaan lintukohteen linjaus ohittaa metsän suojassa yli 500 metrin etäisyydellä. Linjauksella ei ole vaikutusta Seutulan peltojen linnustolle.

Tielinjaus sijoittuu neljälle **lahokaviosammalen ydinalueelle**. Näistä Kesäkylän kesämetsän kohde supistuu reunastaan pieneltä osin. Hanskallionkujan ydinalue pirstoutuu keskeltä kahtia ja ydinalue suppenee oleellisesti. Linjaus sijoittuu Hanskallion itäosan ydinalueille siten, että läntisempi supistuu reunastaan ja itäisempi pirstoutuu kahtia. Tielinjaus supistaa kaikkia neljää ydinaluetta ja siten linjauksella on kielteinen vaikutus. Suuri kielteinen vaikutus kohdistuu kahteen ydinalueeseen, jotka pirstoutuvat kahtia. Tielinjauksen alle jää kaikilla neljällä ydinalueella lajin yksilöitä.

Vuollejokisimpukalla on Tuusulanjoessa merkittävä esiintymisalue. Haitalliset vaikutukset lajin esiintymiseen ovat vähäisiä, kun esitetyt lieventämistoimenpiteet toteutetaan.

Saukkoa on havaittu Tuusulanjoella. Saukon normaali liikkuminen jokivartta pitkin voi häiriintyä maisemasilta-työmaiden ollessa käynnissä päivisin. Saukkoon kohdistuu

korkeintaan vähäinen rakentamisen aikainen kielteinen vaikutus, sillä tien valmistuttua Tuusulanjoen ja sen varsien käyttö kulkuyhteytenä säilyy maisemasillan ansiosta.

Kirjojokikorento esiintyy aikuisena linjauksen Kesäkylän ja Kiilan itäpuolisilta voimajohtoaueilla ja paikoin muilla avoimilla aukkopaidoilla. Lajin toukka elää virtaavassa vedessä pitkällä matkalla Tuusulanjoella, joka on ainoa lähiseudulla niille sopiva elinympäristö. Linjauksen vaikutukset lajin esiintymiseen ovat vähäiset, koska aikuisena laji on hyvin liikkuva ja voi käyttää saalistamiseen ja pariutumiseen kaikkia aluetta ympäröiviä avoimia elinympäristöjä. Kirjojokikorento ei ole uhanalainen laji, joten Tuusulanjoen linjauksen kohdalla esiintymällä ei ole merkittävää vaikutusta lajin muille kannoille. Rakentamisen aikana linjauksella olevat lajin toukat voivat siirtyä toisaalle häiriön takia, mutta hyönteislajin kokonaiskantaan tai sen esiintymiskuvaan linjauksella on vain vähäinen vaikutus. Rakentamisen jälkeen vaikutukset lajiin ja elinympäristöön ovat vähäiset.

Tuusulanjokivarren **liito-oravan** ydinalueet (rajauspäätökset) sijoittuvat linjauksen pohjoispuolelle, eikä tielinjaus supista kyseisiä alueita. Lajille soveltuvaa ympäristöä on laajalti jokivarressa ja tielinjaus pirstoo kyseistä yhtenäistä metsäympäristöä. Tuusulanjoen ylittävä maisemasilta mahdollistaa liito-oravien liikkumisen sillan ali. Lajiin kohdistuvat vaikutukset ovat merkittävyydeltään vähäiset.

Tuusulanjokivarressa väylä pirstoo metsäalueita, jotka ovat **lepakoille** tärkeitä ruokailualueita. Alueella esiintyy viiksisiiippoja ja vesisiippaa. Viiksisiiipat saalistavat mielellään korkealla puiden latvoissa eivätkä pidä kirkkaasta valaistuksesta, joka linjaukselle tien myötä tulee. Vesisiippa taas saalistaa vesialueilla veden pinnan myötäisesti. Koska tielinjauksen ympäristössä säilyy yhtenäisiä metsäalueita, arvioidaan haitalliset vaikutukset lepakkolajien esiintymiseen vähäisiksi. Kesäkylän Mossabackan alueella esiintyi useita siiippoja ja pohjanlepakoita peltoalueen ja hakkuualueen reunametsissä ja avoimessa ympäristössä. Tielinjaus sijoittuu osittain metsäalueelle, josta havaintoja tehtiin. Pääosa havainnoista tehtiin metsäalueelta, joka on tielinjauksen ulkopuolelta. Hankkeella on Mossabackan alueella lepakoihin vähäinen kielteinen vaikutus lajeille sopivan saalistusympäristön pienentymisestä johtuen.

Osuudella uudella tielinjauksella on kielteisiä vaikutuksia, joita voimistaa osuudelle suunniteltu uusi maankäyttö Kii-

lan ja Hanskallion alueilla. Suunniteltu maankäyttö supistaa luonnonympäristöjä laajalti suhteessa tielinjauksen vaikutuksiin ja näin luontoon kohdistuvat yhteysvaikutukset muodostuvat kokonaisuutena laaja-alaisiksi.

Osuus Focus

Siltaniitunmäen pähkinäpensas- ja lehmusesiintymät sekä kalliokedot sijaitsevat tielinjauksen eteläpuolella eikä kohteeseen kohdistu vaikutuksia.

Siltaniitunmäen itä- ja kaakkoispuolen tammimetsiköistä saattaa jäädä joitain pieniä tammia linjauksen alle, mutta pääosa kookkaasta puustosta säilyy linjauksen eteläpuolella. Linjaus saattaa vaikuttaa lentoaseman suuntaan laskeutuvan laakson vesitalouteen kuivattavasti, mutta vaikutus tammiin on vähäinen. Avoimeen maastoon kylväytyy koko ajan uusia tammia, joten pieneen osaan tammimetsikköä kohdistuva haitallinen vaikutus on vähäinen.

Huhtarinmäen douglaskuusikoealan pohjoisosa jää osin linjauksen alle ja osa puista joudutaan kaatamaan. Kymmeniä puita jää kuitenkin jäljelle ja vaikka laji ei ole meillä kotimainen, niin kookkailla, jopa yli 50 metrisiksi kasvavilla puilla on merkitystä luonnonnähtävyytenä. Douglaskuusi on meillä vieraslaji ja metsänviljelypuu, joten sitä ei sinänsä tarvitse suojella. Kokonaisuutena linjauksen haitallinen vaikutus kohteeseen on vähäinen. Kohde sijoittuu tien lisäksi myös louhinta/maa-ainesten ottoalueelle, joten osa puustosta häviäisi myös tästäkin syystä.

Osuudella uuden tielinjauksen vaikutukset ovat vähäisiä, kun taas Focus-alueen maankäyttösuunnitelmilla on huomattavasti suuremmat vaikutukset luonnonympäristöön koko Focus-alueen luonteen muuttuessa teolliseksi. Tämän seurauksena luonnonympäristöt supistuvat paikallisesti huomattavasti.

9.4.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus)

Focus-alueeseen kohdistuvat vaikutukset on esitetty vaihtoehdon 1 kohdalla. Luonnollisesti pelkän Focus-alueen toteuttaminen rajoittaa hankkeen haitalliset vaikutukset maantieteellisesti Myllykylän ja Tuusulanväylän väliin.

Luonnon monimuotoisuuteen kohdistuvat vaikutukset ovat vaihtoehdossa 0+ vähäiset.

9.4.3 Vaihtoehto 0

Vaihtoehdossa 0 tutkittavaa tielinjausta ei toteuteta missään muodossa. Ekologiset yhteydet säilyvät alueella entisellään. Alueen luonnonolot saattaa muuttua mahdollisesti pienimuotoisesti kehittävän maankäytön myötä tulevaisuudessa.

9.5 Vaihtoehtojen vaikutukset ekologisiin yhteyksiin

9.5.1 Vaihtoehto 1

Tutkittavan tielinjauksen vaikutukset ekologisiin yhteyksiin vaihtelevat toteutustavasta sekä eliöryhmästä toiseen. Tielinjauksen yhteyteen ei ole suunniteltu riista-aitoja, jolloin isommat maaeläimet kykenevät ylittämään sen ja estevaikutus näille jää vähäisemmäksi, kuin pienempien ja heikommin liikkumaan kykenevien eliöiden osalta. Täydellistä estevaikutusta itse tielinjauksesta ei kuitenkaan minkään eliöryhmän osalta muodostu.

Vantaan yleiskaavaluonnoksen 2020 luontovaikutusten arvioinnissa (Ramboll Finland Oy 2019) maantie 152:n mahdollisen rakentamisen on todettu muodostavan maastossa uuden huomattavan liikkumisesteen alueen eliölajistolle. Arvioinnin mukaan ekologisten yhteyksien toimivuus on huomioitava suunnitteluprosessissa ja erityisesti paikallisen lajiston, kuten liito-oravan, hyödyntämien yhteyksien toimivuus on varmistettava. Tutkittavan tielinjauksen alueelle sijoittuvat vaikutustenarvioinnissa esiin otetuista merkittävistä yhteysjaksoista Vantaan itäiseen Sipoonkorven luontoarvojen keskittymään johtavat paikallisesti ja maakunnallisesti merkittävät ekologiset yhteydet sekä Riipilän peltoalueiden itäpuoliset yhtenäiset metsäalueet. Lisäksi tutkittava tielinjaus ylittää Vantaanjoen sekä Tuusulanjoen valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät ekologiset yhteyskäytävät ja halkoo Kesäkylän yhtenäistä metsäaluetta. Edelleen tielinjaus sijaitsee pääkaupunkiseudun viherkehän alueella, jolla on merkittävä rooli Nuuksion ja

Sipoonkorven laajat metsäalueet yhdistävänä ekologisena käytävänä.

Tiehallinnon vuonna 2003 julkaiseman selvityksen *Eläinten kulkujärjestelyt tiealueen poikki* (Väre ym. 2003) mukaisesti merkittävimmät eläinten kulkuyhteydet tielinjausten yhteydessä sijoittuvat jokivarsiin. Näin ollen näihin alueisiin kiinnitetään vaikutustenarviossa erityistä huomiota.

Tutkittavan tielinjauksen kokonaisvaikutuksia arvioitaessa on huomioitava myös linjauksen aiheuttama paine alueen tulevalle maankäytölle. Toteutuessaan linjaus aiheuttaisi ympäröivälle alueelle painetta kehittää siihen tukeutuvaa maankäyttöä, kuten asuinalueita sekä teollisuuden- ja logistiikan toimintojen alueita, jotka saattavat pirstoa yhtenäisiä viheralueita ja johtaa näiden välisten ekologisten yhteyksien heikentymiseen.

VAIKUTUKSET OSUUKSITTAIN

Osuus Riipilä

Hämeenlinnanväylän läheisyydessä tutkittava tielinjaus ylittää Reunan alueen merkittävän Josvaholmin metsäalueen läpikulkevan maakuntatasolla merkittävän ekologisen yhteyden, joka on osa Vantaanjoen sekä Nuuksion ja Sipoonkorven välistä ekologista runkoyhteyttä. Alueella Hämeenlinnanväylä muodostaa jo huomattavan estevaikutuksen, joka entisestään korostuisi tutkittavan tielinjauksen myötä. Alueella esiintyy myös useita tunnettuja liito-oravan elinpiirejä sekä hankkeen puitteissa vuonna 2019 toteutetun tutkimuksen sekä alueen asukkailta saatujen tietojen mukaisesti runsaasti lepakoita, joille tutkittava tielinjaus muodostaisi alueella ainakin osittaisen estevaikutuksen puustoyhteyksien heikentymisen sekä liittymien yhteyteen toteutettavan valaistuksen myötä.

Reunan itäpuolella tutkittava tielinjaus ylittää Vantaanjoen jokikäytävän, mikä toimii maakunnallisesti huomattavan merkittävänä ekologisena yhteytenä osana Nuuksion ja Sipoonkorven välistä yhteysverkostoa ja edelleen yhdistää Vantaan ja Helsingin eteläisemmät metsäalueet osaksi Reunan ja Kesäkylän alueen laajoja yhtenäisiä metsäalueita. Välittömästi Vantaanjoen jokilaakson itäpuolella tutkittava linjaus ylittää myös Uudenmaan maakuntakaavan 2050 kaavaluonnokseen merkityn Kesäkylän metsäaluei-

den ja Sotilaskorven välisen viheryhteystarpeen. Toimivan yhteyden säilyminen tällä alueella on keskeistä Nuuksion ja Sipoonkorven välisen yhteyden toimivuuden kannalta; molemmat yhteydet liittyvät suoraan osaksi Hämeenlinnanväylän alittavaa Luhtaanmäenjoen alikulun kautta kulkevaa yhteyttä, joka on keskeisessä roolissa näiden kahden luonnon monimuotoisuuden keskittymän välisen lajiston vaihdon kannalta. Valittavan Vantaanjoen ylitysvaihtoehdon merkitys korostuu osuuden vaikutuksia arvioitaessa; mikäli ylitys toteutetaan pitkällä maisemasillalla, säilyy Vantaanjoen jokilaakson ekologinen yhteys todennäköisesti hyvänä ja vaikutukset jäävät vähäisiksi. Kesäkylän ja Sotilaskorven metsäalueiden välinen yhteys voi tutkittavan linjauksen myötä heikentyä, mutta Vantaanjoen yhteys varmistaa, että alueella säilyy toimiva ekologinen käytävä.

VE 1 Reunan linjausvaihtoehtojen 1A ja 1B vertailu

Reunan linjausvaihtoehtojen VE 1A ja VE 1B vaikutukset ekologisiin yhteyksiin eroavat toisistaan hyvin vähän. Molemmat linjausvaihtoehdot ylittävät Uudenmaan maakuntakaavan 2050 ehdotukseen merkityn viheryhteystarpeen Nuuksion ja Sipoonkorven välillä sekä useita paikallisen tason ekologisia runkoyhteyksiä. Molemmat linjaukset myös sijoittuvat tunnettujen liito-oravan elinpiirien väliin. Tutkittavista vaihtoehdoista VE 1B kulkee syvemmällä Josvaholmin metsäalueella ja halkoo useampia paikallisesti tai maakunnallisesti arvokkaiksi todettuja ekologisia yhteyksiä. Näin ollen pelkän tausta-aineiston perusteella tarkasteltuna VE 1A vaikuttaisi ekologisten yhteyksien toimivuuden kannalta vaikutuksiltaan hieman vähemmän haitalliseksi vaihtoehdolta kuin VE 1B. Alueen ilmakuvia tarkasteltaessa huomataan kuitenkin, että VE 1B:n tutkittavalla linjauksella on suoritettu metsätaloudellisia toimenpiteitä vuosien 2017 ja 2019 välillä. Alueelta on hakattu puustoa runsaasti ja muun muassa liito-oravan hyödyntämien yhteyksien toimivuus on todennäköisesti heikentynyt linjauksella tämän myötä huomattavasti. Avoin hakkuuaukea ei kuulu myöskään maaeläimien osalta käytetyimpien kulkuyhteyksien joukkoon (Väre ym. 2003), joten viimeaikainen alueen maankäytön kehitys huomioiden VE 1B olisi ekologisten yhteyksien

toimivuuden kannalta vähemmän haitallinen kuin linjausvaihtoehto VE 1A.

Osuus Kiila–Metsäkylä

Tutkittavan tielinjauksen keskivaiheilla ekologisten yhteyksien toimivuutta heikentävät ennestään Kiilan alueen maa-ainesten otto, läjitys sekä metsäteollisuus. Muuten linjaus halkoo keskivaiheillaan varsin yhtenäistä metsäaluetta, jolla ekologiset yhteydet toimivat nykyisellään pääasiassa hyvin. Tielinjauksen haitalliset vaikutukset konkretisoituivat osuudella erityisesti heikommin liikkuvien eliölajien, kuten paikoin havaittujen viitasammakoiden kohdalla. Alueella esiintyy myös vuoden 2019 tutkimuksen mukaisesti myös paikoin runsaasti lepakoita, joiden liikkuminen erityisesti alueelle suunniteltujen liittymien yhteydessä voi heikentyä valaistuksen lisääntymisen myötä.

Itäosissaan tutkittava tielinjaus ylittää Tuusulanjokilaakson hieman ennen Myllykylän peltoalueita. Tuusulanjokivarsi toimii alueella maakunnallisesti merkittävänä runkoyhteytenä pohjoisen suuntaan ja liittyy sekä etelässä että pohjoisessa osaksi laajempaa Nuuksion ja Sipoonkorven välistä ekologisten yhteyksien verkkoa. Tielinjaus ylittää Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavaan merkityn suunnittelualueen ja Sipoonkorven välisen viheryhteystarpeen sekä Tuusulanjokivarressa tunnetun liito-oravan elinpiirin ja lepakkojen kulkureitin. Edelleen pohjoisempana jokivarressa sijaitsee liito-oravan elinpiirin lisäksi tunnettuja lepakkokohteita sekä viitasammakon esiintymisalueita. Vantaanjoen ylityksen tapaan Tuusulanjoki ylitetään maisemasiltana, jolloin jokilaakson ekologiset yhteydet voidaan säilyttää hyvälaatuisina. Oman lisänsä tuo alueella suunniteltu Myllykylän eritasoliittymä, jonka valaistus ja rampit voivat heikentää alueen huomionarvoisen lajiston kulkuyhteyksiä Tuusulanjokivarren sekä Huhtariihen yhtenäisen metsäalueen välillä.

Osuus Focus

Focuksen osuudella tutkittava tielinjaus sivuaa useita Tuusulan vuoden 2013 luontoselvityksessä (Faunatica 2013) tunnistettuja ekologisia yhteyksiä. Tutkittava linjaus ylittää

lisäksi yhden tunnistetun paikallisen ekologisen yhteyden Mäkiniiiton ja Myllykylän välillä, joskin linjauksen eteläpuolella sijaitseva Helsinki-Vantaan lentoaseman alue sekä tiiviisti rakennetut Vantaan keskiosien asuinalueet heikentävät jo valmiiksi yhteyden toimivuutta tällä suunnalla.

Tutkittava tielinjaus katkaisisi ainakin osittain Vantaan Kylmäoan viherkäytävän ja Mäkiniiiton välisen paikallisen tason ekologisen yhteyden. Kylmäoan purokäytävän muodostama ekologinen yhteys on Vantaan yleiskaavan 2020 luontovaikutusten arvioinnin (Ramboll Finland Oy 2019) mukaan Koillis-Vantaan merkittävin kaupunkialueen läpäisevä ekologinen yhteys yhdessä Rekolanonon purokäytävän kanssa. Lisäksi Kylmäoan pohjoisosan ympäristössä sijaitsee merkittävä suojelu- ja luo-aluevarausten ulkopuolinen luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävä alue. Tuusulanväylän alikulun kautta kulkevan yhteyden toimivuus lentokenttäalueen välittömässä läheisyydessä on tosin nykyiselläänkin todennäköisesti varsin heikko. Mäkiniiiton alue on lisäksi osoitettu Tuusulan Focuksen alueen osayleiskaavassa lentokenttätöimintojen alueeksi ja näiden sekä muiden alueelle sijoittuvien kaavan mahdollistamien toimintojen myötä ekologinen yhteys tulee todennäköisesti katoamaan tai merkittävästi heikentymään riippumatta tutkittavan tielinjauksen toteutumisesta.

Tutkittava tielinjaus vahvistaisi entisestään hieman myös Tuusulanväylän alueellista estevaikutusta ja yhteys Vantaan koillis- ja pohjoisosien viheralueilta Sipoonkorven suuntaan heikkenisi entisestään.

9.5.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus)

Tutkittavan linjausvaihtoehdon VE 0+ osalta vaikutukset ekologisiin yhteyksiin olisivat hyvin pitkälti samat kuin VE 1A:n ja VE 1B:n vaikutukset osuudella Myllykylä–Tuusulanväylä. Suurimmat vaikutukset kohdistuisivat Vantaan pohjois- ja koillisosien sekä Tuusulan Myllykylän ja edelleen Sipoonkorven välisiin yhteyksiin. Vaikutuksia tutkittavan tielinjauksen keski- ja länsiosille ei aiheutuisi ja Kesäkylän sekä Reunan alueen yhtenäiset metsäalueet säilyisivät entisellään. Ympäröivän maankäytön kehittämispaineet muodostuisivat todennäköisesti myös vähäisemmiksi kuin muissa tutkittavissa vaihtoehdoissa ja alueelliset vaikutukset ekologisiin yhteyksiin jäisivät näin ollen kokonaisuudessaan pienemmiksi.

9.5.3 Vaihtoehto 0

Vaihtoehdossa 0 tutkittavaa tielinjausta ei toteuteta missään muodossa. Ekologiset yhteydet säilyvät alueella linjauksen aiheuttamien vaikutusten puolesta entisellään. Alueen luonnonolot saattavat muuttua kehittyvän maankäytön myötä tulevaisuudessa.

9.6 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset

Vaihtoehtojen 1, 0+ ja 0 vertailu
Vaihtoehdossa VE 1 haitalliset vaikutukset kohdistuvat selvästi laajemmalle alueelle ja useampiin arvokkaisiin suojelualuevarauksiin, luontotyypeiltään ja lajistoltaan arvokkaampiin kokonaisuuksiin. Erityisen arvokkaita kohteita ovat Josvahalmin ja Reunan metsäalueet jalo-puumetsineen ja korpineen, Kesämetsän korpialueet, Vantaanjoen Natura-alue ja Tuusulanjokilaakso län-sipuolisine pähkinäpensas- ja lehmusesiintymineen. Vaihtoehto VE0+ (Focus) luontoarvot eivät ole linjauksella merkittäviä ja sen suorat haitalliset vaikutukset ovat vähäisiä. Vaihtoehdossa 0 tutkittavaa tielinjausta ei toteuteta eikä kielteisiä vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen muodostu. Luontoarvojen kannalta Vaihtoehto VE 0 eli hankkeen toteuttamatta jättäminen on paras vaihtoehto, koska suunnittelualueen luonne pysyisi samana.

Vaihtoehdon 1 toteuttamisella on merkittävät vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen, koska tielinjaus sijoittuu useita arvokkaita luontokokonaisuuksia käsittävälle alueelle Reunassa, Kesäkylässä sekä Tuusulanjokilaaksossa ja sen itäpuolella. Lisäksi linjauksen alle jää myös useita uhanalaisten ja direktiiviin kuuluvien lajien esiintymisalueita. Linjaus kulkee kokonaisuutena merkittävien viheralueiden poikki heikentäen viheryhteyksiä paikallisesti erityisesti Lamminojan laaksosta aina Reunan kylän itäpuolelle saakka sekä Kesäkylän kaakkoispuolella. Reunassa esitetyistä linjausvaihtoehdoista erityisesti vaihtoehto VE 1A olisi haitallinen alueen luonnonarvoille ja ekologisille yhteyk-

sille. VE 1B sijoittuu osittain alueella tehtyjen hakkuiden alueelle, joten VE 1B:n kielteinen vaikutus Reunan alueella on vähäisempi. Tämäkin vaihtoehto pirstoo kuitenkin Reunan alueen kokonaisuutta. Suunnitelmaan kuuluvat maisemasiltaratkaisut vähentävät erityisesti Reunan Josvahalmin, Vantaanjoen ja Tuusulanjokilaakson viheryhteyksiin kohdistuvia vaikutuksia.

Vaihtoehdossa 0+ suojelualueisiin ja luonnonsuojelualueiden varauksiin kohdistuvat vaikutukset jäävät hyvin vähäisiksi. Tiesuuden vaikutusalueella ei sijaitse suojelualueita tai luonnonsuojelualuevarauksia. Linjauksen vaikutukset rajoittuisivat lähinnä ekologisten yhteyksien estevaikutuksiin, jäljelle jäävien paikallisesti arvokkaiden luontokohteiden pirstaloitumiseen sekä ympäröivän maankäytön kehittämisen myötä luonnonympäristön suppenemiseen. Fokuksen alueella linjaus heikentäisi ekologisista yhteyksistä etelän ja pohjoisen välillä. Luontoarvojen ja ekologisten yhteyksien kannalta vaihtoehto 0+ on selvästi parempi kuin vaihtoehto 1, koska vaikutukset kohdistuvat suppealle alueelle ja merkitykseltään vähäisempien ekologisten yhteyksien kohdalle.

9.7 Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu

Hankkeen YVA-menettelyn aikana suunnittelussa on jo päädytty maisemasiltaratkaisuihin Josvahalmin ja Lillänin alueella Tuusulanjokilaaksossa sekä kasvillisuuteen vaikuttavan vesitalouden muutosvaikutukseen että eläinten liikkumiseen kohdistuvien kielteisten vaikutusten lieventämiseksi.

Tien rakentamiseen liittyvät pienvesien tierummut voidaan toteuttaa siten, että niihin toteutetaan pieneläimille soveltuva kuiva kulkutaso.

Tiesuunnitelmavaiheessa lahokaviosammaleen esiintymisen suunnitellun linjauksen alueella on selvitettävä tarkemmin. Olennaista on maastoselvityksin määritellä, ovatko linjauksella sijaitsevat esiintymät keskeisiä lajin selviytymisen kannalta ja toisaalta, muuttaako tielinjaus lajin esiintymisalueita siten, että lajin esiintymisedellytykset heikkenevät. Lahokaviosammalen ydinalueiden halkominen vaatii lähtökohtaisesti poikkeamisluvan. Linjaukselle osuvilla

lahokaviosammalen ydinalueilla kaikki linjauksella olevat kookkaat, eriasteisesti lahonneet puunrungot voidaan siirtää lähialueelle. Tarvittaessa tielinjauksella havaittavat lahokaviosammalen kasvustot voidaan siirtää rakentamisen alta pois. Tämä kuitenkin edellyttää jatkosuunnittelua, koska lajin siirtämisestä ei ole toistaiseksi kokemuksia ja laji edellyttää kasvualustan ohella sille sopivaa pienilmastoa sekä lahopuujatkumoa.

Liito-oravalla ei tällä hetkellä ole asuttuja ydinalueita tielinjauksella. Lajin esiintyminen voi kuitenkin muuttua ja koska tielinjauksella on lajille soveltuvia ympäristöjä, tulee nämä kartoittaa jatkosuunnittelun yhteydessä uudestaan. Liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikan heikentäminen vaatii aina poikkeamisluvan. Jatkosuunnittelussa pyritään ensisijaisesti löytämään ratkaisut, joilla lajien elinedellytykset voidaan säilyttää. Keinoina voidaan tutkia rakenteellisia muutoksia ja/tai tielinjauksen tarkennuksia. Viimeisin keino on poikkeusluvan hakeminen, mikäli muita ratkaisuja ei löydetä.

Jatkosuunnittelun yhteydessä vuollejokisimpukan esiintyminen on selvitettävä tielinjausten vaikutusalueelta Vantaanjoella ja Tuusulanjoella. Rakentamisen aikaisena lievennystoimenana vuollejokisimpukat siirretään pois rakennuskohteelta, mikäli simpukoita esiintyy rakentamisaikaisella vaikutusalueella. Yksilöiden siirto edellyttää luonnon-suojelulain poikkeamislupaa.

Luontoarvoiltaan erityisen huomionarvoisia alueita tielinjauksella ovat Josvholm ja Lillån. Näiden alueiden jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota keinoihin, joilla kielteisiä vaikutuksia ehkäistään ja lievennetään.

9.8 Natura-arvioinnin tarveharkinta

Vantaanjoki kuuluu Vantaanjoen Natura-alueeseen (FI0100104). Luonnonsuojelulain 65 §:n mukaan hankkeen tai suunnitelman vaikutuksista Natura-alueelle on tehtävä asianmukainen arviointi, mikäli hanke tai suunnitelma yksin tai yhdessä muiden hankkeiden tai suunnitelmien kanssa todennäköisesti merkittävästi heikentää niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on liitetty Natura 2000 -verkostoon.

YVA-menettelyn ennakkoneuvottelussa arvioitiin, että hanke ei todennäköisesti vaadi varsinaista luonnonsuojelulain mukaista Natura-arviota, koska Vantaanjoen Natura 2000 -suojeluperusteina ovat direktiivilajien vuollejokisimpukan (VU) ja saukon (LC) esiintyminen. Tielinjaus ylittää Vantaanjoen uoman ja joen penkereet maisemasiltaa pitkin eikä valmistuttuaan pysyvästi haittaa joen kulkua eikä kummankaan lajin esiintymistä tai liikkumista joessa.

Hankkeesta ei arvioida aiheutuvan merkittävää kielteistä haittaa saukolle, koska Vantaanjoki ja sen ranta-alueet säilyvät muuttumattomina. Tielinjaus toteutetaan Vantaanjoen ylitse maisemasiltana. Saukolle voi aiheutua tilapäistä häiriötä sillan rakentamisaikana. Rakentaminen ei kuitenkaan estä lajin liikkumista Vantaanjokea myöten. Hankkeella arvioidaan aiheuttavan tilapäistä, vähäistä haittaa saukolle rakentamisaikana. Vantaanjoen soveltuminen lajin elinympäristöksi ei heikkene hankkeen takia. **Saukkoon ei kohdistu merkittävää haittaa.**

Vantaanjoessa esiintyy runsaasti vuollejokisimpukkaa. Hankkeesta voi aiheutua paikallisia, kielteisiä vaikutuksia lajiin. Vaikutukset voivat aiheutua Vantaanjoen ylittävän sillan rakentamisaikana. Mikäli siltatyömaan kohdalla esiintyy Vantaanjoessa simpukoita, voi yksilöitä menehtyä työmaan rakenteiden takia. Lisäksi työmaasta voi aiheutua samentumaa Vantaanjokeen, jolla voi olla kielteinen vaikutus työmaan alavirran puolella oleville simpukoille työmaan läheisyydessä. Lajiin kohdistuvat kielteiset vaikutukset voidaan välttää lieventämistoimenpiteillä. Lajin esiintyminen sillan lähialueella tulee selvittää sukelluksin. Mikäli lajia esiintyy työmaa-alueella tai sen välittömässä tuntumassa mahdollisella samentumavaikutusalueella, tulee yksilöt siirtää joen yläjuoksulle tai muuhun soveltuvaan kohtaan. Näin vältetään lajiin kohdistuvat kielteiset vaikutukset. **Lieventämistoimenpiteet toteuttamalla hankkeella ei ole merkittäviä kielteisiä vaikutuksia vuollejokisimpukkaan.**

10 Pohjavedet

10.1 Lähtötiedot ja menetelmät

Pohjaveteen kohdistuvat vaikutusarviot on laadittu asian-
tuntija-arviona, joka pohjautuu olemassa oleviin suunnitel-
miin sekä saatavissa oleviin tietoihin pohjaveden nykyti-
lasta, talousvedenotosta sekä suunnittelualueen maa- ja
kallioperästä. Lähtötietoina on käytetty mm. ympäristöhal-
linnon Hertta-tietojärjestelmän aineistoja, kartta- ja paikka-
tietoaineistoja sekä aikaisempia selvityksiä, kuten Mätäkivi-
ven pohjavesialueen suojelusuunnitelmaa (Vantaanjoen ja
Helsingin seudun vesiensuojeluyhdistys ry, päivitetty 2017)
ja geologista rakenneselvitystä (GTK 51/2016). Lähteikkö-
jen ja tihkupintojen osalta on hyödynnetty myös suunnitte-
lualueella tehtyjä luontoselvityksiä.

Hankkeen pohjavesivaikutusten arvioinnissa on kiinnitetty
erityistä huomiota suunnittelualueen itäosassa sijaitsevaan
Mätäkiven pohjavesialueeseen. Arvioinnissa on huomioitu
pohjavesialueella sijaitsevat vedenottamot. Hankkeella ei
arvioida olevan vaikutuksia muihin luokiteltuihin pohjave-
sialueisiin niiden suunnittelualueeseen nähden kaukaisen
sijainnin takia.

Pohjavesialueiden ulkopuolella hankkeen pohjavesivaiku-
tuksia on arvioitu erityisesti yksityisten talousvesikaivojen
ja lähteiden kannalta. Pohjaveden käytön vaikutusarvioin-
nin lähtökohtana on, että kunnallistekniikan ulkopuolel-
la olevilla talouksilla on omat talousvesikaivot. Kaivoihin
kohdistuvien vaikutusten kannalta merkittäviä ovat tien
tekniset suunnitteluratkaisut, kuten pohjanvahvistusten
toteutus. Yksityiskaivot kartoitetaan myöhemmässä suun-
nitteluvaiheessa Väyläviraston ohjeistuksen mukaisesti,
kun tarkemmat suunnitteluratkaisut ovat tiedossa. Tuolloin
täytetään kiinteistökohtaiset kaivokortit sekä mitataan poh-
javeden pinnan tasot ja tehdään vedenlaatuanalyysit.

Pohjavesivaikutusten yhteydessä on arvioitu myös hank-
keen vaikutukset Päijännetunneliin, jonka suunniteltava
tielinjaus ylittää. Vaikutusarvion lähtötietoina on käytetty
olemassa olevia suunnitelmia erityisesti louhintojen kan-
nalta, pohjaveden seurantatietoja alueelta, paikkatieto- ja
kallioperäaineistoja, sekä Pääkaupunkiseudun Vesi Oy:n

lausunnossa annettuja tietoja Päijännetunnelin korkeus-
asemasta ja veden painetasosta.

10.2 Nykytilanne

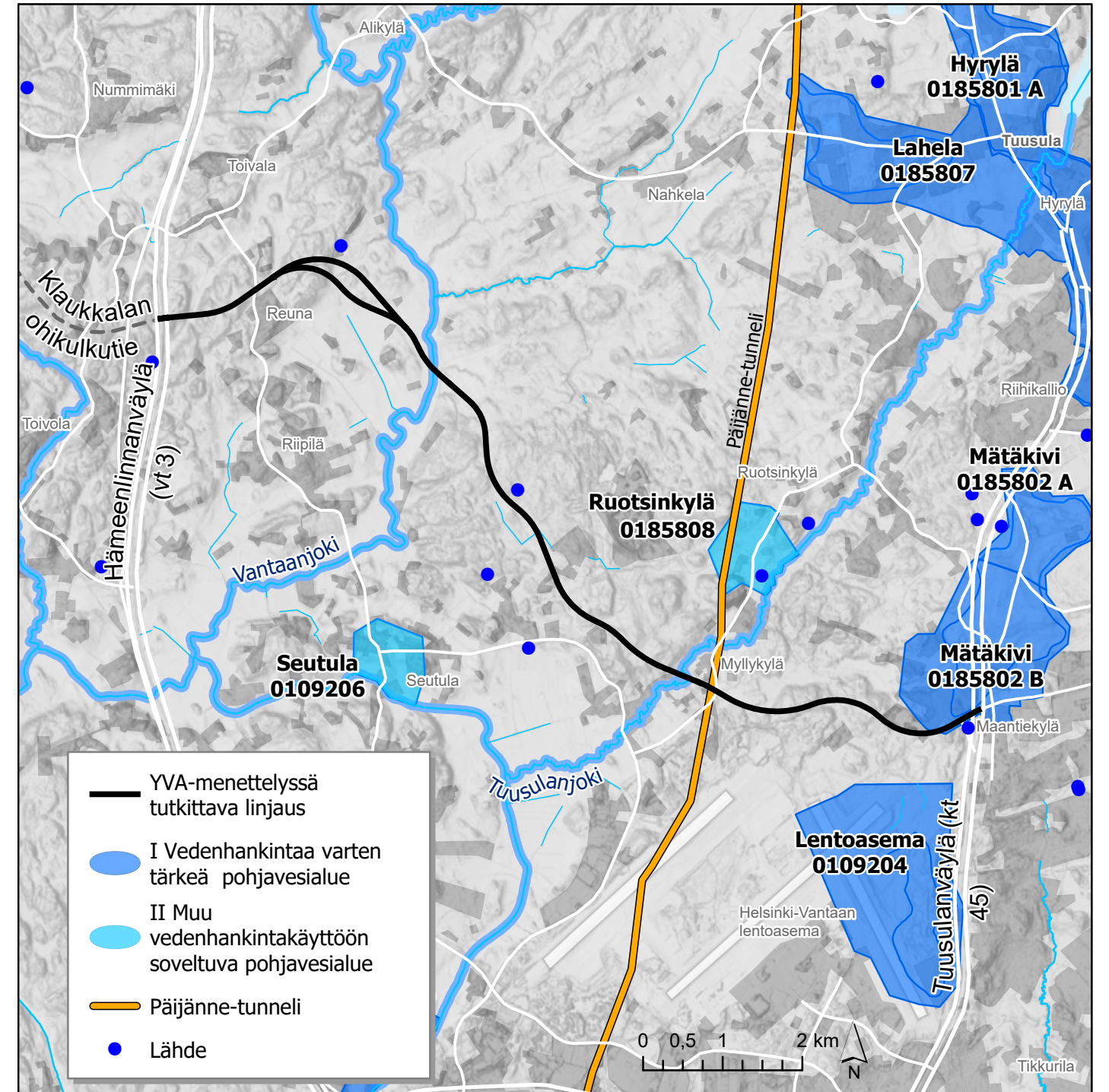
Luokitellut pohjavesialueet

Suunnittelualueen itäosa sijoittuu 1-luokan vedenhankin-
taa varten tärkeälle Mätäkivi B pohjavesialueelle (0185802
B). Muilta osin suunnittelualue ei sijoitu luokitelluille pohja-
vesialueille (Kuva 10.1).

Mätäkivi B pohjavesialueen kokonaispinta-ala on 2,97 km²,
josta muodostumisaluetta on 1,55 km². Hertta-tietojärjes-
telmän mukaan pohjavesialueella muodostuu pohjavettä
arviolta noin 3000 m³ vuorokaudessa. Alueen rakentami-
sen seurauksena vettä läpäisemättömien alueiden osuus
muodostumisalueen pinta-alasta on kuitenkin kasvanut.
Näin ollen alueelta hyödynnettävissä olevan pohjaveden
määrä on nykyisin todennäköisesti alkuperäisiä arvioita
pienempi. Hertta-järjestelmässä mainitaan, että laskennal-
linen antoisuus alueella on vain 1400 m³ vuorokaudessa.
Muodostuma on tyypiltään pohjois-eteläsuuntainen antiklii-
ninen (purkava) harju.

Mätäkivi B pohjavesialueella sijaitsee kaksi pohjavedenot-
tamo (Kuninkaanlähteen vedenottamo sekä Lemminkäisen
vedenottamo), joista Lemminkäisen vedenottamo ei
ole enää talousvesikäytössä vedessä todettujen liuotina-
nepitoisuuksien takia. Lemminkäisen vedenottamolla suo-
ritetaan suojapumppausta, jonka tarkoituksena on estää
kloorattujen liuottimien pääsy Kuninkaanlähteen vedenot-
tamolle. Etäisyys suunnittelualueelta vedenottamoille on
noin 700 metriä.

Pohjavesialue on määritelty kemialliseksi riskialueeksi.
Sammonmäen teollisuusalueella pohjaveden on todettu pi-
laantuneen klooratuilla hiilivedeyillä. Lisäksi Kuninkaanläh-
teen ottamon raakavedessä on todettu pieniä pitoisuuksia
haihtuvia orgaanisia yhdisteitä (VOC) vuonna 2015. VOC-
yhdisteitä on komponentteina mm. polttoaineissa. Myös



Kuva 10.1. Pohjavesialueet.
Bild 10.1. Grundvattenområden.

tienpidon vaikutus näkyy alueen pohjaveden laadussa: Kuninkaanlähteen vedenottamolla kloridipitoisuus on viime vuosina ollut tasolla 50–60 mg/l. Suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsevassa havaintoputkessa GTK23-15 kloridipitoisuus on ollut alhaisempi, mutta hieman koholla (12 mg/l).

Mätäkenen B-alueella pohjaveden pääasiallinen virtaus-suunta on pohjoisesta lounaaseen. Alueen eteläosassa, jonne sijoittuu Sammonmäen teollisuusalue sekä suunniteltava uusi tielinjaus, pohjaveden päävirtaussuunta on kuitenkin kohti pohjoiskoillista ja Kuninkaanlähteen vedenottamoa.

Pohjaveden pinnan tasot

Ympäristöhallinnon Hertta-tietokannasta saatavien tietojen perusteella suunnittelualueen länsiosassa, Hämeenlinnanväylän (vt 3) läheisyydessä on kaksi pohjaveden havaintoputkea. Pohjavedenpinta Hämeenlinnanväylän luiskassa on ollut noin tasolla +45 ja maantien 130 varressa +58. Pohjaveden pinta molemmissa havaintoputkissa on ollut noin 2 metrin syvyydellä maanpinnasta.

Suunnittelualueen itäosassa Retailparkin liittymäalueen läheisyydessä pohjaveden pinta on noin tasolla +47–+48 (N2000) ja noin 1–3 metrin syvyydellä maanpinnasta. Tuusulanväylän läheisyydessä pohjaveden pinnantasot havaintoputkissa on ollut lähellä maanpintaa noin tasolla +39-+40 (N2000).

Pohjaveden pinnantasotja seurataan Päijännetunneliin liittyen mm. Myllykylän alueella. Pohjaveden pinnantasot Myllykyläntien varressa on noin +37-+38 (N2000), eli noin 4–5 metrin syvyydessä maanpinnasta.

Lähteet

Karttatarkastelun perusteella suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsee kolme lähettä (*Kuva 10.1*). Lähteet eivät sijoitu tutkittavalle tielinjaukselle. Reunan koillispuolella Rajakoskentien varrella sijaitseva lähteikkö sijaitsee tielinjauksesta noin 190 metrin (VE Reuna 1B) tai 380 metrin (VE Reuna 1A) etäisyydellä. Kesäkylän luoteispuolella, Mossabackan alueella, sijaitsee lähde noin 170 metrin etäisyydellä suunnitellusta tielinjauksesta. Suunnittelualueen itäosassa, Tuusulanväylän ja Kulomäentien liittymän välittömässä läheisyydessä sijaitsevan lähteen etäisyys suunniteltavaan tielinjaukseen on noin 100 metriä. Lähde

sijaitsee jo nykyisellään tien vaikutusalueella peltoalueen reunassa.

Lisäksi Riipiläntien varrella, aivan suunnitellun tielinjauksen eteläpuolella sijaitsee Josvahalmin lähteikköalue, jota ei ole merkitty maastokarttoihin. Alueella on tihkupinta ja kaksi pientä avolähdettä. Kohteen luonnontilaisuus on arvioitu hyväksi (Vantaan kaupunki 2018, Soita Riipilässä -kohdeinventointi). Kohdetta ja siihen kohdistuvia vaikutuksia on käsitelty tarkemmin luvussa 9, Luonnon monimuotoisuus.

Paineellinen pohjavesi

Paineellisella pohjavedellä tarkoitetaan pohjavesikerrosta, jonka pohjaveden pinnan painetaso on ylempänä kuin varsinainen pohjavesikerroksen pinta maaperässä. Tilanne voi muodostua, kun pohjavesikerroksen yläpuolella on vettä läpäisemätön tai lähes läpäisemätön maakerros, esimerkiksi savikerros. Pohjaveden yläpuolisen savikerroksen puhkaiseminen esimerkiksi paalutuksen tai massanvaihdon yhteydessä voi tällöin aiheuttaa pohjaveden hallitsematonta purkautumista maanpinnalle. Pohjaveden hallitsematon purkautuminen voi aiheuttaa maanpinnalla vettymistä ja tulvimista, sekä maanpinnan ja läheisyydessä olevien rakenteiden painumista.

Päijännetunneli

Päijännetunneli on pääkaupunkiseudun kuntien muodostaman yhtiön omistama raakavesitunneli. Tunnelia pitkin johdettavasta raakavedestä valmistetaan talousvesi noin 1,3 miljoonalle ihmiselle ja pääkaupunkiseudun teollisuudelle. Päijännetunneli on otettu käyttöön vuonna 1982.

Suunniteltava tielinjaus ylittää Päijännetunnelin Myllykyläntien eritasoliittymän kohdalla. Liittymäalue sijoittuu karttatulkinnan perusteella koillinen-lounassuuntaisen kallioperän ruhjelaakson reunalle. GTK:n kallioperäaineiston perusteella kallioperä alueella on pääosin kvartsi- ja granodioriittia. Pääkaupunkiseudun Vesi Oy:n 20.12.2019 antaman lausunnon mukaan alueen ympäristössä on kallioperässä todettu olevan paljon laaja-alaisia vaakarakoja, jotka saattavat olla yhteydessä Päijännetunneliin.

Tunneli sijaitsee alueella noin 40 metrin syvyydellä maanpinnasta ja tunnelin pohjan taso on noin +0 m mpy. Suunnitellulle liittymäalueelle sijoittuu myös Päijännetunnelin ilmareikä. Normaalioloissa tunnelissa virtaavan veden pai-

netaso alueella on +42 m mpy. Päijännetunnelin keskimääräinen poikkileikkauspinta-ala on noin 16 m².

Päijännetunnelille on määritelty suojavyöhyke, jonka leveys on 200 metriä tunnelilinjan molemmin puolin. Suojavyöhyke on alue, jonka sisäpuolella toimittaessa on selvitettävä rakentamisen vaikutukset tunneliin. Lisäksi on kiinnitettävä huomiota maaperän ja pohjaveden pilaantumisen estämiseen.

Yksityiskaivot

Suunnittelualueen läheisyyteen sijoittuu runsaasti kiinteistöjä, joilla todennäköisesti on oma talousvesikaivo. Tielinjauksen läheisyyteen sijoittuvia yksityiskaivoja on erityisesti Reunan ja Kesäkylän alueilla, joilla lähimmät kaivot sijoittuvat mahdollisesti vain noin 100 metrin päähän suunnitellusta tielinjauksesta.

10.3 Vaikutusmekanismit ja vaikutuksen merkittävyden arviointi

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Pohjavesien kannalta merkittävimmät vaikutukset liittyvät tien rakentamisvaiheeseen, kun maata muokataan voimakkaasti ja maastossa on runsaasti koneita ja yleensä polttoainesäiliöitä koneiden tankkausta varten. Rakennettaessa uutta tietä poistetaan pohjavettä suojaavaa ja vajovettä suodattavaa pintamaannosta. Vaikutus on verrannollinen pienimuotoiseen maa-ainestenottoon, joskin kaivuussyvyys on yleensä huomattavasti pienempi kuin maa-ainestenotossa. Vaikutus jää suhteellisesti pienemmäksi, jos rakentaminen kohdistuu olemassa olevan tielinjan maastokäytävään tai muuten muokattuun maastoon.

Maanrakennus- ja louhintatyöt voivat kuitenkin vaikuttaa väliaikaisesti pohjaveden laatuun aiheuttamalla esimerkiksi veden samentumista ja paikoin muuttaa pohjaveden virtausolosuhteita. Toteutettaessa maanrakennustöitä pilaantuneen maaperän alueella, kohdistuu pohjaveteen pilaantumisriski.

Pohjavedenpinnan yläpuolella tapahtuvan maanmuokauksen aiheuttama vaikutus pohjaveteen on vähäinen, eikä se välttämättä ole havaittavissa pohjaveden laadussa tai määrässä. Vaikutus on suurempi ja mahdollisesti ha-

vaittavissa, kun rakentaminen tapahtuu pohjavedenpinnan alapuolella tai jopa pohjavedenpintaa tilapäisesti tai pysyvästi alentaen. Tien rakentamisella voi olla vaikutuksia lähteisiin ja tihkupintoihin, jos rakentamistoimet kohdistuvat niiden välittömään läheisyyteen.

Käytön aikaiset vaikutukset

Myös tien käytön aikana pohjaveteen kohdistuu vaikutuksia. Tienpidosta aiheutuva pohja-vesiriski muodostuu suurelta osin liukkaudentorjunnassa käytettävästä tiesuolasta, joka voi nostaa pohjaveden kloridipitoisuuksia tien läheisyydessä. Myös vaarallisten aineiden kuljetuksiin ja mahdollisiin onnettomuustilanteisiin liittyy pohjaveden pilaantumisriski.

Päijännetunneli

Päijännetunneliin kohdistuvien vaikutusten kannalta merkittävin tekijä ovat mahdolliset louhinnat, jos niitä toteutetaan tunnelin välittömässä läheisyydessä. Tunneli sijoittuu syvälle kallioperään, mutta kallioperä on paikoin rikkonaista ja vettä johtavan rakoilun kautta Päijännetunnelin vesi on hydrologisessa vuorovaikutuksessa kallioperässä esiintyvän pohjaveden kanssa. Mahdolliset louhinnat voivat myös suurentaa olemassa olevia kallioperän rakoja.

Tien käytön aikana tiealueelta kulkeutuvat hulevedet voivat vaikuttaa maaperän pohjaveden kloridipitoisuuksiin ja onnettomuustilanteisiin liittyy riski haitta-aineiden pääsystä maaperään. Normaalitilanteessa haitta-aineiden kulkeutuminen maaperästä Päijännetunneliin asti on kuitenkin hyvin epätodennäköistä. Päijännetunnelin vesi on Myllykylän alueella paineellista, mikä suojaaa tunnelin raakavettä haitta-aineiden kulkeutumiselta. Päijännetunnelin veden paineellisuus tarkoittaa käytännössä sitä, että tunnelin käytön aikana tunnelista tihkuu vettä ympäröivään kallioperään, mikäli kalliiossa on vettä johtavia rakoja. Veden paineellisuudesta seuraa myös, että vesi saattaa purkautua kallioperästä vahingollisesti, mikäli louhinta ulotetaan liian syvälle.

Vaikutusten merkittävyden arviointi

Pohjavesivaikutusten merkittävyden arviointiin vaikuttavia tekijöitä ovat:

- suunnitellut toimenpiteet
- vaikutusten kesto ja kohdentuminen
- pohjavesikohteen herkkyys (mm. maanpeite suunnitte-

- lualueella, pohjavesimuodostuman tyyppi)
- pohjaveden nykytila (laatu ja määrä)
- pohjaveden virtausolosuhteet
- pohjaveden mahdollinen käyttö talousvetenä

10.4 Vaihtoehtojen vaikutukset

10.4.1 Vaihtoehto 1

VAIKUTUKSET OSUUKSITTAIN

Osuus Riipilä

Osuus ei sijoitu luokitellulle pohjavesialueelle.

Tielinjauksen läheisyyteen sijoittuu useita yksityiskaivoja erityisesti Reunan pientaloalueella. Lähimmät kaivot sijaitsevat todennäköisesti vain noin 100 metrin etäisyydellä tielinjauksesta. Kaivojen lähellä tapahtuva rakentaminen voi vaikuttaa väliaikaisesti kaivoveden laatuun tai määrään, aiheuttaen esimerkiksi veden samentumista. Tien käyttö voi nostaa tien välittömässä läheisyydessä sijaitsevien kaivojen veden kloridipitoisuuksia ja mahdollisiin onnettomuustilanteisiin liittyy pohjaveden paikallinen pilaantumisriski.

Alueen maaperäolosuhteiden perusteella pohjaveden muodostuminen tiealueen välittömässä läheisyydessä on kuitenkin hyvin vähäistä, eikä tien rakentamisen pohjavesivaikutusten arvioida ulottuvan merkittävästi tiealueen ulkopuolelle. Rakentamisen väliaikaisten pohjavesivaikutusten laajuus ja merkittävyys riippuvat erityisesti tienrakennuksen teknisestä toteutuksesta, kuten pohjanvahvistusmenetelmästä. Lisäksi osuuden laajat kallioleikkaukset voivat paikallisesti laskea pohjaveden pinnan korkeutta ja vaikuttaa virtausolosuhteisiin.

Reunan alueella, Rajakoskentien varrella on pieni maastokarttaan merkitty lähde tielinjauksen pohjoispuolella noin 190 metrin (VE Reuna 1B) tai 380 metrin (VE Reuna 1A) etäisyydellä. Lähde sijaitsee tielinjauksen pohjoispuolella olevassa rinteessä. Lähteiköstä purkautuvan pohjaveden pääasiallinen muodostumisalue sijoittuu lähteen länsipuolella olevalle hiekkamoreenialueelle. Uusi tielinjaus ei sijoitu lähteen pääasialliselle muodostumisalueelle eikä hank-

keen arvioida vaikuttavan lähteestä purkautuvan veden määrään tai laatuun.

Riipiläntien varrella, aivan suunnitellun tielinjauksen eteläpuolella olevassa notkelmassa sijaitsee Josvahalmin lähteikköalue. Lähteiköstä purkautuvan pohjaveden pääasiallinen muodostumisalue sijoittuu suunnitellun tielinjauksen eteläpuolella oleville hiekka- ja hiekkamoreenialueille. Tielinjaus kulkee kuitenkin lähteikköalueen välittömässä läheisyydessä, ja jatkosuunnittelussa on huomioitava lähteikön vesitalouden turvaaminen. Lähteikköä ja siihen kohdistuvia vaikutuksia on käsitelty tarkemmin luvussa 9, Luonnon monimuotoisuus.

Tielinjaus ylittää laajoja savikkoalueita Vantaanjokilaaksossa. Savikkoalueilla esiintyy mahdollisesti paineellista pohjavettä, mikä tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

VE 1 Reunan linjausvaihtoehtojen vertailu

Vaihtoehtoilta on pohjavesivaikutusten kannalta vain pieniä eroja. Vaihtoehto 1A vaatii syvempää kalliolouhintaa kuin vaihtoehto 1B. Syvemmät louhinnat aiheuttavat suuremman riskin pohjaveden virtausolosuhteiden muuttumiselle.

Osuus Kiila–Metsäkylä

Osuus ei sijoitu luokitellulle pohjavesialueelle.

Tielinjauksen läheisyyteen sijoittuu useita yksityiskaivoja erityisesti Kesäkylän pientaloalueella. Lähimmät kaivot sijaitsevat todennäköisesti vain noin 100 metrin etäisyydellä tielinjauksesta. Kaivojen lähellä tapahtuva rakentaminen voi vaikuttaa väliaikaisesti kaivoveden laatuun tai määrään, aiheuttaen esimerkiksi veden samentumista. Tien käyttö voi nostaa tien välittömässä läheisyydessä sijaitsevien kaivojen veden kloridipitoisuuksia ja mahdollisiin onnettomuustilanteisiin liittyy pohjaveden paikallinen pilaantumisriski.

Suunniteltu tielinjaus kulkee Kesäkylän läheisyydessä pääosin savipeitteisellä alueella, jolla pohjaveden muodostuminen on luonnostaan hyvin vähäistä. Kesäkylän

kaakkoispuolella tielinjaus kulkee hiekkamoreenialueella ja pienen hiekkamuodostuman yli, joilla pohjavettä muodostuu selvästi savipeitteisiä alueita enemmän. Rakentamisen väliaikaisten pohjavesivaikutusten laajuus ja merkittävyys riippuvat erityisesti tienrakennuksen teknisestä toteutuksesta, kuten pohjanvahvistusmenetelmästä.

Kesäkylän läheisyydessä olevalla kalliomäellä suunniteltu väylä rakennetaan kallioleikkaukseen. Louhinnat eivät kuitenkaan ulotu kovin syväälle kalliooperään (louhintataso noin +60), eikä niillä arvioida olevan merkittävää vaikutusta lähistön kalliorakaivojen vedenlaatuun.

Kesäkylän luoteispuolella, Mossabackan alueella, sijaitsee lähde noin 170 metrin etäisyydellä suunnitellusta tielinjauksesta pohjoiseen. Lähteestä purkautuvan pohjaveden muodostumisalue sijoittuu lähteen pohjoispuolella olevalle Fågelbergin hiekkamoreenialueelle, jolle suunniteltu tielinjaus ei sijoitu. Hankkeella ei arvioida olevan vaikutuksia lähteestä purkautuvan pohjaveden määrään tai laatuun.

Tielinjaus kulkee osuudella Seutulan vanahan yhdyskuntakaatopaikan ja Kuusakoski Oy:n jätteenkäsittelylaitoksen välittömässä läheisyydessä. Tällä alueella on rakennustöiden aikana pohjaveden pilaantumisriski maaperän mahdollisten haitta-aineiden takia. Tämä tulee huomioida jatkosuunnittelussa. Alustavien suunnitelmien perusteella Seutulan kaatopaikan eteläpuolelle olisi tulossa noin 3 metriä syvä kallioleikkaus noin 140 metrin matkalle (louhintataso noin +64 m). Leikkaus ei ole syvä, mutta sen sijainti arvioidun pohjavedenjakajan kohdalla tulee huomioida.

Osuus Focus

Tielinjauksen itäosa sijoittuu vedenhankintaa varten tärkeälle Mätäkiivi B pohjavesialueelle noin 650 metrin matkalla. Tielinjaus ei sijoitu pohjaveden muodostumisalueelle. Etäisyys tielinjaukselta Kuninkaanlähteen vedenottamolle on noin 700 metriä. Paikallinen pohjaveden virtaussuunta alueella on tielinjaukselta kohti vedenottamoa. Alueella on kuitenkin jo nykyisin runsaasti liikennettä ja kuormituslähteitä, kuten Sammonmäen teollisuusalue.

Mätäkiiven pohjavesialueeseen kohdistuvat kielteiset vaikutukset ovat pääosin rakentamisen aikaisia. Tien rakentamisen arvioidaan aiheuttavan pohjaveden tilapäis-

tä samentumista tiealueen läheisyydessä. Vaikutusten ei arvioida ulottuvan Kuninkaanlähteen vedenottamolle asti. Rakentamisen aikana on kiinnitettävä huomiota alueen maaperän mahdolliseen pilaantumiseen, sillä pilaantuneen maaperän kaivutyöt aiheuttavat riskin haitta-aineiden kulkeutumiselle pohjaveteen. Pilaantuneen maaperän kohteita on käsitelty tarkemmin luvussa 12.

Tien käytön aikaisten vaikutusten ei arvioida olevan merkittäviä, varsinkin jos pohjavesialueella kulkevalle tieosuudelle rakennetaan pohjaveden suojausrakenne.

Suunniteltava tielinjaus ylittää Päijännetunnelin Myllykyläntien eritasoliittymän kohdalla. Myllykyläntien eritasoliittymästä on esitetty kaksi vaihtoehtoa maantien 152 pohjoispuolella: VE1 ja VE2 (Katso Kuva 2.9). Päijännetunnelin kannalta VE2 on parempi vaihtoehto, sillä VE1 liittymän rakentaminen vaatii laaja-alaisempia louhintoja Päijännetunnelin välittömässä läheisyydessä Yrjölän kallioiden kohdalla. Eritasoliittymään liittyviä louhintoja ei kuitenkaan suunnitella ulotettavan tason +42 alapuolelle, joten louhinnat toteutetaan Päijännetunnelin veden painetaso yläpuolella. Päijännetunnelin sijainti ja rakenteet on tarkasti huomioitava myöhemmissä suunnitteluvaiheissa, erityisesti louhintasuunnitelmissa ja pohjaveden suojausten suunnittelussa. Suojauksilla on estettävä veden virtaaminen Päijännetunneliin etenkin sen korjaustilantessa.

Päijännetunnelin normaalin käyttötilanteen aikana kallio-pohjaveden virtaussuunta on pois päin tunnelista ja uuden väylän rakentamisella tai käytöllä ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia Päijännetunneliin. Päijännetunnelin veden ylipaine suojaa osaltaan tunnelin raakavettä haitta-aineiden kulkeutumiselta. Lisäksi tunnelin veden painetaso tällä kohdalla on korkeammalla kuin ympäristön luontaiset pohjaveden pinnat. Pohjaveden pinnantasoa Myllykyläntien varressa on Hertta-tietojärjestelmän perusteella noin +37–+38 m (N2000), eli noin 4–5 metrin syvyydessä maanpinnasta. Tämä viittaa myös siihen, että kyseisellä alueella Päijännetunnelilla ei ole selkeää virtausyhteyttä havaintoputkien alueen pohjaveteen.

Mahdollisten tulevien Päijännetunnelin korjaus- tai huoltotöiden aikana tunneli saatetaan tyhjentää vedestä. Tällöin pohjaveden virtauskuva alueella muuttuu ja kalliooperästä voi kulkeutua pohjavettä tunneliin. Tunnelin korjaustöiden aikana tiealueelta kulkeutuvien hulevesien vaikutus kallio-

pohjaveden laatuun tulee huomioida. Ennen mahdollisten Päijännetunnelin korjaustöiden aloittamista alueen kal- lioperän laatua, topografiaa, pohjaveden virtauskuvaa ja pohjaveden laatua tulee selvittää tarkemmin ja suunnitella tarvittavat toimenpiteet vedenlaadun turvaamiseksi. Tosin tiealueelta kulkeutuvan veden osuus alueen kallioperässä kulkeutuvasta pohjavedestä on marginaalinen. Edellisen kerran Päijännetunnelin eteläosa peruskorjattiin vuonna 2008.

Tielinjauksen läheisyydessä olevat kiinteistöt ovat pääosin kunnallistekniikan piirissä, mutta talouksilla voi silti olla käytössä oma kaivo. Kaivojen lähellä tapahtuva rakenta- minen voi vaikuttaa väliaikaisesti kaivoveden laatuun tai määrään, aiheuttaen esimerkiksi veden samentumista. Tien käyttö voi nostaa tien välittömässä läheisyydessä sijaitsevien kaivojen veden kloridipitoisuuksia ja mahdol- lisiin onnettomuustilanteisiin liittyy pohjaveden paikallinen pilaantumisenriski.

Alueen maaperäolosuhteiden perusteella kaivojen poh- javeden muodostumisalueet osuudella ovat pienialaisia, eikä tien rakentamisen pohjavesivaikutusten arvioida ulot- tuvan merkittävästi tiealueen ulkopuolelle. Rakentamisen väliaikaisten pohjavesivaikutusten laajuus ja merkittävyys riippuvat erityisesti tienrakennuksen teknisestä toteutuk- sesta, kuten pohjanvahvistusmenetelmästä.

Suunnittelualueen itäosassa, Tuusulänväylän ja Kulomä- entien liittymän välittömässä läheisyydessä sijaitsevan lähteen etäisyys suunniteltavaan tielinjaukseen on noin 100 metriä. Lähde sijaitsee jo nykyisellään voimakkaasti rakennetulla alueella liittymäalueen välittömässä läheisyy- dessä. Lähteen läheisyydessä tielinjaus sijoittuu olemassa olevaan maastokäytävään. Rakentamisen aikana lähteen vedenlaatuun ja antoisuuteen tulee mahdollisesti kohdis- tumaan kielteisiä vaikutuksia, kuten veden väliaikaista sa- mentumista. Tien käytön aikaisten vaikutusten ei arvioida poikkeavan merkittävästi nykyisestä.

Osuudella tielinjauksen välittömään läheisyyteen sijoittuu Sammonmäen teollisuusalue (käsitelty tarkemmin luvussa 12). Alueen läheisyydessä maaperän mahdollinen pilaan- tuneisuus ja siihen liittyvä pohjaveden pilaantumisenriski ra- kennustöiden aikana tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

Focus-alueelle suunnitellaan laaja-alaisia louhintoja, jotka laskevat todennäköisesti pohjaveden pinnan tasoa paikal- lisesti kallioleikkausten läheisyydessä.

10.4.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus)

Focus-alueeseen kohdistuvat vaikutukset on esitetty vaih- toehdon 1 kohdalla. Pelkän Focus-alueen toteuttaminen rajoittaa hankkeen kielteiset pohjavesiin kohdistuvat vai- kutukset maantieteellisesti suppeammalle alueelle kuin vaihtoehdossa 1.

10.4.3 Vertailuvaihtoehto 0

Vertailuvaihtoehdolla 0 ei ole suoria vaikutuksia pohjave- siin, sillä siinä ei ole esitetty toimenpiteitä.

10.5 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset

Vaihtoehtojen 1, 0+ ja 0 vertailu

Kielteisiä pohjavesivaikutuksia aiheutuu eniten vaih- toehdosta 1 ja ne liittyvät erityisesti yksityisiin talous- vesikaivoihin. Vaihtoehto 0+ rajoittaa kielteiset pohja- vesivaikutukset koskemaan vain Focus-aluetta, jolla sijaitsee selvästi vaihtoehtoa 1 vähemmän yksityis- kaivoja. 0+ on pohjavesivaikutusten kannalta parem- pi kuin laaja vaihtoehto 1, sillä kielteiset vaikutukset kohdistuvat suppeammalle alueelle. Vaihtoehdolla 0 (hankkeen toteuttamatta jättäminen) ei ole merkittäviä pohjaveteen kohdistuvia vaikutuksia.

Pohjavesivaikutusten kannalta hankkeen (vaihtoehdot 1 ja 0+) kielteisten vaikutuksen katsotaan kohdistuvan erityi- sesti tielinjauksen varrella sijaitseviin yksityisiin talousve- sikaivoihin. Vaihtoehdoilla on merkityksellistä eroa lähinnä kaivojen näkökulmasta siten, että laajassa vaihtoehdossa 1 niitä suurempi määrä. Vaikutukset ovat pääsääntöisesti rakentamisen aikaisia ja haitallisten vaikutusten arvioidaan

rajoittuvan tielinjauksen välittömään läheisyyteen. Merkit- täviä pohjavesikohteita ovat myös Mätäksen 1-luokan pohjavesialue, Päijännetunnelin ylityskohta sekä arvioidul- la vaikutusalueella sijaitsevat lähteet.

Merkittävät pohjavesikohteet tulee huomioida jatkosuun- nittelussa. Hankkeen kielteisiä pohjavesivaikutuksia Fo- cus-alueella voidaan vähentää merkittävästi rakentamalla pohjaveden suojausrakenne Mätäski B -pohjavesialueella kulkevalle tieosuudelle.

Vaihtoehdossa 1 tielinjaus kulkee Seutulan vanhan yh- dyskuntakaatopaikan ja Kuusakoski Oy:n jätteenkäsitte- lylaitoksen välittömässä läheisyydessä. Näillä kohteilla on rakennustöiden aikana pohjaveden pilaantumisenriski maa- perän mahdollisten haitta-aineiden takia.

10.6 Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu

Pohjaveteen kohdistuvia vaikutuksia voidaan lieventää ja hallita monin tavoin. Tässä hankkeessa tärkeimmät keinot ovat:

- Tienpidosta johtuvia Mätäski B pohjavesialueeseen kohdistuvia haittavaikutuksia ja riskejä voidaan pienen- tää rakentamalla pohjavesialueella kulkevalle tieosuu- delle pohjaveden suojausrakenne. Suojausrakenteen tarve on selvitettävä tarkemmin seuraavissa suunnitte- luvaiheissa.
- Yksityiskaivot kartoitetaan myöhemmässä tiesuunnitte- luvaiheessa Väyläviraston ohjeistuksen mukaisesti, kun tarkemmat suunnitteluratkaisut ovat tiedossa. Tuolloin täytetään kiinteistökohtaiset kaivokortit sekä mitataan pohjavedenpinnan tasot ja tehdään vedenlaatumääri- tykset.
- Paineellisen pohjaveden mahdollinen esiintyminen suunnittelualueella tulee selvittää tarkemmin ja huo- mioida jatkosuunnittelussa. Paineellisen pohjaveden esiintymisalueella tulee välttää syvälle maakerrokseen ulottuvaa rakentamista, jotta pohjavesikerroksen ylä- puolisia vettä pidättäviä savikerrostumia ei puhkaista. Jatkosuunnittelun aikana selvitetään myös tarkemmin hankeen vaikutukset pohjaveden pinnan tasoihin.
- Suunniteltaessa toimenpiteitä Seutulan vanhan kaato-

paikan, Kuusakoski Oy:n jätteenkäsittelylaitoksen sekä Sammonmäen teollisuusalueen läheisyydessä on kiin- nitettävä erityistä huomiota maaperän pilaantuneisuu- teen ja siihen liittyvään pohjaveden pilaantumisenriskiin rakennustöiden aikana. Kohteita on käsitelty tarkemmin luvussa 12.

- Reunan Riipiläntien varressa sijaitsevan Josvaholmin korpi- ja lähteikkökohteen ylityksen toteuttaminen mai- semasilta-tyyppisenä ratkaisuna mahdollistaa kohteen vesitalouden säilymisen.
- Myllykyläntien eritasoliittymän jatkosuunnittelussa, eri- tyisesti louhintasuunnitelmissa, tulee kiinnittää erityistä huomiota Päijännetunnelin sijoittumiseen ja rakenteisiin alueelle. Louhinnat on toteutettava siten, ettei niistä ai- heudu riskiä Päijännetunnelin rakenteille tai vedenlaa- dulle. Hankkeen seuraavissa suunnitteluvaiheissa tulee ottaa huomioon myös mahdollinen pohjaveden tai maa- perän suojaustarpeen arviointi Päijännetunnelin suoja- vyöhykkeen kohdalla.
- Rakentamisen pohjavesivaikutusten tarkkailua toteu- tetaan myöhemmin laadittavan tarkkailuohjelman mu- kaisesti. Tarkkailuohjelmaan sisällytetään pohjaveden määrän ja laadun tarkkailu ennen rakentamista, raken- tamisen aikana ja sen jälkeen.
- Pohjaveteen kohdistuvien riskien pienentämisen kan- nalta tärkeää on ympäristönäkökohtien huomioiminen rakentamisessa. Urakoitsijoilta tulee edellyttää ympä- ristövastuullista toimintaa muun muassa koneiden huol- lossa, tankkauksissa ja polttoaineiden säilytyksessä. Talousvesikaivojen lähellä työskenneltäessä on nouda- tettava erityistä varovaisuutta.

11 Pintavedet

11.1 Lähtötiedot ja menetelmät

Lähtötietoina on käytetty ympäristöhallinnon Avoin tieto -palvelun Hertta ympäristötiedon hallintajärjestelmän vedenlaatutietoja sekä paikkatietoaineistoja. Lisäksi soveltuvin osin lähtötietoina on käytetty saatavilla olevia hankealueelle sijoittuvien pintavesien ja eliöstön tilan raportteja. Arviointi on tehty asiantuntija-arviona käytettävissä olevien suunnitelmien pohjalta.

11.2 Nykytilanne

Suunnittelualue sijoittuu pääosin Vantaanjoen alaosan valuma-alueelle (21.01, 2. jakovaihe) ja Seutulan kolmannen vaiheen valuma-alueelle (21.012, 3. jakovaihe). Suunnittelualueen länsiosaa Hämeenlinnanväylän läheisyydessä sijoittuu Vantaanjoen yläosan alueelle (21.02, 2. jakovaihe) ja Metsäkylän-Nummenniityn alueelle (21.021, 3. jakovaihe). Suunnittelualueen itäosassa mm. Myllykylän alue sijoittuu Tuusulanjoen valuma-alueelle (21.08, 2. jakovaihe) ja Tuusulanjoen alaosan alueelle (21.081, 3. jakovaihe). Kaikkein itäisin osa suunnittelualueesta sijoittuu Keravanjoen valuma-alueelle (21.09, 2. jakovaihe) ja tarkemmin Keravanjoen alaosan valuma-alueelle (21.091, 3. jakovaihe) (Kuva 11.3).

Suunnittelualueelle sijoittuu kaksi merkittävää jokivesistöä: Vantaanjoki ja Tuusulanjoki. Tielinjaus ylittää lisäksi joitakin ojaia ja pieniä lampia sekä karttatarkastelun perusteella lähes luonnontilaisia puroja.

Suunnittelualueen pohjoisosassa, Hämeenlinnanväylän läheisyydessä tielinja ylittää Lamminsuonojan, joka virtaa Lamminsuon rauhoitetulla alueella. Reunassa, Josvaholmenin alueella tielinjauksen välittömään läheisyyteen sijoittuu suoalue, jonka läpi virtaa osittain luonnontilaisena säilynyt puro. Raunassa tielinjaus ylittää lisäksi linjausvaihtoehdosta riippuen karttatarkastelun perusteella kuivatusojien verkostoja, selvemmin vaihtoehdossa 1B.



Kuva 11.1. Vantaanjoki.
Bild 11.1. Vanda å.

Vantaanjoen ylityksen jälkeen, Fågelbergetin länsipuolella on lähes luonnontilaisten purojen uomaverkosto sekä lähdevaikutteisia ojaia. Tielinjaus sijoittuu purojen läheisyyteen noin 500 metrin matkalla matkalla ja ylittää puron sen yläjuoksulla.

Kesäkylän länsipuolella tielinjaus ylittää peltojen kuivatusojan, sekä kulkee myös pienten lampien vieritse. Kesäkylän eteläpuolella tielinja ylittää Tuusulanjokeen laskevan ojan, joka kuuluu Seutulan kaatopaikan velvoitetarkkailuun.

Suunniteltu väylä ylittää Tuusulanjoen pääuoman Myllykylän alueella. Tuusulanjoen ylityksen jälkeen tielinja ylittää lisäksi Tuusulanjokeen virtaavia pieniä metsäpuroja sekä ojaia Siltaniitunmäen kallioalueella.

Vedenlaatu

Vantaanjoki saa alkunsa Riihimäen Lallujärvestä ja laskee mereen Helsingin Vanhankaupunginlahdella. Vantaanjoen ekologinen tila on tyydyttävä ja kemiallinen tila hyvä. Vantaanjoen valuma-alueen koko on 1680 km² ja joen alaosa on tyypitelty suureksi savimaiden joeksi. Vantaanjoen alaosan merkittävin kuormittaja on hajakuormitus. Vuoden 2019 velvoitetarkkailuraportin perusteella joen alaosassa happitilanne oli hyvä. Alueella veden kokonaisfosforin keskipitoisuus oli 63 µg/l ja kokonaistypen 1700 µg/l. Veden



Kuva 11.2. Tuusulanjoki.
Bild 11.2. Tusby å.

sameusarvot vaihtelevat paljon ja ajoittain vesi on alueella selvästi sameaa.

Tuusulanjoki saa alkunsa Tuusulanjärvestä ja laskee Vantaanjokeen. Tuusulanjoen pituus on 15 kilometriä ja valuma-alueen koko 125 km². Tyypiltään keskisuuri savimaiden joki on ekologiselta tilaltaan tyydyttävä ja joen kemiallinen tila on hyvä. Tuusulanjoen vedenlaatu on riippuvainen Tuusulanjärven kunnosta. Tuusulanjoen vedenlaatua seurataan osana Vantaanjoen yhteistarkkailua kolmen vuoden välein. Vedenlaadun havaintopaikka T23 on joen alajuoksulla Myllykylässä, Vantaalla. Näyttekertoja on vuoden aikana viisi ja viimeisimmät tarkkailutulokset ovat vuodelta 2018. Vuoden 2018 yhteistarkkailuraportin perusteella Tuusulanjoen vesi oli hyvähappista, mutta selvästi samennutunutta etenkin ylivirtaama-aikana. Veden humuspitoisuus on melko matala ja pH-arvot olivat usein lievästi emäksisiä. Veden sähkönjohtavuus, 18 mS/m, on koholla kuorituksen seurauksena. Tuusulanjoen fosforipitoisuudet olivat vuonna 2018 korkeita (33–130 µg/l) ja typpipitoisuudet (1200–1500 µg/l) osoittivat huomattavaa rehevyyttä.

Kaikista hankealueella sijaitsevista pienistä puroista tai ojista ei ole saatavilla vedenlaatutietoa ympäristöhallinnon VESLA-rekisteristä. Alla on kuvattu lyhyesti linjaukselle si-



joittuvien pienvesien laatua, joiden osalta analyysituloksia on olemassa.

Kesäkylän eteläpuolella sijaitsevan, Tuusulanjokeen laskevan ojan vedenlaatua seurataan osana Seutulan kaatopaikan vesien velvoitetarkkailua (HSY). Ojassa sijaitsee näytepiste Tuusulanjoki 3,3+0,8, josta on otettu näytteitä vuodesta 1991 alkaen. Viimeisten viiden vuoden aikana saatujen analyysitulosten perusteella ojan vesi on ravinteikasta ja ajoittain sameaa ja heikkohappista.

Siltaniitunmäen alueella, Helsinki-Vantaan pohjoispuolella sijaitsevien metsäpurojen vedenlaatu on olemassa olevien tietojen perusteella humusvesille tyypillistä ja vedessä on paljon rautaa.

Kalasto

Vantaanjoessa on monipuolinen kalasto. Vantaanjoen vesistöalue on kalastoltaan Suomen mittakaavassa hyvin runsas; 34 kalalajin lisäksi joessa tavataan nahkiaista, pikkunahkiaista sekä täplä- ja jokirapua. Valtalajeina ovat särkikalat. Uhanalaisluokitelluista vaelluskalalajeista joessa esiintyy myös taimenta ja lohta. Taimen on keskeinen Vantaanjoen vesistön indikaattorilaji. Taimenen poikasten esiintyminen luontaisesti vesistöalueen koskissa indikoi joen hyvää rakenteellista tilaa ja hyvää vedenlaatua (Haiko-

nen ja Kervinen 2019). Vantaanjoen kalaston tilaa tutkitaan vuosittain mm. sähkökoekalastuksin, poikasnuottauksin ja kalastuskyselyin.

Tuusulanjokilaakson luonto on poikkeuksellisen monipuolinen niin veden alla, kuin joen rannoillakin. Joen kalalajisto

on hyvin rikas. Tuusulanjoesta on mahdollista tavata pitkälti kolmatta kymmentä eri kalalajia ja se on tärkeä myös vaelluskalojen lisääntymisalueena (Janatuinen 2012). Joen luonteenomaiseen lajistoon kuuluvat lisäksi rauhoitetut vuollejokisimpukka ja saukko. Tuusulanjoen taimenkanta on osin luontaisesti lisääntyvää, mutta Virtavesien hoitoyh-

distys on myös aiemmin istuttanut taimenia alueelle ja jokea on kunnostettu taimenelle sopivaksi (Yrjölä 2019).

Pienempien hankealueella sijaitsevien uomien tai Vantaanjoen ja Tuusulanjoen sivupurojen ja -ojien kalastosta ei ole olemassa tietoa. Näissä uomissa voi käytännössä esiintyä jokien lajistoa. Yksittäisten uomien kalastollinen merkitys arvioidaan vähäiseksi.

Vuollejokisimpukka

Tuusulanjoessa ja Vantaanjoessa on todettu uhanalaista vuollejokisimpukkaa. Vantaanjoki on merkittävin vuollejokisimpukan esiintymisalue Suomessa. Vantaanjoen vuollejokisimpukakannan on arvioitu kattavan yli 15 % lajin Suomen kokonaiskannasta. Vantaanjoessa vuollejokisimpukan tärkeitä elinympäristöjä ovat koskien alapuoliset virtajaksot, virtasuvannot ja nivat. Vantaanjoessa vuollejokisimpukkaa tavataan Vantaanjoen alajuoksun ja Nurmijärven Nukarinkosken välisellä osalla, ja laji esiintyy runsaimmillaan Vantaankosken alueella (Valovirta 2008).

Tuusulanjoessa vuollejokisimpukkaa esiintyy ainakin Myllykylän alueella ja Myllykylänkoskella. Uusi tielinjaus tulee ylittämään Tuusulanjoen vesistösilalla. Tuusulanjoen vuollejokisimpukakantaa on seurattu erityisesti vuosina 2005–2012 Tuusulanjoen kunnostuksiin liittyen. Yhteenvedonä Valovirta & Hietala (2015) toteavat, että Tuusulanjoen kunnostusten jälkeen Myllykosken ja Katriinantien väliselle osuudelle on jäänyt, tai sinne on tullut sen verran yksilöitä, että vuollejokisimpukakanta pysyy ja lisääntyy alueella. (Yrjölä 2018).

11.3 Vaikutusmekanismit ja vaikutuksen merkittävyyden arviointi

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Hankkeen merkittävimmät pintavesivaikutukset ovat **rakentamisen aikaisia vaikutuksia**, jotka syntyvät esimerkiksi louhinnasta, maanmuokkauksesta ja täyttötöistä. Vaikutukset muodostuvat hule- ja muiden valumavesien välityksellä ja ilmenevät erityisesti kiintoainekuormituksen aiheuttamana vesien samentumisena. Kiintoaineen mukana vesistöihin voi lisäksi kulkeutua siihen mahdollisesti sitoutuneita haitta-aineita (esimerkiksi raskasmetalleja) sekä

ravinteita, kuten fosforia. Louhinta lisää vesistöjen tyyppi-kuormitusta käytettäessä typpipitoisia räjähdysaineita. Rakennettaessa tietä uuteen maastokäytävään kasvillisuutta, puustoa ja pintamaata poistetaan, mikä voi aiheuttaa lisäksi mm. humuskuormituksen kasvua. Rakentamisen aikana työskentelyyn sisältyy myös työkalu- ja koneiden polttoainevuotojen riski.

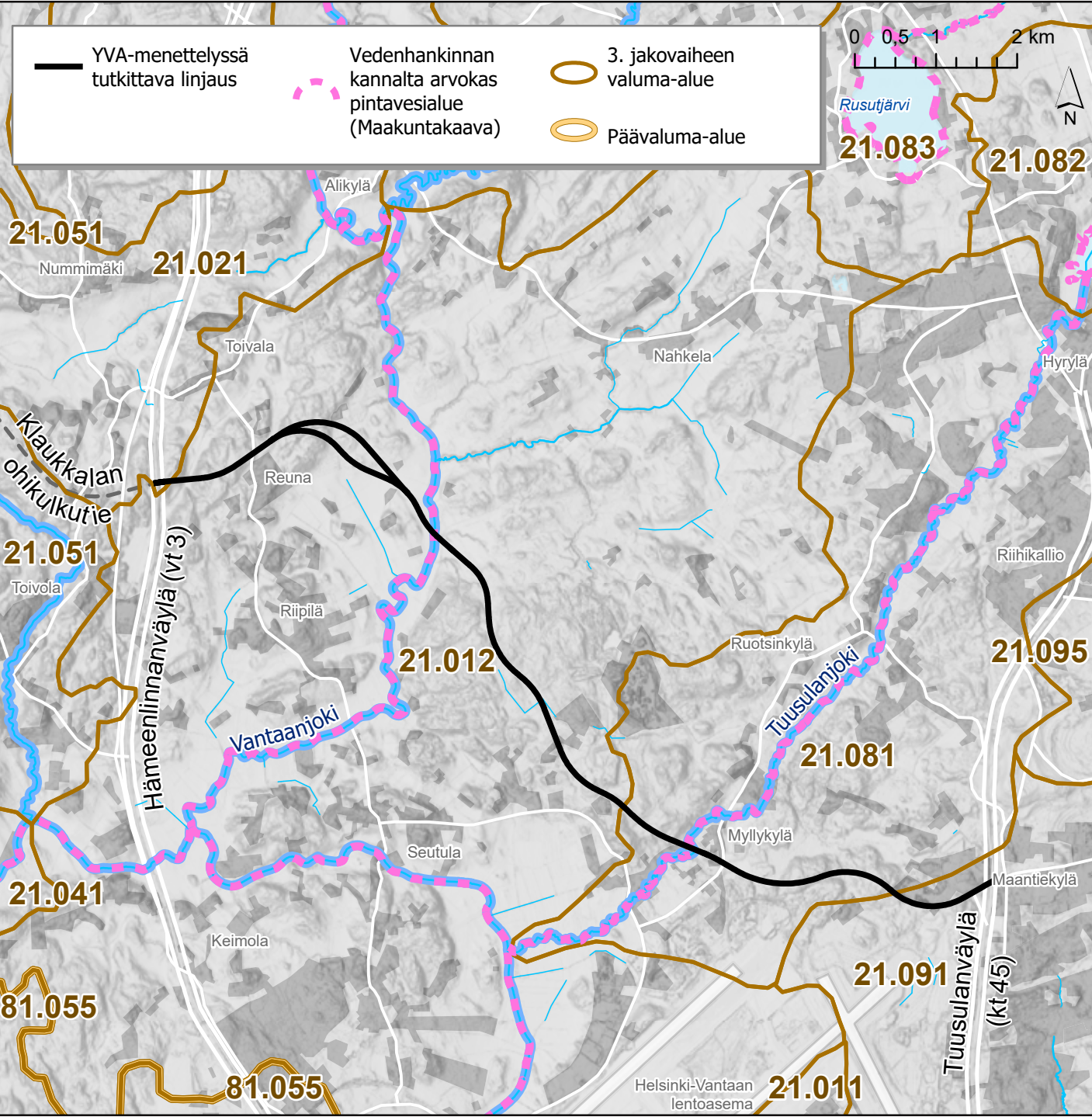
Tien rakentaminen uuteen maastokäytävään voi aiheuttaa myös esimerkiksi hydrologisia vaikutuksia (kuivatus) suunnitellun tielinjauksen välittömässä läheisyydessä sijaitseviin pienvesistöihin. Vaikutus jää vähäisemmäksi, jos rakentaminen kohdistuu jo olemassa olevan tielinjan alueelle tai muuten muokattuun maastoon. Pienissä vesistöissä vaikutukset ovat selkeämmin havaittavissa.

Pintavesivaikutusten kannalta hankkeen merkittävimpiä suunnittelukohteita ovat Vantaanjoen ja Tuusulanjoen ylittävien vesistösiltojen rakentaminen, vesistöjen läheisyydessä toteutettavat pengerrykset sekä Riipilässä ja Helsinki-Vantaan lentokentän pohjoispuolella tehtävät kalliolouhinnat. Jokivesistöjen ylitykset tullaan toteuttamaan vesistösilloilla, joiden rakentaminen tulee vaatimaan vesilain mukaisen luvan.

Käytön aikaiset vaikutukset

Tien käytön aikaiset pinta- ja vesieliövaikutukset (mm. taimen, vuollejokisimpukka) aiheutuvat hulevesikuormituksesta sekä vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuuksiin liittyvästä pintavesien pilaantumisriskistä. Tien käytön aikana hulevesien määrä tulee kasvamaan koko suunnitellun tielinjan alueella läpäisemättömän pinnan kasvun myötä. Hulevesien määrään vaikuttaa merkittävästi vuodenaika sekä vallitsevat sääolosuhteet ja hulevesien laatuun lisäksi mm. liikennemäärät. Käytön aikaiset vesistövaikutukset on arvioitu kokonaisuudessaan vähäisiksi.

Tien käytön aikana maanteiden hulevesien mukana huuhtoutuu mm. ajoneuvoista ja tiepäälysteistä erityisesti kiintoainetta, ravinteita, metalleja, muun muassa arseenia, kromia ja lyijyä sekä klorideja ja öljyhiilivetyjä. Hulevesien laatu heikkenee merkittävästi muun muassa nastarengaskauden alussa, jolloin hulevesien haitta-ainepitoisuudet kasvavat. Sama tapahtuu myös kuivan kauden jälkeen tulevilla rankkasateilla. Selkein korrelaatio liikennemäärien ja haitta-aineiden välillä on todettu johtuvan tien suolaukses-



Kuva 11.3. Pintavedet ja valuma-alueet. Lähde: SYKE 2019.
Bild 11.3. Ytvatten och avrinningsområden. Källa: SYKE 2029

ta ja siten talvihoitoluokasta: mitä suurempi liikennemäärä, sitä korkeampi hoitoluokka ja siten suolauksen tarve (Inha ym. 2013).

Merkittävyden arviointi

Vesistövaikutusten merkittävyyden arviointiin vaikuttavia tekijöitä ovat: Suunnitellut toimenpiteet, vaikutusten kesto ja kohdentuminen sekä vesistön käyttö, nykytila ja herkkyys. Vesistön herkkyydellä tarkoitetaan kohteen kykyä sietää ihmistoiminnan aiheuttamia muutoksia. Vaikutusarviointissa huomioidaan myös vesienhoidon tavoitteet niiden vesistöjen osalta, joille tavoitteet on asetettu.

11.4 Vaihtoehtojen vaikutukset

11.4.1 Vaihtoehto 1

VAIKUTUKSET OSUUKSITTAIN

Osuus Riipilä

Osuudella rakennetaan kaksiajoratainen yksiajoratainen sekaliikennetie uuteen maastokäytävään. Uuden väylän vesistövaikutukset ovat pääasiassa **rakentamisen aikaisa vedenlaadun muutoksia** vastaanottavissa vesistöissä. Myös hydrologisia vaikutuksia voi esiintyä, etenkin paikallisesti pienimmissä ojissa ja puroissa.

Osuudella merkittävin pintavesikohde on Vantaanjoen pääuoma, jonka tielinjaus peltojen keskellä. Pääasiallinen Vantaanjokeen kohdistuva vesistövaikutus on rakentamisen aikainen jokiveden samentuminen, kiintoaine- ja ravinnekuormituksen kasvu sekä sillan paalutustöistä aiheutuva vedenalainen melu. Kiintoaineen kasvu voi myös liettää uoman pohjaa, millä on merkitystä etenkin kalaston lisääntymisalueilla.

Vantaanjoen herkkyys arvioidaan *suureksi*, sillä joessa esiintyy erityisesti suojeltavia ja/tai uhanalaisia (EN, CR, VU) eliölajeja, kuten taimenta ja vuollejokisimpukkaa. Luonnostaan savisameassa Vantaanjoessa uuden väylän ja siten joen ylittävän vesistösillan rakentamisen aikaisen vaikutuksen voimakkuus vedenlaatuun arvioidaan kokonaisuudessaan kuitenkin vähäiseksi. Alueella Vantaanjoen keskivirtaama mahdollistaa myös melko hyvät sekoittumis-

olosuhteet. Joen ylityskohta ei myöskään ole taimenen tai lohen, lohikalaverkostoon kuuluva luonnonlisääntymisrannan koeala. Vantaanjoen kalastotarkkailussa lähimmät luonnonlisääntymisalut sijaitsevat hankkeen ylityskohdasta pohjoiseen Nurmijärvellä (Boffinkoski, Nukarinkoski) sekä alavirrassa Vantaankoskella.

Vaikutusten merkittävyys Vantaanjokeen arvioidaan siten kohteen suuri herkkyys huomioiden *kohtalaiseksi*. Mikäli arvioinnissa huomioidaan lieventämistoimet (kuten sillan rakentamisen mahdolliset aikarajoitteet ja muun rakentamiseen liittyvät vesiensuojelurakenteet, simpukoiden siirto), arvioidaan rakentamisen aikainen vaikutusten *merkittävyys vähäiseksi*.

Riipilän osuudella uusi linjaus tulee ylittämään myös pienempiä uomia, kuten Lamminsuonojan sekä Josvaholmin alueella edelliseen laskevan osin luonnontilaisena säilyneen puron. Riipiläntien molemmiin puolin tullaan tekemään kalliolouhintaa, mikä voi kasvattaa lähimpien pienvesistöjen typpikuormitusta. Näillä pienvesillä ei arvioida olevan kalastollista merkitystä. Karttatarkastelun perusteella Reunassa tielinjaus ylittää lisäksi linjausvaihtoehdosta riippuen kuivatusojien verkostoja, selvemmin vaihtoehdossa 1B. Kokonaisuutena alueen pienvedet arvioidaan herkkyydeltään vähäiseksi, tai korkeintaan kohtalaisiksi. Rakentamisen aikana näihin pienvesiin arvioidaan kohdistuvan vähäisiä/ kohtalaisia pintavesivaikutuksia, etenkin kiintoainekuormituksen kasvun osalta. Lisäksi rakentamisen aikaisia hydrologisia vaikutuksia voi ilmetä rakennettaessa uutta tielinjaa näiden pienvesien poikki. Hydrologisilla vaikutuksilla tarkoitetaan uomien kuivumisesta sekä toisaalta myös tulvimista vallitsevista sääoloista riippuen. Vaikutusten merkittävyys arvioidaan vähäiseksi/kohtalaiseksi.

Riipilän osuudella tien **käytön aikana** vesistövaikutukset ilmenevät hulevesien välityksellä. Vaikkakin maantiehulevesien määrä kasvaa ajoittain uuden väylän ja kasvavan läpäisemättömän pinta-alan vuoksi, arvioidaan hulevesien määrälliset ja laadulliset vaikutukset Vantaanjokeen vähäisiksi, tai merkityksettömiksi. Vaikutukset ovat voimakkaimpia runsaiden sadetapahtumien yhteydessä. Talvisaikana tiensuolaus voi näkyä etenkin kloridikuormituksen kasvuna. Pienimmissä virtavesissä voi esiintyä paikallisia vedenlaadullisia sekä hydrologisia vaikutuksia etenkin runsaiden sateiden aikaan ja nämä muutokset ovat selvemmin havaittavissa pienemmän vesitilavuuden vuoksi.

Reunan linjausvaihtoehtojen 1A ja 1B vertailu

Linjausvaihtoehtojen ei ole pintavesien kannalta karttatarkastelun perusteella suurta eroa. Rakentamisen vaikutuksia Josvaholmin alueella sijaitseviin luontotyyppeihin ja niiden vesitaseeseen on tarkemmin kuvattu luvussa 8 *luonnon monimuotoisuus*.

Osuus Kiila–Metsäkylä

Osuudella suunnittelun kannalta tärkein pintavesikohde on Tuusulanjoen pääuoma, jonka uusi tielinjaus ylittää Myllykylän alueella. Vesistövaikutukset ovat samoja, kuin yllä kuvatun Vantaanjoen ylityksen kohdalla.

Tuusulanjoen herkkyys arvioidaan *suureksi*, sillä joessa esiintyy erityisesti suojeltavia ja/tai uhanalaisia (EN, CR, VU) eliölajeja, kuten taimenta ja vuollejokisimpukkaa. Vesistöylytyksen alapuolella sijaitsee Myllykylänkoski, jolla on kalataloudellista merkitystä mm. taimenen lisääntymisalueena. Vuollejokisimpukkaa tavataan Tuusulanjoen Myllykylän alueella.

Tuusulanjoen vesistöylytyksen rakentamisen aikaisen vaikutuksen voimakkuus vedenlaatuun arvioidaan kokonaisuudessaan vähäiseksi. Kohteen suuri herkkyys huomioiden vaikutusten merkittävyys Tuusulanjokeen arvioidaan *kohtalaiseksi*. Mikäli arvioinnissa huomioidaan lieventämistoimet (kuten sillan rakentamisen mahdolliset aikarajoitteet ja muun rakentamisen vesiensuojelurakenteet, simpukoiden siirto), arvioidaan rakentamisen aikainen vaikutusten *merkittävyys vähäiseksi*.

Tällä osuudella tielinja ylittää lisäksi Fågelbergetin alueella luonnontilaisen kaltaisen puron sekä Kesäkylän länsipuolella sijaitsevan pienen lammen (jossa todettu viitasammakkoa) sekä eteläpuolella sijaitsevan, Tuusulanjokeen laskevan ojan/puron. Uomat voivat olla kausikuivia ja keräävät ylipäänsä vetensä melko pieneltä alueelta. Purojen mahdollinen luonnontilaisuus selvitetään myöhemmissä suunnitteluvaiheissa. Uomiin sekä pieniin lampiin kohdistuvat rakentamisen aikaiset vaikutukset voivat näkyä etenkin kohtalaisina hydrologisina (kuivumisena sekä tulvimisena) ja vedenlaadullisina muutoksina rakentamisen aikana.

Kohteiden herkkyys arvioidaan vähäiseksi tai korkeintaan kohtalaiseksi ja rakentamisen aikainen vaikutusten merkittävyys vähäiseksi tai korkeintaan kohtalaiseksi.

Käytön aikaiset, hulevesien välityksellä aiheutuvat vesistövaikutukset ovat samoja, kuin yllä kuvatun Riipilän osuuden vesistövaikutukset. Hulevesien määrälliset ja laadulliset vaikutukset Tuusulanjokeen arvioidaan vähäisiksi, tai merkityksettömiksi, joskin ajoittaisia vaikutuksia voi ilmetä.

Osuus Focus

Osuudella rakennetaan kaksiajoratainen tie uuteen maastokäytävään 3,5 kilometrin matkalla. Osuudelle sijoittuu Helsinki-Vantaan lentoaseman suunnasta, Tuusulanjokeen virtaavia pieniä metsäpuroja ja ojia Siltaniitunmäen alueella. Valumavesien purkukohtien välittömässä läheisyydessä sijaitseviin uomiin arvioidaan kohdistuvan paikallisia vedenlaadun muutoksia rakentamisen aikana. Siltaniitunmäellä tullaan myös louhimaan runsaasti kalliota, josta voi aiheutua typpikuormitusta puroihin ja ojiin. Louhinnoilla voi olla vaikutuksia paikallisesti vesien virtauksiin alueella. Virtavesien tämänhetkinen virtaussuunta on Skålbäckinpuuroon ja edelleen Tuusulanjokeen.

Purojen pienen valuma-alueen sekä edellä mainittujen seikkojen vuoksi uomien herkkyys arvioidaan vähäiseksi/kohtalaiseksi. Vaikutukset ovat voimakkaimpia tien rakentamisen aikana ja vaikutusten suuruus arvioidaan kohtalaiseksi. Vedenlaadun muutokset ovat suurimpia etenkin runsaiden sateiden aikaan. Pääosa vesien kiintoaineesta arvioidaan pidättävän alueella, ennen vesien purkautumista Tuusulanjokeen (etäisyys Tuusulanjokeen vaihtelee noin 0,6–1,6 km). Vaikutusten merkittävyys arvioidaan näin ollen vähäiseksi/kohtalaiseksi.

Valtatien rakentamisen myötä läpäisemätön pinta-ala kasvaa myös tällä osuudella nykytilanteesta. Käytön aikana tien kuivatuksesta muodostuvien hulevesien määrä kasvaa. Samoin kasvaa myös hulevesien sisältämien epäpuhtauksien ja haitta-aineiden kuormitus alapuolisissa vesistöissä. Kuivatusvedet ohjataan todennäköisesti nykyiseen virtaussuuntaansa, eli kohti Tuusulanjokea, mutta asia tarkentuu myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.

11.4.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus)

Focus-alueeseen kohdistuvat vaikutukset on esitetty vaihtoehdon 1 kohdalla. Luonnollisesti pelkän Focus-alueen toteuttaminen rajoittaa hankkeen haitalliset kohdistuvat vaikutukset maantiellisesti Myllykylän ja Tuusulanväylän väliin. Vesistövaikutuksia syntyy nykytilanteessakin hulevesien välityksellä olemassa olevilta läpäisemättömiltä tiepinnoilta vesistöihin ja mahdollisesti kasvavan liikenteen myötä voi hulevesikuormitus ajoittain kasvaa.

11.4.3 Vertailuvaihtoehto 0

Vertailuvaihtoehdossa 0 ei ole suoria pintavesivaikutuksia, kun hanketta ei toteuteta. Välillisiä vaikutuksia syntyy nykytilanteessakin hulevesien välityksellä olemassa olevilta läpäisemättömiltä tiepinnoilta vesistöihin.

11.5 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset

Vaihtoehtojen 1, 0+ ja 0 vertailu

Vaihtoehdossa VE 1 pintavesivaikutuksia kohdistuu laajemmalle alueelle ja useampiin pintavesiin verrattuna vaihtoehtoon 0+ (Focus). Vaihtoehdossa 0+ pintavesivaikutuksia aiheutuu luonnollisesti suppeammalle alueelle, kuin vaihtoehdossa vaihtoehdossa 1. Vertailuvaihtoehdossa 0 ei ole suoria pintavesivaikutuksia, kun uutta tietä ei rakennetta. Alueen pintavesissä voi tapahtua muutoksia tulevaisuudessa hulevesien välityksellä olemassa olevilta läpäisemättömiltä tiepinnoilta vesistöihin.

Pintavesien osalta suunnittelualueen vesistöjen herkkyys vaihtelee vähäisestä suureen. Suuren herkkyyden kriteerit täyttävät Vantaanjoki sekä Tuusulanjoki, kun tarkastellaan näissä virtavesissä esiintyvää lajistoa, kuten vuollejokisimpukkaa ja taimenta. Suunnittelualueen pienempien virtavesien herkkyys on arvioitu vähäiseksi/kohtalaiseksi.

Hankkeen vaihtoehtojen 1 ja 0+ pintavesiin kohdistuvat merkittävimmät vaikutukset ovat pääasiassa rakentamisen aikaisia ja siten ohimeneviä vedenlaadunmuutoksia. Tärkeimmät hankkeen pintavedet ovat Tuusulanjoki ja Vantaanjoki. Uuden väylän rakentamisen toimenpiteiden suuruus arvioidaan kokonaisuutena vähäisiksi ja lieventämistoimenpiteet huomioiden vaikutusten merkittävyys pääasiassa vähäisiksi. Vaikutusten voimakkuus korostuu luonnollisesti pienimmissä suunnittelualueen virtavesissä, joiden vaikutusten merkittävyys arvioidaan vähäiseksi/kohtalaiseksi. Hankealueella sijaitsevien purojen mahdollinen luonnontilaisuus tarkentuu myöhemmissä suunnitteluvaiheissa. Mikäli hankkeen toimenpiteet vaarantavat luonnontilaisen puron säilymisen, voi rakentaminen näiden kohteiden välittömässä läheisyydessä edellyttää vesilupaa. Suunnittelualueen merkittävimmille jokivesistöjen siltaylityksille tulee hakea vesilain mukaiset luvat, joiden lupapäätösten ehtoja noudattamalla lievennetään ja ehkäistään haitallisia vesistövaikutuksia.

Käytön aikainen hulevesikuormitus kasvaa nykyisestä läpäisemättömän pinta-alan kasvaessa koko hankealueella ja vaikutukset voivat aiheuttaa paikallisesti vedenlaadun muutoksia etenkin pienemmissä virtavesissä hulevesien purkukohdista riippuen. Käytön aikaiset hulevesivaikutukset arvioidaan kokonaisuutena vähäisiksi ja rakentamisen aikaisia vaikutuksia pienemmiksi.

Hankkeen vaikutukset pintavesiin ovat pääasiassa rakentamisen aikaisia eikä niillä arvioida olevan vaikutusta vesienhoidon tavoitteiden toteutumiseen.

11.6 Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu

Tielinjan suunnittelussa tulee ottaa huomioon haitallisten vesistövaikutusten ehkäiseminen siten, ettei vesistöjen tila heikkene pysyvästi.

Hankkeen vesistövaikutukset ovat pääasiassa rakentamisen aikaisia. Hankkeen vaikutusalueella sijaitsevien vesistöjen vedenlaadun heikkenemistä voidaan ehkäistä esimerkiksi valumavesiä viivyttämällä, laskeuttamalla ja johtamalla vesiä erilaisten rakenteiden kautta ennen niiden laskua vesistöihin. Tärkeintä on estää ja vähentää hule-

vesiin jo päässeeseen kiintoaineen hallitsematonta leviämistä työmaa-alueiden ulkopuolelle.

Vantaanjoen ja Tuusulanjoen vesistönylityksille haettavien vesilain mukaisten lupien ja niiden lupapäätösten ehtoja noudattamalla lievennetään ja ehkäistään haitallisia vesistövaikutuksia ja turvataan jokivesistöissä esiintyvää lajistoa. Esimerkiksi vuollejokisimpukan osalta lajin esiintyminen selvitetään todennäköisesti tarkemmin vesilupaprosessin yhteydessä Vantaanjoen ja Tuusulanjoen ylityskohdissa ennen rakentamista. Simpukoiden lisääntymis- ja levähdyspaikoilla tai niiden läheisyydessä tehtävien toimien haittoja voidaan lieventää siirtämällä simpukkayksilöt pois toimien alta toimenpidealueen läheisyyteen soveltavalle alueelle, tai kompensoida siirtämällä ne soveliaille mutta lajista tyhjille jokijaksoille. Simpukoiden siirrot ovat luvanvaraisia toimia.

Mikäli hankealueella todetaan myöhemmissä suunnitteluvaiheissa sijaitsevan luonnontilaisia puroja ja hankkeen toimenpiteet vaarantavat luonnontilaisen puron säilymisen, voi rakentaminen näiden kohteiden välittömässä läheisyydessä edellyttää vesilupaa.

Kalastovaikutuksia voidaan lieventää huomioimalla kalan nousu- ja kutuajat rakentamisen aikana ja ajoittaa intensiivisimmät toimenpiteet näiden aikojen ulkopuolelle. Lisäksi työn aikaisia haittoja voidaan vähentää rakentamalla sillat ja penkereet mahdollisimman pitkälti kuivatyönä.

Pienvesistöjen kohdalla uomien veden virtaaman jatkumo tulee turvata esimerkiksi putkittamalla pienet uomat. Jokien ylityskohdissa tarkempi siltasuunnittelu mahdollistaa tulevaisuudessa sen, ettei uomien virtaama, tai vedenkorkeus tule muuttumaan nykyisestä.

12 Maa- ja kallioperä sekä luonnonvarojen käyttö

12.1 Lähtötiedot ja menetelmät

Luonnonvarojen hyödyntämisellä tarkoitetaan mm. maa- ja kalliokiviainesten hyödyntämistä, pohjavesivarojen käyttöä, marjastusta, sienestystä, metsästystä ja kalastusta. Koko hankkeen elinkaaren suunnittelun, rakentamisen ja käytön aikaiset vaikutukset ja niiden merkittävyys on arvioitu yleispiirteisesti alustavien teknisten suunnitelmien perusteella. Arviossa on tarkasteltu mm. hankkeen alustavaa massatasetta sekä ylijäämämassojen sijoitusmahdollisuuksia. Pohjavesiin kohdistuvia vaikutuksia on käsitelty luvussa 9.1, Pohjavedet.

Maa- ja kallioperän kuvaus perustuu Vantaan kaupungilta sekä GTK:n avoimesta datasta saatuihin pohjatutkimustietoihin sekä GTK:n maa- ja kallioperäaineistoihin. Pohjatutkimuspisteet sijoittuvat pääosin Hämeenlinnanväylän ympäristöön suunniteltavan tielinjauksen länsipäähän sekä Kesäkylän luoteis- ja eteläpuolelle. Muilta osin tielinjauksen kohdalla on ole-massa pohjatutkimustietoa vain yksittäisten tutkimuspisteiden pohjalta.

Vaikutusten arvioinnissa on huomioitu yleispiirteisesti alueella mahdollisesti esiintyvät happamat sulfaattimaat. Happamien sulfaattimaiden esiintyminen selvitetään tarkemmin myöhemmässä suunnitteluvaiheessa.

Suunnittelualueelle ja sen läheisyyteen sijoittuvat mahdolliset pilaantuneen maan kohteet (MATTI-rekisteri) on selvitetty 250 metrin etäisyydellä tienlinjauksesta. Kohteista on pyydetty lisätiedot Uudenmaan ELY-keskukselta. Saatujen tietojen ja karttatarkastelun perusteella on arvioitu kohteiden maaperän pilaantuneisuutta ja vaikutuksia hankkeeseen.

12.2 Nykytilanne

Maa- ja kallioperä

Suunnittelualueen kallioperä koostuu pääosin happamista kivilajeista. Graniitti, kvartsi- ja granodioriitti vuorottelevat kvartsi-maasälpägneissin ja kiillegneissin kanssa.

Geologian tutkimuskeskuksen maaperäkartan perusteella tutkittavat vaihtoehdot kulkevat suurelta osin savikolla sekä kalliolisilla moreeniselänteillä (Kuva 12.1). Suunnittelualueella ei sijaitse geologisesti arvokkaita muodostumia.

Riipilässä Hämeenlinnanväylän molemmin puolin pohjamaa on pääasiassa moreenia ja kallio on paikoin lähellä maanpintaa, myös avokallioita esiintyy. Lamminsuonojan molemmin puolin on savipehmeikkö, jolla tielinjaus kulkee noin 200 metrin matkalla. Pehmeikön jälkeen linjaus kulkee kallio- ja moreenileikkauksessa Riipiläntiehen saakka. Mäkien välissä on pieniä turvepainanteita.

Riipiläntien jälkeen tielinjauksen kohdalla on savi- ja turvepehmeikkö, jonka pituus on noin 400 metriä. Pehmeikön jälkeen linja kaartaa kohti kaakkoa kallio-, moreeni- sekä siltilleikkauksessa Rajakoskentiehen saakka. Kallio- ja moreenialueella on pienialaisia savi- sekä turvealueita. Rajakoskentiestä Ahoniityntiehen saakka linjaus sijaitsee Vantaanjokilaakson pehmeikkömuodostumassa. Pohjamaa on savea ja pehmeikön on havaittu paikoin olevan paksuudeltaan noin 15 metriä. Riipilän alue rajautuu Ahoniityntiehen.

Kiila-Metsäkylä-osuudella Vantaanjokilaakson savipehmeikkö jatkuu noin 900 metriä Ahoniityntien jälkeen. Pehmeikön jälkeen pohjamaa on tielinjan kohdalla moreenia, hiekkaa sekä matalia kalliomuodostumia noin 1 kilometrin pituudelta. Moreenialueen jälkeen linjaus sijoittuu savipehmeikölle, jonka paksuus on alkuosan pohjatutkimushavaintojen perusteella alle 10 metriä. Tielinjaus kulkee pehmeiköllä noin 900–1000 metriä. Noin 300 metriä ennen Kesäkyläntietä linjaus leikkaa pienen kallio- ja moreenimäen. Kesäkyläntien jälkeen on matala savipehmeikkö, jonka syvyys on alle 5 metriä ja pituus noin 200 metriä. Lyhyen ja matalan pehmeikön jälkeen pohjamaa on pääosin moreenia ja hiekkaa 1600 metrin matkalla. Tielinjan tasaus

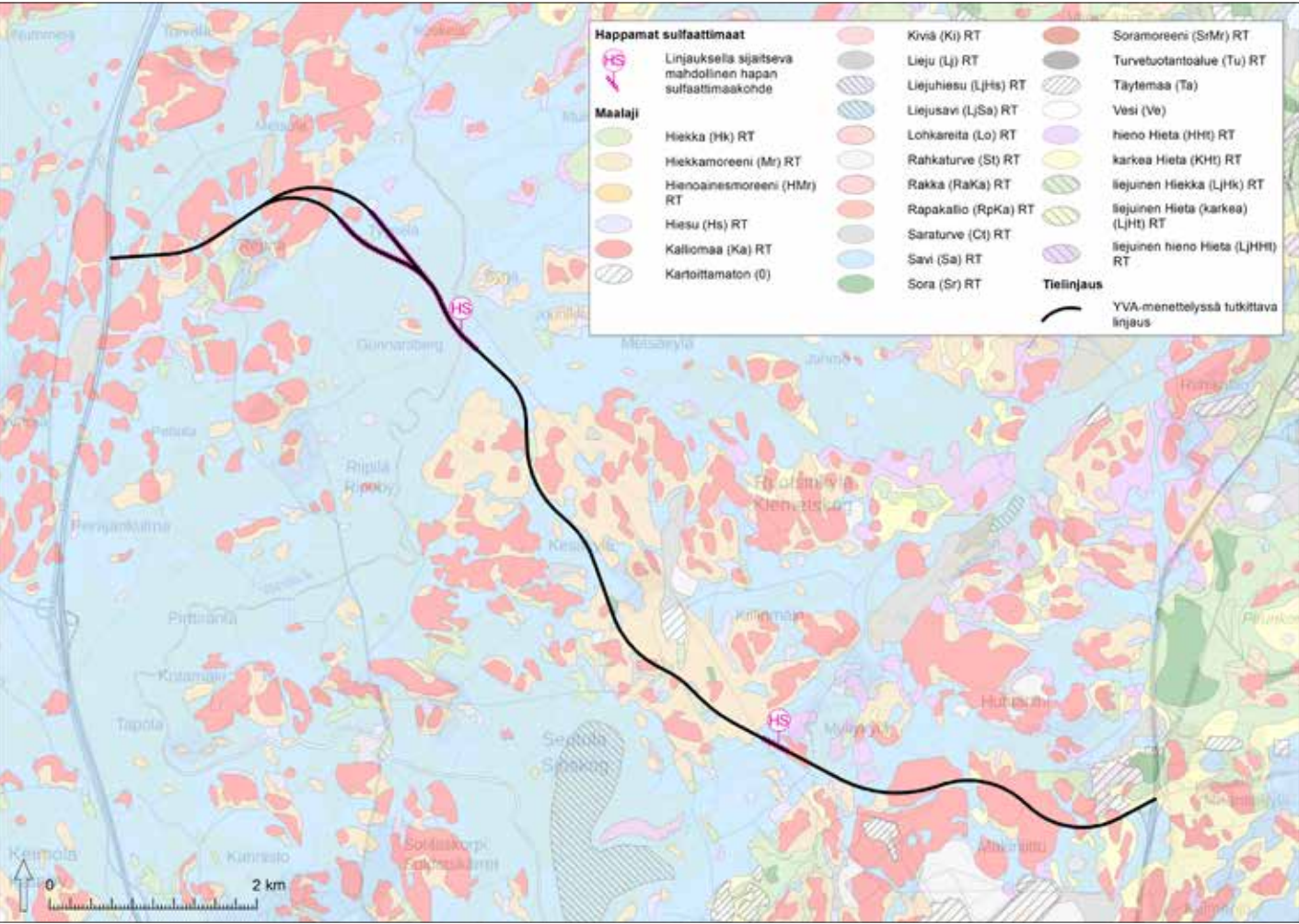
vaihtelee matalasta leikkauksesta penkereeseen. Osuuden keskivaiheilla on pienialainen turvepehmeikkö, jolla tielinjaus kulkee noin 150 metriä.

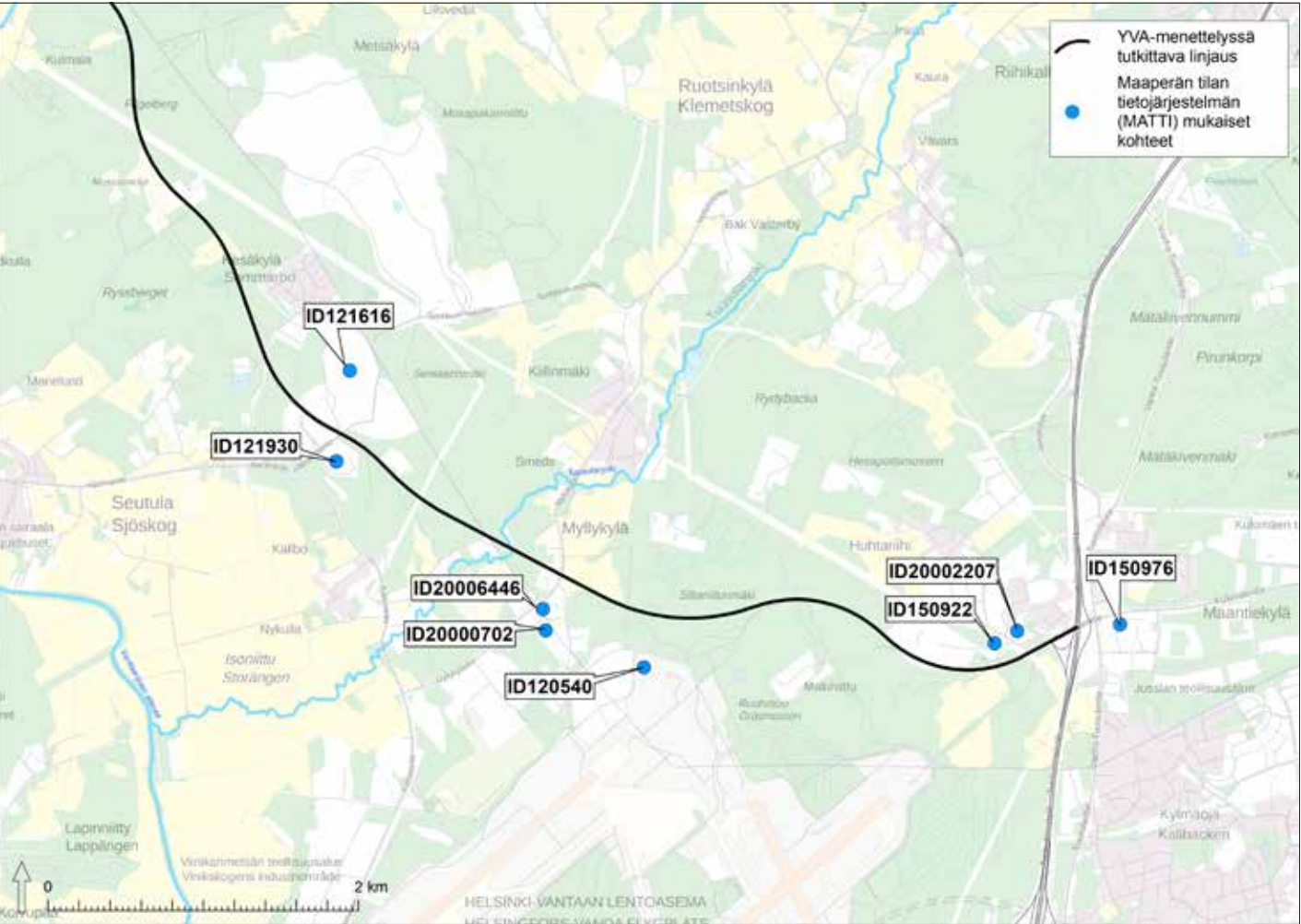
Tuusulanjokilaakson savipehmeikkö alkaa noin 250 metriä ennen jokea. Pehmeikön paksuus on pohjatutkimushavaintojen perusteella noin 10 metriä ja pituus linjan kohdalla noin 300 metriä. Ennen Myllykyläntietä linjaus leikkaa kalliomäen (pituus 250 metriä). Focus-alueen alussa linjaus sijoittuu savi- ja siltillepehmeikölle noin 700 metrin matkalta. Pehmeikön jälkeen tielinjaus leikkaa Siltaniitunmäen ja Huhtarinmäen kalliota syvässä leikkauksessa. Kallio-osuuden pituus on noin 1700 metriä. Mäkien välissä

on lyhyt pehmeikköpainanne. Huhtarinmäen jälkeen tielinjaus on penkereellä ja pohjamaa on kalliota noin 200 metrin matkalta ja sen jälkeen savi- ja siltillepehmeikköä. Ennen linjauksen yhtymistä Kulomäentiehen linjaus leikkaa kalliomäen, jossa leikkauksen pituus on noin 250 metriä. Itäosassa Focus-alueelle on suunniteltu maa-aineisten ottoa, jonka seurauksena alueen kalliomäet leikataan laajalla alueella ja uuden tien korkeusasema on suunniteltu tämän lähtökohdan perusteella.

Sulfaattimaat

Happamilla sulfaattimailla tarkoitetaan maaperässä luontaisesti esiintyviä rikkipitoisia maakerrostumia. Sulfaatti-





Kuva 12.2. Mahdollisten pilaantuneen maaperän kohteiden sijainti.
Bild 12.2. Placeringen av objekt med eventuellt förorenad mark.

maat ovat tyypillisesti orgaanista ainesta sisältävää savea tai silttiä, mutta maalaji voi olla myös hienoa hiekkaa. Jos maaperässä esiintyvä sulfaatti hapettuu sulfidiksi, vapautuu reaktiossa happamuutta ja maa-aineksen pH laskee. Happamoituminen aiheuttaa hapanta valuntaa sekä raskasmetallikuormitusta ympäristöön.

Happamat sulfaattimaat ovat muodostuneet jääkauden jälkeen ns. Litorina-merivaiheen aikana. Happamia sulfaattimaita tavataan tyypillisesti Litorina-meren korkeimman rantatason alapuolisilla alueilla. Suunniteltu tielinjaus kulkee pääosin tämän Litorina-ajan yläpuolella. Kahdella alueella linjaus kuitenkin käy Litorina-ajan alapuolella. Alueiden maaperätietojen perusteella happamien sulfaattimaiden esiintyminen näillä alueilla on mahdollista.

Ensimmäinen mahdollinen sulfaattimaa-alue sijaitsee Vantaanjoen ympäristössä ja toinen mahdollinen esiintymisalue sijoittuu Tuusulanjoen jokilaaksoon.

Pilaantuneet maat

Suunnittelualan läheisyydessä (250 metrin etäisyydellä tielinjauksesta) on 8 mahdollista pilaantuneen maaperän kohdetta Maaperän tilan tietojärjestelmän (Matti-rekisteri) sekä karttatulkinnan perusteella. Kohteiden sijainti on esitetty oheisessa kartassa (Kuva 12.2). Suurin osa kohteista sijoittuu Kiila–Metsäkylä-osuudella Kesäkylän itäpuoliselle tiejaksolle sekä Tuusulanväylän liittymän läheisyyteen. Maankäyttö on näillä alueilla intensiivisintä. Merkittävä kohde on Seutulan vanha kaatopaikka, jonka välittömässä läheisyydessä tielinjaus kulkee.

12.3 Vaikutusmekanismit ja vaikutuksen merkittävyyden arviointi

Tarkasteltavilla tielinjauksilla on paikallisesti maankäyttöön ja sitä kautta luonnonvarojen hyödyntämiseen kohdistuvia vaikutuksia. Tien parantamiseen tarvitaan maa- ja kiviaineista ja toisaalta rakentaminen aiheuttaa ylimääräisiä massoja. Pehmeillä pohjamailla maaperää joudutaan vahvistamaan massanvaihdolla, jolloin huonosti kantava maa-aines korvataan rakennusteknisesti paremmalla maa-aineksella. Huonot, rakentamiseen kelpaamattomat maa-ainekset läjitetään tien läheisyyteen. Maa-ainesten sijoitusalueiden paikat suunnitellaan tiesuunnitelmavaiheessa.

Maa- ja kallioperään kohdistuvat vaikutukset ovat rakentamisen aikaisia. Mahdollista maa-ainesten ottoa ja maa-ainesten sijoitusalueita lukuun ottamatta vaikutus kohdistuu vain rakennettavaan kohtaan. Mahdollinen maa-ainesten otto tapahtuu tiehankkeesta erillään kohdekohtaisten lupamääräysten mukaisesti, eikä maa-ainesten oton vaikutuksia siksi arvioida ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa.

Kaivutyöt ja/tai pohjaveden pinnan alentaminen aiheuttavat sulfaattipitoisen maa-aineksen happamoitumista, jos maamassat altistuvat pitkäkestoisesti hapelle. Happamoituminen aiheuttaa ympäristöriskejä, erityisesti hapanta valuntaa ja raskasmetallikuormitusta pinta- ja pohjavesiin. Sulfaattimaiden esiintyminen vaikuttaa myös maaperään tulevien teräs- ja betonirakenteiden mitoitukseen maaperän aggressiivisten korroosio-olosuhteiden vuoksi.

Pilaantuneen maan kohteiden osalta vaikutusten arvioinnin pääpaino on rakentamisen aikaisissa vaikutuksissa. Käytön aikaisia vaikutuksia nykyisin tiedossa oleviin mahdollisiin pilaantuneen maan kohteisiin ei arvioida olevan. Vaikutusarviossa huomioidaan kohteella tehtäväksi suunnitellut maanrakennustyöt sekä kohteen pilaantuneisuuden arvioitu laajuus ja tiedot pohjaveden virtaussuunnista. Maarakentamisen yhteydessä kaivettava pilaantunut maa-aines tulee käsitellä asianmukaisesti, jotta se ei aiheuta ympäristö- tai terveysriskiä.

12.4 Vaihtoehtojen vaikutukset

12.4.1 Vaihtoehto 1

Luonnonvarojen käyttö ajoittuu hankkeen rakentamisen ajalle, jolloin rakentamisen yhteydessä tehdään maansiirtotöitä ja tie päällystetään. Tien ylläpito edellyttää ajoittais- ta päällysteen uusimista. Lisäksi välillisenä vaikutuksena hanke lyhentää alueen pääyhteyksiä nykytilanteeseen verrattuna ja vähentää vilkkaiden väylien, kuten Kehä III:n liikennettä, mikä osaltaan vähentää polttoaineen kulutusta.

Hankkeen rakentaminen vaikuttaa luonnonvaroihin, kuten pinta- ja pohjavesiin, viljelysmaahan ja metsävaroihin tielinjauksen kohdalla, mutta parantaa niiden saavutettavuutta linjauksen ulkopuolella. Noin 13 kilometriä pitkä uusi väylä muuttaa ympäristöä, jossa on monia luontoarvoja ja suojelukohteita.

Jätteen muodostuminen painottuu rakentamisen aikaisiin vaikutuksiin. Nykyaikaisessa tiesuunnittelussa pyritään hyödyntämään ylijäämämaat, hyödyntämään uusiomateriaaleja ja kierrättämään syntyvät jätteet tehokkaasti.

Suunnittelualan läheisyyteen sijoittuvat mahdolliset pilaantuneen maan kohteet tietoineen on esitetty oheisessa taulukossa (Taulukko 12.1). Taulukossa on myös esitetty kohdekohtaisesti arvio siitä, onko kohteella mahdollisia vaikutuksia hankkeeseen ja tuleeko se huomioida jatkosuunnittelussa. Kohteiden sijainti on esitetty luvun 12.2 kartassa (Kuva 12.2).

VAIKUTUKSET OSUUKSITTAIN

Osuus Riipilä

Riipilän osuudella tarvitaan päällysrakenne- ja pengermas- soja yhteensä noin 196 000 m³. Vastaavasti leikkausmas- soja syntyy arviolta noin 194 000 m³. Mikäli kaikki leikkaus- massat voidaan hyödyntää pengerrakenteissa ulkopuolisia leikkausmassoja ei juurikaan tarvita. Tarkastelussa ei ole mukana meluesteiden tarvitsemia massoja tai pohjanvah- vistuksista syntyviä läjitettäviä maamassoja.

Vantaanjoen jokilaakson alueella esiintyy mahdollises- ti happamia sulfaattimaita. Geologian tutkimuskeskuksen

Taulukko 12.1. Suunnittelualan läheisyyteen sijoittuvat mahdolliset pilaantuneen maan kohteet ja niiden arvioitu vaikutus hankkeen suunnitteluun. Jatkosuunnittelussa huomioitavat kohteet on korostettu oranssilla.

Tabell 12.1. Eventuella objekt med förorenad mark i planeringsområdets närhet och deras uppskattade inverkan på planeringen av projektet. Objekt som ska beaktas i den fortsatta planeringen har markerats med orange.

Kohteen nimi ja sijaintikunta	ID	Kuvaus	Sijainti	Huomiointi jatkosuunnittelussa
Seutulan vanha kaatopaikka - Kiila Hanskalliontie, Vantaa	121616	Vuosina 1962–1987 toiminut yhdyskuntakaato- paikka. Maaperän pilaantuneisuuden selvitystarve. Jätetäyttö on kaatopaikan käytöstä poistamisen jälkeen peitetty maakerroksella.	Suunniteltu tielinjaus kulkee vanhan kaatopaikan eteläpuolelta, sijoittuen alueen välittömään läheisyyteen.	Maaperän mahdollinen pilaantuneisuus sekä pohja- ja pintaveden pilaantumisriski on huomioitava.
Kuusakoski Oy - Kiila Hanskalliontie, Vantaa	121930	Toiminnassa oleva jätteenkäsittelylaitos. Palvelupisteellä vastaanotetaan ja käsitellään metallia ja muita materiaaleja jatkokäyttöä varten. Alueella varastoidaan jonkin verran polttoainetta ja jäteöljyjä.	Suunniteltu tielinjaus kulkee kohteen pohjoispuolella, sijoittuen alueen välittömään läheisyyteen.	Maaperän mahdollinen pilaantuneisuus sekä pohja- ja pintaveden pilaantumisriski on huomioitava.
Autohalli ja autojen huolto Myllykyläntie, Tuusula	20006446	Kiinteistöllä on harjoitettu kuljetusliikkeen autojen huoltotoimintaa. Toiminta on päättynyt ja halli on tällä hetkellä varastokäytössä.	Suunniteltu tielinjaus sijoittuu kohteen pohjoispuolelle n. 150 m päähän.	Ei vaikutuksia hankkeeseen kohteen etäisyyden ja toiminnan perusteella.
Öljyvahinkoalue, Vantaa	20000702	Entinen öljyvahinkoalue. Öljyhiilivedyillä pilaantunut maaperä kunnostettu vuonna 2004. Ei tarvetta jatkotoimenpiteille.	Suunniteltu tielinjaus sijoittuu kohteen pohjoispuolelle n. 200 m päähän.	Ei vaikutuksia hankkeeseen, pilaantunut maaperä on kunnostettu.
Siltamäen entinen maankaatopaikka Siltamäenkallio, Tuusula	120540	Entinen maankaatopaikka, jolle on läjitetty kalliomursketta.	Suunniteltu tielinjaus sijoittuu kohteen pohjoispuolelle n. 200 m päähän.	Ei vaikutuksia hankkeeseen kohteen etäisyyden ja toiminnan perusteella.
Lemminkäinen Oyj - Sammonmäki Puusepäntie /Ahtolantie, Tuusula	150922	Teollisuusalue, jolla sijaitsee kolme teollisuus- kiinteistöä. Nykyisen toiminnan lisäksi alueella on ollut mm. konepajatoimintaa ja maalitehdas.	Suunniteltu tielinjaus kulkee alueen eteläpuolelta, sijoittuen alueen välittömään läheisyyteen.	Maaperän mahdollinen pilaantuneisuus sekä pohjaveden pilaantumisriski on huomioitava.
Lemminkäinen Infra Oy, Asfalttiasema Puusepäntie, Tuusula	20002207	Entinen asfalttiasema. Maa-ainesten käyttörajoite.	Suunniteltu tielinjaus sijoittuu kohteen pohjoispuolelle n. 100 m päähän.	Ei vaikutuksia hankkeeseen kohteen etäisyyden, pohjaveden virtaussuunnan ja toiminnan perusteella.
Entinen romun varastoalue Forsteninkuja, Tuusula	150976	Entinen romujen käsittely ja varastointialue. Kiinteistöllä on maaperän pilaantuneisuuden selvitystarve.	Kohde sijaitsee suunnittelualueesta n. 250 m etäisyydelle, Tuusulanväylän itäpuolelle.	Ei vaikutuksia hankkeeseen kohteen etäisyyden ja toiminnan perusteella.

happamat sulfaattimaat -karttapalvelun perusteella sulfaat-
timaan esiintymistodennäköisyys kohteella on pieni tai hy-
vin pieni.

Osuus Kiila–Metsäkylä

Riipilän osuudella tarvitaan päällysrakenne- ja pengermas-
soja yhteensä noin 250 000 m³. Vastaavasti leikkausmas-
soja syntyvät arviolta noin 230 000 m³. Mikäli kaikki leikkaus-
massat voidaan hyödyntää pengerrakenteissa, tarvitaan
hankkeen ulkopuolisia massoja yhteensä noin 20 000 m³.
Tarkastelussa ei ole mukana meluesteiden tarvitsemia
massoja eikä pohjanvahvistuksista syntyviä läjitettäviä
maamassoja.

Osuudella tielinjauksen välittömään läheisyyteen sijoittuvat
Seutulan vanha kaatopaikka sekä Kuusakoski Oy:n toimin-

nassa oleva jätteenkäsittelylaitos (*Taulukko 12.1 ja Kuva
12.2*). Näiden kohteiden läheisyydessä tulee maaperän
mahdollinen pilaantuneisuus huomioida jatkosuunnittelus-
sa.

Tuusulanjoen jokilaaksossa esiintyy mahdollisesti hap-
pamia sulfaattimaita. Jokilaakso sijoittuu Litorina-ajan
alapuolelle. Geologian tutkimuskeskuksen todennäköi-
syysluokituksen mukaan sulfaattimaan esiintymistodennä-
köisyys alueella on pieni.

Osuus Focus

Focus-alueella maantie rakennetaan syvälle nykyisen
maanpinnan alapuolelle. Kallio maantien molemmin tul-
laan louhimaan osana laajoja maa-ainestenottohankkeita
eikä maantien rakentamisen vuoksi. Focus-alueen erita-

soliittymien rakentaminen tulee vaatimaan hankkeen ulko-
puolisia päällysrakenne- ja pengermassoja, jos eritasoliit-
tymät rakennetaan vasta myöhemmin maa-ainesten oton
jälkeen.

Osuudella tielinjauksen välittömään läheisyyteen sijoit-
tuu Sammonmäen teollisuusalue (*Taulukko 12.2 ja Kuva
12.2*). Alueen läheisyydessä tulee maaperän mahdollinen
pilaantuneisuus huomioida jatkosuunnittelussa.

VE 1 Reunan linjausvaihtoehtojen vertailu

Linjausvaihtoehtojilla ei ole merkittävää vaikutusta
maa- ja kallioperävaikutusten kannalta.

12.4.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus)

Focus-alueeseen kohdistuvat vaikutukset on esitetty vaih-
toehdon 1 kohdalla.

12.4.3 Vertailuvaihtoehto 0

Vaihtoehdolla 0 ei ole suoraa vaikutusta maa- ja kalliope-
rään, sillä uutta tietä ei rakenneta.

12.5 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset

Vaihtoehtojen 1, 0+ ja 0 vertailu

Vaihtoehtojen 1 vaikutukset maa- ja kallioperään ovat
vaihtoehtoa 0+ laajemman suunnittelualueen laajuu-
den vuoksi. Vaihtoehtojen 1 Riipilän ja Kiila–Metsäky-
län alueella tarvittavat päällysrakenne- ja pengermas-
sat saadaan pääosin hankkeen sisältä. Focus-alueella
tarvitaan todennäköisesti hankkeen ulkopuolisia pääl-
lysrakenne- ja leikkausmassoja sekä vaihtoehtojen
1 että 0+. Hankkeen toteuttamatta jättämisellä ei ole
vaikutuksia.

Hankkeen vaikutukset maaperään eivät ole kokonaisu-
tena merkittäviä, kun haitallisten vaikutusten lieventämis-
toimenpiteistä huolehditaan. Vaihtoehtojen 1 ei ole kokonai-
suuden kannalta merkittävää eroa. Tiejärjestelyjen alle jää
maata molemmissa vaihtoehtojen 1. Alustavien arvioiden
mukaan hankevaihtoehtojen 1 jää tiejärjestelyjen alle
noin 73 hehtaaria metsämaata ja 8 hehtaaria peltoa. Vaih-
toehdossa 0+ tiejärjestelyjen alle jäävä maa-alue on vähäi-
sempi, noin 30 hehtaaria metsämaata ja hehtaari peltoa

12.6 Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu

Tietä rakennettaessa ja parannettaessa pyritään maa-ainesten osalta massatasapainoon. Kallio- ja maaleikkauksista irrotettava aines pyritään käyttämään täyttöihin, penkereisiin, tien rakennekerrokseen, meluvalleihin tai esimerkiksi erilaisiin maisemointeihin. Tätä varten myöhemmissä suunnitteluvaiheissa maa-ainesten laatu tutkitaan käyttökelpoisuuden toteamiseksi. Muualta tuotavan maa-aineksen määrä on jo taloudellisestikin tarkoituksenmukaista minimoida. Tien korkeusasemaa tarkentamalla saadaan tarvittavat maa-ainekset hankittua tielinjan alueelta vaihtoehdossa 1.

Sulfaattimaiden esiintyminen tutkitaan tarkemmin myöhemmässä suunnitteluvaiheessa tehtävien pohjatutkimusten yhteydessä. Tulosten perusteella arvioidaan sulfaattimaiden esiintymisalueet ja -syvyydet sekä arvioidaan happamoitumispotentiaali.

Sulfaattimaiden mahdollinen esiintyminen tulee huomioida alueen rakennustöissä, erityisesti syvälle maaperään tulevia kaivutöiden yhteydessä. Sulfaattimaan esiintyminen vaikuttaa mm. mahdollisten kaivutöiden toteutukseen, kuivatusvesien ja kaivumassojen käsittelyyn, kaivumassojen loppusijoituspaikan valintaan sekä maanalaisten rakenteiden materiaalivalintoihin.

Riskinhallintakeinoja kaivutöiden aikana ovat esimerkiksi:

- Kaivantojen kuivatusvesien laadun tarkkailu (erityisesti pH) ja tarvittaessa veden neutralointi
- massan esikäsittely ennen kaivua (stabilointi tai neutralointi), jos uudet leikkauspinnat jäävät hapellisiin olosuhteisiin
- työn vaiheistus ja kaivannon mahdollisimman nopea sulkeminen
- kaivumassojen laadun omavalvonta
- mikäli kaivumassoja hyödynnetään kaivannon täytöissä, tulee kaivumassat pyrkiä palauttamaan kaivantoon niiden luonnollisessa kerrosjärjestyksessä.

Jos maa-aines loppusijoitetaan ilman hyödyntämistarkoitusta esimerkiksi maankaatopaikalle, toiminta on luvanvaraista. Tällöin on varmistettava, että loppusijoitusalueen ympäristölupa sallii happamien sulfaattimaiden läjityksen.

Jos kaivumassoja suunnitellaan hyödynnettävän maanrakennuksessa, kuten maastonmuotoilussa tai melusuojauksessa, lupatarpeen arvioi viranomainen tapauskohtaisesti. Loppusijoituskohteen valinnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota vesistövaikutusten arviointiin.

13 Liikenne

13.1 Lähtötiedot ja menetelmät

Liikenteellisiä vaikutuksia on arvioitu vuoden 2040 ennustetilanteessa. Arviointia varten on muodostettu vuoden 2040 liikenne-ennuste HSL:n HELMET liikennemallijärjestelmän avulla. Lähtökohtana on käytetty MAL 2019 suunnitelman laadinnan yhteydessä syksyllä 2018 käytettävissä olleita vuosien 2030 ja 2050 ennusteita, joista on otettu keskiarvo. Käytetyt ennusteet eivät sisällä oletusta tienkäyttömaksujen käyttöönotosta.

Ennusteita on tarkennettu suunnittelualueen osalta. Tuusulan Focus alueen liikennetuotos on kuvattu ennusteesseen Focus alueen kaupallisen selvityksen ja liikenneverkotarkastelun (Ramboll 2018) vaihtoehdon 2 mukaisena.

Focus-alueen liikennetuotos on ennusteessa noin 14 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaita ajoneuvoja on noin 1700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Lisäksi ennusteessa on otettu huomioon niin sanottu Senkkerin alueen raskas liikenne, noin 400 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Liikenneverkossa on oletettu toteutuneiksi seudun MAL 2019 suunnitelman vuoteen 2030 mennessä toteutettaviksi ajoitetut liikennehankkeet. Suunnittelualueen liikenteeseen näistä hankkeita vaikuttaa Kehä III:n keskiosan parantaminen (Kehä III välillä Askisto–Pakkala).

Nämä toimet on oletettu toteutuneiksi myös vertailuvaihtoehdossa, joten hankevaihtoehtojen vaikutukset kuvaavat vain maantien 152 toimenpiteitä.

Hankkeen verkollista vaikutuksista on kuvattu liikennemäärät eri vaihtoehdoissa sekä muutokset liikennekuormituksissa verrattuna vaihtoehtoon 0. Päästö- ja liikenneturvallisuusvaikutukset on määritetty HSL:n laskentamallien mukaisesti. Muutokset on laskettu suoriteperusteisesti koko mallin kattamalta alueelta.

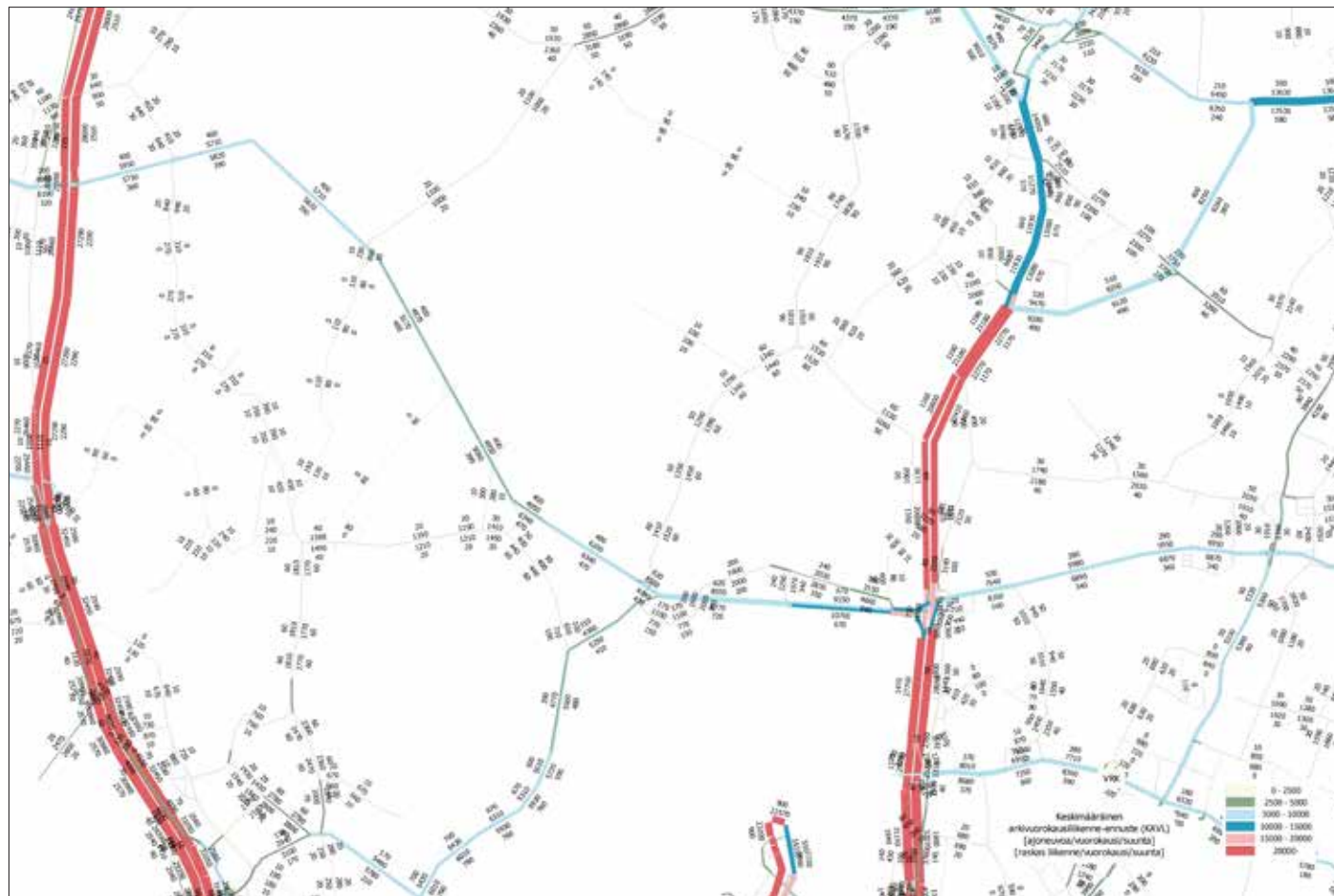
13.2 Vaihtoehtojen vaikutukset

13.2.1 Vaihtoehto 1

Maantien 152 toteuttaminen valtatie 3 ja kantatien 45 väliselle osuudelle keventää liikennekuormitusta kaikilla

rinnakkaisilla yhteyksillä. Voimakkaimmin muutokset vaikuttavat kantatien 50 (kehä III), valtatie 3 (Hämeenlinnanväylä), maantien 139 (Nahkelantie), sekä kantatien 45 (Tuusulanväylä, Hämeentie) liikenteeseen.

Uudelle yhteydelle siirtyy etenkin Vantaan itäosista sekä Tuusulan eteläosista valtatielle 3 suuntautuvaa liikennettä, joka nykyverkolla käyttää kantateiden 50 (Kehä III) ja 45 (Tuusulanväylä) kautta kulkevia reittejä. Tämän pitkämatkaisen liikenteen lisäksi maantielle 152 siirtyy alemmaa tieverkkoa nykyverkolla käyttävää poikittaisliikennettä Nurmijärveltä Tuusulaan ja Vantaalle. Se keventää alemman tieverkon kuormitusta laajalti yhteyden länsiosissa muun muassa Riipiläntiellä ja Tikkurilantiellä. Katriinantietä ja Myllykyläntietä nykyisellä verkolla käyttävä Hyrylään suun-



tautuva liikenne siirtyy vaihtoehdossa 1 kulkemaan uuden yhteyden kautta kantatielle 45, minkä seurauksena Myllykyläntiellä liikenne vähenee uuden yhteyden liittymän pohjoispuolella. Myös Maisalantietä nykyisin käyttävää läpikulkuliikennettä siirtyy uudelle yhteydelle. Myllykyläntiellä liikenne vähenee noin 3000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Maisalantiellä noin 2000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Myös alueen muulla nykyisellä verkolla kuormitus pienenee.

Maantien 152 liikennemäärä on uuden osuuden länsipäässä (Riipilä) noin 11 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta noin 800 ajoneuvoa vuorokaudessa raskasta liikennettä (noin 7 %). Tien keskiosalla liikennemäärä on vajaat 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa josta raskaita noin 800 ajoneuvoa vuorokaudessa (noin 8 %). Myllykyläntien itäpuolella tien liikennemäärä on noin 20 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Kantatien 45 liittymän tuntumassa yli 25 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Focus alueen osuudella tien liikennemäärät riippuvat alueen maankäytön tarkemmasta

sijoittumisesta ja sen kytkeytymisestä alemman katuverkon kautta maantiehen 152, näitä ei tässä suunnitteluvaiheessa ole kyetty tarkeasti ottamaan huomioon.

Uusi yhteys kasvattaa liikennekuormitusta hieman myös Klaukkalan ohikulkutiellä. Ohikulkutien itäpäässä liikennemäärän lisäys on noin 1700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kulomäentien liikennemäärään uuden yhteyden toteuttaminen ei aiheuta merkittävää muutosta.

VE 1 Reunan linjausvaihtoehtojen vertailu

Reunan linjausvaihtoehtojen välinen ero on pituudessa noin 10 metriä. Ero ei vaikuta verkollisen tarkastelun tarkkuudessa maantien 152 liikennekuormitukseen. Vaihtoehtojen välille muodostuu eroa liikenteen suoritteissa ja päästöissä.

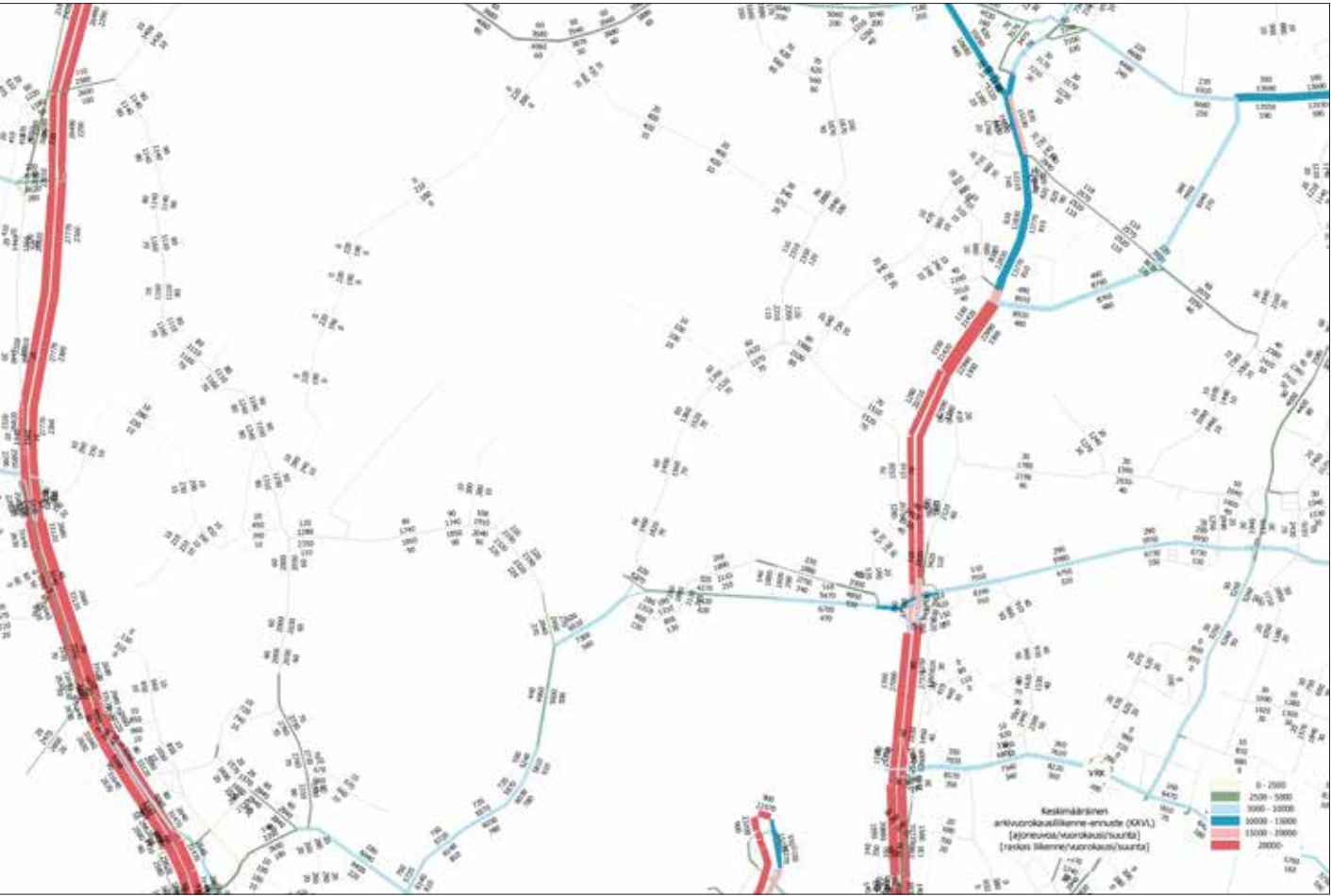
13.2.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus)

Vaihtoehdossa 0+ on toteutettu maantiestä 152 vain Myllykyläntien ja kantatien 45 välinen osuus, joka palvelee Focus-alueen maankäyttöä. Uusi yhteys mahdollistaa siirtää osan Focus-alueen liikenteestä Myllykyläntielle ja Katriinantielle.

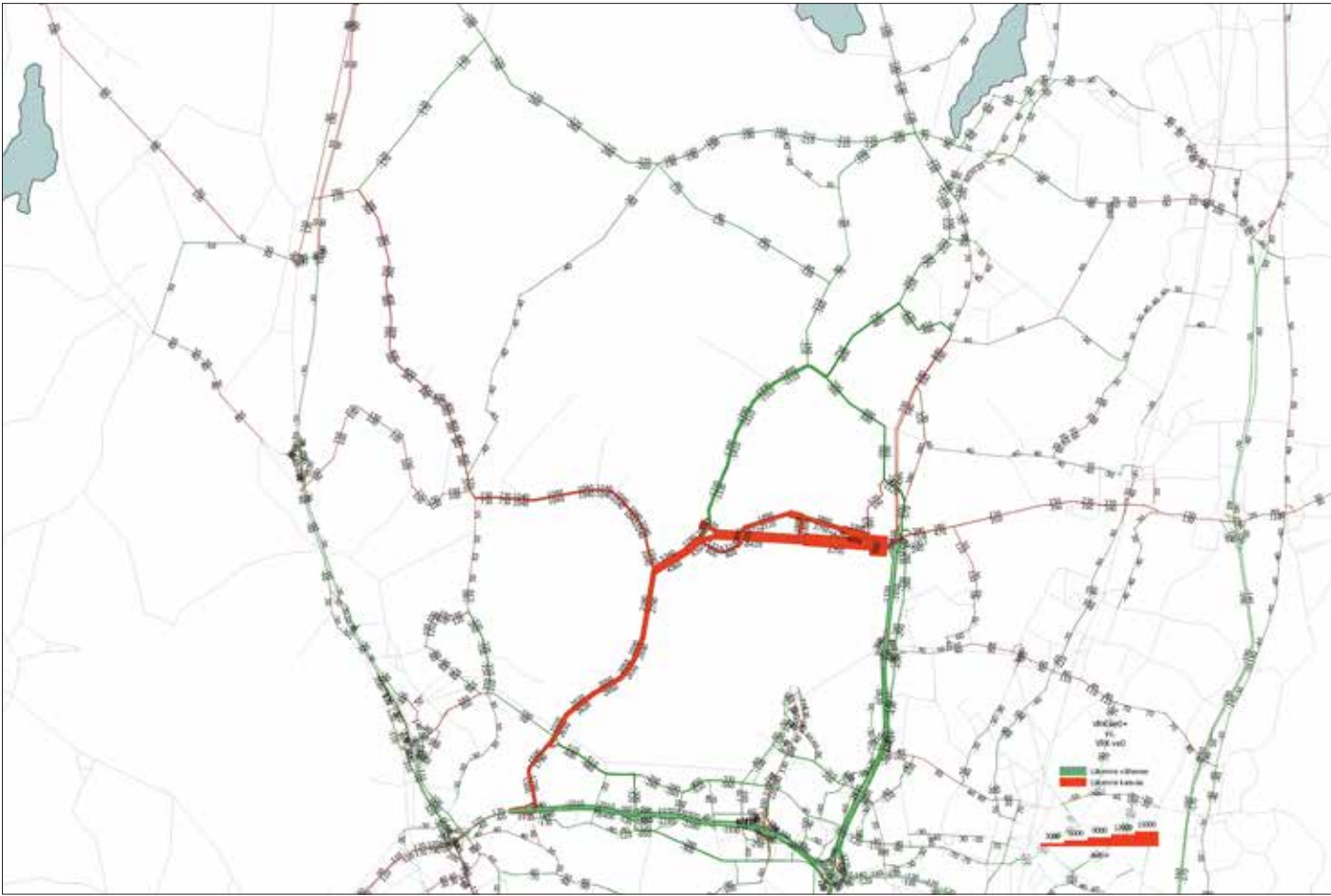
Kuormituksen lisäys verrattuna vaihtoehtoon 0 on Katriinanttiellä Myllykyläntien liittymän eteläpuolella (Kehä III:n suuntaan hakeutuva liikenne) noin 4700 ajoneuvoa vuorokaudessa ja pohjoispuolella noin 2100 ajoneuvoa vuorokaudessa (liikennettä Nurmijärven ja vltatien 3 suuntaan). Vaihtoehto 0+ lisää liikennettä myös Riipiläntiellä.

Katriinantietä ja Myllykyläntietä nykyisellä verkolla käytävä Hyrylään suuntautuva liikenne siirtyy vaihtoehdossa 0+ kulkemaan uuden yhteyden kautta kantatielle 45, min-

kä seurauksena Myllykyläntiellä liikenne vähenee uuden yhteyden liittymän pohjoispuolella. Myös Maisalantietä nykyisin käyttävää läpikulkuliikennettä siirtyy uudelle yhteydelle. Myllykyläntiellä liikenne vähenee noin 3000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Maisalantiellä noin 1200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Myös alueen muulla nykyisellä verkolla kuormitus pienenee. Vaihtoehto 0+ keventää myös Kehä III:n liikennettä Katriinantien itäpuolella ja Tuusulanväylän liikennettä Kulomäentien eteläpuolella.



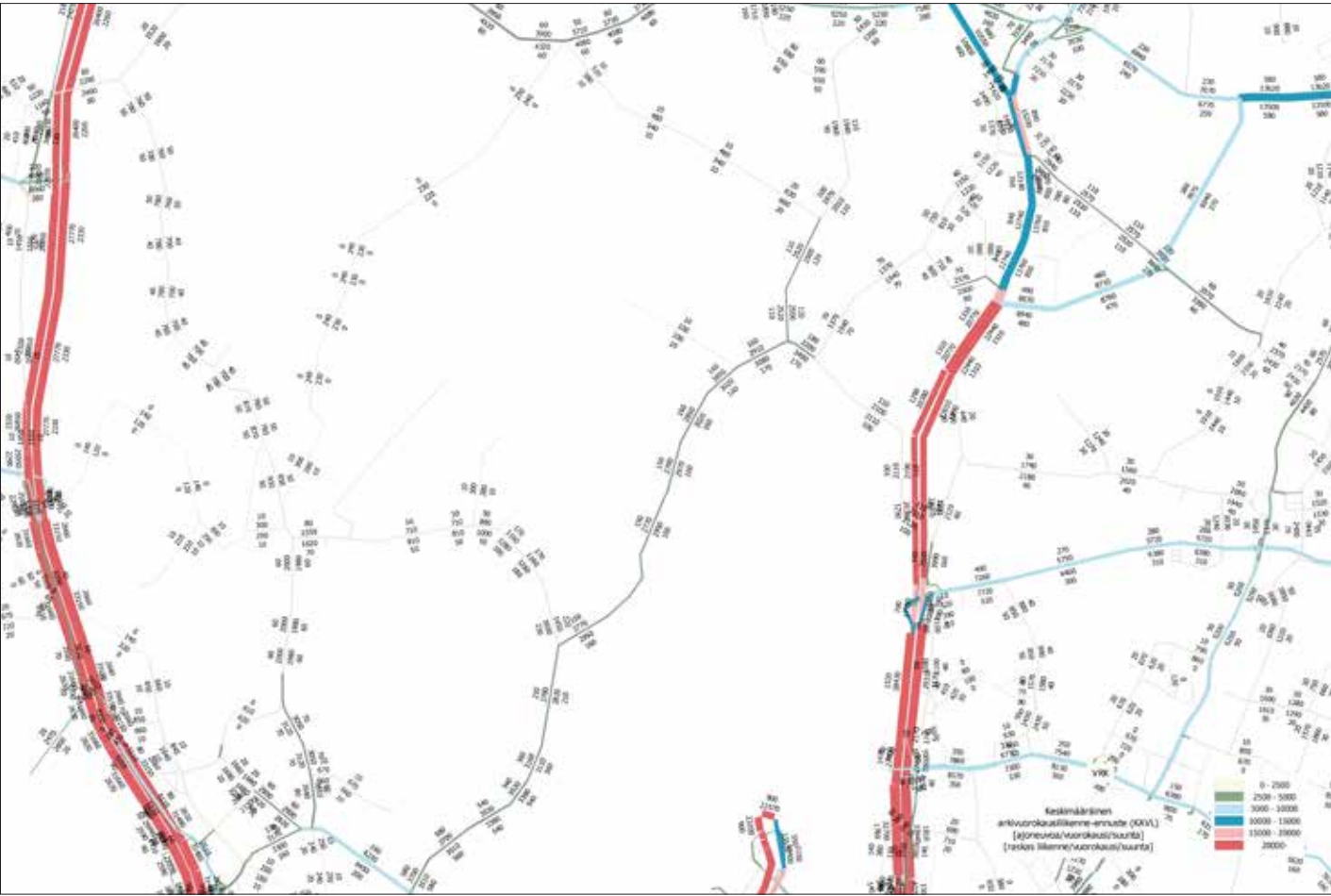
Kuva 13.3. Liikenne-ennuste vuodelle 2040 Vaihtoehdossa 0+ (ajoneuvoa vuorokaudessa, KAVL).
Bild 13.3. Trafikprognos för år 2040 i alternativ 0+ (fordon per dygn, KAVL).



Kuva 13.4. Liikenteen siirtymät vuonna 2040 (ajoneuvoa vuorokaudessa, KAVL), vaihtoehto 0+ verrattuna vaihtoehtoon 0.
Bild 13.4. Förflyttning av trafiken år 2040 (fordon per dygn, KAVL), alternativ 0+ jämfört med alternativ 0.

13.2.3 Vaihtoehto 0

Vaihtoehdossa 0 Focus -alue kytkeytyy vain kantatien 45 suuntaan nykyisen maantien 152 liittymän kohdalta. Liikenne-ennusteessa Focus-alue tuottaa vastaavan liikenteen kuin muissakin vaihtoehtoissa eikä alueen maankäytön mahdollisen toteutumatta jäämisen vaikutusta ole arvioitu. Focus-alueen liikenne kuormittaa etenkin kantatietä 45 sekä maantien 152 liittymän etelä- että pohjoispuolella.



Kuva 13.5. Liikenne-ennuste vuonna 2040 Vaihtoehdossa 0.
Bild 13.5. Trafikprognos för år 2040 i alternativ 0.

13.3 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset

Alla olevassa taulukossa on vertailtu eri vaihtoehtoja vertailuvaihtoehtoon 0. Kaikki tutkitut vaihtoehdot vähentävät ajo- ja aikasuoritetta verrattuna vaihtoehtoon 0. Suurimmat vähennykset ajosuoritteissa saavutetaan vaihtoehdolla 0+ ja aikasuoritteessa vaihtoehdolla 1A.

Vaihtoehdot 1A ja 1B lisäävät ajosuoritteita mutta vähentävät aikasuoritteita verrattuna vaihtoehtoon 0+. Ajosuoritteen lisäys johtuu liikenteen siirtymisestä nopeammille, mutta pidemmille reiteille.

Mallitarkastelussa erot vaihtoehtojen 1A ja 1B välillä ajoneuvo- ja aikasuoritteissa ovat marginaalisia. Mallijärjestelmän liikenteen sijoittelussa ero vaihtoehtojen välillä jää niin pieneksi, että pienet hankkeen kerrannaisvaikutuksina tulevat muutokset muun verkon kuormituksiin aiheuttavat suurempia eroja, jotka johtavat vaihtoehtojen välillä epä-

loogisiin eroihin. Tästä syystä on vaihtoehdon 1B suoritteet laskettu vain vaihtoehtojen pituuseron (VE 1B 10 m pidempi kuin VE 1A) perusteella vaihtoehdon 1A tuloksista.

Vaihtoehto 1 tarjoaa suuremman ja taloudellisemman yhteyden alueen kehittyvälle maankäytölle ja keventää voimakkaimmin kuormittuneiden tieosuuksien kuormitusta kuin vaihtoehto 0+. Näitä kuormittuneita tiejaksoja ovat Kehä III, Hämeenlinnanväylä ja Tuusulanväylä. Vaihtoehto 0+ kuormittaa vaihtoehtoa 1 enemmän alueen nykyistä alemmaa tie- ja katuverkkoa ja heikentää niiden liikenneturvallisuutta ja lisää liikenteen häiriöitä. Vaihtoehto 1 parantaa liikenteen sujuvuutta ja vähentää liikenteen häiriöherkkyyttä huomattavasti vaihtoehtoa 0+ enemmän. Tämä lisää myös liikenteen taloudellisuutta.

Vaihtoehdot risteävät suunniteltua Lentorataa lähellä Tuusulanväylää ja niillä ei ole vaikutuksia radan toteuttamiseen. Lentorata sijoittuu tunneliin tällä kohdin.

Taulukko 13.1. Ajo- ja aikasuoritteiden muutokset vuoden 2040 ennustetilanteessa verrattuna vaihtoehtoon 0.
Tabell 13.1. Förändringar i kör- och tidsprestationer i prognosläget 2040 jämfört med alternativ 0.

	Ajosuorite (1000 km/v)		Aikasuorite (1000 h/v)		Päästöt CO2-ekv, t/v
	kevyet	raskaat	kevyet	raskaat	
VE 0+	-4514	-560	-316	-21	-788
VE 1A	-2678	-505	-840	-56	-578
VE 1B	-2647	-502	-840	-56	-573

14 Ilmasto

14.1 Lähtötiedot ja menetelmät

Suomi on sitoutunut vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään sitoutumalla YK:n ilmastopöimukseen ja EU:n ilmasto- ja energiapolitiikan toteuttamiseen kansallisella tasolla (YM 2017). Ilmastomuutoksen torjunta on valtion keskeinen tavoite ja vuoteen 2050 mennessä kasvihuonepäästöjä pyritään vähentämään 80–95% vuoden 1990 tasoon verrattuna (TEM 2017). Päästötavoitteet tulevat lähivuosina edelleen tiukentumaan ja täsmentymään. Liikenteessä merkittäviä vähennyskeinoja ovat liikennemäärän vähentäminen ja ajoneuvo- ja polttoainetekniikan kehitys, liikenteen suoritteiden vähentäminen sekä ruuhkautumisen

ja kiihdytysten ja hidastusten välttäminen (esimerkiksi ajonopeudet, tien mutkaisuus ja mäkisyys) (LVM 2018). Vantaan kaupunki on sitoutunut vähentämään päästöjään ilmastomuutoksen hillitsemiseksi. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteeseen päästäkseen Vantaan tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjä noin 80 % vuoden 1990 tasosta. Jäljelle jäävät päästöt on tarkoitus kompensoida esimerkiksi lisäämällä hiilinieluja (Vantaa 2019).

Hanke-YVA:ssa menetelmät ilmastomuutokseen vaikuttavien tekijöiden arvioimiseksi eivät ole vakiintuneita. Tämän hankkeen eri vaihtoehtojen vaikutusta ilmastomuutosta

voimistaviin tekijöihin arvioidaan ajoneuvojen ennustettujen kasvihuonekaasupäästöjen perusteella. Liikenteellisten vaikutusten yhteydessä arvioidut liikennemäärät- ja suoritteet ovat lähtökohtina, joiden avulla lasketaan tieliikenteessä syntyvät kasvihuonepäästöt (luku 15). Mallinnuksessa ei laskennan epävarmuuksien takia huomioida ruuhkautumisesta johtuvien jarrutusten ja kiihdytysten aiheuttamia päästöjä, joilla on vaikutusta etenkin raskaan liikenteen päästökertymiin. Liikenne-ennuste muodostetaan HSL:n HELMET liikennemallijärjestelmän avulla vuoden 2040 ennustetilanteessa. Ennustemallin liikenneverkossa on oletettu toteutuneiksi seudun MAL 2019 suunnitelman vuoteen 2030 mennessä toteutettaviksi ajoitetut liikennehankkeet (luku 15). Päästöt lasketaan ennustetilanteesta eri vaihtoehtoille MAL-2019 suunnitelmassa esitettyjen MAL-2030 yksikköpäästöjen perusteella (CO₂-ekv.). Päästökertoimet on laskettu LIISA-tieliikenteen laskentajärjestelmän vuoden 2030 tietojen pohjalta. Nykytilan liikenteen kasvihuonekaasupäästömallinnuksessa on käytetty Lipasto-tietokannan vuoden 2016 päästökertoimia (MAL-2019 nykytila). Mallinnuksessa tarkastellaan vaihtoehtojen liittymistä laajemmin muuhun liikennejärjestelmään, ja sitä kautta syntyvään mahdollisuuteen liikenteen ja sen päästöjen vähentämiseen tai kasvuun (Kuva 14.1).

Rakentamisen aikaisia kasvihuonekaasupäästöjä tarkasteltaessa liikennejärjestelyiden ja rakentamisen toteutuksella on suurimerkitys liikennöinnin aiheuttamiin päästöihin, mutta arvioitavissa tarkemmin vasta myöhemmissä suunnitteluvaiheissa. Päästöjen suuruuteen vaikuttavat pääasiassa rakentamisessa syntyvien ja tarvittavien maa-massojen siirrot ja työkonien käytön aikaiset päästöt. Rakentamisen aikaisten päästöjen seurantamenetelmiä kehitetään parasta aikaa osana rakennuttajien ympäristö-seurantaa. Rakennuttajien tavoitteena on mahdollisimman vähäpäästöiset rakentamisratkaisut.

Hankkeen vaikutuksia hiilinieluihin ja hiilivarastoihin arvioidaan yleisellä tasolla tarkastelemalla alueelle sijoittuvia hiilinieluja ja -varastoja sekä hankkeen eri vaihtoehtojen aiheuttamia muutoksia niihin. Lähtötietona käytetään Corine Maanpeite 2018 perusteella laskettuja maankäytön muotoja sekä monilähteisen valtakunnan metsien inventoin-

Tietolaatikko

Suomessa kasvihuonepäästöt olivat vuonna 2018 noin 56,5 Mt CO₂-ekv., mistä energiateollisuus muodosti suurimman osan, 75 % (42,4 Mt CO₂-ekv.). Kotimaan liikenteen päästöjen osuus vuoden 2018 kokonaispäästöistä oli 27 % (noin 11,8 Mt CO₂-ekv.) ja tästä tieliikenteen osuus oli 94 % (Tilastokeskus 2019). Tieliikenteen päästöosuudet jakautuivat seuraavasti: henkilöautot 54 %, kuorma-autot 32 %, pakettiautot 8 %, linja-autot 5 % sekä moottoripyörät ja mopot 1 % (VTT 2018).

Yhden henkilöauton vuosittainen CO₂ päästö on arviolta noin 2,5 tonnia (päästö noin 160 CO₂ g/km, ja ajettu matka n. 14 000 km/v, Tilastokeskus 2018 ja 2019).

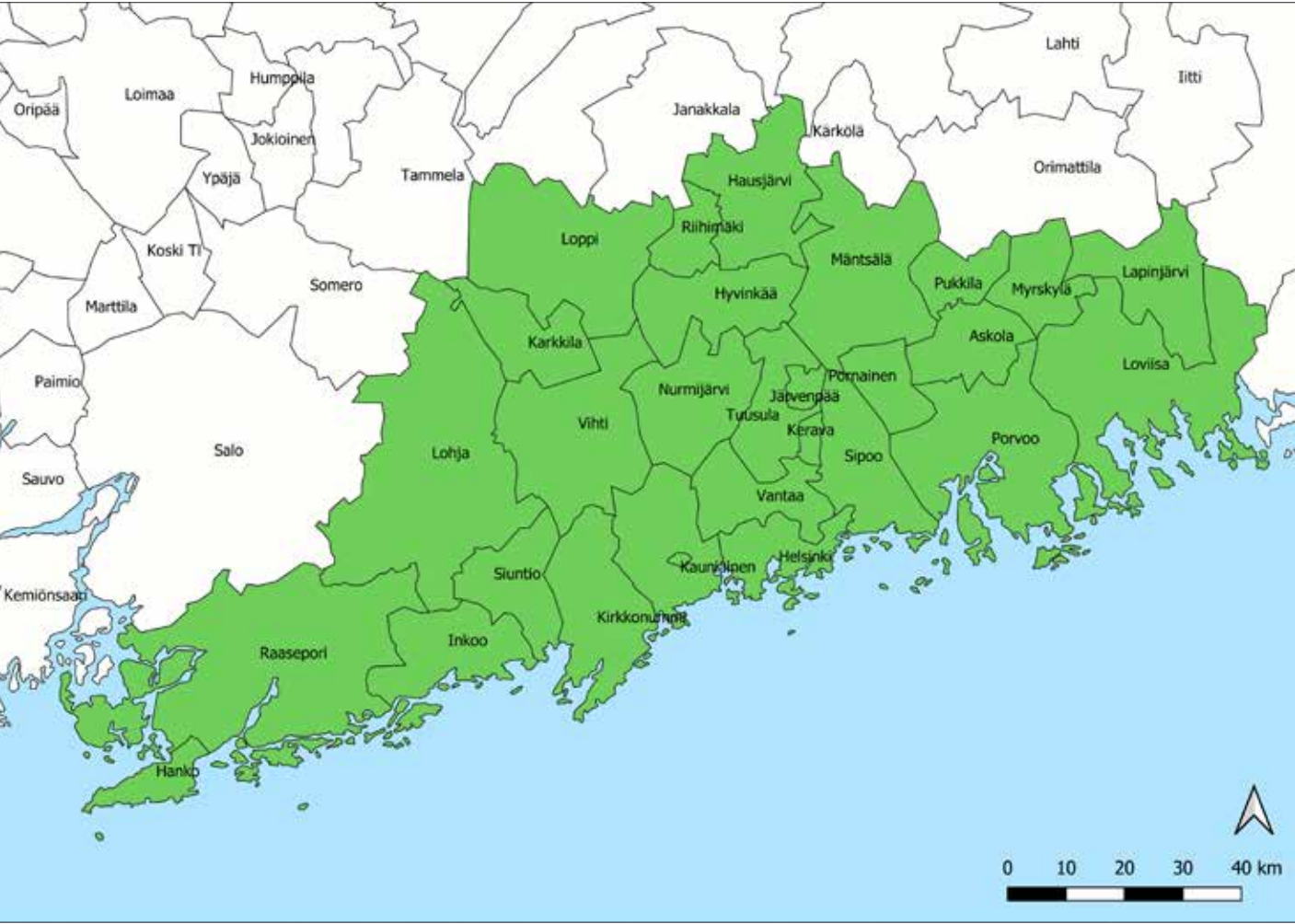
Kulutussähkön kasvihuonepäästö vantaalaista asukasta kohti vuonna 2018 oli noin 0,65 t CO₂-ekv. (HSY, 2018).

Metsämaa- maankäyttöluokan nettonielu, eli metsien varastoiman hiilidioksidin määrä, oli vuonna 2018 noin -20,8 Mt CO₂-ekv. Luku sisältää puuston lisäksi maaperän hiilivaraston (Tilastokeskus 2019).

Määritelmät

CO₂-ekv.: Hiilidioksidiekvivalentti, joka kuvaa ihmisen tuottamien kasvihuonekaasujen ilmastoa lämmittävää vaikutusta, eli kasvihuonekaasujen yhteenlaskettua globaalia ilmastopakotetta. Luku sisältää hiilidioksidin lisäksi muiden ilmastoa lämmittävien kasvihuonekaasujen vaikutuksen. Eri kaasut lasketaan mukaan kertoimien avulla.

Puun poistuma: Puuston poistumassa on yhteenlaskettuna hakkuukertymä, hakkuutähteestä metsään jäävä runkopuu, luontaisesti kuollut runkopuu.



Kuva 14.1. Hankkeen liikenteellinen vaikutusalue.
Bild 14.1. Projektets trafikmässiga influensområde.

nin 2017 metsävara-aineistoa (MVMI 2017, Luke 2019). Puuston hiilinielu- ja varastoarviot perustuvat yleistettyihin lukuihin, ja toimivat näin suuntaa antavana arviona. Ko- ko Suomen maatalousmaiden kasvihuonepäästöt olivat vuonna 2018 noin 3,4 Mt CO₂-evk. (Tilastokeskus 2019) ja maatalousmaata oli vuonna 2018 noin 2,3 miljoonaa hehtaaria (Luke 2019). Peltojen kasvihuonekaasuvoihin vaikuttavat monet tekijät, kuten maaperä, viljeltävä kasvi, käytettävät lannoitteet sekä lannan ja jäteliетteen levitys, joilla kaikilla on oma vaikutuksensa pellon ominaisuuksiin hiilenvarastona ja kasvihuonekaasujen lähteenä. Metsien ja peltojen kasvihuonekaasupäästöjen ja nielujen arviointia sisältää paljon epävarmuuksia, näin ollen arviot ovat suun- taa antavia.

Ilmastonmuutoksen myötä sääolosuhteiden odotetaan ää- revöityvän. Liikenteeseen myrskyt ja rankkasateet voivat aiheuttaa mm. tietulvia. Lisäksi sääolosuhteet voivat ai- heuttaa liikenteeseen erilaisia häiriöitä, kuten onnetto- muuksia sekä kuljetusten viivästymisiä ja peruuntumisia. Myös kulkuvälineisiin ja infrastruktuuriin voi syntyä vauri- oita, joista puolestaan voi aiheutua kustannuksia. Ilmas- tonmuutoksen myötä teiden ylläpitokustannukset voivat pitkällä aikavälillä pienentyä mutta sään ääri-ilmiöiden hait- tavaikutukset liikenteelle voivat olla merkittäviä ja kustan- nuksia lisääviä tekijöitä (VNK 2018). Hankkeen todennä- köisimmät tieliikenteeseen vaikuttavat ilmastoriskit liittyvät myrskyihin ja tietulviin. Nämä tekijät ja niihin varautuminen otetaan huomioon tarkemmassa tiesuunnittelussa. Tiepin- nan liukkauteen liittyvät kysymykset ovat valmiin tien kun- nossapidossa huomioitavia asioita.

14.2 Nykytilanne

Nykytilanteen liikenteen kasvihuonepäästöjä arvioitiin ny- kyisen liikenneverkon mahdollistaman liikenteen ja sen synnyttämien päästöjen perusteella. Mallin perusteella lii- kenteen tuottamat kasvihuonepäästöt nykytilanteessa ovat noin 2,2 Mt CO₂-evk. vuodessa.

Suunnittelualue koostuu nykytilassa pääosin metsä- ja pel- tomaasta. Keskimääräinen hiilidioksidin nettosidonta bore- aalisessa metsässä on noin 7–9 t CO₂ ha/v (Kolari 2010). Suunnittelualueen metsät toimivat siis hiilinieluna sitoen ilmakehästä hiilidioksidia. Alueen metsät (kasvillisuus ja

maaperä) toimivat myös hiilen varastona. Maatalousmaat toimivat puolestaan pääasiassa kasvihuonekaasujen läh- teenä (Tilastokeskus 2019). Ne kuitenkin toimivat myös hii- lidioksidin varastona. Suomessa mineraalimailla sijaitsevi- en peltojen pintamaan (0–15 cm) on arvioitu varastoivan noin 200 t hiilidioksidia hehtaarilla (Heikkinen ym. 2012).

14.3 Vaikutusmekanismit ja vaikutuksen merkittävyyden arviointi

Ajoneuvoliikenteessä polttomoottoreista vapautuu kasvi- huonekaasuja, määrällisesti eniten hiilidioksidia, joka on ilmakehää voimakkaasti lämmittävä yhdiste. Kasvillisuus, tehokkaimmin puusto, toimii puolestaan hiilen nieluna sito- en ilmakehästä hiilidioksidia fotosynteesin kautta biomas- saansa. Samanaikaisesti kasvillisuus ja maaperä toimivat myös hiilen varastoina. Maankäytön muuttuessa kasvilli- suuden ja maaperän hiilivarasto purkautuu osittain, kun varastoon sitoutunut hiili vapautuu takaisin ilmakehään.

Hankkeen ilmastovaikutuksen merkittävyyttä arvioidaan vertailemalla liikenteen muutoksesta aiheutuvien päästö- jen muutosta eri hankevaihtoehtojen välillä. Lisäksi arvi- oidaan maankäytön muutoksen seurauksena muuttuvien hiilinielujen- ja varastojen muutosta.

14.4 Vaihtoehtojen vaikutukset

14.4.1 Vaihtoehto 1

Vaihtoehtoehdon 1 liikenteen laskennallinen päästöen- nuste vuonna 2040 on noin 1,7 Mt CO₂-evk. vuodessa. Toteutuessaan vaihtoehtoehdo vaikuttaisi alueen olemas- sa oleviin hiilinieluihin ja -varastoihin tielinjan muuttaessa metsä- ja peltomaata rakennetuksi ympäristöksi (Taulukko 14.1).

VE 1 Reunan linjausvaihtoehtojen 1A ja 1B vertailu

Linjausvaihtoehdoilla ei ole kokonaisuutena olennais- ta eroa liikenteen kasvihuonepäästöjen kannalta. Lin- jausvaihtoehtoehtojen ero toisiinsa nähden on todella pieni ja samaa luokkaa sekä saman suuntainen kuin vaihtoehtojen liikennöinnin ero. Kokonaisuudessaan, kun huomioidaan sekä liikennöinti että metsien nielu- vaikutus ja peltojen päästövaikutus, ero vaihtoehtojen 1B ja 1A kasvihuonekaasupäästöjen välillä on alle 5 t.

Reunan liittymä vähentää vaihtoehtodn kasvihuonepäästö- jä noin 40 tonnia.

14.4.2 Vaihtoehto 0+ (vain Focus)

Vaihtoehtoehdon 0+ liikenteen laskennallinen päästöen- nuste vuonna 2040 on noin 1,7 Mt CO₂-evk. vuodessa. To- teutuessaan vaihtoehto vaikuttaisi alueen olemassa oleviin hiilinieluihin ja -varastoihin tielinjan muuttaessa metsä- ja peltomaata rakennetuksi ympäristöksi (Taulukko 14.1).

14.4.3 Vertailuvaihtoehto 0

Vaihtoehtodn 0 liikenteen laskennallinen päästöennuste vuonna 2040 on noin 1,7 Mt CO₂-evk. vuodessa. Vaihto- ehdolla 0 ei ole vaikutuksia alueen hiilinieluihin, sillä sii- nä ei ole esitetty toimenpiteitä tarkastelualueelle (Taulukko 14.1).

Taulukko 14.1. Tarkasteltavien vaihtoehtojen kasvihuonekaasupäästöt, hiilinielut ja -varastot. Tabell 14.1. Utsläpp av växthusgaser, kolsänkor och kollager i de aktuella alternativen.

Vaihtoehto	Liikenteen päästöt t CO ₂ ekv./v	Puuston hiilinielu t CO ₂ /v	Puuston hiilivarasto t CO ₂	Puuston tilavuus t m ³	Peltojen päästöt t CO ₂ ekv./v	Peltojen hiilivarasto t CO ₂
VE 0	1 687 527	-	-	-	-	-
VE 0+	1 686 740	- 70	-1000	1	2	-250
VE 1A	1 686 950	- 300	-3900	5	10	-1300
VE 1A Reunan liittymä	1 686 904	- 300	-3900	5	10	-1300
VE 1B	1 686 954	-310	-4000	5	8	-1000

14.5 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset

MAL-2030 toimenpiteet huomioivan ennustemallin mukaan liikenteen kasvihuonepäästöt vähenevät tarkastelualueella jokaisen vaihtoehtodn kohdalla, mukaan lukien vaihtoeh- to 0, lähes 0,5 Mt CO₂-ekv. vuodessa. Liikenteen lasken- nallisissa kasvihuonekaasupäästöissä on erittäin pientä vaihtelua eri vaihtoehtojen välillä. Suurimmat päästöt syn- tyvät vaihtoehtodn 0 kohdalla, jolloin uutta tieyhteyttä ei ra- kennettaisi. Suurin liikenteen päästövähenäymä toteutuisi vaihtoehtodn 0+ kohdalla, jolloin vuosittainen vähennys vaihtoehtoon 0 verrattuna olisi arvioilta noin 800 t CO₂-ekv. vuodessa. Myös vaihtoehtodn 1 kohdalla liikenteen ennus- tetut vuosittaiset kasvihuonepäästöt vähenisivät verrattuna vaihtoehtoon 0 noin 600 t CO₂-ekv. vuodessa.

Hankealueen hiilinieluihin- ja varastoihin ei kohdistu muu- toksia vaihtoehtodssa 0. Suurin muutos olisi vaihtoehtodn 1 toteutuessa, jolloin arviolta 5 200 tonnin hiilidioksidiva- rasto poistuisi alueelta. Arvio perustuu alueelta arviolta hä- viävän puuston tilavuuteen ja peltojen hiilivarastoarvioon. Hankealueen puusto sitoo ja peltoalueet vapauttavat jatku- vasti hiilidioksidia, näin ollen vaihtoehtojen potentiaalisen vuosittaisen hiilidioksidin nettonielun menetys olisi hanke- vaihtoehtodn 1 kohdalla noin 300 tonnia CO₂ vuodessa, ja vaihtoehtodssa 0+ noin 70 tonnia CO₂ vuodessa.

Kaikilla tielinjauksen vaihtoehdoilla on myönteinen vaiku- tus ennustettuihin liikenteen päästöihin niitä vähentäen. Mutta maankäytön muutoksen seurauksena kaikilla tielin- jausvaihtoehdoilla on kielteinen, mutta erittäin vähäinen vaikutus alueen hiilivarastoihin- ja nieluihin. Vaihtoehtodlla 0+ liikenteen päästöt vähenisivät eniten ja vaikutukset hiili-

varastoihin ja -nieluihin olisivat vähäisimmät. Vaihtoehdon 1 vuosittainen päästöarvio on noin 200 t (CO₂-ekv.) suuremmat verrattuna vaihtoehtoon 0+. Vaihtoehdon 1 kohdalla maankäytön muutoksen seurauksen poistuisi vaihtoehdoista suurin hiilidioksidin varasto.

Hankevaihtoehtojen ilmastovaikutuksia tarkasteltaessa Suomen mittakaavassa jäävät maankäytön muutoksesta aiheutuvat vaikutukset hiilinieluihin- ja varastoihin vähäisiksi. Suomessa metsämaa- maankäyttöluokan hiilen nettinielu oli vuonna 2018 noin 20,8 Mt CO₂-ekv. (Tilastokeskus 2019). Tähän kokonaisnieluun verrattuna vaihtoehdon 1, missä suurin muutos, menetettävän hiilinielun osuus on 0,01 %. Puun poistuma vuonna 2018 koko Suomessa oli noin 93,7 miljoonaa kuutiota (Tilastokeskus 2020). Hankevaihtoehdoissa 1, jossa suurin arvioitu poistuma, olisi puuston poistuma arviolta 5 tuhatta kuutiota. Tielinjausvaihtoehtojen peltotalueiden maankäytön muuttuessa menetetään peltomaan hiilivarasto, samanaikaisesti kuitenkin poistuisi myös peltomaan kasvihuonekaasujen päästölähde.

Tarkasteltavan tiehankkeen liikenteellinen vaikutusalue on laaja (Kuva 14.1). Tämä näkyy selvästi myös liikenteen päästöarviossa. HSY:n tilastojen mukaan vuonna 2018 pääkaupunkiseudun tieliikenteen kasvihuonepäästöt olivat 1,3 Mt CO₂-ekv, mistä Vantaan kaupungin osuus oli noin 30 % (0,4 Mt CO₂-ekv.). Tarkastelualan ennustetut päästöt ovat jokaisen vaihtoehdon kohdalla yli 1,7 Mt CO₂-ekv. Tielinjausvaihtoehdot 0+ ja 1 vaikuttavat tieliikenteen päästöihin niitä vähentävästi. Muutokset ovat kuitenkin vaihtoehdon 0 kokonaispäästöarvioon verrattuina hyvin vähäisiä, vaikka oikean suuntaisia. Vaihtoehto 0+ vähentäisi päästöjä tarkastelualueella arviolta 800 t CO₂-ekv. vuodessa, luku vastaa yli 300 henkilöauton vuosittaisia päästöjä (henkilöautojen keksimääräiset päästöt vuonna 2018).

Erot päästöennusteiden sekä hiilinielujen- ja varastojen välillä ei Suomen kokonaismittaluokkaan suhteutettuna aiheuta merkittävää eroa tarkasteltavien vaihtoehtojen 0+ ja 1 välillä. Voidaan kuitenkin todeta, että hankkeen toteuttaminen vaikuttaa tarkastelualan liikenteen päästöihin niitä vähentävästi. Tielinjauksien vaikutus maankäyttömuodon muutoksen kautta alueen hiilivarastoihin- ja nieluihin ei ole Suomen mittakaavassa merkittävä. Jokaisen linjausvaihtoehdon kohdalla tieliikenteen vuosittainen päästövähennys on suurempi kuin menetetty puuston vuosittainen

hiilinielu. Ottaen huomioon uudelle väylälle ennustetut liikennemäärät ja asuntojen tai loma-asuntojen läheisyyden, niin niille ei aiheudu väylän liikenteestä ilmanlaatuhaittoja vaan pitoisuudet jäävät alle ohjearvojen.

14.6 Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu

Hankkeesta muodostuviin kasvihuonekaasupäästöihin voidaan vaikuttaa rakentamisen aikana muun muassa tehokkaalla maamassojen hyödyntämisellä sekä niiden kuljetusmatkojen optimoinnilla, myös työkoneiden käytön aikaiset päästöt ovat suuressa roolissa päästöjen muodostumisessa.

Suunniteltavaa väylää tulisi ensisijaisesti kehittää logistisena yhteytenä, jolloin raskaan liikenteen liikkuminen helpottuu sen siirtyessä ruuhkautuneilta tieosuuksilta uudelle väylälle. Tällä on vaikutusta liikenteen päästöihin muun muassa jarrutusten ja kiihdytysten vähentymisenä ajon aikana.

Hankkeella on kuitenkin vaikutusta myös logistisiin ketjuihin laajemmaltikin. Hankealueelle sijoittuvien logististen keskuksien saavutettavuus paranee. Hanke onkin pääasiassa elinkeinoelämän ja logistiikan kehittämishanke. Tärkeää on, ettei maankäytön ratkaisujen kautta lisätä hajauttavaa yhdyskuntarakennetta, kuten asumista ja henkilöliikennettä synnyttäviä palveluja uuden väylän vaikutusalueelle.

15 Rakentamisen aikaiset vaikutukset

15.1 Menetelmät ja vaikutusmekanismit

Rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat enimmäkseen palautuvia, mutta rakentamisen aikana yleensä merkittäviä. Rakentamisen aikaisista vaikutuksista on tarkasteltu liikenteelle, asutukselle ja asukkaille sekä elinkeinoille ja luonnonympäristölle sekä pinta- ja pohjavesille aiheutuvia haittoja. Asutukselle aiheutuvien vaikutusten arvioinnissa on huomioitu asukkaiden liikkuminen. Rakentamisen aikaisen haittojen ajallista kestoa ja rakentamisalueen laajuutta on myös arvioitu alustavasti. Myös rakentamisen aikaisten haittojen lieventämistoimenpiteitä on käsitelty.

Arvio perustuu asiantuntija-arvioihin kunkin vaihtoehdon vaatimista rakentamistoimenpiteistä sekä niiden sijainnista suhteessa asutukseen ja liikenneväyliin.

15.2 Vaihtoehtojen vaikutukset

Vaihtoehdot rakennetaan pääosin uuteen maastokäytävään, jolloin vaikutukset nykyisen tieverkon liikenteelle jäävät vähäisiksi ja paikallisiksi. Rakentamisen aikaiset vaikutukset nykyiseen tieverkkoon kohdistuvat vaihtoehdossa 1 Klaukkalan ohikulkutien liittymäalueelle ja molemmissa vaihtoehdoissa (VE 1 ja VE 0+) Tuusulanväylän ja Kulomäentien eritasoliittymän läheisyyteen. Tämän lisäksi paikallisia vaikutuksia kohdistuu maantien 152 ja sitä risteävien teiden kohdille, joissa joudutaan tekemään rakentamisen aikaisia tiejärjestelyjä ja alentamaan nopeusrajoituksia. Tästä aiheutuu vähäistä haittaa liikkumiseen. Vaikutukset elinkeinoelämälle ja sen kuljetuksille ovat vähäisiä, koska toimenpiteet kohdistuvat vain yksittäisiin kohteisiin ja työmaata risteävät yhteydet toimivat koko rakentamisen ajan.

Molemmissa vaihtoehdoissa syntyy rakentamisen aikana melu- ja värinähaittaa kallion räjäytyksistä, louhimisesta ja mahdollisesta kiviaineksen murskaustoiminnasta sekä työmaaliikenteestä. Työmaaliikenne, louhiminen, mahdollinen kiviaineksen murskaustoiminta ja massojen siirto aiheuttavat myös pölyämishaittaa, joka erityisesti kuivina aikoina aiheuttaa haittaa asutukselle ja asukkaille sekä luonnon-

ympäristölle rakentamisen välittömässä läheisyydessä. Vaihtoehdossa 1 edellä esitetyt haitat asutukselle ja asukkaille ovat vaihtoehtoa 0+ suurempia, koska rakentaminen ulottuu laajemmalle alueelle.

Siltojen ja pengertöiden rakentamisen aikaiset vaikutukset pintavesiin vesistöomien ylityskohdissa ilmenevät lähinnä veden tilapäisenä samenumisena. Arvioinnin mukaan pysyviä vaikutuksia ei muodostu missään vaihtoehdossa. Vaihtoehdossa 0+ tilapäiset haitat ovat kuitenkin huomattavasti vähäisempiä kuin vaihtoehdossa 1.

Pohjaveden pinnan alenemista saattaa aiheutua, jolla voi olla kielteisiä vaikutuksia tien lähiympäristön kaivoihin. Pohjaveden pinnan aleneminen voi olla myös pysyvää. Tien välittömässä läheisyydessä on melko vähän asutusta, jolloin vaikutusten laajuus rajautuu melko harvoin kiinteistöihin. Vaihtoehdon 1 läheisyydessä on enemmän asutusta kuin vaihtoehdon 0+ läheisyydessä.

Rakentamisen kestoksi on arvioitu vaihtoehdossa 1 noin 2–3 vuotta ja vaihtoehdossa 0+ noin puolitoista vuotta. Rakentamisen aikaisten vaikutusten kesto on siis vaihtoehdossa 1 pidempi kuin vaihtoehdossa 0+.

Luonnonympäristön osalta molemmat vaihtoehdot aiheuttavat rakentamisaikana haitallisia vaikutuksia, lähinnä tilapäistä estevaikutusta eläinten liikkumiselle. Vaihtoehdossa 1 vaikutusten laajuus on suurempi, koska rakentamista tehdään laajemmalla alueella. Hankkeen työllistävä vaikutus on kaikissa vaihtoehdoissa myönteinen.

15.3 Vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset

Rakentamisen aikaiset vaikutukset voivat olla paikallisesti merkittäviä etenkin lähimpien kiinteistöjen osalta, mutta kokonaisuudessaan ne ovat kohtuullisia ja hallittavissa. Lähimpien kiinteistöjen kohdilla tulee etenkin rakentamisen aikaista melua ja pölyä, joista aiheutuu haittoja. Vaikutukset ovat laajimmat vaihtoehdossa 1. Reunan vaihtoehdoilla 1A ja 1B ei ole eroja vaikutuksissa.

15.4 Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu

Rakentamisen aikaisia haittoja voidaan lieventää erilaisin ratkaisuin. Rakentamiseen liittyvien toimintojen, kuten kiviaineksen murskaukseen ja työmaatukikohtien sijoittamiseen sekä rakentamisen aikaisten haitallisten vaikutusten hallintaan voidaan vaikuttaa tuotevaatimuksilla ja niiden seurannalla, jotka määrittellään rakentamishankkeen valmistelun yhteydessä. Vaihtoehdossa 1 rakentamiseen tarvittava materiaali saadaan pääosin tielinjalta ja rakentamisen aikainen liikenne voidaan ohjata käyttämään pääosin rakennettavaa tielinjaa, jolloin rakentamisen aiheuttama liikenne muulla tieverkolla pystytään minimoimaan. Haittoja luonnonympäristön arvokohteille voidaan välttää esimerkiksi rakentamisajankohdan määrittelyllä.

16 Yhteenveto ja johtopäätökset

Tähän lukuun on koottu yhteen hankevaihtoehtojen 1 ja 0+ merkittävimmät vaikutukset ja keskeisimmät arvioinnin johtopäätökset. Luvussa keskitytään tuomaan esille hankkeen todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset. Lukuun kuuluvat yhteenveto- ja vertailutaulukko sekä teemakarttoja. Hankevaihtoehtojen keskeiset vaikutukset on tuotu esiin osuiksittain jaa teemoittain.

16.1 Hankevaihtoehtojen vaikutukset osuiksittain

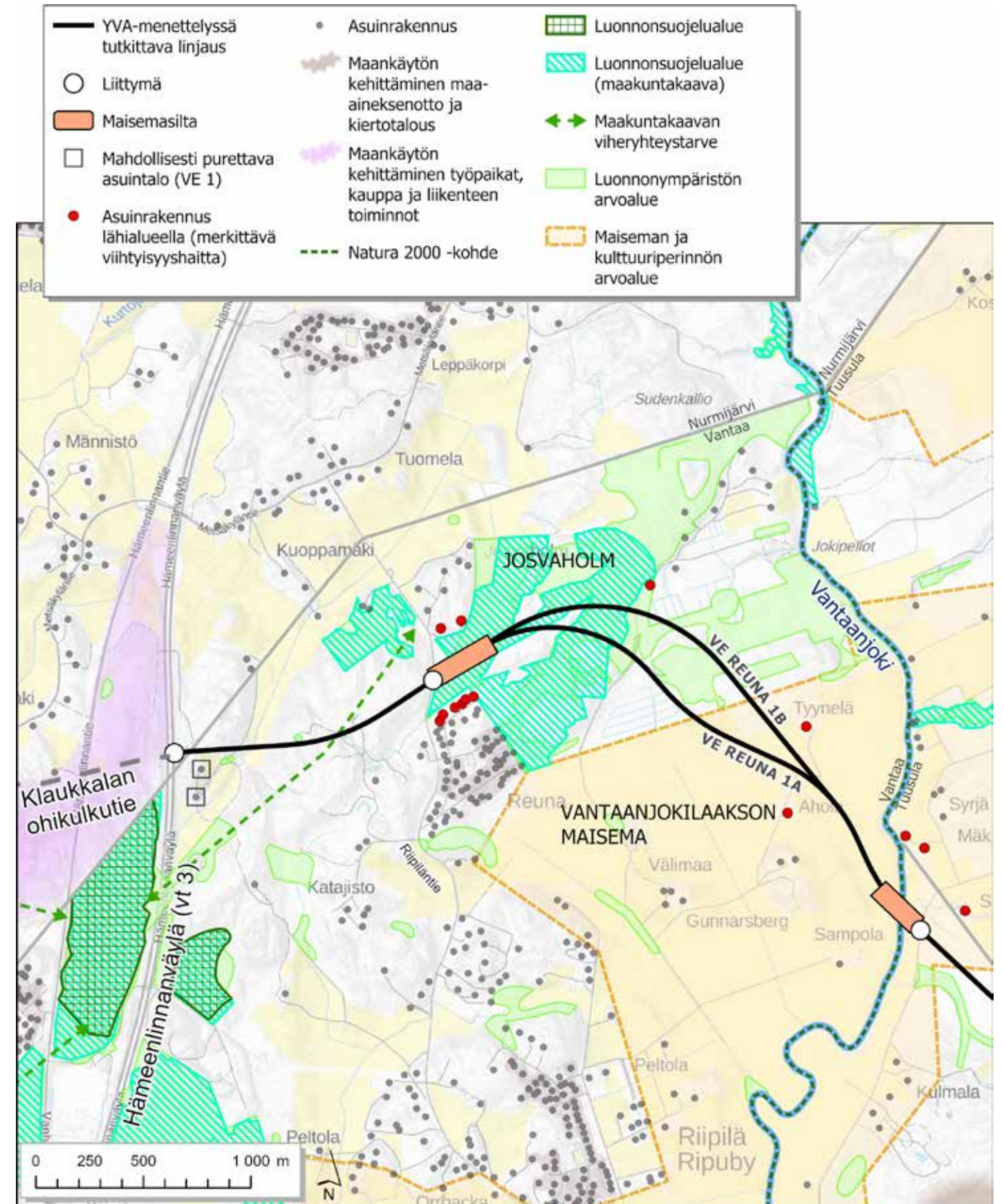
Osuus Riipilä (vaihtoehto 1)

Riipilän osuus on pientalojen ja Vantaanjokilaakson vanhan kulttuurimaiseman ympäristöä, johon ei kohdistu maankäytön paineita. Kehittyvää maankäyttöä on vain Hämeenlinnanväylän (vt 3) ympäristössä, jossa maantien 152 uusi yhteys muodostaa Klaukkalan ohikulkutien jatkona uuden liikenteen solmukohdan. Alueella on potentiaalia liikennehakuisten toimintojen kehittämiseksi. Uusimaa-kaavassa Mäyränkallioon on osoitettu kaupan alue ja kuntien kaavoissa kehittyvää maankäyttöä on osoitettu vain Nurmijärven puolelle. Aluevarausuunnitelmaan kytkeytyvä mahdollinen rekkaparkki sopii luontevasti kokonaisuuteen.

Uusi väylä muuttaa merkittävästi ympäristöä osuudella. Tielinjaus sijoittuu Riipiläntien ja Vantaanjokilaakson kylmäisen asutuksen väliin ja halkoo aluetta kahtia. Se sijoittuu paikoin asutuksen tuntumaan siten, että merkittäviä vaikutuksia aiheutuu noin 13 linjauksen lähialueen asuin- talolle Reunassa ja Vantaanjokilaaksossa. Uusi väylä heikentää asukkaiden viihtyvyyttä ja muuttaa elinympäristöä perusteellisella tavalla maiseman muutoksen ja uuden melulähteen myötä.

Uusi tielinjaus sijoittuu Vantaanjokilaaksoon poikittain ja muuttaa merkittävällä tavalla maisarakennetta sekä alueen ominaispiirteitä. Väylärakenteet aiheuttavat haitallisia vaikutuksia perinteiseen kulttuurimaisemaan ja sen arvoihin, yhtenäisiin metsäalueisiin niitä pirstoen sekä maa- ja kallioperään lukuisten leikkausten ja pengerrysten myötä.

Reunan Josvahalmenin alueelle on keskittynyt poikkeuksellisen paljon maakunnallisia ja paikallisia luontoarvoja sekä suojeltuja kohteita. Metsäalueet ovat erityisen arvokkaita jalopuumetsineen ja korpineen. Alue toimii myös ekologisen runkoyhteyden tärkeänä osana. Uusi väylä pirstoo aluetta ja haitalliset vaikutukset alueen luontoarvoihin ovat kokonaisuutena arvioiden merkittäviä. Tielinjaus sijoittuu Josvahalmin suo- ja jalopuulehtoalueelle (kaavan luonnonsuojelualue) sekä lahokaviosammalen ydinalueelle. Luontoarvojen heikentämistä voidaan lieventää huomattavasti valitsemalla jatkosuunnitteluun linjausvaihtoehto 1B sekä toteuttamalla maisemasilta Josvahalmenin länsipuolelle yhteyksien kannalta kriittisimpään sijaintiin. Myös Vantaanjoen maisemasilta tukee osaltaan ekologisten yhteyksien turvaamista. Vantaanjoki kuuluu Natura 2000 -verkostoon, mutta uusi väylä ei todennäköisesti heikennä suojelun perusteena olevia luontoarvoja (vuollejokisimpukan ja saukon esiintyminen).



Kuva 16.1. Asutus, maankäytön kehittyminen ja ympäristöarvot osuudella Riipilä.
Bild 16.1. Bebyggelse, markanvändningens utveckling och miljövärden vid avsnittet Ripubä.

Osuus Kiila–Metsäkylä (vaihtoehto 1)

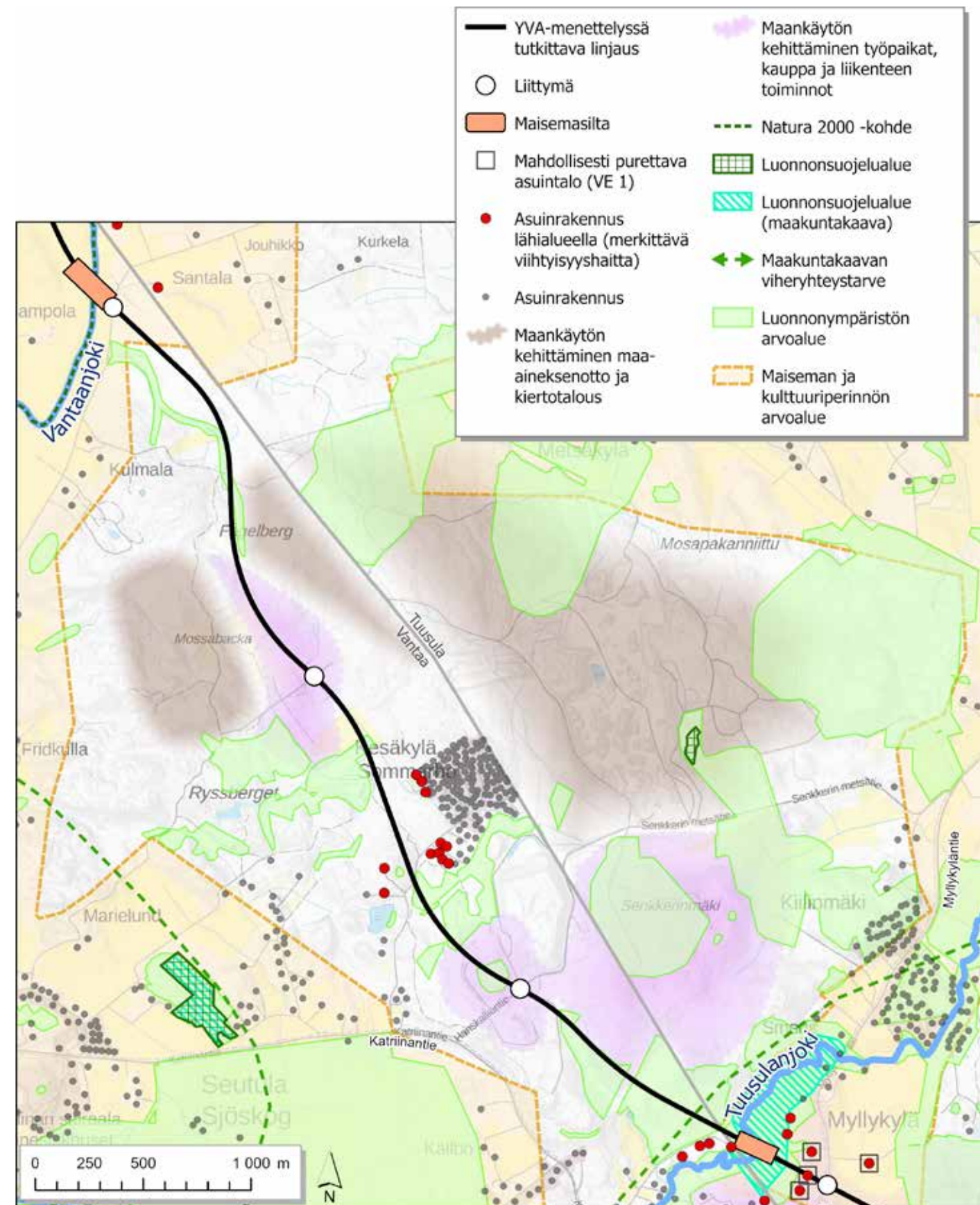
Kiila–Metsäkylän osuudella uusi väylä sijoittuu metsäiselle osuudelle, jolla sijaitsee Kesäkylän asuinalue ja hajanaisempaa vanhaa asutusta. Osuudella sijaitsee myös maa-ainesten ottoalueita ja Hanskallion työpaikka-alue. Alueelle on suunnitteilla Vantaan uudessa yleiskaavassa kiertotalouden ja maa-ainesten ottoalueiden kehittämistä ja laajentamista.

Uusi väylä parantaa merkittävästi Kiilan alueen maa-aineksenottoon ja kiertotalouteen perustuvien toimintojen yhteyksiä. Sujuvat kuljetusyhteydet ovat tärkeitä, mutta toisaalta tutkittava linjaus rajoittaa maankäytön vapaata laajenemista. Hanskallion eritasoliittymä palvelee hyvin Hanskallion yritysalueetta ja mahdollistaa sen kytkeytymisen Tuusulan puolen Senkkerinmäen työpaikka-alueen kehittämiseen. Vantaan puolella maankäytön suunnittelu on perustunut jo vuosia maantien 152 uudelle linjaukselle ja alue on osin asemakaavoitettu sen pohjalta. Aluevaraus-suunnitelma luo selkeän pohjan kokonaisuuden kehittämiseksi molempien kuntien puolella.

Uuden väylän myötä Kesäkylän asuinalue eriytyy omaksi saarekkeeksi ympäristöhäiriöitä aiheuttavien toimintojen keskelle. Tielinjaus sijoittuu paikoin asuintalojen läheisyyteen Kesäkylän eteläosassa ja Kuutamotiellä. Merkittävää haittaa aiheutuu noin 15 asuintalolle. Ympäröivästä teollisesta toiminnasta huolimatta alueen ominaispiirteisiin kuuluu luonnonläheisyys. Osuudella alueen viihtyisyys heikentyy kokonaisuutena merkittävästi. Alueen ympäristö muuttuu lähialueilla myös laajenevien maa-ainesten käsittely- ja työpaikka-alueiden vuoksi. Alueella on jo nykyisellään paljon melua ja uusi väylä luo alueelle vielä uudenlaisen melulähteen. Teollisen toiminnan välissä olevat virkistyselle soveltuvat luontosaarekkeet vähenevät väylän ja tiivistyvän maankäytön myötä. Maisemaan kohdistuvia muutoksia voi pitää osuudella kohtalaisina peitteisyydestä johtuen ja vaikutukset rajoittuvat lähimaisemaan. Uusi väylä pirstoo metsä- ja kallioalueita, jonka myötä alueen pienipiirteisyys heikkenee nykyisestä selkeästi.

Tielinjaus halkoo keskivaiheillaan varsin yhtenäistä metsäaluetta, jolla ekologiset yhteydet toimivat nykyisellään pääasiassa hyvin. Tuusulanjokilaaksoon on keskittynyt osuudella merkittäviä luontoarvoja ja Tuusulanjokivarso toimii alueella maakunnallisesti merkittävänä runkoyhteytenä

pohjoisen suuntaan. Tuusulanjoen Lillän luonnonsuojelualuevaraukseen kohdistuu merkittävää haittaa, kun tielinjaus pirstoo suojelualuevarauksen sen keskivaiheilta osiin. Alueen suojelluista merkittävistä lajeista liito-oravan ja lepakoiden elinympäristöt sirpaloituvat. Jokilaakso ylittää maisemasillalla, joka mahdollistaa eläinten liikkumisen turvallisesti linjauksen alitse. Uusi väylä halkoo myös Kesämetsän korpi -nimistä kasvillisuudeltaan arvokasta kohdetta. Vaikutuksia uhanalaiselle elinympäristötyypille ja lajistollisesti arvokkaalle kohteelle on pidettävä suurina. Lisäksi kaksi lahokaviosammalen ydinaluetta pirstoutuu kahtia.



Kuva 16.2. Asutus, maankäytön kehittyminen ja ympäristöarvot osuudella Kiila–Metsäkylä.

Bild 16.2. Bebyggelse, markanvändningens utveckling och miljövärden vid avsnittet Kila–Skogby.

Osuus Focus (vaihtoehto 1 ja vaihtoehto 0+)

Osuudella on vanhaa kulttuurimaisemaa, pientaloasutusta ja maa-ainesten ottoalueita. Focus-alueen maankäyttöä kehitetään voimakkaasti uuteen väylään tukeutuen, joten koko alue on muutoksessa. Focus-alue on Tuusulan kunnan merkittävä tulevaisuuden maankäytön kehittämis- kohde työpaikoille ja logistiikan toiminnoille. Focus-alueen maankäyttö on hyvin pitkälle suunniteltu uuteen väylään tukeutuen, joten hankkeen toteuttaminen on olettavasti edellytyksenä maankäytön kehittymiselle. Uusi seudullinen liikenneyhteys tarjoaa vaihtoehdossa 1 myös Focusin, lentokenttäalueen ja Vantaan Aviapoliksen kokonaisuuden kehittämiselle erittäin hyvät lähtökohdat. Aluevarausuunnitelman eritasoliittymät palvelevat hyvin Focus-alueen tulevia kaupan ja logistiikan alueita. Uusi Finavian eritasoliittymä vastaa nimensä mukaisesti myös lentoaseman tarpeisiin laajentaa toimintansa ja saavutettavuutta. Vaihtoehdossa 0+ alueen kehittäminen on mahdollista, mutta alueen liikenteelliset yhteydet jäävät vaihtoehtoa 1 heikommiksi.

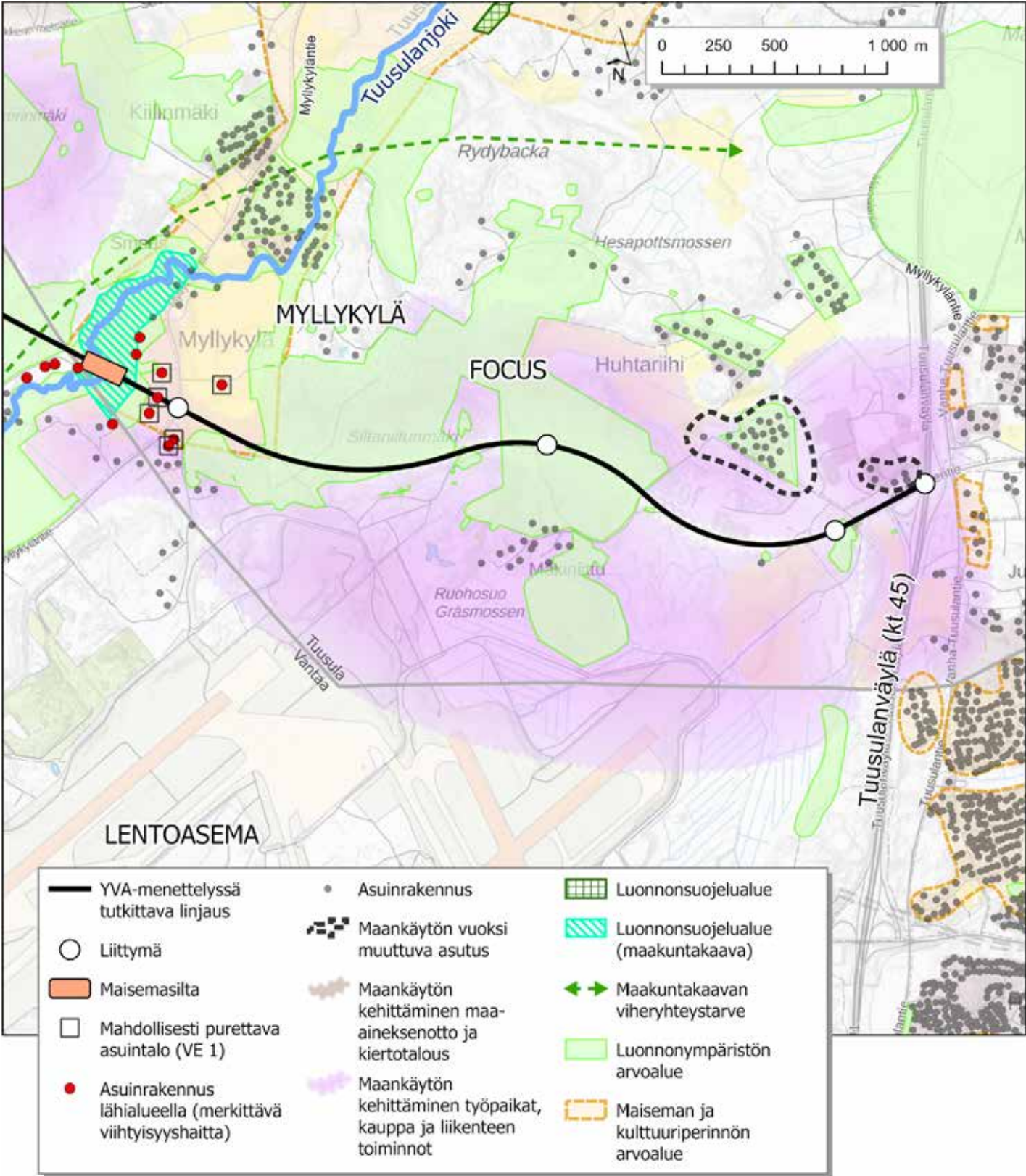
Uusi tielinjaus sijoittuu Myllykylässä asutuksen tuntumaan vanhaa kylärakennetta halkoen. Yleiskaavoissa eritasoliittymän alueelle on osoitettu teollisuus- ja varastoalueita sekä työpaikka-alueita. Vaihtoehdon 1 Myllykylän eritasoliittymä sijoittuu keskeiselle paikalle muuttaen arvokasta kylämaisemaa. Eritasoliittymän ja sen ympäröivän maankäytön ympäriltä on myös purettava mahdollisesti 3–6 asuinrakennusta tarkemmasta ratkaisusta riippuen. Muutamien eritasoliittymän ympärille jäävien asuintalojen viihtyvyys heikentyy merkittävästi uuden väylän ja muuttuvan maankäytön myötä. Vaihtoehdossa 0+ maantieyhteys on jatkuva Myllykyläntien suuntaan ja se kytkeytyy tasoliittymänä nykyisiin väyliin, jolloin vaikutukset ovat vaihtoehtoa 1 vähäisempiä.

Focus-alueella on noin 50 asuintaloa tai lomarakennusta, mutta asuminen on väistynyt toiminto pidemmän aikavälin maankäytön suunnittelussa. Uuden väylän tuntumassa Huhtariin asuinalueiden kohdalle on osoitettu teollisuus- aluetta sekä palvelujen ja hallinnon alue. Teollisuus- ja toimitilarakentaminen muuttaa itsessään asuinalueiden ympäristöä enemmän kuin uusi väylä. Tielinjaus, louhinta ja maankäyttö eristävät erityisesti Mäkinietun aluetta, joka on pieni asuin- ja lomarakennusten keskittymä lähellä lento- kenttää. Asukkaiden epävarmuus alueensa tulevaisuudes-

ta on merkittävä ihmisiin kohdistuva haitta, mikä aiheutuu uuden väylän ja maankäytön suunnittelusta. Toisaalta suunnitelmien edistäminen konkretisoi tulevaa muutosta. Tiealueen alle jää Retailparkin eritasoliittymässä muutamia nykyisiä teollisuuskiinteistöjä.

Maankäytön muutosten myötä alueen nykyisin pääosin luonnontilaiset alueet muuttuvat rakennetuksi ympäristöksi. Tielinjaus suuntautuu vastoin maisemarakennetta ja Tuusulanjokilaaksoa, mikä aiheuttaa merkittäviä muutoksia maisemaan tieleikkausten ja -pengerrysten myötä. Vaihtoehdon 1 kolme uutta eritasoliittymää vievät paljon tilaa ja ovat maisemakuvassa hallitsevia. Haitallinen vaikutus on merkittävä Myllykylän ja Tuusulanjoen maisemallisessa solmukohdassa, jossa yhdistyy uusi väylä. Tuusulanjoen silta sekä Myllykylän eritasoliittymä. Vaihtoehdossa 0+ maisemallinen vaikutus on lievempi, kun rakentaminen on vähemmän järeää ja eritasoliittymistä toteutetaan vain yksi.

Tieosuuden vaikutusalueella ei sijaitse luonnonsuojelualueita, jolloin sen vaikutukset rajoittuvat lähinnä ekologisille yhteyksille muodostuviin estevaikutuksiin sekä ympäröivän maankäytön kehittämisen muodostamaan paineeseen. Maankäytön suunnittelussa tulee huolehtia tärkeiden viheryhteyksien turvaamisesta.



Kuva 16.3. Asutus, maankäytön kehittyminen ja ympäristöarvot osuudella Focus.
Bild 16.3. Bebyggelse, markanvändningens utveckling och miljövärden vid avsnittet Focus.

16.2 Hankevaihtoehtojen keskeiset teemoittain

Maankäytön kehittäminen ja yhdyskuntarakenne

Maantien 152 jatke on sekä maakuntakaavan että Vantaan ja Tuusulan tavoitteiden mukainen hanke. Vaihtoehdon 1 mukaisesti toteutettuna tie on koko pääkaupunkiseudun ja Uudenmaan kannalta merkittävä uusi seutuväylä, joka vaihtaa maankäytön kehittämiseen ja yhdyskuntarakenteeseen osin ratkaisevana uutena yhteytenä. Alueen maankäyttöä on suunniteltu vuosia uuden kehäväylän pohjalta ja varsinkin Tuusulan Focus-alue on tarkkaan suunniteltu sen varaan.

Vaihtoehto 1 vaikuttaa merkittävästi maankäytön kehittämisen lähtökohtiin, sillä uusi seudullinen väylä kasvattaa huomattavasti maankäytön potentiaalia ja saavutettavuutta. Uusi väylä mahdollistaa suoraan siihen tukeutuvan maankäytön kehittämisen Kiilan ja Focuksen alueella, jonne syntyy entistä vahvempi kiertotalouden ja logistiikan vyöhyke. Yhdessä lentokenttää ympäröivien yritysalueiden kanssa se muodostaa uuden maankäytön kehittämisen painopistealueen. Vaihtoehto 1 myös tukee Hämeenlinnanväylän tuntumaan muodostuvan uuden työpaikka-alueen kehittämistä ja tarjoaa erinomaiset yhteydet Klaukkalan asutuksen laajenemisalueille. Tuotannon ja logistiikkatoimintojen ohjaaminen samaan sijaintiin lentomelualueelle vähentää raskasta liikennettä keskusta- ja asuinalueilla ja välillisesti edistää pääkaupunkiseudun asumisen vyöhykkeiden kehittymistä. Konkreettisimmillaan hanke mahdollistaa Tuusulan Focus-alueen toteutumisen.

Suppea vaihtoehto 0+ eli pelkän Focus-alueen väylän toteuttaminen on hyvin erilainen verrattuna vaihtoehtoon 1. Seudulliset tavoitteet uudesta kehätieyhteydestä ja siitä hyötyvästä maankäytöstä jäävät toteutumatta. Tuusulan Focus-alue voi rakentua, mutta sen saavutettavuus perustuu nykyisten pääväylien varaan.

Ihmisten elinolot

Uusi väylä sijoittuu monin paikoin asutuksen tuntumaan, joten se muuttaa väistämättä merkittävästi ihmisten elinympäristöä. Merkittävimmät vaikutukset liittyvät uuden väylän maisema- ja meluvaikutuksiin. Suorat haitalliset vaikutuk-

set kohdistuvat uuden väylän välittömään läheisyyteen niille kohdille, joissa elinympäristö muuttuu nykytilanteeseen verrattuna eniten. Uusi väylä halkoo asuinalueita Reunassa ja Vantaanjokilaaksossa (vaihtoehto 1) sekä Myllykylässä (vaihtoehdot 1 ja 0+). Uuden väylän myötä Kesäkylän asuinalue eriytyy omaksi saarekkeekseen ympäristöhäiriöitä aiheuttavien toimintojen keskelle (vaihtoehto 1). Merkittäviä haittoja kohdistuu arvion mukaan vaihtoehdossa 1 noin 38 asuinrakennukselle ja vaihtoehdossa 0+ noin kuu- delle asuinrakennukselle. Uusi väylä muuttaa ympäristöä laajalti Vantaanjokilaakson avarassa maisemassa ja rauhallisilla alueilla. Lisäksi uusi väylä rajoittaa liikkumista väylän poikki ja pirstoo viheralueita asutuksen tuntumassa. Vaikutuksia aiheutuu myös rakentamattomille alueille ja lähimetsille, jotka ovat asukkaiden virkistuksen kannalta olennaisia ympäristöjä.

Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten merkittävydestä kertoo suuri palautteen määrä. Palaute on ollut pääosin hanketta vastustavaa, erityisesti laajin vaihtoehto 1 on tuotu esille haitallisena ja kohtuuttomana. Palautteessa on nostettu esille moniulotteisesti hankkeen haittoja niin häiriöiden lisääntymisen, maiseman kuin luonnonympäristönkin kannalta. Alueen asukkaiden asema on haastava laajenevien teollisten toimintojen ja eri tyyppisten muiden hankkeiden keskellä.

Uuden väylän ja sen mahdollistaman maankäytön vaikutukset voimistuvat nykyisen maankäytön kanssa yhteisvaikutuksina ihmisiin kohdistuvien vaikutusten osalta. Uusi väylä tuottaa alueelle maankäyttömuotoja, jotka lisäävät Kiilan ja Focuksen alueella ympäristöhäiriöitä aiheuttavaa toimintaa, kuten kiviainesten ottoa ja raskaan liikenteen kuljetuksia. Kehitys lisää osaltaan jo nykyisin haitoista kärsivien asukkaiden kuormitusta. Varsinkin alueen itäosassa esiintyy nykyisellään paljon ympäristöhäiriöitä ja ympäristö on voimakkaassa muutoksessa kehittyvän maankäytön myötä. Toisaalta vaihtoehdot vähentävät liikennettä alemmalla tieverkolla ja parantavat siten asuinviihtyisyyttä paikallisesti. Näitä kohteita on molemmissa vaihtoehdoissa esimerkiksi Myllykyläntien ja Maisalantien varsilla sekä vaihtoehdossa 1 Riipiläntien varrella.

Maisema ja kulttuuriperintö

Maantien 152 uusi linjaus kokonaisuutena muuttaa suurmaisemaa sekä heikentää alueen ominaispiirteitä ja arvoja merkittäväällä tavalla. Keskeisintä vaikutus on maisemarakenteeseen ja jokilaaksoihin kohdistuvien muutosten osalta. Väylärakenteet aiheuttavat erittäin suuria haitallisia vaikutuksia perinteiseen kulttuurimaisemaan ja sen sisältämiin arvoihin, yhtenäisiin metsäalueisiin niitä pirstoen sekä maa- ja kallioperään lukuisten leikkausten ja pengerrysten myötä. Vaihtoehto 1 halkoo Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokasta maisema-aluetta (arvoluokka on muuttumassa maakunnallisesti arvokkaaksi). Toinen herkkä kohde on Tuusulanjokilaakso ja Myllykylän kulttuurimaisema (vaihtoehdot 1 ja 0+), jossa väylä liittymineen rikkoo maa- ja kallioperää sekä vanhaa Myllykylän ja Ruotsinkylän kulttuurimaisemakokonaisuutta. Vaihtoehdossa 0+ vaikutukset ovat vähäisempiä kuin vaihtoehdossa 1.

Varsinkin vaihtoehdon 1 haitalliset vaikutukset maisema- ja kulttuuriperintöön ovat kokonaisuutena merkittävät, sillä väyläosuus on pitkä ja sisältää useita uusia eritasoliittymiä ja tasoliittymiä. Vaihtoehdossa 0+ vaikutukset rajoittuvat Myllykylän kulttuurimaisemaan ja eritasoliittymiä on vain yksi, mutta vaikutus on edelleen paikallisesti merkittävä.

Luonnon monimuotoisuus

Hankkeen vaikutukset luonnonoloihin nousevat yhdeksi merkittäväksi kokonaisuudeksi, sillä vaihtoehdon 1 mukaisen pitkän uuden tielinjauksen alueelle on keskittynyt poikkeuksellisen paljon arvokohteita, erityisesti Reunan alueelle ja Tuusulanjoen ympäristöön. Vaihtoehdon 1 toteuttamisella on merkittävät kielteiset vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen, kun taas vaihtoehdossa 0+ vaikutukset jäävät vähäisiksi.

Vaihtoehdon 1 mukainen tielinjaus pirstoo useita arvokkaita luontokokonaisuuksia käsittäviä alueita Reunassa, Kesäkylässä sekä Tuusulanjokilaaksossa ja sen itäpuolella. Lisäksi linjauksen alle jää myös useita uhanalaisten ja EU:n luontodirektiivin piiriin kuuluvien lajien esiintymisalueita. Uusi väylä pirstoo luonnonympäristöjä ja heikentää ekologistia yhteyksiä. Vaikutuksien ekologisiin yhteyksiin arvioidaan olevan kokonaisuutena merkittäviä. Linjaus kulkee kokonaisuutena merkittävien viheralueiden poikki hei-

kentäen viheryhteyksiä paikallisesti erityisesti Lamminojan laaksosta aina Reunan kylän itäpuolelle saakka sekä Kesäkylän kaakkoispuolella. Luonnonympäristöön kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa ei voi jättää huomiotta alueen voimakkaasti muuttuvasta maankäytöstä aiheutuvia yhteisvaikutuksia. Lukuisat hankkeet pirstovat pääkaupunkiseudun viherkehää, lisäävät rakennettua aluetta ja muuttavat ympäristöä voimakkaasti.

Pinta- ja pohjavedet sekä maaperä, luonnonvarat

Hankkeen rakentaminen vaikuttaa luonnonvaroihin, kuten pinta- ja pohjavesiin, viljelysmaahan sekä metsävaroihin tielinjauksen kohdalla. Vaihtoehdon 1 mukainen 14 kilometriä pitkä uusi väylä muuttaa väistämättä ympäristöä, jossa sijaitsee useita luontoarvoiltaan merkittäviä kohteita sekä suojelualueita. Vaihtoehdon 1 vaikutukset luonnonvaroihin ovat vaihtoehtoa 0+ suuremmat suunnittelualueen laajuuden vuoksi.

Suunnittelualueella sijaitsevat merkittävimmät pintavedet ovat Vantaanjoki ja Tuusulanjoki, joskin alueella sijaitsee myös useita muita pienempiä puroja ja ojia. Tielinjauksen itäosa (Focus-alue) sijoittuu vedenhankintaa varten tärkeälle Mätäkiivi B pohjavesialueelle noin 650 metrin matkalla, mikä tulee huomioida rakentamalla alueelle asianmukaiset pohjaveden suojausrakenteet. Pinta- ja pohjavesiin kohdistuvat vaikutukset ovat pääasiassa rakentamisen aikaisia vedenlaadun muutoksia, esimerkiksi veden väli-ai-kaista samentumista. Merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat todennäköisesti tielinjauksen varrella sijaitseviin yksityisiin talousvesikaivoihin. Myös Päijännetunnelin sijainti ja rakenteet on tarkasti huomioitava myöhemmissä suunnitteluvaiheissa, erityisesti louhintasuunnitelmissa ja pohjaveden suojausrakenteissa. Niillä ehkäistään valumavesien pääsy tunneliin, kun sitä huolletaan.

Liikenne

Maantie 152 vaihtoehdon 1 mukaisena ratkaisuna on koko seudun kannalta merkittävä uusi väylä, joka muuttaa ihmisten liikkumista laaja-alaisesti. Uuden tien toteuttaminen vaikuttaa välillisesti liikenteen virtoihin ja kuormitukseen melko kaukanakin uudesta väylästä. Se vähentää liikennettä muun muassa Myllykyläntiellä ja Nahkelantiellä.

Maantielle 152 siirtyy nykyisin alempaa tieverkkoa käyttävää poikittaisliikennettä Nurmijärveltä Tuusulaan ja Vantaalle. Läpiajoliikenteen rauhoittaminen luo edellytykset paremmalle liikenneturvallisuudelle ja viihtyisämmälle elinympäristölle alemman tieverkon varrella. Vaihtoehdossa 1 liikennemäärät vähenevät laajemmalla alueella ja vaihtoehdossa 0+ vaikutus kohdistuu lähinnä Myllykylän alueelle. Vaihtoehdossa 0+ liikenne jopa lisääntyy muun muassa Riipiläntiellä.

Vaihtoehto 1 tarjoaa sujuvan ja yhteyksiä lyhentävän väylän nykyisille ja kehittyville logistiikkakeskuksille sekä muille alueen toimintoille. Sille siirtyy etenkin Vantaan itäosista sekä Tuusulan eteläosista valtatielle 3 suuntautuvaa liikennettä, joka nykyverkolla käyttää Kehä III:n ja Tuusulanväylän kautta kulkevia reittejä. Tämän pitkämatkaisen liikenteen lisäksi maantielle 152 siirtyy alempaa tieverkkoa nykyverkolla käyttävää poikittaisliikennettä Nurmijärveltä Tuusulaan ja Vantaalle. Liikkuminen helpottuu muun muassa Luoteis-Vantaan ja Koillis-Vantaan välillä sekä Klaukkalan suunnasta itään. Myös autolla liikkumiseen tulee lisää reittivaihtoehtoja. Maantien 152 toteuttaminen keventää voimakkaimmin kuormittuneiden Kehä III:n, Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän kuormitusta, joka parantaa näiden osuuksien liikenteen sujuvuutta ja vähentää liikenteen häiriöherkkyyttä näillä pääväylillä. Uusi tieyhteys toimii myös Helsinki-Vantaan lentoaseman varayhteytenä ja vähentää siltä osin riskejä mahdollisissa ongelmatilanteissa. Maantien 152 rinnalle tulee pyöräilyn ja jalankulun reitti, joten se saattaa tarjota uuden reitin esimerkiksi työmatkapyöräilyyn.

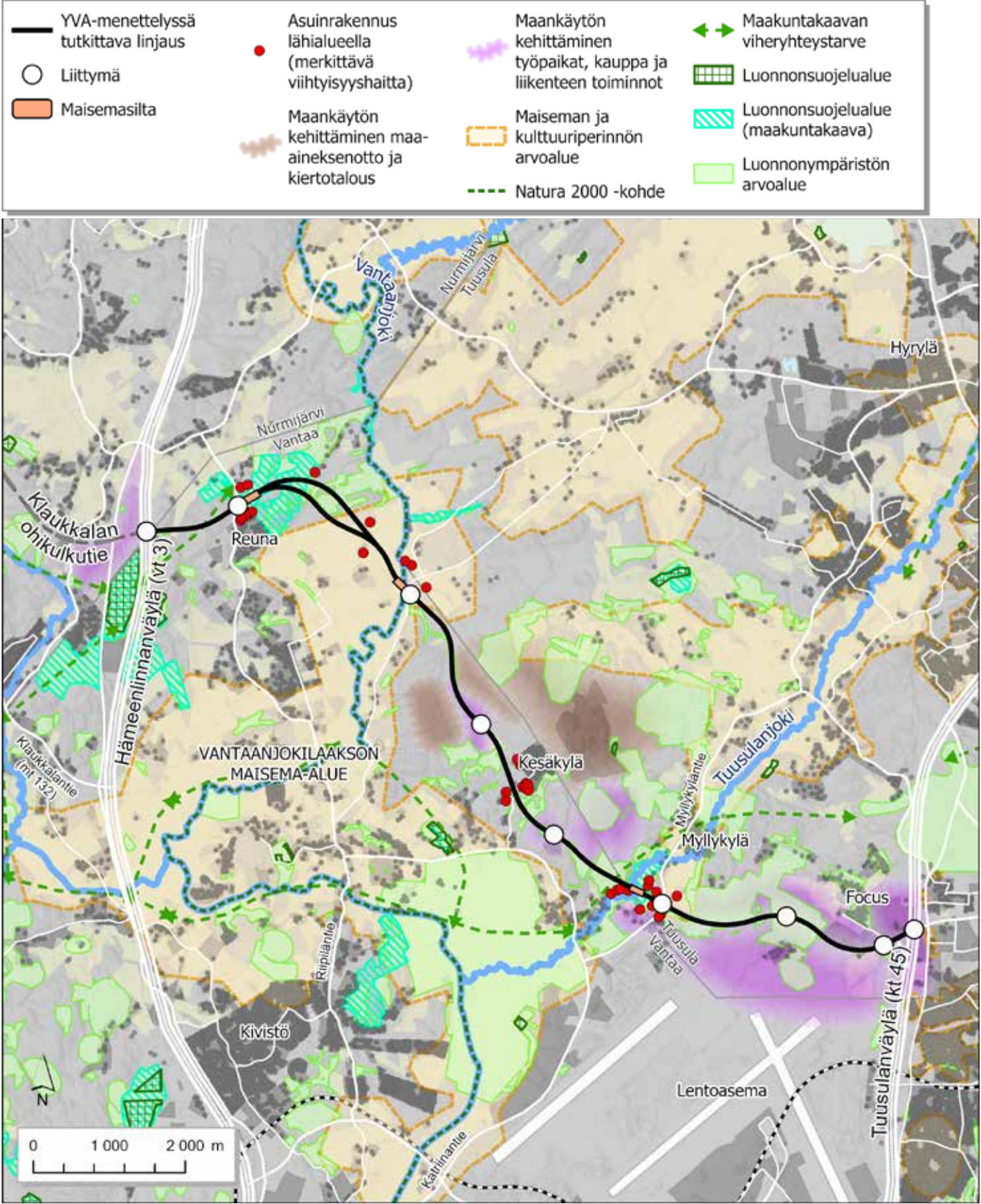
Vaihtoehdossa 0+ uusi yhteys palvelee pääosin Focus-alueen maankäyttöä. Katriinantietä ja Myllykyläntietä nykyisellä verkolla käyttävä Hyrylään suuntautuva liikenne siirtyy kulkemaan uuden yhteyden kautta kantatielle 45, minkä seurauksena Myllykyläntiellä liikenne vähenee uuden yhteyden liittymän pohjoispuolella. Myös Maisalantietä nykyisin käyttävää läpikulkuliikennettä siirtyy uudelle yhteydelle. Vaihtoehto 0+ keventää myös Kehä III:n liikennettä Katriinantien itäpuolella ja Tuusulanväylän liikennettä Kulomäentien eteläpuolella, mutta vaihtoehtoa 1 vähemmän. Se luo alueelle uuden jalankulun ja pyöräilyn reitin ja palvelee osittain Helsinki-Vantaan lentoaseman varayhteytenä.

Yhteisvaikutukset ja vaikutusten keskinäiset vuorovaikutussuhteet

Suunnittelualueelle sijoittuu lukuisia maankäytön, rakentamisen ja liikenteen hankkeita, jotka on kuvattu luvussa 2. Merkittävimmät hankkeet sijoittuvat Kiilan ja Focuksen alueille. Hankkeen vaikutusalueelle sijoittuu myös paljon muita maankäytön kehittämiseen liittyviä hankkeita. Niiden kanssa uusi väylä muodostaa todennäköisesti muun muassa maankäytön, liikenteen, luonnonympäristön, kulttuuriympäristön ja ihmisiin kohdistuvien vaikutusten kannalta keskeisiä yhteisvaikutuksia. Tässä hankkeessa on melko selvää, että uusi väylä itsessään aiheuttaa vähemmän ympäristön muuttumista kuin väylä yhdessä siihen kytkeytyvän muuttuvan maankäytön kanssa. Vaihtoehto 1 aiheuttaa todennäköisesti enemmän yhteysvaikutuksia suunnittelualueelle kuin vaihtoehto 0+.

Keskeisimpinä suorina yhteisvaikutuksia voidaan todeta seuraavaa:

- Uusi väylä ja alueen lukuisat hankkeet muuttavat yhdessä nykyistä maankäyttöä laajalti ja lisäävät alueen merkitystä kiertotalouteen ja maa-aineksenottoon keskittyvänä alueena. Synergiaedut vahvistavat tätä kehitystä, mikä on maankäytön maakunnallisten ja kuntien tavoitteiden ja suunnitelmien mukaista.
- Alueen lukuisat toiminnot ja hankkeet yhdessä uuden väylän kanssa muuttavat Kiilan–Focuksen alueen ympäristöä ja maisemaa voimakkaasti. Viheralueet vähenevät ja ympäristöhäiriöt lisääntyvät. Maantie 152 itsessään mahdollistaa alueelle lisää toimintoja, esimerkiksi kiviaineisten ottoa ja raskaan liikenteen kuljetuksia tarvitsevia yritysalueita. Yhteisvaikutukset nykyiselle asutukselle ovat väistämättä merkittäviä.
- Erityisesti suunnittelualueen itäosissa sijaitsee jo nykytilanteessa merkittäviä melulähteitä lentoliikenteen ja teollisuuden muodossa. Liikennemelua on Tuusulanväylällä ja Hämeenlinnanväylällä. Uuden maantien myötä suunnittelualueelle syntyy uusi melulähde, joka vaikuttaa alueen kokonaismelutilanteeseen. Muu melu alueella voi kasvaa kehittyvän maankäytön myötä. Maa-ainesten ottotoiminta voi vilkastua uuden maantien johdosta paranevien liikenneyhteyksien myötä ja lentomelualueiden on ennustettu kasvavan jonkin verran maakuntakaavoissa esitettyihin lentomelualueisiin verrattuna. Yhdessä nämä melulähteet lisäävät melun



Kuva 16.4. Yhteenveto maankäytöstä ja ympäristön arvokohteista.
Bild 16.4. Sammanfattning över markanvändning och värdefulla objekt i miljön.

aiheuttamaa kuormitusta alueella, vaikka liikennemelua voidaan torjua hyvin.

- Kiilan ja Focus-alueiden hankkeet pienentävät osaltaan metsäalueita sekä aiheuttavat maakunnallisen ekologisen verkoston yhteyksien heikkenemistä. Tästä aiheutuu merkittäviä vaikutuksia pääkaupunkiseudun viherkehälle ja paikallisesti suunnittelualueelle, kun rinnakkaiset ja toisiaan kompensoivat yhteydet heikentyvät.
- Maantien rakentaminen yhdessä alueen muun kehittämisen kanssa lisää vettä läpäisemättömän pinnan määrää alueella ja siten vaikuttaa muodostuvan pohjaveden määrään. Päälystetyn pinnan osuuden kasvu vaikuttaa myös hulevesien syntymiseen. Pintavalunta lisääntyy ja vesistöihin esimerkiksi rankkasateen seurauksena päätyvän veden määrä voi kasvaa. Tulvaherkkyteen voidaan vaikuttaa huolellisella hulevesien suunnittelulla.

Laajat välilliset yhteisvaikutukset

Mikäli maantie 152 toteutetaan vaihtoehdon 1 mukaisesti Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välille, muodostuu siitä pääkaupunkiseudun ja Uudenmaan kannalta merkittävä uusi väylä. Se muuttaa liikenneverkostoihin kytkeytyvää maankäytön kehittymistä ja rakennetta pitkällä aikavälillä. Uusi kehämäinen yhteys yhdistää pääkaupunkiseudun ja ympäryskuntien kasvavia alueita tehokkaammin toisiinsa. Uudella väylällä on laaja-alaisia vaikutuksia pääkaupunkiseudun ja maakunnan liikenneverkkoon ja maankäyttöön. Hanke parantaa merkittävästi yhteyksiä valtakunnallisesti merkittävän lentoaseman ja siihen liittyvien toimintojen osalta.

Maantie mahdollistaa suoraan siihen tukeutuvan maankäytön kehittämisen. Erityisesti Kiilan ja Focuksen alueet kulkuyhteyksineen muodostavat entistä tärkeämmän maankäytön kehittämisen painopistealueen ja pääkaupunkiseudun laajenemissuunnan, joka liittyy lentoasemaan tukeutuviin yritysalueisiin. Tuotannon ja logistiikkatoimintojen keskittäminen ympäristöhäiriöiden alueille edistää välillisesti pääkaupunkiseudun asumisen vyöhykkeiden kehittymistä optimaalisiin paikkoihin. Vaihtoehdossa 0+ vaikutukset kohdistuvat vain Focus-alueelle ja on todennäköistä, että lentokentän pohjoispuolen kehittäminen maankäytön tavoitteiden mukaisesti ei toteudu, joka voi vaikuttaa josain muualla moniin asioihin vaikutusketjuna.

Uudella maankäytöllä ja liikenneväylillä on myös suoria ympäristövaikutuksia laaja-alaisesti. Kokonaisuutena rakennetun ympäristön osuus lisääntyy ja viherrakenne muuttuu. Kehityksen vaikutuksia kokonaisuuteen arvioidaan maakunnan maankäytön suunnittelun yhteydessä. Tähän laajempaan näkökulmaan liittyen voidaan tunnistaa kuitenkin maantien 152 vaikutukset pääkaupunkiseudun viherkehään nähden.

Uusi 13 kilometriä pitkä tie vaihtoehdon 1 mukaisesti voi heikentää pääkaupunkiseudun viherkehän yhtenäisyyttä ja toimivuutta ekologisenä kokonaisuutena huomattavasti, mikäli lieventämistoimia ei toteuteta. Uusi tielinjaus sekä Kiilan ja Focuksen alueiden merkittävä maankäytön kehittyminen ja rakentaminen vaikuttavat viherkehän yhtenäisyyteen osaltaan lisäämällä rakennetun alueen suhteellista osuutta ja muuttamalla luonnonympäristöjä voimakkaasti. Myös muut uudet ja kehitettävät tie- ja muut yhteydet uhkaavat pirstoa viherkehää entisestään. Pääkaupunkiseudun viherkehän tapauksessa suunnittelussa korostuu ekologisen kytkeytyvyyden turvaaminen laajojen alueiden muodostamina kokonaisuuksina, eikä yksittäisinä kapeina käytävinä.

16.3 Vaihtoehtojen vertailu

16.3.1 Hankevaihtoehdot 1 ja 0+

Hankevaihtoehdoilla on vaikutusten suhteen merkittäviä eroja erityisesti maantieteellisen laajuuden erojen vuoksi. Vaihtoehdossa 0+ haitalliset vaikutukset kohdistuvat lyhyelle osuudelle Tuusulan Focus-alueelle.

Yleistäen voidaan todeta suorien ympäristövaikutusten kannalta vaihtoehdon 0+ olevan parempi kuin uusi täysimittainen väylän vaihtoehto. Nämä vaikutukset koskevat tien lähiympäristön asutusta, maisemaa ja luonnonympäristöä. On selvää, että haitalliset ympäristövaikutukset koskevat vaihtoehdossa 0+ paljon rajatumpaa ympäristöä kuin vaihtoehdossa 1.

Ihmisten elinympäristöä tarkasteltaessa merkittävää haittaa aiheutuu noin 38 asuintalolle vaihtoehdossa 1 ja noin 6 asuintalolle pelkän Focus-alueen vaihtoehdossa 0+. Vaihtoehdossa 1 puretaan tien ja siihen kytkeytyvän maankäy-

tön alta mahdollisesti 3-6 asuintaloa, mutta asia tarkentuu yksityiskohtaisessa suunnittelussa ja se on riippuvainen liittymäratkaisusta. Sekä vaihtoehdolla 1 että vaihtoehdolla 0+ on merkittäviä haitallisia meluvaikutuksia, mutta vaihtoehdolla 1 haitat ovat vaihtoehtoa 0+ selkeästi suuremmat. Vaihtoehdossa 1 tielinjauksen läheisyydessä sijaitsee paljon luontoarvoja ja suojeltavia kohteita, kun taas vaihtoehdossa 0+ vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ovat vähäiset. Vaihtoehto 1 heikentää valtakunnallisesti arvokkaan Vantaanjokilaakson arvoja, kun taas vaihtoehdossa 0+ kyseinen alue säästyy infrastruktuurin rakentamiselta. Pinta- ja pohjavesiin tai maaperään kohdistuvat vaikutukset eivät nouse ratkaisevaksi vaihtoehtojen vertailussa vaikutusten ollessa hallittavia ja vähäisiä molemmissa hankevaihtoehdoissa.

Maankäytön kehittämisen kannalta vaihtoehto 1 on parempi. Uusi seudullinen väylä Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välillä toteutuu vain vaihtoehdon 1 kautta. Se muuttaa yhdyskuntarakennetta maakunnallisten tavoitteiden mukaisesti ja tukee maankäytön kehittymistä varsinkin Kiilan ja Focuksen alueelle. Vaihtoehdossa 0+ maankäytölliset hyödyt ja potentiaali jäävät saavuttamatta laaja-alaisena, vaikka Focus-alue toteutuukin. Kun näkökulmaksi tuodaan mukaan liikenteen sujuvuus ja turvallisuus, hankkeen toteutumisesta vaihtoehdon 1 osalta on hyötyä suurelle joukolle ihmisiä ja tietyille asuinalueille, joissa raskas liikenne kulkee nykytilanteessa asutuksen lomassa.

Maankäytön ja väylän yhteisvaikutukset ovat suurempia vaihtoehdossa 1 kuin vaihtoehdossa 0+, mutta suhteellista eroa kaventaa se, että laajeneva maankäyttö on keskitynyt molemmat vaihtoehdot kattavaan Focus-alueeseen. Varsinkin tällä alueella kehittyvä maankäyttö muuttaa ympäristöä enemmän kuin väylä itsessään.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vertailtaessa ero vaihtoehtoehtojen 1 ja 0+ välillä ei ole merkittävä. Molemmat tutkitut vaihtoehdot vähentävät ajo- ja aikasuoritetta verrattuna vaihtoehtoon 0. Suurimmat vähennykset ajosuoritteissa saavutetaan vaihtoehdolla 0+ ja aikasuoritteissa vaihtoehdolla 1.

Vaihtoehto 1 tarjoaa suuremman ja taloudellisemman yhteyden alueen kehittyvälle maankäytölle ja keventää voimakkaimmin kuormittuneiden tieosuuksien kuormitusta kuin vaihtoehto 0+. Näitä kuormittuneita tiejaksoja ovat Ke-

hä III, Hämeenlinnanväylä ja Tuusulanväylä. Vaihtoehto 0+ kuormittaa vaihtoehtoa 1 enemmän alueen nykyistä alemmaa tie- ja katuverkkoa ja heikentää niiden liikenneturvallisuutta ja lisää liikenteen häiriöitä. Vaihtoehto 1 parantaa liikenteen sujuvuutta ja vähentää liikenteen häiriöherkkyyttä huomattavasti vaihtoehtoa 0+ enemmän. Tämä lisää myös liikenteen taloudellisuutta.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat laajemmat vaihtoehdossa 1 kuin vaihtoehdossa 0+. Rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat pääosin paikallisia ja tilapäisiä, ja niitä voidaan lieventää molemmissa vaihtoehdoissa.

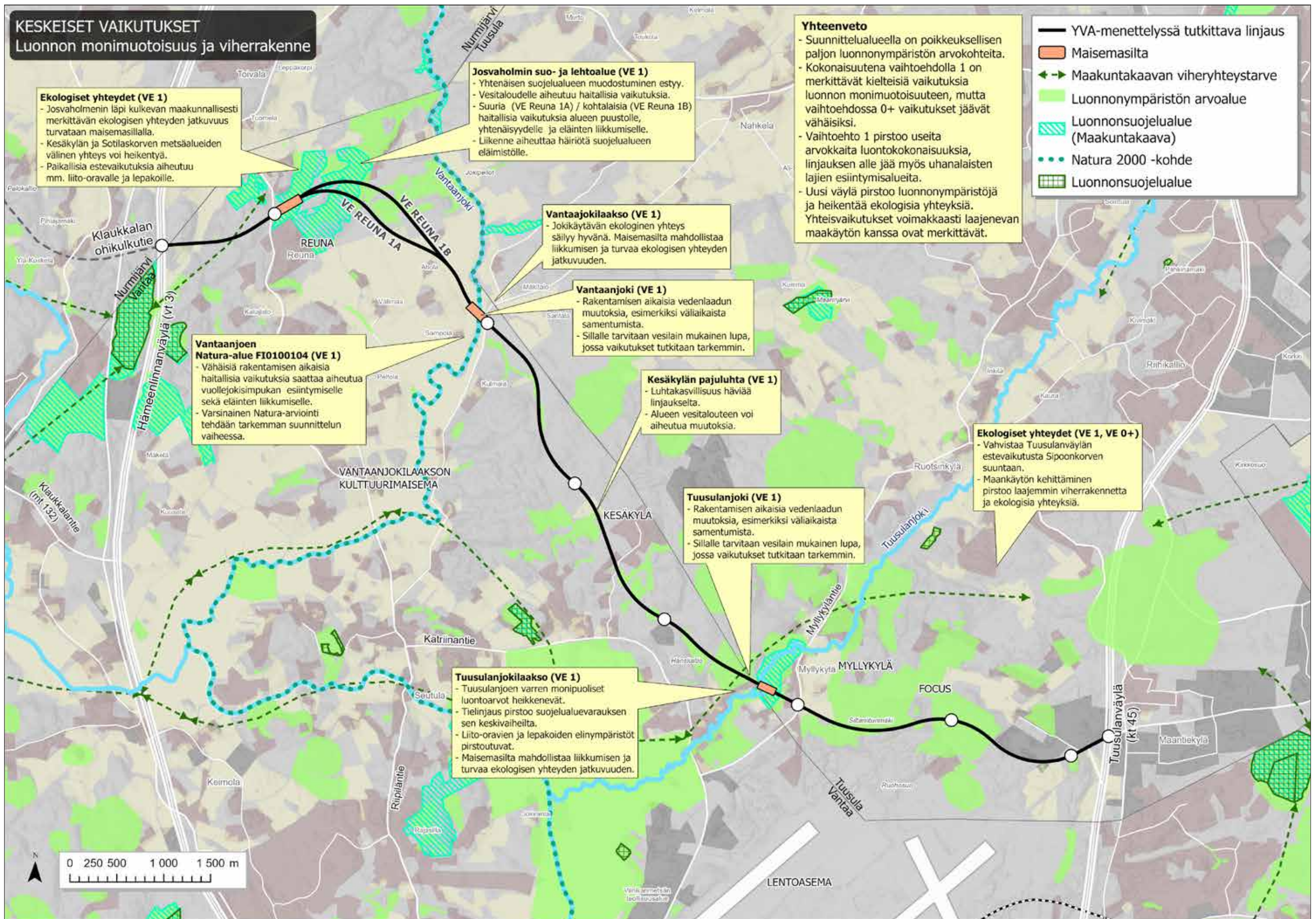
VE 1 Reunan linjausvaihtoehtojen 1A ja 1B vertailu

Vantaan Reunan kohdalla vertailtiin kahta 2 kilometriä pitkää tielinjauksen osuutta. Kun vertailtavana on erilaisia linjauksia, vaikutukset kohdistuvat maantieteellisesti eri alueisiin ja ihmisiin. Linjausvaihtoehdoilla on ratkaisevia eroja ainoastaan luonnonmonimuotoisuuteen kohdistuvien vaikutusten kannalta. Vaikutukset ovat merkittäviä molemmissa linjausvaihtoehdoissa, mutta vaihtoehdossa 1B hieman lievempiä. Asutukseen linjauksen valinnalla on merkitystä Tyynelän tilalle, jonka kannalta 1B on lähimmillään 120 metrin etäisyydellä, kun taas 1A on noin 200 metrin etäisyydellä.

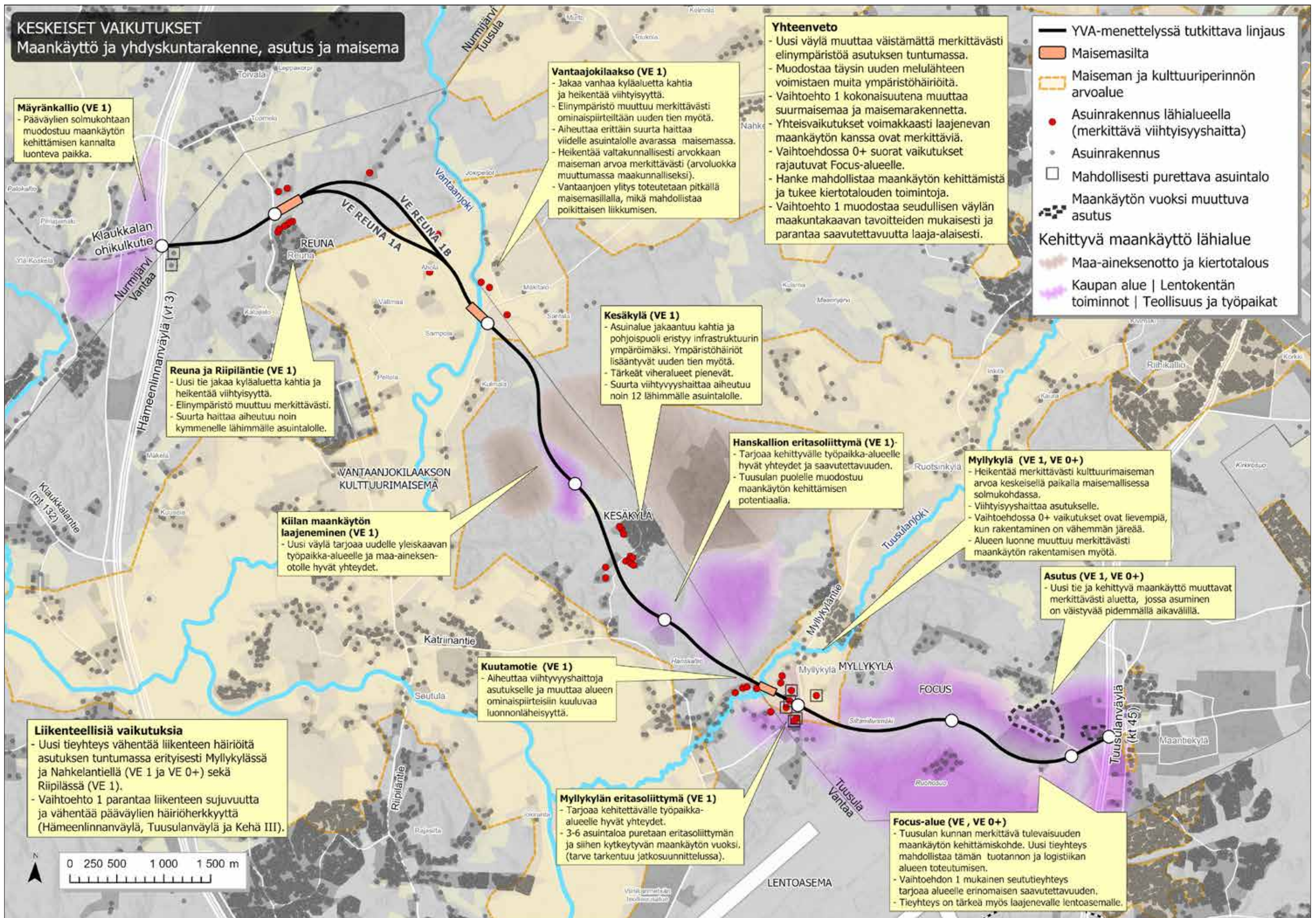
16.3.2 Hankkeen toteuttamatta jättäminen (vertailuvaihtoehto 0)

Vaihtoehto 0 tarkoittaa sitä, että hanketta ei toteuteta. Se toimii vertailunäkökohtana tässä YVA-menettelyssä ja sen jälkeisissä päätöksenteon vaiheissa. Toki myöhemmässä vaiheessa kuva tulevaisuudesta tarkentuu. Tässä YVA-menettelyssä vertailuvuotena on liikenteen ennustevuosi 2040, joka on voitu mallintaa.

On melko selvää, että ympäristöön kohdistuvien vaikutusten kannalta hankkeen toteuttamatta jättäminen on neutraali vaihtoehto. Kun mitään ei tehdä, suunnittelualueen luonnonympäristö, maisema ja ihmisten elinolot säilyvät melko muuttumattomia etuineen ja haittoineen. Vaihtoeh-



Kuva 16.5. Keskeisiä vaikutuksia kartalla. • Bild 16.5. Centrala konsekvenser på kartan.



Kuva 16.6. Keskeisiä vaikutuksia kartalla. • Bild 16.6. Centrala konsekvenser på kartan.

Taulukko 16.1. Vaikutusten merkittävyyden luokittelu (suuntaa-antava).
Tabell 16.1. Klassificering av betydelse för konsekvensbedömning (riktningsgivande).

Vaihtoehtojen vertailun tueksi ja erojen hahmottamiseksi on tehty suuntaa antava vaikutuksen merkittävyyden luokittelu. Vaikutuksen merkittävyys on luokiteltu kokonaisarviona perustuen maankäytön tarpeisiin, ympäristön herkkyyteen ja muutoksen suuruuteen.

++	Suuri tai erittäin suuri myönteinen vaikutus
+	Vähäinen tai kohtalainen myönteinen vaikutus Myönteisten vaikutusten osuus kielteisiä suurempi
0	Neutraali muutos tai ei vaikutusta / taustatieto
-	Vähäinen tai kohtalainen kielteinen vaikutus Kielteisten vaikutusten osuus myönteisiä suurempi
--	Suuri tai erittäin suuri kielteinen vaikutus

Taulukko 16.2. Vaihtoehtojen vertailu. Reunan tielinjausvaihtoehdot.
Tabell 16.2. Jämförelse av alternativen. Vägalternativen i Reuna.

	Molempia linjauksia koskevat lähtökohdat ja vaikutukset	VE Reuna 1A (eteläinen) Pituus 1942 metriä	VE Reuna 1B (pohjoinen) Pituus 2085 metriä	JOHTOPÄÄTÖKSET
Liikenne Tietekniikka	Molemmat linjaukset täyttävät liikenteelliset ja tietekniset vaatimukset ja tukevat tiejaksolle an-nettuja tieverkollisia tavoitteita.			- Vaihtoehtojen välillä ei merkittävää eroa tieteknisten tai liiken-teellisten vaikutusten osalta. Vaihtoehto 1A hieman lyhyempi (10 m), joka on liikennetalouden kannalta hieman parempi. - Sujuvat liikenneyhteydet molemmissa vaihtoehdoissa.
Ilmasto	Vaihtoehdolla 1 on toteutuessaan myönteinen vaikutus ennustettuihin liikenteen kasvihuone-päästöihin niitä vähentäen.			Vaihtoehtojen välillä ei ole merkittävää eroa liikenteen kasvihuo-nepäästöjen vähenemisen ja hiilinielujen- ja varastojen poistumi-sen kohdalla.
Maankäyttö ja yhdyskunta- rakenne	- Maaseutumainen alue, jossa ei ole maankäytön kehittämisen suunnitelmia. - Muuttaa nykyistä maa- ja metsätalouskäyttöä paikallisesti uuden väylän myötä ja pirstoo kiin-teistöjä.	Pirstoo peltoaluetta 700 metrin matkalla ja jättää pienen lohkon metsän reunaan (vaihtoehdon tar-kasteluvälillä Aholantielle saakka).	Pirstoo peltoaluetta 400 metrin matkalla (vaihto-ehdon tarkasteluvälillä Aholantielle saakka).	- Vaihtoehdoilla ei eroa maankäytön kehittämisen kannalta. - Vaikutukset kohdistuvat lähinnä asutukseen ja tilakeskuksiin sekä metsä- ja peltomaahan. mutta haitalliset vaikutukset kohdistuvat eri sijainteihin eri merkittävyydellä.
Kaavoitus	- Uusi väylä edellyttää lähtökohtaisesti ajantasaisia maankäytön suunnitelmia toteutuksen edistä-miseksi. - Ei asemakaavaa.	- Voimassa olevassa Vantaan yleiskaavassa (2007) maa- ja metsätalousaluetta (M) sekä luonnonsuo-jelualuetta (SL). - Alustavassa yleiskaavaehdotuksessa maa- ja met-sätalousaluetta (M. MT) sekä luonnonsuojelu-aluevarauksia (SL), Viheryhteyden kehittämis-kohta ja ekologinen runkoyhteys. Tieyhteys on esitetty liikennealueena.	- Voimassa olevassa Vantaan yleiskaavassa (2007) maa- ja metsätalousaluetta (M) sekä luonnonsuo-jelualuetta (SL). - Alustavassa yleiskaavaehdotuksessa maa- ja met-sätalousaluetta (M. MT) sekä luonnonsuojeluva-rausaluetta (SL), Viheryhteyden kehittämiskohta ja ekologinen runkoyhteys.	- Vaihtoehdoilla ei eroa kaavoituksen kannalta. - Vantaan yleiskaava 2020 -työ on käynnissä ja hyväksyttävässä eh-dotuksessa esitetään YVA-menettelyn jälkeen aluevaraussuunni-telman mukainen tielinjaus.
Asuintalot ja elinympäristö Melu	- Uusi väylä muuttaa elinympäristön luonnetta ja heikentää viihtyisyyttä (rakenteet, uusi melu-lähde, estevaikutus). - Asutus on linjausvaihtoehtojen osuudella melko kaukana, mutta lähivirkistysalueena toimiva met-säalue muuttuu. - Melun ohjearvot ylittyvät yksittäisten rakennus-ten kohdalla, ja vaativat meluntorjuntaa. - Jokilaakson asuintalojen ja tilakeskusten ympä-ristö sekä maaseutumainen maisema muuttuvat merkittävästi.	- Reunan asuinalue on 200–600 metrin etäisyydellä linjauksesta. - Yksi asuintalo eteläpuolella 190 metrin etäisyy-dellä (Ahola), jolle tämä vaihtoehto on hieman huonompi kuin 1B. Linjaukset kuitenkin yhtyvät tällä kohdin. - Muuttaa metsäaluetta lähempänä Reunan asuin-aluetta kuin VE 1B.	- Alle 300 metrin etäisyydellä on 3 asuintaloa (poh-joispuolella). Niille VE 1B on huonompi, sillä se on lähempänä kuin VE 1A. Erityisesti avoimessa maisemassa sijaitsevan Tyynelän kannalta tämä vaihtoehto on huonompi. - Meluntorjuntaa tarvitaan enemmän kuin linjauk-sessa VE 1A.	- Vaihtoehdoilla ei ole kokonaisuutena olennaista eroa asutuksen kannalta. - Haitalliset vaikutukset kohdistuvat eri sijainteihin. - Pohjoispuolella sijaitsevien 2–3 asuintalon kannalta VE 1A on jon-kin verran parempi. - Vaihtoehdossa VE 1A saavutetaan melun ohjearvot vähemmällä meluntorjunnalla. - Reunan kannalta vaihtoehdoilla ei ole suurta eroa muuta kuin lä-himetsän kaventumisen kannalta.

(Taulukko 16.2.)
(Tabell 16.2.)

	Molempia linjauksia koskevat lähtökohdat ja vaikutukset	VE Reuna 1A (eteläinen) Pituus 1942 metriä	VE Reuna 1B (pohjoinen) Pituus 2085 metriä	JOHTOPÄÄTÖKSET
Maisema ja kulttuuriperintö	- Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen reunassa (arvoluokka on muuttumassa maakunnallisesti arvokkaaksi). - Linjaukset muuttavat luonnonmaisemaa ja halkovat metsäisen selännealueen. - Leikkaukset ja rakenteet näkyvät jokilaaksoon metsän reunasta. Vaikutukset maisemaan ovat kohtalaisia jokilaakson herkkyyks ja arvot huomioidaan ottaen.	- Viljelyalueen ja metsän reunassa on alavampi kohta, joten järeää maanmuokkausta ja rakenteita on vähemmän kuin vaihdossa 1B. - Näkyvät enemmän suurmaisemaan, koska linjautuu enemmän peltoalueelle ja sen reunaan kuin VE 1B.	- Leikkaukset ja rakenteet ulottuvat viljelyalueen reunaan saakka ja näkyvät jokilaaksoon voimakkaammin kuin VE 1A. - Sijoittuu enemmän metsäiselle selänteelle kuin VE 1A, joten näkyvät suurmaisemassa vähemmän.	- Vaikutukset Vantaanjokilaaksoon ovat kohtalaisia, mutta vaihtoehtojilla ei ole olennaista eroa Vantaanjokilaakson maisema-alueen kannalta. VE 1B on sovitettavissa luontevammin suurmaisemaan kuin VE1A, sillä se sijoittuu enemmän metsän sisälle ja näkyy siten vähemmän kokonaisuudessa. - Vaihtoehtojilla ei merkittävää eroa sen suhteen, miten ne muuttavat luonnonmaisemaa. Vaihtoehto 1B on tältä osin hieman huonompi kuin VE 1A, koska leikkaus Rajakoskentieltä länteen on korkeampi ja pidempi.
Luonnonolot	- Sijoittuvat maakunnallisen ekologisen yhteyden metsäiselle vyöhykkeelle (osa viherkehää). - Pirstovat luonnonympäristöjä, joissa on monipuolisia luontoarvoja. - Sijoittuu maisemasiltayhteyksellä Reunan ja Josvahalmin väliseen laaksoon ja sen itäpuolisille kallioselänteille. Linjaukset sijoittuvat länsiosaltaan noin kilometrin pituudelta Uudenmaan maakunta-alueen 2050 luonnoksessa osoitetulle luonnonsuojelualuevaraukselle. - Lisäksi alueella on Vantaan yleiskaavan SL-alue, Josvahalmin kohdalla liito-oravan elinpiiri, luonnonsuojelulain mukaisia jalopuulehtoja, yleiskaavaehdotuksen luo-merkintä ja paikallisesti arvokkaita soita, lähteikköä ja luhtakorpea. - Linjaukset halkaisevat Josvahalmissa lahokaviosammalen (EN, luontodirektiivin liitteen II laji) ydinalueita.	- Tekee uuden avoimen maastokäytävän maakunta-alueen luonnonsuojelualuevaraukselle, mikä vaikuttaa erityisesti liito-oravien liikkumiseen sekä Josvahalmin alueen yhtenäisyyteen. - Rajakoskentien länsipuoliselle harjanteelle on suunniteltu korkeita kallioleikkauksia ja sen länsipuoliseen lehto- ja tervaleppäkorpea olevaan laaksoon korkeita täyttöjä, jotka vaikuttavat heikentävästi näiden ympäristöjen vesitalouteen, luontoarvoihin ja pienentävät kohteiden pinta-alaa normaalia linjausta enemmän. - Kulkee yli kookaspuustoisien lehto- ja tervaleppäkorven ja jalopuulehtojen. - Sijoittuu Rajakoskentien itäpuolella vanhoille liito-oravareviireille leikaten niitä pohjoisosistaan. - Jää lahokaviosammaleesiintymien eteläpuolelle.	- Sijoittuu luonnonsuojelualuevarauksella pienipuustoiselle jalopuulehtokohteelle, jonka muu puusto on jo suurimmaksi osaksi hakattu pois. Ei muodosta uutta avointa maastokäytävää eikä merkitsevästi haittaa liito-oravien liikkumista sijoituksensa pääasiassa hakkuualueille. - Rajakoskentien länsipuoliselle harjanteelle on suunniteltu vain lyhyelle matkalle kallioleikkauksia, joten vaikutukset luontokohteisiin ovat vähäiset. - Alle jää vain vähän jalopuulehtoa. - Kiertää pohjoispuolelta vanhojen liito-oravareviirien haavikot. - Kulkee kolmessa kohdassa Rajamäentien itäpuolella lahokaviosammalen ydinalueen poikki.	- Vaikutukset ovat kokonaisuutena merkittäviä molemmissa vaihtoehtojissa. Vaihtoehto 1B on kuitenkin hieman parempi, koska sen kohdalla luontoarvot ovat laadullisesti heikompia kuin 1A:ssa. - Molemmat vaihtoehdot heikentävät maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaiden kohteiden luontoarvoja ja yhteyksiä ja pirstovat niitä. Myös haitalliset vaikutukset huomionarvoiseen lajistoon ovat mahdollisia ja todennäköisiä. - VE 1A:n kallioleikkaukset ja pengerrykset kaventavat ekologista runkoyhteyttä, kun VE 1B linjauksella ne jäävät pieniksi. - Vaikutukset liito-oravan liikkumiseen ovat linjauksella VE 1A suuremmat, koska VE 1B kulkee jo hakatun metsäalueen yli. VE 1A on sekä Rajamäentien länsi- että itäpuolella suurimmaksi osin liito-oravalle hyvin soveltuvassa elinympäristössä. - VE 1B linjaus kulkee lahokaviosammalen ydinalueella Josvahalmissa, mutta lajin esiintymisalueet ovat laajoja. Lieventämistoimenpiteenä voidaan lajin asuttamat puunrungot siirtää linjaukselta.
Pohja- ja pintavedet	- Osuus ei sijoitu luokitellulle pohjavesialueelle. - Tielinjauksen läheisyyteen sijoittuu useita yksityiskaivoja erityisesti Reunan pientaloalueella. - Josvahalmissa linja ylittää luonnontilaisen kaltaisen puron ja kulkee lähteikköalueen välittömässä läheisyydessä. - Osuuden laajat kallioleikkaukset voivat paikallisesti vaikuttaa pohjaveden pinnantasoihin ja virtausolosuhteisiin.	Arvioidulla vaikutusalueella ei sijaitse merkittäviä pientäviä tai merkittäviä pohjavesikohteita.	Arvioidulla vaikutusalueella ei sijaitse merkittäviä pientäviä tai merkittäviä pohjavesikohteita.	- Vaihtoehtojilla on vain pieniä eroja. - VE 1A vaatii syvempää louhintaa kuin vaihtoehto 1B. Syvämmät louhinnat aiheuttavat suuremman riskin pohjaveden virtausolosuhteiden muuttumiselle. - VE 1B:ssä on karttatarkastelun perusteella lyhyempi pintavesien virtausyhteys Vantaanjokeen.
Maaperä	Alkuosassa savipehmeikkö, keskivaiheilla pohjamaana moreeni sekä kallio, loppuosassa tarkastelujaksoa savipehmeikkö	Tarvittavan paalulaatan sekä pilaristabiloinnin yhteispituus on noin 930 linja-m, esikuormituksen sekä massanvaihdon yhteispituus on 440 linja-m. Maanvaraista/kallionvaraista linjaa on noin 530 m.	Tarvittavan paalulaatan sekä pilaristabiloinnin yhteispituus on noin 640 linja-m, esikuormituksen sekä massanvaihdon yhteispituus on 650 linja-m. Maanvaraista/kallionvaraista linjaa on noin 740 m.	VE1A:n kohdalla joudutaan tekemään enemmän pohjanvahvistustoimenpiteitä kuin VE1B:n kohdalla.

Taulukko 16.3. Hankevaihtoehtojen vertailu.
Tabell 16.3. Jämförelse av projekt alternativen.

	Lähtökohdat ja molempia hankevaihtoehtoja koskevat vaikutukset	HANKKEEN VAIHTOEHTO 1 Uusi noin 13,3 kilometriä pitkä maantieyhteys välille Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä	HANKKEEN VAIHTOEHTO 0+ Focus Uusi 3,6 kilometriä pitkä maantieyhteys välille Myllykyläntie–Tuusulanväylä	VERTAILUVAIHTOEHTO 0 Hanketta ei toteuteta	JOHTOPÄÄTÖKSET
Liikenne	Liikenteen ennustemalli on vuodelle 2040. Mallin liikenneverkossa on oletettu toteutuneiksi seudun MAL 2019 suunnitelman vuoteen 2030 mennessä toteutettaviksi ajoitetut liikennehankkeet	- Uusi tieyhteys keventää liikennekuormitusta kaikilla rinnakkaisilla yhteyksillä. Voimakaimmin muutokset vaikuttavat Kantatien 50 (Kehä III), Valtatien 3 (Hämeenlinnanväylä), Maantien 139 (Nahkelantie), sekä Kantatien 45 (Tuusulanväylä, Hämeentie) liikenteeseen. - Keventää etenkin Kehä III:n, Tuusulanväylän ja Hämeenlinnanväylän ruuhkautumista, joka vähentää liikenteen häiriöherkkyyttä. - Tarjoaa kuljetuksille suoremman yhteyden kehitettävälle alueille. - Vähentää alemman tieverkon kuormitusta laajalla alueella esimerkiksi Riipiläntiellä, Myllykyläntiellä, Maisalontiellä ja Ruotsinkyläntiellä. Se vähentää liikenteen häiriöitä ja parantaa liikenneturvallisuutta. - Mahdollistaa Helsinki-Vantaan lentoasemalle varatieyhteyden mahdollisissa ongelmatilanteissa.	- Uusi tieyhteys palvelee vain Focus-alueen liikennettä. - Myllykyläntien liikenne vähenee uuden yhteyden liittymän pohjoispuolella. Myös Maisalantietä nykyisin käyttävää läpikulkuliikennettä siirtyy uudelle yhteydelle. - Keventää jonkin verran Kehä III:n liikennettä Katriinantien itäpuolella ja Tuusulanväylän liikennettä Kulomäentien eteläpuolella, mutta huomattavasti vähemmän kuin vaihtoehto 1. - Kuormittaa vaihtoehtoa 1 enemmän alueen nykyistä alemmaa tie- ja katuverkkoa ja heikentää niiden liikenneturvallisuutta ja lisää liikenteen häiriöitä.	- Focus-alueen liikenne kuormittaa etenkin kantatietä 45 sekä maantien 152 liittymän etelä- että pohjoispuolella. - Ei kevennä Kehä III:n ja Hämeenlinnanväylän liikennekuormitusta, jolloin niiden ruuhkautuminen lisääntyy ja häiriöherkkyys kasvaa muita vaihtoehtoja suuremmaksi. - Kuormittaa voimakkaimmin alueen nykyistä alempaa tieverkkoa, mikä lisää onnettomuusriskejä.	Vaihtoehto 1 toteuttaa liikenteelliset tavoitteet parhaiten. Se tarjoaa suoremman ja taloudellisemman yhteyden kehityvälle maankäytölle ja keventää eniten alueen kuormittuneiden pääväylien liikennekuormitusta.
Ilmasto	Liikenteen ennustemalli on vuodelle 2040. Mallin liikenneverkossa on oletettu toteutuneiksi seudun MAL 2019 suunnitelman vuoteen 2030 mennessä toteutettaviksi ajoitetut liikennehankkeet.	- Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät verrattuna vaihtoehtoon 0. - Hankealueen hiilinielu- ja varasto pienenee maankäytön muutoksen takia.	- Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät verrattuna vaihtoehtoon 0. - Hankealueen hiilinielu- ja varasto pienenee maankäytön muutoksen takia.	- Suurimmat ennustetut liikenteen kasvihuonekaasupäästöt liikenteellisellä vaikutusalueella. - Ei muutoksia hankealueen hiilinieluihin ja varastoihin.	- Liikenteen kasvihuonepäästöt vähenevät vaihtoehtoja 1 ja 0+ verrattaessa vaihtoehtoon 0, noin 800 t CO₂-ekv., jolloin uutta tielinjausta ei rakennettaisi. Ero vaihtoehtoehtojen 1 ja 0+ välillä ei ole merkittävä. - Hankealueen hiilinielut- ja varastot vähenevät vaihtoehdoissa 1 ja 0+. Poistuman merkitys on vähäinen ja pienempi kuin vaihtoehtojen liikenteen kasvihuonepäästön vähenemä.
Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne	- Alueella maaseutumaista aluetta sekä työpaikkoja, maa-aineksen ottoa sekä teollisia toimintoja. - Kiilan ja Focuksen alueelle on runsaasti suunnitteilla maankäytön kehittämistä, joka tukeutuu uuteen väyläratkaisuun.	- Uusi tie mahdollistaa Focus-alueen toteutuksen luoden sille erinomaisen saavutettavuuden. - Seudullinen kehätieyhteys tulee maankäytön kehittämistä laajemmalti, myös Klaukkalassa ja Aviapoliksen alueella. - Uusi tie parantaa alueen Kiilan ja Focuksen maa-aineksenottoon ja kiertotalouteen keskittyvän maankäytön yhteyksiä. - Uusi väylä muuttaa merkittävästi nykyistä maankäyttöä laajalti, erityisesti siihen tukeutuvan maankäytön kehittämisen kanssa. - Alueelle leimalliselle kiertotalouden ja maa-aineistoiminnan kannalta tieyhteydestä on hyötyä ja haittaa.	- Uusi väylä mahdollistaa Focus-alueen toteutumisen, mutta seudullinen kehätieyhteys ja siihen tukeutuva maankäytön kehittäminen jää toteutumatta. - Vantaan ja Nurmijärven maankäytön kehittämisalueet ei saa hyötyä uudesta väylästä. - Uusi väylä muuttaa merkittävästi nykyistä Myllylän ja lentokentän välisen alueen maankäyttöä, erityisesti siihen tukeutuvan maankäytön kehittämisen kanssa.	- Suorat vaikutukset vähäisiä. - Raskas liikenne lisääntyy osin katuverkossa asutuksen läheisyydessä (Myllykylä, Katriinantie). - Focus-alue ei voi toteutettua täysimääräisenä, mikä muuttaa Tuusulan maankäytön kehittämisen tavoitteita.	- Uusi seudullinen väylä Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välillä toteutuu vain vaihtoehtoon 1 kautta. Se muuttaa yhdyskuntarakennetta maakunnallisten tavoitteiden mukaisesti ja tukee maankäytön kehittymistä varsinkin Kiilan ja Focuksen alueelle. - Vaihtoehdossa 0+ maankäytölliset hyödyt ja potentiaali jäävät saavuttamatta laajalaisena.

(Taulukko 16.3.)
(Tabell 16.3.)

	Lähtökohdat ja molempia hankevaihtoehtoja koskevat vaikutukset	HANKKEEN VAIHTOEHTO 1 Uusi noin 13,3 kilometriä pitkä maantieyhteys välille Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä	HANKKEEN VAIHTOEHTO 0+ Focus Uusi 3,6 kilometriä pitkä maantieyhteys välille Myllykyläntie–Tuusulanväylä	VERTAILUVAIHTOEHTO 0 Hanketta ei toteuteta	JOHTOPÄÄTÖKSET
Kaavoitus	- Uusi väylä edellyttää lähtökohtaisesti ajantasaisia maankäytön suunnitelmia toteutuksen edistämiseksi. - Kaavoissa on esitetty uusi tieyhteys. - Ratkaisua tarkennetaan Vantaan ja Tuusulan kaavoituksessa aluevaraussuunnitelman mukaisesti.	Seututien muodostava yhteys tukee maakuntakaavan mukaista yhdyskuntarakenteen kehittymistä sekä Vantaan ja Tuusulan maankäytön tavoitteita.	Suppea uusi tie Focus-alueelle tukee osittain maakuntakaavan mukaista yhdyskuntarakenteen kehittymistä sekä Tuusulan maankäytön tavoitteita.	- Ei suoria vaikutuksia kaavoitukseen. - Uudenmaan maakuntakaavan ja kuntien tavoitteiden mukainen yhteys ja siihen tukeutuva maankäyttö jää toteuttamatta.	Hankevaihtoehdot 1 ja 0+ ovat linjassa kaavoituksen kanssa. Ne eivät muuta kaavojen osoittamaa maankäyttöä.
Asuintalot ja elinympäristö	- Alueella on maaseutumaisia alueita sekä pientaloasutusta. - Suunnittelualueen itäisellä osuudella elinympäristössä on monia ympäristöhäiriöitä.	- Viihtyvyys heikentyy merkittävästi uuden melulähteen, estevaikutuksen ja maiseman muutoksen myötä. - Alle 200 metrin etäisyydellä tielinjauksesta asuu noin vakituisesti noin 85 asukasta. - Merkittäviä viihtyisyyshaittoja aiheutuu noin 38 asuin- tai lomarakennukselle. - Asuttuja asuintaloja joudutaan purkamaan 3–6 kappaletta, osa tosin muuttuvan maankäytön vuoksi ja mahdollisesti vapaaehtoisin kaupoin. Asia tarkentuu yksityiskohtaisessa suunnittelussa. - Maaseutumaisilla alueilla, erityisesti Vantaanjokilaaksossa Myllykylässä ympäristö muuttuu merkittävästi suhteessa nykytilanteeseen. - Uudella väylällä on nähtävissä myös asuinalueita ja kylärakennetta jakavaa vaikutusta (erityisesti Reunassa, Kesäkylässä ja Myllykylässä).	- Viihtyvyys heikentyy merkittävästi uuden melulähteen, estevaikutuksen ja maiseman muutoksen myötä. Muuttuva maankäyttö muuttaa elinympäristöä tietä enemmän. - Alle 200 metrin etäisyydellä tielinjauksesta asuu noin vakituisesti noin 35 asukasta. - Merkittäviä viihtyisyyshaittoja kohdistuu kuuteen asuintaloon, jotka sijaitsevat Myllykylässä.	- Suorat vaikutukset vähäisiä. - Raskas liikenne lisääntyy osin katuverkossa asutuksen läheisyydessä (Myllykylä, Katriinantie).	- Vaihtoehdolla 1 on ihmisten elinympäristöön merkittäviä haitallisia vaikutuksia, joten perusteltua todeta sen olevan vaihtoehtoista huonoin. - Vaihtoehdon 0+ haitalliset vaikutukset ovat vaihtoehtoa 1 suppeammat ja ne kohdistuvat Focus-alueelle ja Myllykylään. Myös asuintalojen purkamiselta tien vuoksi vältetään.
Melu ja tärinä	- Alueen itäosassa on jo nykytilanteessa sekä lentoliikenteen että teollisuuden ohjearvot ylittävää melua. Alueen länsiosa on hiljaisempi. Liikenteen melua on alueen päissä, mutta vähäisesti suunnittelualueen keskiosissa. - Tärinähaittoja ei ole.	- Meluhaitat lisääntyvät suunnitellun uuden tien varrella. Ohjearvot ylittävä melu voidaan torjua asuinrakennusten ja loma-asutuksen kohdalla, mutta melun kannalta neutraaliin tilanteeseen ei päästä. - Myös risteävällä tieverkolla liikennemäärät muuttuvat osin niin paljon, että melutilanteen muutos voi olla merkitsevä. Osalla väyliä melutilanne pahenee (esim. Katriinantie) ja osalla paranee (esim. Myllykyläntie ja Maisalantie). - Luonnonsuojelualueiden kohdalla on meluntorjuntaa, mutta ohjearvoon 45 dB ei koko alueilla päästä. - Uuden tien ja Myllykyläntien varrella voi esiintyä tärinähaittoja, mikäli riskiä ei huomioida suunnittelussa.	- Meluhaitat lisääntyvät suunnitellun uuden tien varrella ja osalla alemmaa (Katriinantie) tieverkkoa. Melutilanne paranee myös osalla väylistä (esim. Myllykyläntie ja Maisalantie). - Myllykyläntien varrella voi esiintyä tärinähaittoja, mikäli riskiä ei huomioida suunnittelussa.	Ei suoria melu- tai tärinävaikutuksia.	Sekä vaihtoehdolla 1 että vaihtoehdolla 0+ on merkittäviä haitallisia melu- ja tärinävaikutuksia. Vaihtoehdolla 1 haitat ovat vaihtoehtoa 0+ selkeästi suuremmat, ja se on vaihtoehtoista huonoin.

(Taulukko 16.3.)
(Tabell 16.3.)

	Lähtökohdat ja molempia hankevaihtoehtoja koskevat vaikutukset	HANKKEEN VAIHTOEHTO 1 Uusi noin 13,3 kilometriä pitkä maantieyhteys välille Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä	HANKKEEN VAIHTOEHTO 0+ Focus Uusi 3,6 kilometriä pitkä maantieyhteys välille Myllykyläntie–Tuusulanväylä	VERTAILUVAIHTOEHTO 0 Hanketta ei toteuteta	JOHTOPÄÄTÖKSET
Maisema ja kulttuuriperintö	- Suunnittelualueella sijaitsevat merkittävimmät maisema-alueet ovat Vantaanjokilaakso ja Tuusulanjokilaakso, joihin sisältyvät Reunan ja Myllykylän kulttuuri- maisemat. - Kokonaisuutena tärkeimmät jokilaaksojen arvoalueet ja -kohteet jäävät pääosin tielinjauksen ulkopuolelle. - Tiejaksolla on jo nyt maisemavaurioalueita kuten maa-ainesten ottoalueita, voimalinjoja, sähköasema ja pääväylien liittymäalueita. - Vantaan ja Tuusulan maankäytön tiivistyminen tulee muuttamaan suuralueen maisemakuvaa huomattavasti luonnon-alueita pirstomalla ja muuttamalla kokonaisuutta nykyistä rakennetummaksi. - Kulttuuriperintökohteita on tiejaksolla vähän ja ne sijoittuvat suunnitellun tielinjauksen ulkopuolelle.	13,5 km pitkä tieosuus on uusi ja näkyvä elementti maisemassa ja se linjautuu vastoin maisemarakennetta. - Vantaanjokilaaksoon ja Tuusulanjokilaaksoon kohdistuvat haitalliset vaikutukset ovat erittäin suuria verrattuna vaihtoehtoon 0. - Kulttuurimaisema-alueisiin kohdistuu maise- mallisia muutoksia Reunan, Kesäkylän ja Myllykylän alueilla. Kulttuurimaisema- alueelta puretaan tärkeitä rakennuksia. - Vantaanjoen ja Tuusulanjoen vesistösillat muuttavat merkittävästi jokilaaksojen mai- semakuvaa. - Eritasoliittymät näkyvät suurmaisemassa Myllykylän alueella ja pirstovat kallioselän- teitä Focus-alueella. - Maiseman pienipiirteisyys häviää erityisesti tiejakson länsiosassa. - Maiseman virkistysarvoja menetetään tien välittömässä läheisyydessä erityisesti metsä- alueilla ja jokiympäristöissä.	- Tieosuus sijoittuu osin alueelle, jossa on jo mai- semahäiriöitä. Myllykylän kulttuurimaisemaan kohdistuu suuria haitallisia vaikutuksia verrat- tuna nykytilanteeseen. - Maaston pengerrykset ja leikkaukset muuttavat maisemakuvaa entistä teollisempaan ja suuri- mittakaavaisempaan suuntaan.	Ei suoria vaikutuksia.	- Maiseman ja kulttuuriperinnön kannalta hankkeen kielteiset vaikutukset kohdistu- vat ensisijaisesti jokilaaksoihin, niiden kulttuuriarvojen ja maisemakuvan sekä maiseman virkistysarvojen vähenemi- seen. - Vaihtoehdossa 1 haitalliset vaikutukset ovat moninaisia ja erittäin suuria tiejak- son pituuden takia. Vaihtoehdossa 0+ vai- kutukset kohdistuvat lyhyelle osuudelle, mutta muutokset ovat maiseman osalta suuria. Pituutensa takia vaihtoehto 1 on luonnollisesti huonoin. - Hankealueen maankäyttö muuttuu oleel- lisesti tulevana vuosina, joten vaikutuksia tulee arvioida myös kokonaisvaikutusten kannalta.
Luonnonolot	- Suunnittelualueella on runsaasti luonto- arvoja, jotka keskittyvät erityisesti Lam- minsuon alueelle (tielinjausten ulkopuo- lella), Josvahalmin alueelle, Kesäkylään sekä Tuusulajokivarteen. - Suunnittelualueella sijaitsee Vantaanjoen Natura 2000 -alue. - Keskeisten luontokokonaisuuksien lisäksi suunnittelualueella esiintyy useita suojel- tuja lajeja.	- Tielinjaus pirstoo useita arvokkaita luonto- kokonaisuuksia Reunassa, Kesäkylässä sekä Tuusulanjokilaaksossa ja sen itäpuolella. - Linjauksen alle jää useita uhanalaisten ja EU:n luontodirektiivin piiriin kuuluvien lajien esiintymisalueita. - Uusi väylä pirstoo luonnonympäristöjä ja heikentää ekologisia yhteyksiä. - Linjaus kulkee merkittävien viheralueiden poikki heikentäen viheryhteyksiä paikallisesti erityisesti Lamminojan laaksosta aina Reu- nan kylän itäpuolelle saakka sekä Kesäkylän kaakkoispuolella.	- Luonnonoloihin kohdistuvat vaikutukset ovat tiehankkeen osalta vähäiset. Linjauksella ei esiinny erityisiä, huomionarvoisia luontokoh- teita, jotka supistuisivat tai pirstoutuisivat. - Tielinjaus katkaisisi ainakin osittain Vantaan Kyl- mäojan viherkäytävän ja Mäkiniiitun välisen eko- logisen yhteyden. - Tieyhteyttä oleellisempia vaikutuksia luonnon- oloihin aiheutuu Focus-alueen maankäyttösuun- nitelmista. Alue muuttuu laajalti rakennetuksi.	Ei suoria vaikutuksia.	- Vaihtoehdon 1 toteuttamisella on merkit- tävät kielteiset vaikutukset luonnonoloi- hin ja sen monimuotoisuuteen. Vaihtoeh- dossa 0+ vaikutukset jäävät vähäisiksi. - Alueen maankäytön muuttumisella on myös merkittäviä vaikutuksia alueen luontoon.
Pohja- ja pintavedet	- Merkittävimmät pintavedet ovat Van- taanjoki ja Tuusulanjoki, alueella on myös useita pienempiä puroja ja ojia. - Pinta- ja pohjavesiin kohdistuvat vaiku- tukset ovat pääasiassa rakentamisen ai- kaisia vedenlaadun muutoksia, esimer- kiksi veden väliaikaista samentumista. - Tien käytön aikana pintavesivaikutuksia syntyy hulevesien välityksellä ja vaikutuk- set voivat olla sekä laadullisia että mää- rällisiä muutoksia purkuvesistöissä - Itäosa (Focus-alue) sijoittuu vedenhankin- taa varten tärkeälle Mätäkiivi B pohjavesi- alueelle n. 650 metrin matkalla. Rakenta- misen arvioidaan aiheuttavan pohjaveden	- Pintavesien osalta sama kuin kaikkia vaihto- ehtoja koskeva. - Tielinjaus kulkee Seutulan vanhan yhdyskun- takaatopaikan ja Kuusakoski Oy:n jätteenkä- sittelylaitoksen välittömässä läheisyydessä. Kohteilla on rakennustöiden aikana pohjave- den pilaantumisriski maaperän mahdollisten haitta-aineiden takia - Tielinjaus ylittää Vantaanjokilaaksossa laa- joja savikkoalueita, joilla esiintyy mahdolli- sesti paineellista pohjavettä. - Tielinjauksen läheisyyteen sijoittuvia yksi- tyiskaivoja on erityisesti Reunan ja Kesäkylän pientaloalueilla.	- Focus-vaihtoehdossa pintavesivaikutuksia koh- distuu melko suppealle alueelle, lähinnä Hel- sinki-Vantaan pohjoispuolella sijaitseviin pienve- siin (virtaussuunta kohti Tuusulanjokea). - Focus-vaihtoehdossa hankkeen vaikutusalueella olevien yksityiskaivojen määrä on selvästi vähäi- sempi, kuin vaihtoehdossa 1.	Ei suoria vaikutuksia.	- Pohjavesivaikutusten kannalta hankkeen kielteisten vaikutuksen katsotaan kohdis- tuvan erityisesti tielinjauksen varrella si- jaitseviin yksityisiin talousvesikaivoihin. - Kielteisiä vaikutuksia aiheutuu eniten vaihtoehdosta 1. Vaihtoehto 0+ rajoittaa kielteiset pohjavesivaikutukset koske- maan vain Focus-aluetta. - Kielteisiä pohjavesivaikutuksia Focus-alu- eella voidaan vähentää merkittävästi ra- kentamalla pohjaveden suojausrakenne Mätäkiivi B -pohjavesialueella kulkevalle tieosuudelle. - Päijännetunnelin sijainti ja rakenteet on tarkasti huomioitava myöhemmissä

(Taulukko 16.3.)
(Tabell 16.3.)

	Lähtökohdat ja molempia hankevaihtoehtoja koskevat vaikutukset	HANKKEEN VAIHTOEHTO 1 Uusi noin 13,3 kilometriä pitkä maantieyhteys välille Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä	HANKKEEN VAIHTOEHTO 0+ Focus Uusi 3,6 kilometriä pitkä maantieyhteys välille Myllykyläntie–Tuusulanväylä	VERTAILUVAIHTOEHTO 0 Hanketta ei toteuteta	JOHTOPÄÄTÖKSET
	tilapäistä samentumista tiealueen läheisyydessä. Vaikutusten ei arvioida ulottuvan Kuninkaanlähteen vedenottamolle. - Tielinjaus ylittää Päijännetunnelin Myllykyläntien eritasoliittymän alueella (Focus-alue). - Tielinjauksen välittömässä läheisyydessä yksityiskaivoihin voi kohdistua erityisesti rakentamisvaiheessa kielteisiä vaikutuksia, kuten kaivoveden väliaikaista samentumista. - Tien käytönaikaiset pohjavesivaikutukset liittyvät pääosin liukkaudentorjuntaan, jonka seurauksena pohjaveden kloridipitoisuudet voivat nousta tien vaikutusalueella. Myös mahdollisiin onnettomuustilanteisiin liittyy pohjaveden pilaantumisen riski.				suunnitteluvaiheissa, erityisesti louhinta-suunnitelmissa.
Maaperä	Focus-alueella tielinjauksen välittömään läheisyyteen sijoittuu Sammonmäen teollisuusalue, joka on mahdollinen pilaantuneen maan kohde.	- Tielinjaus kulkee Seutulan vanhan yhdyskuntakaatopaikan ja Kuusakoski Oy:n jätteenkäsittelylaitoksen läheisyydessä. Nämä mahdolliset pilaantuneen maan kohteet tulee huomioida jatkosuunnittelussa. - Vantaanjoen ja Tuusulanjoen jokilaaksojen alueilla esiintyy mahdollisesti happamia sulfaattimaita.	Tielinjaus kulkee Sammonmäen teollisuusalueen läheisyydessä, joka on mahdollinen pilaantuneen maan kohde.	Ei vaikutuksia.	Vaihtoehdon 1 vaikutukset maa- ja kallio-perään ovat vaihtoehtoa 0+ suuremmat suunnittelualueen laajuuden vuoksi. Vaihtoehdossa 1 Riipilän ja Kiila-Metsäkylän alueella tarvittavat päällysrakenne- ja pengermassat saadaan pääosin hankkeen sisältä. Focus-alueella tarvitaan todennäköisesti hankkeen ulkopuolisia päällysrakenne- ja leikkausmassoja sekä vaihtoehtoissa 1 että 0+.

dossa 0 ei muodostu suoria ympäristövaikutuksia. Alueella voi toki tapahtua hankkeesta riippumatonta maankäytön kehitystä ja jopa merkittäviä infrahankkeita. Esimerkiksi Lentorata ja Tallinna-tunnelin raideyhteydet saatetaan toteuttaa. Lisäksi tarkastelun aikavälistä riippuen saattavat alueen olosuhteet muuttua tulevaisuudessa esimerkiksi ilmastomuutoksen tai kaavoitustavoitteiden myötä.

Kiilan suunnan kiertotaloustoiminnot jatkanevat laajenemistaan, kuitenkin pienimuotoisemmin uuden väylähankkeen toteuttamiseen verrattuna. Alueen maankäytön kehityksen näkökulmasta vaihtoehdon 0 merkittävien vaikutus olisi se, että Tuusulan kunnan pitkälle valmisteleva Focus-alue ei voisi toteuduttua. Tämä tarkoittaisi sitä, että paljon suunnittelutyötä ja rakentamista valmistelevia toimenpiteitä olisi tehty turhaan. On mahdollista, että Focus-alueen suunniteltu maankäyttöä muodostuu pienimuotoisesti korvaaviin sijainteihin, Tuusulanväylän tuntumaan ja Kulomäentien varrelle. Alueelle voidaan tehdä tiivistävää kaavoitusta, mutta ei isoja uusia tontteja logistiikalle. Vantaan puolella ei ole suunniteltuna täysin uudesta väylästä riippuvaa maankäyttöä, mutta Kiilan suunnan kehittämisen lähtökohdat muuttuisivat täysin. Uuden yhteyden puuttuminen rajoittaa myös Finavian tulevaisuuden laajenemistarpeita.

Seudullisesta näkökulmasta hankkeen toteuttamatta jättäminen tarkoittaa, että maakuntakaavassa osoitettu päätieyhteys jää toteuttamatta. Uudenmaan logistiikkayhteyksien puutteita joudutaan ratkaisemaan muutoin. Yhteyden puuttuminen saattaa rajoittaa maankäytön kehittämistä laajemmalla alueella liikenneyhteyksien kautta verkottuvan aluerakenteen kautta, mutta nämä ovat vaikeasti todennettavia vaikutuksia.

Liikenteen ennusteen mallinnus tarjoaa konkretiaa vaihtoehdon 0 arvioimisessa vuoden 2040 tavoitetilanteessa. Mikäli hanketta ei toteuteta, ja Focuksen alueen tuntumaan tulee kuitenkin maankäytön suunnitelmien mukainen määrä maankäyttöä, liikenne kasvaa asuinalueilla muun muassa Hyyliässä ja Myllykyläntiellä sekä alueen alemmalla tieverkolla. Tämä kuormittaa entistä enemmän alueen nykyisiä pääväyliä, kuten Tuusulanväylää, Kehä III:sta ja Hämeenlinnanväylää. Nämä väylät muuttuvat entistä kuormittuneemmiksi ja liikenteen ruuhkautuminen ja häiriöherkyys lisääntyvät. Tämä heikentää liikenneturvallisuutta ja liikenteen taloudellisuutta. Liikenne-ennusteessa alueen

maankäytön mahdollisen toteutumatta jäämisen vaikutusta ei ole kuitenkaan arvioitu.

16.4 Johtopäätökset

Tässä hankkeessa todennäköisesti merkittäviksi vaikutuksiksi nousevat liikenteelliset ja maankäytölliset vaikutukset, vaikutukset ihmisten elinoloihin, maisemaan ja kulttuuriperintöön sekä luonnon monimuotoisuuteen. Myös uuden väylän yhteisvaikutukset maankäytön kanssa ovat merkittäviä. Uudesta väylästä on sekä haittaa että hyötyä näkökulmasta riippuen. Pääteiden rakentamisessa on kyseessä moniulotteiset vaikutukset, joissa vaikutuksen suunta ja merkittävyys vaihtelee näkökulmasta ja sijainnista riippuen. Suoraviivaistaen voi todeta, että uusi tie aiheuttaa haittaa asutukselle ja ympäristölle, mutta puolestaan myönteisiä vaikutuksia maankäytön kehittämiselle ja liikenneyhteyksille.

Hankkeella on todennäköisesti merkittäviä haitallisia vaikutuksia, mutta YVA-arvion perusteella molemmat hankkeenvaihtoehdot 1 ja 0+ ovat toteutuskelpoisia. Hankkeen vaihtoehdossa 1 lieventämistoimenpiteistä olennaisimpia ovat meluntorjunta ja kolme maisemasiltaa, jotka tukevat ihmisten ja eläinten liikkumista väylän poikki. Paljon merkitystä on myös tulevan maankäytön toteutuksella, sillä sen kautta hallitaan kokonaisvaikutuksia.

Väylän käytön aikaisia vaikutuksia on pidettävä pääosin pysyvinä ja jatkuvina. Niistä ja kytkeytyvästä maankäytöstä tulee pysyvä osa rakennettua ympäristöä. Jotkin vaikutukset voivat muuttua ajan myötä maankäytön muuttuessa ja ympäristön sopeutuessa muutoksiin (esimerkiksi maise-malliset muutokset).

Väylähankkeesta muodostuu lähtökohtaisesti yhteisvaikutuksia, koska se muuttaa liikenteen virtoja ja maankäytön kehittämistä. Tässä tapauksessa suunniteltu väylä sijoittuu vyöhykkeelle, jossa työpaikkoihin, teollisuuteen ja maa-aineksen ottoon liittyviä toimintoja kehitetään ja rakennetaan, joten yhteisvaikutukset ovat väistämättä suuria. Toisaalta maankäytön intensiivinen kehittäminen etenkin hankkeen itäosassa merkitsee sitä, että ympäristön luonnontilaisuus vähenee muiden hankkeiden myötä. Tällöin tarkastelualue on tulevaisuudessa huomattavasti nykyistä teollisempi ja

luonnonympäristön herkkyys muutokselle vähäisempi. Sama koskee myös arvokkaita kulttuuriympäristöjä.

16.5 Tavoitteiden toteutuminen

Hankkeen tavoitteiden toteutumista on arvioitu YVA-mennettelyssä lähinnä joidenkin pääasioiden ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden perusteella. Hanke tukee sille asetettuja liikenteellisiä tavoitteita ja alueen maankäytön suunniteltua kehittämistä. Se muuttaa ympäristöä ja vaikuttaa alueen ihmisten elinolosuhteisiin.

16.5.1 Hankkeen suhde ilmastotavoitteisiin

Hanke on linjassa Helsingin seudun MAL 2019 -sopimuksen kanssa, missä mt 152 on kuvattu keinona kehittää tavara- ja joukkoliikenteen tieliikenneverkkoa. Hankkeen toteuttamisen kautta voidaan parantaa raskaan liikenteen liikenneoloja vähentämällä ajosuoritetta, ruuhkautumista, kiihdytyksiä ja hidastuksia. Liikenteen ennustelaskelmien perusteella kaikki hankkeen tielinjausvaihtoehdot vähentäisivät liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä verrattuna rakentamatta jättämiseen. MAL 2019 -sopimuksen kärkitavoitteena on leikata liikenteen CO₂-päästöjä Helsingin seudulla vähintään 50 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Hanke edistää osaltaan tätä tavoitetta. Osaltaan hanke tukee myös Vantaan kaupungin ilmastotavoitteita. Hanke vastaa myös kansallisella ja kansainvälisellä tasolla kiristyyiin ilmastotavoitteisiin parantamalla liikenneoloja ja vähentämällä ajosuoritetta.

16.5.2 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Maankäyttö- ja rakennuslain (24 §) mukaan valtion viranomaisten tulee toiminnassaan ottaa huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, edistää niiden toteutumista ja arvioida toimenpiteidensä vaikutuksia aluerakenteen ja alueiden käytön kannalta. Väylästä parannushankkeella on yleensä monenlaisia osavaikutuksia, jotka voidaan tulkita valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisiksi tai niiden vastaisiksi. Alla näkyvässä taulukossa on tavoitteen toteutumisen kokonaisarviointi tavoitteittain. Vai-

kutuksia on peilattu näihin tavoitteisiin tarkemmin myös eri vaikutusten osa-alueiden arvioinneissa.

Merkittävimpänä asiana voidaan tuoda esille, että hanke tukee valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti tehokasta liikennejärjestelmää. Uuteen maastokäytävään sijoittuva väylä ei tue tavoitetta, jossa liikennejärjestelmää edistetään kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä. Toisaalta hanke edistää kansainvälisiä yhteyksiä lentoaseman läheisyyden ja lentoaseman kulkuyhteyksien kehittämisen vuoksi. Alueella on monia luonnonympäristön arvoja ja Vantaanjoen valtakunnallinen maisema-alue (arvoluokka muuttumassa maakunnalliseksi), joten hankkeella on nähtävissä ristiriitoja ympäristöarvoihin liittyvien tavoitteiden kanssa. Tästä lähtökohdasta vaihtoehdot, joissa osuuksia parannetaan nykyisellä paikallaan toteuttavat tavoitteita parhaiten. Hankkeella on myös ristiriitoja ihmisten elinympäristöön, luontoon ja kulttuuriperintöön liittyvien tavoitteiden kanssa.

Taulukko 16.4. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Hankevaihtoehtojen vertailu.
Tabell 16.4. Riksomfattande mål för områdesanvändningen. Jämförelse av projekt alternativen.

Tavoite toteutuu

Tavoite toteutuu osin

Tavoite ei toteudu

Tavoitteen toteutumiseen ei voida ottaa kantaa tässä suunnitteluvaiheessa /
Tavoitteen toteutuminen riippuu maankäytön suunnittelusta / Tavoite ei ole olennainen tässä.

Tavoite	Toteutuminen Vaihtoehto 1	Toteutuminen Vaihtoehto 0+	Perustelu
Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen			
Edistetään koko maan moni-keskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä.	Tavoite toteutuu	Tavoite toteutuu osin	Vaihtoehto 1 tukee erityisesti valtakunnallisesti merkittävien pääväylien toimivuutta ja niiden välisiä yhteyksiä. Hanke edistää maakuntakaavan mukaista maankäytön kehittämistä ja luo yhdessä Klaukkalan ohikulkutien kanssa merkittävän uuden liikenneverkon osan ja mahdollistaa siihen tukeutuvan maankäytön kehittymisen. Molemmat vaihdot 1 ja 0+ edistävät maakunnallisesti merkittävän tuotannon, logistiikan ja kiertotalouden vyöhykkeen sekä kaupan paikkojen kehittymistä.
Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.	Tavoite toteutuu	Tavoite toteutuu osin	Molemmat vaihtoehdot 1 ja 0+ mahdollistavat tuotannon ja yritystoiminnan kehittämisen uuteen tiehen tukeutuen.
Luodaan edellytykset vähähilaiselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.	Tavoite toteutuu osin	Tavoite toteutuu osin	Molemmat vaihtoehdot 1 ja 0+ edistävät hallittua kasvua rakennettuihin alueisiin tukeutuen maakuntakaavan tavoitteiden mukaisesti. Uudet työpaikka- ja tuotantoalueet keskittyvät asumiskäyttöön soveltumattomille alueille. Hanke sujuvoittaa liikenneverkkoa ja tarjoaa alueen toiminoille nykyistä joustavamman ja ruuhkattoman yhteyden, jolla on positiivisia vaikutuksia päästöihin.
Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.	Tavoite toteutuu osin	Tavoite toteutuu osin	Hanke varsinkin vaihtoehdossa 1 samanaikaisesti edistää alueen sekä liikenteeseen tukeutuvien nykyisten ja tulevien toimintojen saavutettavuutta henkilöautolla. Myös joukkoliikenteen järjestämis- mahdollisuudet laajenevat. Tiekäytävään muodostettava jatkuva uusi jalankulun ja pyöräilyn yhteys, joka on hankkeen tavoitetta edistäviä seikka.
Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.	Tavoite toteutuu osin	Tavoite toteutuu osin	Molemmat vaihtoehdot 1 ja 0+ mahdollistamat uudet työpaikka-alueet ovat paikoin merkittäviä ympäristöhäiriöitä tuottavia, joten niitä ei ole tarkoituksenmukaista sijoittaa asutuksen läheisyyteen. Pääkaupunkiseudulla työpaikka-alueista muodostuu yleensä joukkoliikenteellä hyvin saavutettavia. Uusille alueille tulee myös pyöräilylle sopivat reitit. Klaukkalan päässä uudet alueet liittyvät nykyiseen taajamaan. Uudet kaupan alueet ovat autoiluvyöhykkeellä ja perustuvat harvempaan asiointitiheyteen.

(Taulukko 16.4. • Tabell 16.4.)

Tavoite	Toteutuminen Vaihtoehto 1	Toteutuminen Vaihtoehto 0+	Perustelu
Tehokas liikennejärjestelmä			
Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.	Tavoite toteutuu osin	Tavoite toteutuu osin	Uusi tieyhteys sijoittuu uuteen maastokäytävään, joten tavoite ei tältä osin toteudu. Uusi seututie vaihtoehdon 1 mukaisesti täydentää pääkaupunkiseudun ja ympäryskuntien tieverkostoa luontevasti Klaukkalan ohikulkutien jatkeena ja parantaa verkottuvat liikennejärjestelmän toimivuutta. Se muodostuu uusia liikenteen solmukohtia valteiden liittymiin ja lentoaseman läheisyyteen. Hanke edistää kuljetusten sujuvuutta merkittävästi.
Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.	Tavoite toteutuu	Tavoite toteutuu osin	Vaihtoehto 1 parantaa merkittävästi yhteyksiä valtakunnalliselta lentoasemalta ja siihen liittyvien toimintojen osalta ja parantaa lentoaseman saavutettavuutta ja toimintavarmuutta. Verkottuvien yhteyksien kautta vaikutukset ulottuvat satamien kuljetuksiin ja rataliikenteen kehittämiseen (mm. lentorata, Tallinnan tunneli).
Terveellinen ja turvallinen elinympäristö			
Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.	Tavoite toteutuu osin	Tavoite toteutuu osin	Uusi väylä muodostaa uuden melulähteen, josta on haittaa alueen asukkaille. Laaja meluntorjunta lieventää ympäristöhäiriöitä. Toisaalta hanke mahdollistaa sen, että ympäristöhäiriöitä aiheuttavia toimintoja keskitetään samaan paikkaan, merkittävien osin asumiseen soveltumattomalle lentomelualueelle ja valtateiden ympärille sekä maa-aineksenoton läheisyyteen. Hankkeella on myönteisiä vaikutuksia liikenteen häiriöiden torjunnassa, kun liikennettä siirtyy valtaväylille keskustojen tiiviin asutuksen piiristä.
Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys tai riskit hallitaan muulla tavoin.	Tavoite toteutuu osin	Tavoite toteutuu osin	Uuden tien melu, tärinä ja ilmanlaatu voidaan katsoa tavoitteen tarkoittamaksi terveysvaikutuksia aiheuttavaksi tekijäksi. Uuden melulähteen muodostaminen aiheuttaa haittaa asukkaille. Laaja meluntorjunta lieventää ympäristöhäiriöitä ja uuden väylä melutaso saadaan todennäköisesti ohjearvojen alapuolelle. Korkeatasoiset väylät edistävät liikenneturvallisuutta,
Otetaan huomioon yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden tarpeet, erityisesti maanpuolustuksen ja rajavalvonnan tarpeet ja turvataan niille riittävät alueelliset kehittämisedellytykset ja toimintamahdollisuudet.	Tavoite toteutuu	Tavoite toteutuu osin	Uusi seututie vaihtoehdon 1 mukaisesti täydentää päätieverkostoa ja helpottaa liikkumista mm. lentokentälle. Sujuvat yhteydet ovat olennaista esimerkiksi alueen toimintojen onnettomuus- ja muiden poikkeustilanteiden hallinnassa. Aluevaraussuunnitelmassa on otettu huomioon poliisin tarpeet liikenteen valvonnalle.

(Taulukko 16.4. • Tabell 16.4)

Tavoite	Toteutuminen Vaihtoehto 1	Toteutuminen Vaihtoehto 0+	Perustelu
Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat			
Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.	Tavoite toteutuu osin	Tavoite toteutuu	Vantaanjoen valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen arvot heikentyvät vaihtoehdossa 1. Kohteen luokitus muuttunee uuden inventoinnin myötä suunnittelualueella maakunnallisesti arvokkaaksi.
Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.	Tavoite toteutuu osin	Tavoite toteutuu osin	Hankkeella on paikoin haitallisia vaikutuksia luonnonympäristöön. Pääkaupunkiseudun viherkehä ja ekologiset yhteydet heikentyvät. Niiden säilymistä edistetään viheryhteyksillä kriittisissä kohteissa.
Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.	Tavoite toteutuu osin	Tavoite toteutuu osin	Asuinalueiden lähivirkistysalueisiin tulee supistumista ja ulkoilureitit muuttuvat. Poikittaiset yhteydet pyritään turvaamaan.
Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä. Huolehditaan maa- ja metsätalouden kannalta merkittävien yhtenäisten viljely- ja metsä- alueiden säilymisestä.	Tavoite toteutuu osin	Tavoite toteutuu osin	Uusi tieyhteys edistää kiertotalouden toimintojen kehittymistä Kiilaan ja Focus-alueelle. Uusien maastokäytävien alle jää metsä- ja viljelysmaata, mutta vaikutusta ei voi pitää merkittävänä.
Uusiutumiskykyinen energiahuolto			
Varaudutaan uusiutuvan energian tuotannon ja sen edellyttämien logististen ratkaisujen tarpeisiin. Tuulivoimalat sijoitetaan ensisijaisesti keskitetysti usean voimalan yksiköihin.	Ei merkityksellinen tavoite hankkeen kannalta	Ei merkityksellinen tavoite hankkeen kannalta	
Turvataan valtakunnallisen energiahuollon kannalta merkittävien voimajohtojen ja kaukukuljettamiseen tarvittavien kaasuputkien linjaukset ja niiden toteuttamismahdollisuudet. Voimajohtolinjauksissa hyödynnetään ensisijaisesti olemassa olevia johtokäytäviä.	Tavoite toteutuu	Tavoite toteutuu	Suunnittelualueella on kantaverkon voimajohtoja ja sähköasemia. Niiden toimintaan ja kehittämiseen ei tule muutoksia tämän suunnitteluvaiheen perusteella.

16.6 Epävarmuustekijät

Arvioitujen vaikutusten todennäköisyys vaihtelee, osin riipuen vaikutuslajista. Esimerkiksi maankäytön muutoksen aiheuttamien luontovaikutusten toteutuminen voidaan arvioida melko luotettavasti, kun taas kemikaalionnettomuuden todennäköisyys jää vähäiseksi ja epävarmaksi. Arvioinnissa on otettu huomioon epävarmuustekijöitä. Kaikkein epätodennäköisimmät vaikutukset näyttäytyvät suunnittelun riskeinä. Kaikkia arviointiin liittyviä seikkoja ei tunneta riittävän tarkasti, jolloin vaikutusten arvioinnissa joudutaan käyttämään oletuksia.

Epävarmuustekijöiden tunnistaminen ja arviointi on osa vaikutusten arviointia. Kaikkia arviointiin liittyviä seikkoja ei tunneta riittävän tarkasti, jolloin vaikutusten arvioinnissa joudutaan käyttämään oletuksia.

Tunnistettuja riskejä on pyritty minimoimaan aluevaraus-suunnitelman laatimisen aikana. Hankkeen etenemisen kannalta kriittisimmäksi tunnistetut riskit ovat:

- Alueella esiintyy hyvin runsaasti ympäristöarvoja. On mahdollista, että alueelta löytyy kriittisiä luontokohteita kuten uusia tai paikkaansa muuttaneita direktiivilajien esiintymiä (esimerkiksi liito-orava, lepakot) keskeisiltä paikoilta.
- Meluntorjunnan ratkaisuja ei koeta riittävinä.
- Perustamisolosuhteet (sillat, meluaidat) osoittautuvat jatkosuunnittelussa aluevaraus-suunnitelmavaiheessa arvioitua vaikeammiksi.
- Suunnitelma ei saa yleistä hyväksyntää ja asukkaat valittavat suunnitelmasta.
- Yleiskaavat eivät vahvistu suunnitelmaratkaisun mukaisiksi. Suunnitelma ei saa lainvoimaa ja jatkosuunnittelu sekä toteutus viivästyvät.
- Focus-alue ei toteudu kokonaisuudessaan, mikäli väylä toteutuu vain suppeana vaihtoehtona 0+. Vastavaa epävarmuutta voi liittyä muihinkin väylän läheisiin maankäytön laajenemisalueisiin.
- Liikennemäärät ja sitä myötä liikenteen aiheuttamat ongelmat kasvavat. Eivät kuitenkaan niin paljon, että suuremmalle kehittämishankkeelle järjestyy rahoitus.

17 Jatkosuunnittelu

17.1 Tarvittavat luvat ja päätökset

Tässä YVA-vaiheessa on tunnistettu alustavasti, mitä suunnitelmia, lupia ja päätöksiä hankkeen yhteydessä tulee tehdä ennen jatkosuunnittelua tai tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä tai ennen rakentamisen aloittamista.

YVA-selostus palvelee alueen meneillään olevaa kaa-voitusta ja on niiden tausta-aineistona. Seuraavassa vaiheessa hankkeesta laaditaan aluevaraussuunnitelma, joka käsitellään alueen kaavojen yhteydessä Vantaalla ja Tuusulassa. Kaavojen päätöksenteon perusteella tulee hyväksytyksi hankkeen jatkosuunnitteluun valittava ratkaisu. Tämän hetken käsityksen mukaan seuraava lain mukainen suunnitteluvaihe on tiesuunnitelma, jossa määritellään aluevaraussuunnitelmaa tarkemmin tien paikka ja sen vaatimat aluevaraukset. Tiesuunnitelmasta on mahdollisuus tehdä muistutuksia ja sen hyväksymispäätöksestä on mahdollisuus valittaa hallinto-oikeuksiin.

Tämän hankkeen ympäristökohteisiin liittyviä lupia ja päätöksiä ovat alustavasti:

- Vantaanjoen ja Tuusulanjoen ylittävillä silloille tarvitaan vesilain mukaiset luvat, joihin sisältyy rakentamisen aikaista vedenlaadun tarkkailua lupamääräysten mukaisesti (vain vaihtoehto 1). Sillan tai kuljetuslaitteen tekeminen yleisen kulkua- tai valtaväylän yli vaatii vesilain (587/2011) 3 luvun 3 §:n nojalla vesiluvan.
- Luonnonsuojelulain mukaisia poikkeamislupia tarvitaan mahdollisesti lahokaviosammalen, kirjoverkkoperhosen, vuollejokisimpukan ja liito-oravan esiintymille (luontodirektiivin liitteen IV(a) lajien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittämis- ja heikentämiskiellosta). Tiesuunnitelmavaiheessa suojeltavien lajien esiintyminen hankkeen vaikutusalueella on tutkittava uudelleen ja arvioitava lupatarpeet sen perusteella.
- Muinaismuistolain 15 § mukainen menettely arkeologista kulttuuriperintöä koskien, mikäli rakentamistoimet ulottuvat muinaismuistokohteeseen.
- Maa-aineslakia (MAL) sovelletaan kiven, soran, hiekan, saven ja mullan ottamiseen pois kuljetettavaksi taikka paikalla varastoitavaksi tai jalostettavaksi, jollei 2 §:stä

Yleisesti maantien tiesuunnitelma- ja rakentamisprosessiin kuuluvia keskeisimpiä lupia ja päätöksiä ovat:

- *tiesuunnitelman hyväksymispäätös,*
- *mahdolliset kaavamuutokset,*
- *aluehallintoviraston myöntämät luvat (vesilupa, ympäristölupa),*
- *murskaustoimintaan tarvittavat ympäristöluvat,*
- *rakentamisen aikaiset luvat.*

YVA-laki 252/2017:

Lupaviranomainen varmistaa, että yvan perusteltu päätelmä on ajan tasalla lupa-asiaa ratkaistaessa (tiesuunnitelman hyväksymispäätös).

muuta johdu (MAL 1 §). Lakia ei sovelleta rakentamisen yhteydessä irrotettujen aineiden ottamiseen ja hyväksikäyttöön, kun toimenpide perustuu viranomaisen antamaan lupaan, tai hyväksymään suunnitelmaan (MAL 2 § 1 mom. 2) kohta). Esim. tiesuunnitelma on MAL 2 §:ssä tarkoitettu viranomaisen hyväksymä suunnitelma. Tämä koskee kuitenkin ainoastaan tielinjan alueelta irrotettavia aineksia. Mikäli kyse on tielinjaa laajemmasta alueesta (esim. liitännäisalue), siihen sovelletaan maa-aineslain säännöksiä.

17.2 Haittojen torjunta ja lieventäminen

Haitallisten vaikutusten torjunta ja lieventäminen on kiinteä osa maantiehankkeiden suunnittelua. Keinoja lieventää haittoja on lukuisia, ja suurin osa niistä päätetään yksityiskohtaisen suunnittelun yhteydessä. Tässä hankkeessa keskeisimmät keinot ovat tielinjauksen sijainnin ja suunnitteluratkaisujen pohdinta, meluntorjunta ja ekologiset yhteydet mahdollistavat siltarakenteet.

Keskeiset haittojen lieventämistoimenpiteet:

- *Maisemasillat Reunaan, Vantaanjoelle ja Tuusulanjoelle*
- *Meluntorjunta*
- *Pohjaveden suojaus*
- *Maankäytön suunnittelu yhteistyössä alueen toimijoiden kanssa*
- *Tietekniset haitallisia vaikutuksia lieventävät ratkaisut*
- *Poikittaisten kulkuyhteyksien ja kiinteistöjen kulkuyhteyksien huomioiminen suunnittelussa estevaikutusten vähentämiseksi*
- *Tien suuntauksen elementtien suunnittelu maastonmuotojen ja maisematilojen suhteen*
- *Maisemavaikutusten mallintaminen siltojen ja eritasoliittymien yhteydessä*
- *Maiseman muistumakohtien säilyttäminen herkillä alueilla ja arvokohteiden yhteydessä*
- *Virkistyskäyttömahdollisuuksien ja -reittien turvaaminen jatkosuunnittelussa*
- *Pieneläinten kulkuyhteyksien turvaaminen vesistönylitysten yhteydessä*
- *Linjauksella sijaitsevien lahopuiden ja lahokaviosammalkasvustoiden siirtäminen lahokaviosammalen ydinalueilla.*
- *Vuollejokisimpukoiden siirtäminen Vantaanjoen ja Tuusulanjoen rakentamisen aikaisilta vaikutusalueilta*
- *Kalojen kutu- ja nousuaikojen huomioiminen vesistö- rakentamisen ajoittamisessa*
- *Yksityiskaivojen kartoittaminen*
- *Hulevesisuunnittelu rakennustyömaiden yhteydessä.*
- *Linjaukselta poistettavien maa-ainesten hyödyntäminen mahdollisuuksien mukaan rakentamisessa.*
- *Happamien sulfaattimaiden esiintymisen selvittämisen linjauksella.*
- *Kaivumassojen laadun omavalvonta.*
- *Rakentamisen aikaisten vaatimusten määrittely.*

17.3 Muut jatkosuunnittelussa huomioon otettavat asiat

Seuraavassa on näkökohtia, jotka muun muassa tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa:

- Luontoarvojen ja uhanalaisten lajien tilanne ja esiintymislaajuus täytyy tarkastaa myös jatkosuunnittelussa uudelleen maastoselvityksin ajantasaisen tiedon saamiseksi.
- Vantaanjoen (FI0100104) - Natura 2000 -alueesta tulee laatia luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen arvio suunnitelman tarkentuessa (vaihtoehto 1).
- Asukkaiden ja eläimistön kulkuyhteydet otetaan huomioon alikulkujen jatkosuunnittelussa aluevaraussuunnitelmavaihetta tarkemmin.
- Vesirumpujen ja siltojen mitoituksessa otetaan huomioon myös vesieliöstön ja sammakkoeläinten sekä pienempien nisäkkäiden liikkuminen.
- Kantaverkon voimajohdot ja niiden korkeus- ja etäisyysvaatimukset erilaisiin rakenteisiin täytyy tarkentaa.
- Tarkat johto- ja laitesiirotarpeet täytyy määritellä.
- Asemakaavan laatimistarpeet selvitetään tiesuunnitelmavaiheessa.
- Meluntorjunta suunnitellaan tarkemmin tiesuunnitelman ja sen melulaskentojen pohjalta. Liikenteen ja muiden melulähteiden yhteisvaikutus melutasoihin asumiseen ja loma-asumiseen käytettävillä alueilla on tarpeen tarkastella jatkosuunnittelussa.
- Tehdään museoviranomaisten edellyttämät tutkimukset ja lisäinventoinnit muinaisjäännösten kohdilla. Muinaismuistokohteet merkitään maastoon ja suojataan tarpeen mukaan. Tarvittaessa laaditaan käyttö- ja hoitosuunnitelma yhdessä museoviranomaisten kanssa.
- Arvioidaan pilaantuneiden maiden kunnostuksen tarve ja laaditaan kunnostusluvat.
- Kiinteistövaikutusten arviointi (KIVA), ehdotukset haittojen lieventämisestä (esimerkiksi tilusjärjestelyt, yksityistiejärjestelyt) on otettava huomioon ja toimenpiteet suunniteltava tarkemmin tiesuunnitteluvaiheessa.
- Talousvesikaivot kartoitetaan hydrogeologisen tarkastelun perusteella noin 300 metrin etäisyydeltä uudelta tielinjalta. Kartoitus tehdään tie- tai rakennussuunni-

- telmavaiheessa. Talousvesikaivot huomioidaan myös hankkeen ympäristötarkkailussa.
- Pohjaveden suojausten tarve ja laajuus määritellään tie-suunnitelmavaiheessa etenkin Päijännetunnelin kohdalla.
 - Jatkosuunnittelussa voidaan tutkia valittavan vaihtoehdon vaikutusalueella olevien herkkien vesistöjen läheisyydessä tien rakentamisvaiheeseen tai pysyväksi rakenteeksi esimerkiksi suljettavissa olevia saostus-/viivytysaltaita.
 - Rakentamisen aikaisia haitallisia vaikutuksia vesistöihin voidaan hillitää viivyttämällä valumavesiä rakennusaikana laskeuttamalla tai johtamalla niitä kosteikkojen kautta.
 - Hulevedet käsitellään luonnonmukaisena osana ympäristösuunnitelmaa. Hulevesisuunnittelussa huomioidaan direktiivilajien esiintymät ja Kiilan kiertotalousalueen hulevesisuunnitelma.
 - Tien linjauksen ja tasauksen suunnittelua on tarkennettava myös suhteessa hankkeen massatalouteen huomioiden rakentamisvaiheet. Tavoitteena on, että tien rakentamiseen tarvittavat maa- ja kalliomassat saataisiin mahdollisimman kattavasti rakentamiskäytävästä.

17.4 Ehdotus seurantaohjelmaksi

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää, että tienpitoviranomainen seuraa järjestelmällisesti, miten tiehankkeen arvioidut ja muut vaikutukset ovat toteutuneet ja käyttää hyväksi seurannan tuloksia hankkeiden vaikutusarviointissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on YVA-lain mukaan esitettävä ehdotus haitallisten ympäristövaikutusten seurantaohjelmaksi.

YVA-selostuksessa on tarkasteltu alustavasti seurantaohjelman tarvetta. Seurannan kohteeksi valikoidaan yleensä asioita, joihin kohdistuu merkittäviä vaikutuksia tai ilmenee vaikutuksia, joiden kohdalla ollaan epävarmoja vaikutusten suuruudesta. Seurannan tavoite on selvittää, kuinka seurattavan asian tilanne kehittyy ja kuinka arvioidut vaikutukset toteutuvat. Seurantaohjelma tarkentuu, kun tien suunnitteluprosessi etenee yleissuunnitelman ja edelleen tiesuunnitelman tarkkuuteen. Tarkan seurantaohjelman laatiminen kuuluu tiesuunnitelmavaiheeseen.

Tässä hankkeessa on tunnistettu keskeiset seurantatarpeet:

- Melutilannetta on hyvä seurata ennen ja jälkeen hankkeen toteutuksen. Menetelmänä ovat melumittaukset, joiden tuloksilla tarkennetaan melumallinnuksen tietoa ja selvitetään, kuinka meluntorjunta toimii.
- Tiesuunnitelmavaiheessa alueelle asennetaan pohjaveden havaintoputkia pohjavesihallinnan ja mahdollisten pohjavesivaikutusten kannalta tärkeille kohteille. Erityisesti kiinnitetään huomiota Mätäkenen pohjavesialueen, Päijännetunnelin ylityskohdan sekä hankkeen vaikutusalueella olevien talousvesikaivojen tarkkailuun. Tarkkailun sisältyy pohjaveden määrän ja laadun tarkkailu.
- Talousvesikaivot kartoitetaan Väyläviraston ohjeistuksen mukaisesti tie- tai rakennussuunnitelmavaiheessa noin 300 metrin säteellä tielinjauksesta. Kartoituksen perusteella valitaan tarkkailtavat kohteet. Kartoituksen yhteydessä täytetään kiinteistökohtaiset kaivokortit sekä mitataan pohjavedenpinnan tasot ja tehdään vedenlaatumäärytykset.
- Vantaanjoen ja Tuusulanjoen osalta tehdään rakentamisen aikaista vedenlaadun tarkkailua lupapäätöksen määräysten mukaisesti (vain vaihtoehto 1).
- Pintavesiä tarkkaillaan kohteissa, joissa voimakasta maan muokkausta ja rakentamista tapahtuu lähellä (määritellään tapauskohtaisesti) herkkää tai muuten merkittävää pintavesistöä ja joihin rakentamisen alueelta pääsee valumaan hulevesiä. Nämä kohteet yksilöidään tarkemmissa suunnitteluvaiheissa valitun vaihtoehdon ollessa tiedossa.
- Valittavan vaihtoehdon läheisyydessä (100–300 metriä) pohjavesilähteiden kunto tarkastetaan, valokuvataan ja ylivirtaus mitataan ennen rakentamista.
- Pohja- ja pintavesitarkkailu aloitetaan vuoden sisällä ennen rakentamisen aloittamista ja sitä jatketaan koko rakentamisen ajan. Lisäksi rakennustöiden valmistumisen jälkeen toteutetaan jälkiseurantaa.
- Liito-oravatilannetta seurataan tiesuunnitelmavaiheen lähestyessä. Käytännössä seuranta toteutetaan toistuvien inventoinnein. Seurannalla saadaan tietoa liito-oravien elinalueilla tapahtuneista muutoksista. Liito-oravan uudet sukupolvet siirtyvät uusille alueille vuosittain.
- Myös muita asioita voidaan sisällyttää seurantasuunnitelmaan (esimerkiksi maisema, maankäyttö), mutta niiden seurantamenetelmät eivät ole vakiintuneita.

17.5 Jatkosuunnittelun aikataulu

Arviointiselostuksesta saadun yhteysviranomaisen perustellun päätelmän jälkeen hankkeesta vastaava ja kunnat tekevät päätöksen jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta syksyllä 2020. Tämän perusteella laaditaan alueen kaavoituksen taustamateriaaliksi aluevaraussuunnitelma ja sen jälkeen viimeistellään hankkeen mahdollistavat kaavoitustyöt.

Ennen hankkeen toteuttamista laaditaan tiesuunnitelma ja rakentamisen yhteydessä rakennussuunnitelma. Suunnitteluratkaisu toimii myös kuntien tulevan maankäytön suunnittelun lähtökohtana. Tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty.

MAL 2019 -suunnitelman mukaan Kehä IV:n suunnitteluvalmiutta edistetään vuoteen 2030 mennessä ja se voidaan toteuttaa vaiheittain maankäytön niin edellyttäessä. Alkuvuodesta 2020 tuli esille, että tiesuunnitelman laatimiselle voisi olla mahdollisuus saada rahoitusta jo 2020-luvun alkupuolella.

Hankkeen toteuttaminen ei ole Väyläviraston tai Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen toteuttamishajelmissa. Hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnin ja aluevaraussuunnittelun tavoitteena on muodostaa mahdolliset vaiheittaiset toimenpiteet tieosuuden kehittämiseksi kohti tavoitetilaa. Suunnitteluväliuuden nostaminen lisää mahdollisuuksia saada hanke esimerkiksi sisältyväksi toteuttamishankkeeksi valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Myös jatkosuunnittelussa ympäristöarvoja selvitetään ja haittoja lievennetään

Maanteiden suunnitteluprosessissa suunnitelma tarkentuu vaiheittain ja kussakin vaiheessa vaikutusten arviointi ja vuoropuhelun sisältö vastaa suunnitelmatarkkuutta. Aluevaraussuunnitelma on yleissuunnittelua, jossa linjauksen tai sen vaihtoehtojen todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset voidaan arvioida yleissuunnittelutarkkuudella. Aluevaraussuunnitelman perustella linjaus voidaan osoittaa yleiskaavoissa ja Focus-alueen osalta asemakaavassa.

Monet YVA-menettelyssä esiin nousseet asiat otetaan huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa, jolloin ratkaistaan suunnitelman tarkemmat yksityiskohdat. Aluevaraussuunnitelmasta edetään tiesuunnitteluun, jossa väylän paikka tarkentuu ja suunnitelmavaihe siirto tien paikalleen. Tiesuunnitteluun kuuluu oma vaikutusten arviointi ja sitä tukevat tarvittavat selvitykset. Tiesuunnitelman yhteydessä tehtävät luontoselvitykset ovat tarpeellisia jo siksi, että luonnonympäristöä koskeva tieto vanhenee nopeasti esimerkiksi huomion arvoisten lajien suhteen. Väylän toteuttamisen ajankohta ei ole tiedossa ja tiesuunnitelmaan etenemiseen menee todennäköisesti vuosia.

Tiesuunnitelmassa linjausta voidaan tarkentaa ottaen huomioon maankäytön reunaehdot. Monet haittojen lieventämistoimenpiteet suunnitellaan ja ratkaistaan vasta tiesuunnitteluvaiheessa. Niihin kuuluvat tässä hankkeessa tärkeät ekologisten yhteyksien ja huomi-onarvoisten luontoarvojen turvaaminen sekä meluntorjunta. Monet selvitykset kannattaa tai on mahdollista järkevästi toteuttaa vasta tiesuunnitelmavaiheessa suunnittelutarkkuudesta johtuen. Esim. Vantaanjoen Natura-alueen suojeluperusteena olevien vuollejoki-simpukoiden selvittäminen sukeltamalla kannattaa tehdä tiesuunnitelmavaiheessa, kun siltaratkaisu on selvillä. Tiesuunnitelmaan kuuluu myös luonnonsuojelulain mukainen 65 § Natura-arviointi.

18 Lähteet, lisätiedot ja kirjallisuus

Lähdeluetteloon lisätty linkkejä, jotta lukija voi tutustua alkuperäisaineistoon. HUOM! Linkit voivat vanhentua ja muuttua toimimattomiksi ajan myötä.

- Ahro, J., Hirvonen, A., Koski, K., Pakkanen, H., Söyrink, R. 2016. Maisema, opas arvokkaiden maisema-alueiden maankäytön suunnitteluun. Etelä-Suomen Maa- ja kotitalousnaisten MKN maisemapalvelut. Saatavilla osoitteesta: https://www.maajakotalousnaiset.fi/sites/default/files/attachment/maisemaopas_korjattu_2018_pieni.pdf
- Ellermaa, M. 2010. Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja niiden tunnistaminen Uudellamaalla. Tringa, 4/2010–1/2011, 140-172. Saatavilla osoitteesta: <https://www.tringa.fi/wp-content/uploads/2010/05/maali.pdf>
- Finlex 2020. <https://www.finlex.fi> (oikeusministeriön omistama oikeudellisen aineiston Internet-palvelu).
- Heikkinen, J., Ketoja, E., Nuutinen, V., Regina, K. 2013. Declining trend of carbon in Finnish cropland soils in 1974–2009. Global Change Biology, 19(2013), 1456-1469.
- Helsingin seudun kunnat 2015. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2019-suunnitelma. Saatavilla osoitteesta: https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/mal2019_suunnitelmaraportti_27052019.pdf
- HSY 2018. Pääkaupunkiseudun kasvihuonekaasupäästöt-artikkeli. Saatavilla osoitteesta: <https://www.hsy.fi/fi/asiantuntijalle/ilmastonmuutos/hillinta/seuranta/Sivut/Paastot.aspx>
- Hyvärinen, E., Juslén, A., Kemppainen, E., Uddström, A., Liukko, U-M. 2019. Suomen lajien uhanalaisuus 2019. Punainen kirja. Saatavilla osoitteesta: <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/299501>
- Kalliola Reino 1973. Suomen kasvimaantiede.
- Kolari, P. 2010. Carbon balance and component CO₂ fluxes in boreal Scots pine stands. Dissertationes Forestales 99.
- Lemminkäinen Infra Oy 2017. Kiilan kiertotalouskeskus, ympäristövaikutusten arviointiohjelma. Saatavilla osoitteesta: <https://www.ymparisto.fi/KiilankiertotalouskeskusYVA>
- Liikenne- ja viestintäministeriö 2018. Liikenteen Ilmastopolitiikan väliraportti.
- Liikenne- ja viestintäministeriö 2018. Toimenpideohjelma hiilettömään liikenteeseen 2045 – Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän loppuraportti. Saatavilla osoitteesta: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/161210>
- Luonnonvarakeskus 2019. Kala- ja riistatilastot.
- Luonnonvarakeskus 2019. Käytössä oleva maatalousmaa 2018-artikkeli. Saatavilla osoitteesta: https://stat.luke.fi/k%C3%A4yt%C3%B6ss%C3%A4-oleva-maatalousmaa-2018_fi-0
- Luonnonvarakeskus 2020. Hakkuukertymä ja puuston poistuma-artikkeli. Saatavilla osoitteesta: <https://stat.luke.fi/hakkuukertyma-ja-puuston-poistuma>
- Luonnonvarakeskus 2020. Suomen metsätilastot 2019.
- Morenia Oy, Lemminkäinen Infra Oy, Finavia 2009. Focus-alueen maa-ainestenoton YVA-menettely. Saatavilla osoitteesta: https://www.tuusula.fi/attachments/text_editor/24462.pdf
- Museovirasto 2019. Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY). Saatavilla osoitteesta: http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx
- Nurmijärven kunta 2016. Klaukkalan osayleiskaava (KV 27.1.2016).

Ramboll Finland Oy 2019. Vantaan yleiskaava 2020, yleiskaavaluonnoksen luontovaikutusten arviointi. Vantaan kaupunki. 66 s.

Rantalainen, S. 2004. Luonnonsuojeluselvytys YK0019. Vantaan kaupunki, ympäristökeskus. 21 s.

Raunio, A., Schulman, A. ja Kontula, T. (toim.) 2008. Suomen luontotyyppien uhanalaisuus. Suomen ympäristökeskus, Suomen ympäristö 8/2008. Osat 1 ja 2. Saatavilla osoitteista: <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/37930> sekä <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/37932>

Suomen ympäristökeskus 2015. Suomen ympäristökeskus. Monitavoitearvioinnin käytännöt ja työkalut ympäristövaikutusten arvioinnin laadun ja vaikuttavuuden parantamisessa (IMPERIA).

Södermann, T. 2003. Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi - kaavoituksessa, YVA-menettelyssä ja Natura-arvioinnissa. Suomen ympäristökeskus. Saatavilla osoitteesta: <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/41709>

Talvitie, J. 2018. 100 vuotta kaavoitusta - muuttuva maankäyttö. KAKS – Kunnallisanalan kehittämissäätiö. Saatavilla osoitteesta: <https://kaks.fi/julkaisut/17697-2/>

Tiainen, J., Mikkola-Roos, M., Below, A., Jukarainen, A., Lehtinen, A., Lehtiniemi, T., Pessa, J., Raja-särkkä, A., Rintala, J., Sirkiä, P. & Valkama, J. 2016. Suomen lintujen uhanalaisuus 2015. Saatavilla osoitteesta: <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/159435>

Tielaitos Uudenmaan tiepiiri 1996. Yleissuunnitelma: Maantien 152 (Kehä IV) kehittäminen välillä Hämeenlinnanväylä – Vanha Lahdentie.

Tielaitos Uudenmaan tiepiiri 1996. YVA-menettely: Maantien 152 (Kehä IV) kehittäminen välillä Hämeenlinnanväylä – Vanha Lahdentie.

Tilastokeskus 2018. Henkilöautolla ajettiin edellisvuosien lailla - maanteiden tavarankuljetukset tehostuivat-artikkeli. Laina helmikuu 2020. Saatavilla osoitteesta: <https://www.stat.fi/tietotrendit/artikkelit/2018/henkilöautoilla-ajettiin-edellisvuosien-lailla-maanteiden-tavarankuljetukset-tehostuivat/>

Tilastokeskus 2019. Suomen kasvihuonekaasupäästöt 1990-2018. Saatavilla osoitteesta: http://tilastokeskus.fi/static/media/uploads/tup/khkinv/yymp_kahup_1990-2018_2019_19740_net.pdf

Traficom 2019. Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset. Traficom tutkimuksia ja selvityksiä 22/2019 (Luonnos). Saatavilla osoitteesta: https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Liikennej%C3%A4rjestelm%C3%A4n%20nykytila%20ja%20toimintaymp%C3%A4rist%C3%B6n%20muutokset_raportti.pdf

Tulkki, K. & Vehmas, A. 2007. Osallistuminen yleis- ja asemakaavoituksessa. Ympäristöministeriö. Ympäristöhallinnon ohjeita 1/2007. Saatavilla osoitteesta: <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/41516>

Tuomenvirta H., Haavisto R., Hildén M., Lanki T., Luhtala S., Meriläinen P., Mäkinen K., Parjanne A., Peltonen-Sainio P., Pilli-Sihvola K., Pöyry J., Sorvali J. & Veijalainen N. 2018. Sää- ja ilmastoriskit Suomessa – Kansallinen arvio. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 43/2018. Valtioneuvoston kanslia. Saatavilla osoitteesta: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/161015>

Tuusulan kunta 1988. Tuusulan yleiskaava 2010 (KV 15.5.1989).

Tuusulan kunta 1996. Ruotsinkylä-Myllykylä osayleiskaava (KV 4.3.2006).

Tuusulan kunta 1998. Nahkela-Siippo-Rusutjärvi-osayleiskaava (KV 22.6.1998).

Tuusulan kunta 2007. Focuksen alueen luontoselvitykset. Saatavilla osoitteesta:

https://www.tuusula.fi/attachments/text_editor/24461.pdf

Tuusulan kunta 2013. Kehä IV aluevarausuunnitelma Myllykyläntie–Tuusulanväylä.

Tuusulan kunta 2013. Kiviaineksen otto ja ylijäämämaiden vastaanotto Västerskogin tilalla, ympäristövaikutusten arviointiselostus. Saatavilla osoitteesta:

<https://www.ymparisto.fi/download/noname/%7BE1CF7F64-9AF6-4CD6-BEA0-6FDAE21978CC%7D/44003>

Tuusulan kunta 2014. Ruotsinkylä-Myllykylä II osayleiskaava (KV 31.3.2014).

Tuusulan kunta 2014. Tuusulan viheraluestrategia (luonnos).

Tuusulan kunta 2015. FOCUS-osayleiskaava (KV 16.3.2015).

Tuusulan kunta 2015. Tuusulan osayleiskaava-alueiden luontoselvitykset 2013 ja 2014. Saatavilla osoitteesta:

https://www.tuusula.fi/attachments/text_editor/31527.pdf?name=Ruotsinkyla-Myllykyla_ja_Focus-alueen_luontoselvitys_2013_lowres

Tuusulan kunta 2016. Focuksen alueen luontoselvitys 2016.

Tuusulan kunta 2017. Tuusulan ekosysteemipalvelut -raportti. Saatavilla osoitteesta: https://www.tuusula.fi/attachments/text_editor/30907.pdf?name=Tuusulan_ekosysteemipalvelut_Raportti_30_05_17

Tuusulan kunta 2017. Tuusulanjoki – Kulttuurimaisema ja rakennuskanta. Yleiskaavan 2040 taustaselvitys.

Tuusulan kunta 2018. FOCUS-alueen kaupallinen selvitys ja liikenneverkkotarkastelu 27.6.2018.

Tuusulan kunta 2019. Kehä IV asemakaava nro 3579, Osallistumis- ja arviointisuunnitelma.

Tuusulan kunta 2019. Luontoselvitykset Tuusulan Ruotsinkylässä (Kehä IV, Västerskog) vuonna 2018. Raporttiluonnos.

Tuusulan kunta 2019. Lövkullan tilan lepakkoselvitys.

Tuusulan kunta 2019. Tuusulan yleiskaava 2040 (ehdotus).

Työ- ja elinkeinoministeriö 2017. Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030. Saatavilla osoitteesta: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/79189>

Uudenmaan liitto 1996. Helsingin seudun seutukaava. Taajama-alueet, liikenneväylät ja -alueet (YM 18.6.1996).

Uudenmaan liitto 2006. Uudenmaan maakuntakaava 2006 (YM 8.11.2006).

Uudenmaan liitto 2010. Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaava (YM 22.6.2010).

Uudenmaan liitto 2012. Uudenmaan 3. vaihemaakuntakaava (YM 14.12.2012)

Uudenmaan liitto 2014. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava (YM 30.10.2014)

Uudenmaan liitto 2017. Luonnonsuojelualueiden kohdetiedot, Uudenmaan maakuntakaavan liiteaineisto 1. Saatavilla osoitteesta: https://www.uudenmaanliitto.fi/files/24151/UUSIMAA-KAAVA_Liiteaineisto_2_Suojelualueiden_kohdekuvaukset.pdf

Uudenmaan liitto 2017. Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava (Maakuntavaltuusto 24.5.2017).

Uudenmaan liitto 2018. Vantaan luontokohteiden maakunnallisen arvon määrittely LAKU-kriteerein Uusimaa-kaavaa varten – Osa II. Saatavilla osoitteesta:

https://www.uudenmaanliitto.fi/files/23400/Luontoselvityskohteiden_maakunnallinen_arvo.pdf

Uudenmaan liitto 2019. Uusimaa-kaava 2050 (kaavaehdotus).

Uudenmaan liitto/Helsingin yliopisto 2018. Uudenmaan ekologiset verkostot-selvitys.

Uudenmaan tiepiiri, Ilmailulaitos Vantaan kaupunki 1992. Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristön tieverkkoselvitys.

Valovirta, I. 2008: Vantaanjoen Natura-alueen vuolejokisimpukkainventointi 2004–2007. Luonnontieteellinen keskusmuseo, Eläinmuseo & Maailman Luonnon Säätiö (Suomen WWF). 48 s.

Vantaan kaupunki 1995. Vantaan yleiskaava (YM 26.1.1996).

Vantaan kaupunki 2003. Maankäytön kehityskuva.

Vantaan kaupunki 2006. Vantaan luonnonmuistomerkit-raportti. Saatavilla osoitteesta:

https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/119016_vantaan_luonnonmuistomerkit_2006.pdf

Vantaan kaupunki 2007. Luonnonsuojeluselvitys. Saatavilla osoitteesta: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/118797_kaupsu_Luonnonsuojelualueet_nettiin.pdf

Vantaan kaupunki 2007. Vantaan yleiskaava (KV 17.12.2007).

Vantaan kaupunki 2009. Vantaan pienvesiselvitys. Saatavilla osoitteesta: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/119028_vantaan_pienvesiselvitys_2009.pdf

Vantaan kaupunki 2011. Luoteis-Vantaan maankäyttöselvitys YK0034.

Vantaan kaupunki 2011. Vantaan virtavesiselvitys 2010–2011. Saatavilla osoitteesta: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/119029_vantaanvirtavesiselvitys_2010-2011.pdf

Vantaan kaupunki 2013. Kalliosinisiiven elinympäristöjen selvitys Pohjois-Vantaalla vuonna 2012.

Vantaan kaupunki 2013. Metsäiset yhteydet Vantaalla-raportti. Saatavilla osoitteesta: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/119015_metsaiset_yhteydet_vantaalla.pdf

Vantaan kaupunki 2014. Vantaan luonnonsuojelualueet-selvitys. Saatavilla osoitteesta: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/118896_luonnonsuojelualueet.pdf

Vantaan kaupunki 2015. Esisuunnitelman laatiminen maantie 152 pohjoiselle linjaukselle välillä Hämeenlinnanväylä–Myllykyläntie.

Vantaan kaupunki 2015. Vantaan petolinnut 2015 -selvitys.

Vantaan kaupunki 2015. Vantaan pienvesien tutkimusraportti 2015. Saatavilla osoitteesta: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/120525_pienvesien_tutkimusraportti.pdf

Vantaan kaupunki 2016. Suunnittelualueen kääpä- ja metsäselvitykset.

Vantaan kaupunki 2017. Vantaan viherrakenneselvitys. Saatavilla osoitteesta: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/134957_vantaa-viherrakenneselvitys-19092017-netti.pdf

Vantaan kaupunki 2018. Kiilan hule- ja pohjavesiselvitys.

Vantaan kaupunki 2018. Kiilan, Kesäkylän, Seutulan kaatopaikan ja Lavangon asemakaava-aineisto.

Vantaan kaupunki 2018. Luoteis-Vantaan liito-oravaselvitys 2017–2018, väliraportti.

Vantaan kaupunki 2018. Pirttirannan asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma.

Vantaan kaupunki 2018. Selvitys Vantaan ekologisista yhteyksistä. Saatavilla osoitteesta: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/141790_Selvitys_Vantaan_ekologisista_yhteyksista.pdf

Vantaan kaupunki 2018. Soita Riipilässä-kohdeinventointi.

Vantaan kaupunki 2018. Vantaan lahokaviosammalkartoitus 2017.

Vantaan kaupunki 2018. Vantaan viitasammakkokartoitus 2018. Saatavilla osoitteesta: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/145008_web_viitasammakkokartoitus_vaaka.pdf

Vantaan kaupunki 2019. YLEISKAAVA 2020 (YK0048) Ilmastovaikutusten arviointi.

Vantaan kaupunki 2020. Lahokaviosammal Vantaalla: esiintymisselvitys ja suojelusuunnitelma. Saatavilla osoitteesta: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/150008_lahokaviosammal_vantaalla_esiintymisselvitys_ja_suojelusuunnitelma.pdf

Vantaan kaupunki 2020. Vantaan yleiskaavan 2020 alustava ehdotus (Kaupunginhallituksen 23.3.2020 aineisto).

Vantaanjoen ja Helsingin seudun vesiensuojeluyhdistys ry 2017. Mätäkiven pohjavesialueen suojelusuunnitelma, päivitys 2017. Raportti 20/2017.

Vekkox 2018. Massaholmin suojavallin suunnitelmat.

VTT 2018. LIISA 2018 laskentajärjestelmä, VTT.

Väre, S., Huhta, M., Martin, A. 2003. Eläinten kulkujärjestelyt tiealueen poikki. Tiehallinnon selvityksiä 36/2003. 130 s. Saatavilla osoitteesta: <https://julkaisut.vayla.fi/pdf/3200824-velaintenkulkujarjtieal.pdf>

Ympäristöministeriö 2007. MELUTTA -hankkeen loppuraportti. Ympäristöministeriön raportteja 20/2007.

Ympäristöministeriö 2015. Ilmanlaatua koskeva sääntely. Saatavilla osoitteesta: http://www.ymparisto.fi/fi-fi/Ilmasto_ja_ilma/Ilmansuojelu/Ilmansuojelun_raja_ja_ohjeavot

Ympäristöministeriö 2017 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Saatavilla osoitteesta: http://www.ymparisto.fi/fi-fi/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet

Ympäristöministeriö 2017. Kansallinen ilmasto- ja energiastrategia.

Ympäristöministeriö 2017. Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030 – Kohti ilmastoviisasta arkea. Ympäristöministeriön raportteja 21/2017. Saatavilla osoitteesta: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/80703>

YTV 2003. Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman PLJ 2002.

YTV 2007. Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman PLJ 2007.

Keskeiset kaava-aineistot

Tuusulan kunnan kaava on pääosin saatavilla osoitteesta: <https://www.tuusula.fi>

Vantaan kaupungin kaava-aineistot on pääosin saatavilla osoitteesta: https://www.vantaa.fi/asuminen_ja_ymparisto/kaavoitus_ja_maankaytto

Uudenmaan liiton kaava-aineistot on pääosin saatavilla osoitteesta: <https://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnittelu>

Kartat ja paikkatieto

ESRI Arcgis Online 2019, 2020. <https://www.arcgis.com>

Finavia 2018. Helsinki-Vantaan kiitoteiden jatkevaraukset sisältävät estepinnat.

Geologian tutkimuskeskus GTK 2019. Avoimet paikkatietoaineistot, rajapinnat ja karttapalvelu. <http://www.gtk.fi/tietopalvelut/karttapalvelut>

Helsingin seudun seutukartta. Helsingin kaupunkiympäristön toimiala / Kaupunkimittauspalvelut yhdessä HSY:n ja alueen muiden kuntien mittausorganisaatioiden kanssa 2019, 2020 <https://kartta.hel.fi/ws/geoserver/avoindata/wfs>

Jyväskylän yliopisto 2018. LIPAS liikuntapaikat. <https://www.jyu.fi/sport/fi/yhteistyö/lipas-liikuntapaikat.fi>

Luonnonvarakeskus 2020. Avoimet paikkatietoaineistot. <http://kartta.luke.fi/>

Maanmittauslaitos 2020. Avoimet kartta-aineistot. <https://tiedostopalvelu.maanmittauslaitos.fi/tp/kartta>

Metsäkeskus 2019. Erityisen arvokkaat elinympäristökuviot.

Museovirasto 2019. Avoimet paikkatietoaineistot, rajapinnat ja karttapalvelu. <https://www.museovirasto.fi/fi/palvelut-ja-ohjeet/tietojarjestelmat/kulttuuriympariston-tietojarjestelmat/kulttuuriympaeristoen-paikkatietoaineistot>

Uudenmaan liitto 2020. Avoimet paikkatietoaineistot ja rajapinnat. https://www.uudenmaanliitto.fi/tietopalvelut/kaavakartat_ja_paikkatieto/lataamo_ja_rajapintapalvelut

SYKE 2019. Avoimet paikkatietoaineistot ja rajapinnat https://www.syke.fi/fi-FI/Avoin_tieto/Paikkatietoaineistot

Suomen ympäristökeskus / ELY-keskukset 2019. Suomen ympäristökeskus avoin paikkatieto. https://www.syke.fi/fi-FI/Avoin_tieto/Paikkatietoaineistot

Tuusulan kunta 2007. Tuusulan luontoaineistoja-paikkatietoaineisto.

Tuusulan kunta 2013. Faunatica-luontoselvityksen paikkatietoaineistot.

Tuusulan kunta 2018. Asemakaavat-paikkatietoaineisto.

Tuusulan kunta 2018. Rakennusperintökohteet-paikkatietoaineisto.

Tuusulan kunta 2018. Aluevaraukset ja katuverkko-paikkatietoaineisto.

Tuusulan kunta 2018. Ote Tuusulan johtokartasta Ruotsinkylän alueelta.

Tuusulan kunta 2018. Pohjakuviot-paikkatietoaineisto.

Tuusulan kunta 2019. Luontoselvitykset Tuusulan Ruotsinkylässä (Kehä IV, Västerskog) vuonna 2018-paikkatietoaineisto.

Tuusulan kunta 2020. Avoimet paikkatietoaineistot, rajapinnat ja karttapalvelu. https://www.tuusula.fi/sivu.tmpl?sivu_id=1551

Vantaan kaupunki 2007. Vantaan yleiskaavan paikkatietoaineisto.

Vantaan kaupunki 2015. Vantaan petolinnut-paikkatietoaineisto.

Vantaan kaupunki 2016. Vantaan laserkeilauksen pistepilvi.

Vantaan kaupunki 2018. Viheraluetietokannat-paikkatietoaineisto.

Vantaan kaupunki 2018. Elinympäristöt-paikkatietoaineisto.

Vantaan kaupunki 2018. Johtokartta 1:500.

Vantaan kaupunki 2018. Josvaholmin harsosammal-paikkatietoaineisto.

Vantaan kaupunki 2018. Kiinteistökartta.

Vantaan kaupunki 2018. Maalajikartat 1:2000 ja 1:10 000 mittakaavoilla.

Vantaan kaupunki 2018. Rakennusperintökohteet-paikkatietoaineisto.

Vantaan kaupunki 2018. Vantaan kantan kartta.

Vantaan kaupunki 2018. Vantaan luontotietoja-paikkatietoaineisto.

Vantaan kaupunki 2018. Viheraluetietokannat-paikkatietoaineisto.

Vantaan kaupunki 2019. Lahokaviosammalen suojelusuunnitelman paikkatietoaineisto.

Vantaan kaupunki 2019. Luoteis-Vantaan liito-orava-aineisto-paikkatietoaineisto.

Vantaan kaupunki 2020. Avoimet paikkatietoaineistot, rajapinnat ja karttapalvelu. https://www.vantaa.fi/hallinto_ja_talous/tietoa_vantaasta/avoin_data

19 Pätevyydet

Konsultin työryhmä ja asiantuntijoiden pätevydet

YVA-lain mukaisesti hankkeesta vastaavan on varmistettava, että sen käytössä on riittävä asiantuntemus ympäristövaikutusten arviointiin. Sitowisen työryhmän henkilöt ovat olleet laatimassa lukuisia vastaavia YVA- ja yleissuunnitelmia. Jokaiselle vaikutusten arvioinnin pääalueelle on nimetty vastuuhenkilöt. Konsultin työtapaan kuuluu kuitenkin

myös se, että vaikutusten arviointia tehdään ryhmätyönä tuoden arviointiin monitieteistä näkökulmaa ja kokonaisuu-den hahmottamista sekä keskinäistä laadunvarmistusta ristiintarkistusten ja keskustelun kautta. Työryhmän ulkopuolisena laadunvarmistajana on toiminut YVA-ohjelma-vaiheessa FM Lauri Erävuori.

Vastuualue / Osallistuminen vaikutusten arviointiin	Esittely
YVA-menettelyn vastuu Vaikutukset maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen Vaikutukset ihmisten elinoloihin	<i>Taina Klinga, FM 2001 (maantiede)</i> Klingalla on yli 15 vuoden kokemus infrahankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista. Hän on ollut mukana monissa päätiehankkeissa vaihtelevissa rooleissa osallistuen mm. projektien johtoon, vuorovaikutukseen, maankäytön ja liikenteen ratkaisujen yhteensovittamiseen. Hän on ollut YVA-vastuuhenkilönä tai projektikoordinaattorina monissa YVA-menettelyssä. Klinga on vastannut kymmenissä väylä- ja muissa infrahankkeissa vaikutusten arvioinnista liittyen maankäyttöön sekä ihmisten elinoloihin.
Hankkeen projektipäällikkö Rakentamisen aikaiset vaikutukset Vaikutukset luonnonvarojen käyttöön	<i>Rauno Tuominen, insinööri 1987 (yhdyskuntateknikka)</i> Tuomisella on yli 30 vuoden kokemus väylähankkeiden esi-, yleis- ja tiesuunnittelusta. Hänen vastuualueenaan on ollut projektin johdon sekä tie- ja liikennesuunnittelun ja liikenteellisten vaikutusarvioiden lisäksi myös ympäristövaikutusten arviointimenettely, liikenteelliset vaikutukset, tiedottaminen ja vuorovaikutus.
Melu ja ilmanlaatu Vaikutukset ihmisten elinoloihin	<i>Siru Parviainen, TkK 2012 (geoinformatiikka)</i> Parviaisella on yli 10 vuoden kokemus meluun liittyvistä selvityksistä eri maankäytön suunnittelun tasoilla. Melun lisäksi Parviaisella on kokemusta ilmalaatu- ja tärinävaikutuksien arvioinnista sekä paikkatietomenetelmistä.
Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen	<i>Jaakko Kullberg, FM (biologia)</i> Kullbergilla on asiantuntemusta seuraavista osa-alueista: ekologia, eläintiede, kasvitiede, hydrobiologia/ ympäristöselvitykset, uhanalaisen lajiston huomioonottaminen rakentamisessa, väylähankkeissa ja maisemasuunnittelussa (10 vuoden ajan), lajien uhanalaisuus, biodiversiteetti, ilmastomuutos, paahdeympäristöt ja vieraslajit. Lajintuntemus kattaa perhoset, kovakuoriaiset, hyönteiset, linnut, nisäkkäät ja ruohovartistet kasvit.
Vaikutukset ilmastoon	<i>Tiina Ronkainen, FT 2015 (ympäristötieteet)</i> Ronkaisella on laaja osaaminen ilmastomuutoksen mekanismeista ja vaikutuksista luontoon ja ihmisiin. Ronkainen tarkasteli väitöskirjassaan ilmastomuutoksen vaikutuksia ympäristöön ja on ollut mukana projekteissa, joissa on kartoitettu toimenpiteitä ja välineitä ilmastomuutoksen hillitsemiseksi. Ronkainen on toteuttanut myös useita vuorovaikutteisia hankkeita, joissa on tarkasteltu erilaisten toimenpiteiden vaikutuksia ihmisiin.
Vaikutukset pintavesiin	<i>Sanna Eronen FM 2008 (vesistöekologia)</i> Eronen on pintavesiin erikoistunut asiantuntija. Eronen on toiminut pääosin pinta-, hule- ja pohjavesiin liittyvien selvitysten, vaikutustenarvioiden ja tarkkailuprojektien asiantuntijana kymmenen vuoden ajan. Lisäksi Eronen on laatinut useita erityyppisten hankkeiden vesilain mukaisia lupahakemuksia ja toiminut projektipäällikkönä lukuisissa vesistötarkkailuprojekteissa.

Vastuualue / Osallistuminen vaikutusten arviointiin	Esittely
Vaikutukset pohjavesiin Vaikutukset maa- ja kallioperään	<i>Tiina Vaittinen, FM 2015 (hydro- ja ympäristögeologia)</i> Vaittisella on laaja kokemus infrahankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista. Hän on ollut mukana useissa YVA-hankkeissa vastaamassa vaikutusarvioinnista pinta- ja pohjavesiin, maa- ja kallioperään, pilaantuneisiin maihin sekä luonnonvarojen käyttöön. Vaittinen on myös toiminut projektipäällikkönä monissa pinta- ja pohjavesien vaikutustarkkailuun, pilaantuneisiin maa-alueisiin, sulfaattimaihin sekä pohjavesitutkimuksiin liittyvissä projekteissa.
Vaikutukset maisemaa ja kulttuuriympäristöön	<i>Marja Oittinen, maisema-arkkitehti 1990</i> Oittisella on yli 25 vuoden kokemus infrasuunnitteluhankkeista aina esiselvityksistä toteutussuunnitteluun. Suunnittelun ohella hän on laatinut kaavoitukseen liittyviä selvityksiä, vaikutusten arviointeja ja ohjetöitä. Viime vuosina hän on toiminut projektipäällikkönä useissa pääkaupunkiseudun monialaisissa aluehankkeissa, joissa vaikutuksia on arvioitu kaavatasosta toteutukseen saakka. Hän on toiminut maisemasuunnittelun tekniikkavastaavana lukuisissa tie-, rata- ja raidehankkeissa työuransa aikana.
Liikenne	<i>Miikka Niinikoski, diplomi-insinööri 2001 (tietekniikka)</i> Niinikoskella on noin 20 vuoden kokemus liikenteen mallintamisesta makrotason liikenne-ennusteista liikenteen mikrosimulointiin. Niinikoski on vastannut useiden seudullisten liikennemallijärjestelmien laatimisesta sekä erilaisten maankäyttö- ja liikenneverkkohankkeiden liikenne-ennusteiden laatimisesta. Niinikoskella on kokemusta lukuisien yleis- ja tiesuunnitelmatasoisten tiehankkeiden liikenteellisten vaikutusten arvioinnista ja hän on vastannut viime vuosina useista Keski-Uudenmaan poikittaisten liikenneyhteyksien kehittämiseen liittyneistä liikenne-ennusteista ja verkollisista tarkasteluista.
Projektsihteeri Paikkatietoasiantuntija	<i>Antti Kinnunen, FM 2020 (luonnonmaantiede)</i> Kinnusella on kolmen vuoden kokemus ympäristökonsultointialalla toimimisesta. Hän on työssään toiminut useiden laajamittaisten ympäristövaikutusten arviointi- ja seurantahankkeiden parissa sekä projektsihteerin että asiantuntijan rooleissa. Kinnusella on kokemusta erityisesti pintavesi- ja vesiluontovaikutusten arvioinnin ja seurannan sekä paikkatietoanalyysien saralta.

Liitteet ja piirustukset

Liite 1. Yhteysviranomaisen lausunto YVA-ohjelmasta

Liite 2. Melukuvat

Vaihtoehtojen yleiskartat

- 1 Yleiskartta VE 1, plv 400–4000
- 2 Yleiskartta VE 1, plv 4000–7500
- 3 Yleiskartta VE 1, plv 7500–11000
- 4 Yleiskartta VE 1, plv 11000–14000
- 5 Yleiskartta VE 0+, plv 0–3500

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue
PL 36
00521 Helsinki

Arviointiohjelma saapunut 11.11.2019

LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA UUDENMAAN ELY-KESKUKSEN (L) HANKKEESTA MAANTIE 152 VÄLILLÄ HÄMEENLINNANVÄYLÄ - TUUSULANVÄYLÄ

1. HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) Liikenne ja Infrastruktuuri -vastuualue (L-vastuualue) on saattanut vireille Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä – Tuusulanväylä ympäristövaikutusten arviointimenettelyn toimittamalla Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueelle (Y-vastuualue) hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman.

Arviointiohjelma ja arviointiselostus

Arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma niistä selvityksistä, joita ympäristövaikutusten arvioimiseksi on tarpeen tehdä sekä siitä, miten arviointimenettely järjestetään.

Hankkeesta vastaava laatii arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella arviointiselostuksen.

Hankkeesta vastaava ja yhteysviranomainen

Hankkeesta vastaava on Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue, jossa hankkeen yhteyshenkilö on Mari Ahonen. Arviointiohjelman on laatinut konsulttitoimenantona Sitowise Oy, jossa yhteyshenkilöinä ovat Taina Klinga ja Rauno Tuominen. YVA-lain mukaisena yhteysviranomaisena toimii Uudenmaan ELY-keskuksen Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue, jossa yhteyshenkilönä on Annukka Engström.

Koska Uudenmaan ELY-keskus (L-vastuualue) vastaa hankkeen suunnittelusta, Uudenmaan ELY-keskus (Y-vastuualue) pyysi ympäristöministeriöitä määräämään, mikä ELY-keskuksista toimii hankkeen yhteysviranomaisena (YVA-laki 252/2017, 10 §). Ympäristöministeriö määräsi Uudenmaan ELY-keskuksen Ympäristö- ja luonnonvarat -

vastuualueen toimimaan yhteysviranomaisena hankkeessa
(VN/10363/2019).

Hanketausta ja hankkeen kuvaus

Uudenmaan ELY-keskus (L-vastuualue), Vantaan kaupunki ja Tuusulan kunta laativat aluevaraus suunnitelmaa maantien 152 toteuttamisesta. Hankkeen tavoitteena on muodostaa uusi maantietasoinen tieyhteys Hämeenlinnanväylän (vt3) ja Tuusulanväylän (kt45) välille. Työ liittyy kiinteästi käynnissä olevaan kaavoitukseen Vantaalla ja Tuusulassa.

Maantien 152 yhteyden suunnittelussa on ollut useita vaiheita sekä eritasoisia suunnitelmia ja selvityksiä. Yhteyden kehittämisen vaihtoehtoja on tutkittu vuonna 1996 päättyneessä YVA-menettelyssä "Maantien (Kehä IV) kehittäminen välillä Hämeenlinnanväylä – Vanha Lahdentie. Vanhan YVA-menettelyn vaihtoehdot erosivat merkittävästi muissa myöhemmissä vaiheissa ja tässä YVA-menettelyssä tutkituista vaihtoehdoista.

Hankkeen vaihtoehdot

YVA-menettelyssä tutkittavat hankevaihtoehdot on muodostettu edeltävien selvitysten, maankäytön tarpeiden ja hankkeelle asetettujen tavoitteiden perusteella. Myös ympäristöarvoista on saatu reunaehdoja suunnitteluun. Hankkeella on kaksi toteutusvaihtoehtoa, joista toinen sisältää kaksi alavaihtoehtoa. Lisäksi tutkitaan nollavaihtoehto.

Vaihtoehto 1 (VE1) sisältää uuden maantietasoisien väylän Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välillä. Reunan alueella väylällä on vaihtoehtoiset linjaukset Reuna 1A ja Reuna 1B. Hämeenlinnanväylän ja Myllykyläntien välillä yhteys on kaksikaistainen yksiajoratainen sekaliikennetie ja Myllykyläntien ja Tuusulanväylän välillä yhteys on nelikaistainen kaksiajoratainen sekaliikennetie. Päätien suunnittelunopeus on 80 km/h. Jalankulku- ja pyöräily tapahtuu omilla väylillään. Tiekäytävään muodostetaan jatkuva reitti.

Vaihtoehto 0+ (VE 0+) on pelkän Focus-alueen toteutus eli vaihtoehto sisältää uuden maantietasoisien väylän Myllykyläntien ja Tuusulanväylän välillä. Yhteys palvelee Focus-alueen asemakaava- aluetta kytkien sen Tuusulanväylään ja muuhun tie- ja katuverkkoon. Yhteys on Myllykyläntien ja Tuusulanväylän välillä todennäköisesti kaksiajoratainen sekaliikennetie.

Vaihtoehto 0 (VE0) hanketta ei toteuteta.

Hankkeen YVA-menettelyn tarve

Hankkeesta vastaava on hakenut Uudenmaan ELY-keskuksen Y-vastuualueelta päätöstä siitä, edellyttääkö hanke ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Uudenmaan ELY-keskus Y-vastuualue päätti viranomaisia laajasti kuultuaan, että hanke edellyttää arviointimenettelyä (Päätös 28.8.2019, Dnro UUDELY/1793/2019)

Lausunto 3 (19)
 UUDELY/12908/2019
 21.1.2020

Hankkeen liittyminen muihin suunnitelmiin, ohjelmiin ja menettelyihin

Hanke sijoittuu alueelle, johon liittyy runsaasti maankäytön ja liikenneyhteyksien kehittämistä sekä tulevaisuuden mahdollisuuksia. Uuden pääväylän suunnittelu kytkeytyy väistämättä maankäyttöön eikä sitä voi käsitellä irrallisena maankäyttöhankkeista. Seuraavassa on lueteltu keskeiset hankkeet, jotka sijoittuvat suunnittelualueelle tai aiheuttavat liikennettä sinne.

Liikennehankkeet:

- Keski-Uudenmaan poikittaisyhteydet
- Lentorata
- Mt 132 Klaukkalan ohikulkutie
- Tallinnan tunneli
- Finavian kehitysohjelma

Teollisuus- ja työpaikkahankkeet:

- YIT Oy:n Kiilan kiertotalouskeskus
- Västerskog Tuusula, maanvastaanotto
- YIT Teollisuus Oy:n Tuusulan asfalttitehtaan kehittäminen
- Focus-liikekeskus ja logistiikka-alueet
- Vekko Oy:n Massaholmin kiviainesalue ja maankaatopaikka
- Seepsula Oy:n maa-ainesten ottoalueen laajennus
- Kiilan ylijäämämaiden sijoituspaikka
- Focus-alueen maa-ainestenotto

Hankkeen toteuttamisen edellyttämät suunnitelmat, luvat ja päätökset

Hankkeen toteuttamiseen tarvittavia lupia ja päätöksiä ovat tässä hankkeessa alustavasti:

- tiesuunnitelman hyväksymispäätös
- kaavojen hyväksymispäätökset
- maa-aineslain mukaiset ottamisluvat omana lupana, ellei toimenpide vaadi ympäristölupaa
- maa-aineslain ja ympäristönsuojelulain mukaiset luvat kallion ottamiseen, louhintaan ja murskaukseen, (maa-aineslain 4a§ ja ympäristönsuojelulain 47a§ luvat käsitellään yhteiskäsittelyssä, jolloin lupa-asian ratkaisee kunnan ympäristönsuojeluviranomainen)
- aluehallintoviraston myöntämät luvat (vesilupa, ympäristölupa)
- maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset luvat meluntorjunnassa
- rakentamisen aikaiset luvat ja ilmoitukset
- luonnonsuojelulain mukaiset poikkeusluvut

2. ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiohjelman vireilläolosta on ilmoitettu seuraavissa lehdissä: Vantaan sanomat, Nurmijärven sanomat, Keski-Uusimaa ja Hufvudstadsbladet.

Lausunto 4 (19)
 UUDELY/12908/2019
 21.1.2020

Arviointiohjelma on kuulutettu ja ollut nähtävillä 22.11. – 23.12.2019 seuraavissa paikoissa:

- Nurmijärven kunta, Asiakaspalvelu, Keskustie 2 B, 01900 Nurmijärvi
- Keski-Uudenmaan ympäristökeskus, Hyrylänkatu 8 C 14, 04300 Tuusula
- Tuusulan kunta, kunnantalo, Hyrylänkatu 16, 04300 Tuusula
- Vantaan kaupunki, Maankäytön asiakaspalvelu, Tikkurilan Vantaa-info, Dixi, Ratatie 11, 2. krs., 01300 Vantaa
- Vantaan kaupunki, Ympäristökeskus, Pakkalankuja 5, 3. krs., 01510 Vantaa
- Verkossa www.ymparisto.fi/MT152parantaminenYVA sekä www.miljo.fi/LV152forbattringMKB

Arviointiohjelmasta järjestettiin yleisötilaisuus tiistaina 4.12.2019 18.00-20.00 Aurinkokiven koululla, Aurinkokivenkuja 1, 01700 Vantaa.

3. YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Uudenmaan ELY-keskus on pyytänyt arviointiohjelmasta lausunnot Vantaan kaupungilta, Tuusulan ja Nurmijärven kunnilta sekä näiden ympäristönsuojeluviranomaisilta ja museoviranomaisilta, Uudenmaan liitolta, Museovirastolta, Etelä-Suomen aluehallintovirastolta, Väylävirastolta, Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymältä, Pääkaupunkiseudun vesi Oy:ltä, Fingrid Oyj:ltä, Finavia Oyj:ltä, Puolustusvoimilta ja Itä-Uudenmaan poliisilaitokselta.

Arviointiohjelmasta toimitettiin yhteysviranomaiselle yhteensä 17 lausuntoa ja 157 mielipidettä. Yksittäisten asukkaiden lisäksi mielipiteen jättivät seuraavat yhdistykset ja yritykset: Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry, Vekko Oy, Seepsula Oy, Maakuljetuspooli, Seutulan kyläyhdistys ry, Reunan omakotiyhdistys ry, Syväoan omakotiyhdistys ry, Kesäkylä Koivikko Oy, As Oy Paulaharju, Lammin yksityistiekunta ja Nahkela - Seutula yhdystie tiekunta,

Lausunnot ja mielipiteet löytyvät kokonaisuudessaan osoitteista www.ymparisto.fi/MT152parantaminenYVA ja www.miljo.fi/LV152forbattringMKB.

Seuraavissa kappaleissa on esitetty yhteenveto lausuntojen ja mielipiteiden pääsisällöstä.

Yhteenveto lausunnoista

Arviointiohjelma on laadittu huolella. Arviointiohjelmassa on seikkaperäisesti selostettu hanketta ja sen vaikutusten arviointia.

Valtion toteuttama itä-länsisuuntainen maantieyhteys on tarpeellinen. Tällä hetkellä Keski-Uudeltamaalta puuttuvat suorat ja laadukkaat logistiikan poikittaisyhteydet valtateiden 3 ja 4 väliltä. Raskaan liikenteen

Lausunto

5 (19)

21.1.2020

UUDELY/12908/2019

poikittaisyhteyksien puute voi vaikuttaa yritysten sijaintipäätöksiin ja tuottaa siten lisää hiilidioksidipäästöjä. Yhteyksien puute lisää myös kustannuksia ja ohjaa liikennettä alemmalle tie- ja katuverkolle, missä haitat ovat suurempia.

Vaihtoehdot

Arviointiohjelmassa on esitetty riittävästi vaihtoehtoja ja ne ovat toistensa kanssa vertailukelpoisia. Ohjelmassa esitettyä arvioinnin laajuutta voidaan pitää lähtökohtaisesti riittävänä arviointiselostuksen laatimiselle. Kyseessä on merkittävän kokoluokan hanke, joten arvioinnissa on kiinnitettävä erityistä huomiota sen seudullisiin vaikutuksiin. Valittu vaikutusalue on riittävä.

Ohjelmassa esitetyt vaihtoehdot ovat hyvät. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on kuvattu aluevaraus suunnittelun yhteydessä laaditut Kesäkylän vaihtoehtotarkastelut. Aluevaraus suunnittelun yhteydessä tutkittiin Kesäkylän kohdalla neljää eri linjausta, joista yksi oli vanha asemakaavan ja yleiskaavan mukainen VE 1 ja kolme muuta, jotka kulkivat Kesäkylän pohjois-/itäpuolelta. Kesäkylän vaihtoehtoista valittiin eteläinen vaihtoehto 1, joka osoittautui kokonaisvertailun perusteella parhaimmaksi linjaukseksi. Edellä mainittujen linjausten tarkempi vertailu ei ole enää tarpeen, sillä nykyisen linjauksen säilyttämiselle on olemassa vankat perusteet.

Kesäkylän itäpuolitse kulkevia tielinjauksia ei ole huomioitu Senkkerin alueen maankäyttöä ohjaavassa ja verrattain tuoreessa vuonna 2016 voimaantulleessa Ruotsinkylä-Myllykylä II -osayleiskaavassa.

Arvioinnin linjausvaihtoehtoissa tulisi olla mukana myös vaihtoehto, missä linjaus kulkee Myllykyläntieltä Tuusulan puolella aina Koivikon asuntoalueen luoteispuolelle asti. YVA:ssa tulisi kuvata kyseinen vaihtoehto yhteismitallisesti muiden vaihtoehtojen kanssa.

Vaihtoehto 0+, jossa tielinjaus on toteutunut vain Focus-alueen osalta, on tarpeellinen vaihtoehto ja se tuottaa arvokasta tietoa myös Focus-alueen asemakaavojen laatimiseen.

Kaavoitus ja maankäyttö

YVA-ohjelmassa on huomioitu asianmukaisesti maakuntakaavoituksen nykytilanne. Tästä huolimatta kuvauksessa on pieniä epätarkkuuksia, jotka tulisi korjata.

YVA-hankkeeseen liittyvät hankkeet on pääosin kuvattu hyvin ja sekä voimassa olevien maakuntakaavojen että Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksen mukaisesti.

Tien vaikutusten tarkastelussa on huomioitava alueen potentiaalinen maankäyttötarve huomioiden laajenevat lentoaseman ja logistiikan alan toiminnot.

Lausunto

6 (19)

21.1.2020

UUDELY/12908/2019

Viheryhteydet ja luontoarvot

Alueen viher- ja ekologisten yhteyksien verkostoon tulee kiinnittää erityistä huomiota (pohjois-eteläsuunta, itä-länsisuunta sekä muut kaavoissa osoitetut yhteystarpeet). Arvioinnissa tulee samalla selvittää tien estevaikutuksia vähentävien vihersiltojen, alikulkujen tai vastaavien sijaintia ja toteutusta.

Tien vaikutukset jokivarsien suojelullisesti tärkeiden lajien esiintymiseen ja elinoloihin on tärkeä selvittää hyvin. Tällaisia ovat mm. saukko, taimen, ja vuolejokisimpukka.

YVA-ohjelma on puutteellinen luontotietojen osalta erityisesti Josvahalmin eteläosassa sekä viitasammakkolampien sijainnissa tielinjaukseen nähden. Luontotiedot tulee kuvata YVA-arvioinnissa tarkemmin koskien viitasammakkolampien sijaintia tielinjauksen läheisyydessä, harsosammalen esiintymisalueita ja lähteiden sijaintia.

Luontoarvojen näkökulmasta linjausvaihtoehtoissa ilmenee ongelmia mm. Reunassa, Kesäkylässä ja Myllykylässä. Josvahalmin lähteikköisen eteläosan yli esitetään jo YVA-vaiheessa tarkasteltavaksi korkeaa maisemasiltaa, joka säilyttäisi tien alle jäävää luontoa ja tärkeää ekologista yhteyttä. Siltavaihtoehdolla on suuri merkitys mm. hankkeen toteutuskustannuksiin ja se tulee tutkia riittävällä tarkkuudella.

Pohjavedet ja Päijännetunneli

Arvioitava tielinjaus sijoittuu Myllykylän liittymän kohdalla Päijännetunnelin kohdalle. Kyseisellä alueella tunneli kulkee noin 40 metrin syvyydellä maanpinnasta noin tasolla + 0 mpy. Suunnitellulla risteysalueella on myös Päijännetunnelin ilmareikä.

Normaalioloissa tunnelissa virtaavan veden painetaso on +42. Hankealueen ympäristössä on kallioperässä todettu olevan paljon laajalle ulottuvia vaakarakoja, jotka saattavat olla yhteydessä Päijännetunneliin. Lähinnä suunniteltua risteysaluetta olevassa havaintoputkessa 120/01 pohjaveden pinta on noin tasolla +37. Myllykylän alueella Päijännetunnelin vesi on paineellista ja se saattaa purkautua haitallisesti, mikäli esimerkiksi louhintaa tehdään liian syvälle. Alueen tunnelin ja sitä ympäröivän pohjaveden välillä on erittäin hyvä hydraulinen yhteys.

Tien vaikutus pohjavesiin ja Päijännetunneliin on tärkeää selvittää hyvin. Samalla tulee selvittää näiden vaikutusten ehkäisyä, kuten pohjavesisuojauksia. YVA:ssa tulee arvioida mahdolliset vaikutukset Päijänne-tunneliin sekä sen aiheuttamat tieluiskien ja sivuojien suojaustarpeet mm. mahdollisen liikenneonnettomuuden aiheuttaman kemikaalivuoden varalta.

On erityisen tärkeää, että suunnittelun yhteydessä selvitetään happamien sulfaattimaiden, pilaantuneiden maa-alueiden ja paineellisen pohjaveden esiintyminen alueella sekä varautuminen tienrakentamisen aikaisten hulevesien käsittelytarpeeseen.

Kulttuuriympäristö ja arkeologinen kulttuuriperintö

Kulttuuriympäristön ja maiseman kannalta ympäristövaikutusten arviointiohjelma on tehty asianmukaisesti.

Vantaalla suunnitellun tielinjauksen alueella ei sijaitse merkittäviä rakennusperintökohteita, eikä siellä ole todettu erityisiä maisemallisia arvoja.

Kulttuuriympäristön kannalta Tuusulan kunnan alueella keskeisin ja kriittisin kohta tiehankkeessa on selkeän avoimen maisematilan muodostava Tuusulanjoki ympäröivine viljelysalueineen. Tuusulanjoen maisema-arvot liittyvät etupäässä viljelymaisemaan, josta välittyy alueen asutushistorian kerroksellisuus aina uuden ajan alusta 1800-luvun lopulle. Myllykylä on säilynyt jokilaaksossa pienipiirteisenä kulttuuriympäristönä.

Tuusulan osalta muinaisjäännösinventoinnit ovat riittävän ajantasaiset, eikä uusia inventointeja ole tarpeen tehdä. Tuusulan alueella muinaisjäännöksiä sijaitsee Focuksen alueella. Lähimpänä esitettyä tielinjaa ovat ajoittamattomat kivrakenteet Johannisberg A (muinaisjäännösrekisteritunnus 85801001) ja Puusepantie (mj.rek.tunnus 100007200). Mikäli tie tai rakentamisalue ulottuu näiden tai muiden muinaisjäännösten kohdalle, tulee asiassa menetellä muinaismuistolain 13 §:n mukaisesti. Kun kyseessä on yleinen tiehanke, järjestetään neuvottelu, jossa todetaan, että muinaisjäännös on mahdollista poistaa riittävien tutkimusten jälkeen.

Vantaalla lähellä suunniteltua linjausta sijaitsee muinaismuistolain (295/1963) suojaama kivikautinen asuinpaikka Strandkulla 2 (mj.rek.tunnus 1000032741). Kivikautinen asuinpaikka sijaitsee Strandkullan mäen itälaidalla, Vantaanjoen länsirannalla. Esitettyjen suunnitelmien mukaan tielinja tulee kulkemaan noin 100 metrin päässä muinaisjäännöksestä. Mikäli tielinjaa ei uloteta lähemmäksi muinaisjäännöstä, eivät tarkemmat arkeologiset selvitykset ole tarpeen. Muinaisjäännöksen lähellä tulee kuitenkin noudattaa erityistä varovaisuutta.

Melu ja pöly

Tiestä kantautuvan melun aiheuttama haitta asuinpaikoissa, mukaan lukien kesäasutus, ja luonnonsuojelukohteissa tulee selvittää. Keinot melun vaimentamiseksi/torjumiseksi tulee esittää. Onko meluntorjunnassa mahdollista käyttää tientelemisestä syntyviä maamassoja?

Tieliikenteen melumallinnukset on laadittava sekä ilman melusteita että melusteiden kanssa. Ilmanlaadun arvioinnissa tulee huomioida tiepölyn aiheuttama ympäristövaikutus ja hyödyntää laskennan lisäksi täydentäviä asiantuntija-arvioita.

Liikenne

Liikenteen ja liikkumiseen kohdistuvia vaikutuksia selvitetessä tulee erityisesti kiinnittää huomiota alueella nykyisin poikittaiset yhteydet tarjoaviin väyliin ja niiden ympäristöihin.

YVA-menettelyssä tulee selvittää liikennemäärien mahdollinen lisääntyminen Klaukkalan ohikulkutiellä mt152 toteuttamisen myötä. Mahdollisen liikenteen lisääntymisen vaikutukset tulee arvioida liikenteen aiheuttaman melun osalta verrattuna Klaukkalan ohikulkutien suunnittelun yhteydessä laadittuun meluennusteeseen. Lisäksi tulee arvioida, miten mahdollinen melun lisääntyminen vaikuttaa Klaukkalan osayleiskaavan mukaisten uusien asuinalueiden toteuttamiseen.

Hankkeen toteuttamisen aiheuttamat mahdollisen liikenteen lisääntymisen vaikutukset Klaukkalan ohikulkutien liikennejärjestelyihin ja niiden toimivuuteen lisääntyvän liikenteen osalta tulee arvioida.

Hankkeen vaikutukset Lentorataan tulisi arvioida YVA-selostuksessa.

Maantien 152 sijainti välittömästi lentoaseman alueen pohjoispuolella parantaa alueen käytettävyyttä ja mahdollistaa lentoaseman toimintojen kehittämistä alueelle. Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajamäärät ovat kasvaneet voimakkaasti ja terminaalialueiden tiivistäminen lisää painetta toimintojen sijoittamiseen muualle kuin terminaalien välittömään läheisyyteen. Lentoaseman pohjoispuoli on potentiaalinen alue tähän tarkoitukseen. Muiden logistiikan toimijoiden sijoittuminen alueelle mahdollistaa synergiaetuja sekä lentoasemalle että logistiikan toimijoille. Hankkeen toteuttaminen vaihtoehdon 1 mukaisena on esitetyistä vaihtoehdoista ainoa, joka parantaa alueen saavutettavuutta alueellisenä kokonaisuutena.

Voimalinjat

Vaihtoehdot sivuavat Fingridin voimajohtoja ja risteävät niiden kanssa monissa kohdin. Maantien suunnittelussa on otettava huomioon Fingridin voimajohdot ja niiden korkeus- ja etäisyysvaatimukset erilaisiin rakenteisiin. Väylän sijoituksesta ja muista liikennejärjestelyistä tulee pyytää Fingridin erillinen risteämälausunto riittävän varhaisessa suunnitteluvaiheessa.

Ilmastovaikutukset

Raportissa todetaan, että tyypillisesti hankkeiden vaikutusten arvioinnissa ei ole tarkasteltu materiaalien hiilijalanjälkeä eikä hiilinieluja. Rakentamisen ja materiaalien hiilijalanjäljen laskenta sekä vaikutukset hiilinieluihin tulee sisällyttää vaikutusten arviointiin kaupungin haastavien tavoitteiden toteutumisen takia.

Yhteenveto mielipiteistä

Suurin osa mielipiteen jättäneistä suhtautuu kielteisesti hankkeeseen välillä Myllykyläntie – Hämeenlinnanväylä. Vaihtoehtoa 0+, jossa tie toteutetaan vain välillä Tuusulanväylä – Myllykyläntie kannatettiin. Koko tietä pidettiin tarpeettomana.

Useassa mielipiteessä tuotiin esille, että Seutulan alueella on jo toteutunut liikaa teollisia hankkeita ja ympäristöhaitan voimakkuus kasvaa täysin kohtuuttomasti jo olemassa olevaan haittaan nähden, jos maantie 152 toteutetaan.

Lausunto

9 (19)

21.1.2020

UUDELY/12908/2019

Vaihtoehdot

Tuotiin esille, että YVA-ohjelmaan on valittu arvioitavaksi vaihtoehtoja, jotka toisiinkin, aiemmin tarjolla olleisiin tielinjauksiin verrattuna aiheuttavat suurta vahinkoa arvokkaille luontokohteille ja ekologisille yhteyksille.

Vaihtoehtoon 0+ katsottiin täyttävän välttämättömät logistiikkaliikenteen tarpeet ja olevan arviointiohjelmassa esitetyistä vaihtoehdoista ainoa toteuttamiskelpoinen vaihtoehto.

Vaihtoehtoa 1 pidettiin turhana verrattuna tien tuomiin haittoihin, jotka kohdistuvat asukkaisiin ja ympäristöön. Reunan alueella toivottiin, että linjaus kulkisi kauempana asutuksesta. Reunan alueen vaihtoehtoja pidettiin suurten luontovaikutustensa vuoksi toteuttamiskelvottomina. Königstedinvuoren alueella katsottiin, että tulisi selvittää tunnelivaihtoehto kaikkien linjausvaihtoehtojen osalta. Esitettiin myös, että tielinjaus tulee siirtää muuhun paikkaan, jossa se ei vaaranna arvokkaiden ja suojeltujen luontokohteiden olemassaoloa, eikä katkaise ekologista runkoyhteyttä.

Useassa mielipiteessä tuotiin esille, että Kesäkylän kohdalla pitäisi selvittää Kesäkylän pohjois-/itäpuolisia vaihtoehtoja. Joissakin mielipiteissä ehdotettiin tielinjauksen siirtämistä Seepsulan kivenottoalueen koillispuolelle Kesäkylän kohdalla. Linjaus tulisi siirtää välillä Myllykyläntie ja Ahoniityntie/Seutulantie kulkemaan Kesäkylä Koivikon pohjois- ja itäpuolitse asumattoman alueen kautta.

Alueella toimivien yritysten mielipiteissä tuotiin esille, että Senkkerin kivenottoalueen läpi suunnitellut vaihtoehdot ovat melko mahdottomia toteuttaa vallitsevien ja kasvavien korkeuserojen takia. Kesäkylä Koivikkoa suojaava valli on rakennettu siten, että mikäli sen läpi pitäisi rakentaa tie niin se voi sortua, eli sitä pitäisi pääosin purkaa tietä toteutettaessa. Kiviainestehtaan voimassa olevassa ympäristöluvassa vaaditaan, että Koivikon suuntaan pitää olla meluvalli. Senkkerin alueen kunnallistekniikka on liitetty Kesäkylä Koivikon vesiosuuskuntaan, paineelliset vesi- ja viemärijohdot kulkevat suoalueen alla.

Ehdotettiin, että YVA:ssa arvioitaviin vaihtoehtoihin sisällytettäisiin vuonna 2015 selvitettyjen linjausten joukosta pois pudotettu Riipilän eteläisempi linjaus. Katsottiin, että kyseinen linjaus on jätetty vaihtoehdoista pois riittämättömin perustein ja sivuutettu pohjoisempien linjausten merkittävät kielteiset luontovaikutukset.

Useassa mielipiteessä esitettiin tielinjaukselle muita vaihtoehtoja. Esitettyjä vaihtoehtoja olivat esimerkiksi:

- Seututien 139 parantaminen ja yhdistäminen VT3:een eritasoliittymällä. Lisäksi voitaisiin selvittää Myllykyläntieltä mahdollinen tielinjaus St 139:lle Ruotsinkylän ja Lahelan länsipuolelta
- Tielinjaus Metsäkylän tietä suoraan Palojoelle ja siitä vanhaa tienpohjaa hyväksikäyttäen Tuusulan uuteen liikenneympyrään
- Hämeenlinnanväylä - VE REUNA 1A tai VE REUNA 1B ohjataan kulkemaan pohjoisempaa Lammintien suuntaisesti. Läntinen liittymä tulee siirtää lähemmäs Riipiläntietä pois kallioalueelta jolla lampi ja suoalue sijaitsevat.

Lausunto

10 (19)

21.1.2020

UUDELY/12908/2019

Lisäksi katsottiin, että joissakin tiesuunnitelmissa esiintyneet mt 152:n ja Hämeenlinnanväylän risteyksen tuntumaan kaavaillut huoltoasema ja rekkaparkki tulee ottaa osaksi tätä YVA-arviointia.

Viheryhteydet ja luontoarvot

Mielipiteissä tuotiin esille alueen luontoarvoja, virkistyskäyttöarvoa sekä alueen merkitystä viherkäytävänä. Monessa mielipiteessä tuotiin esille, että Vaihtoehtoon 1 linjaukset tuhoavat useita arvokkaita luontokohteita.

Katsottiin myös, että hanke on ristiriidassa Vantaan luonnonsuojeluohjelman kanssa, ja että linjaus saattaa vahingoittaa vakavasti mm. liito-oravien ja lahopaviosammaleen ydinalueita. Reunan alueen vaihtoehtojen katsottiin olevan huonosti suunniteltuja, koska ne poimivat kaikki mahdolliset suojellut luontokohteet ja katkaisevat kaikki elintärkeitä ekologisten käytävät.

Tuotiin esille, että tieyhteydessä tulee huomioida katkeamaton pääkaupungin ekologinen viheryhteys Nuuksiosta Sipooseen. Luonnonsuojelualueiden kannalta on erittäin tärkeää, että ne ovat ekologisen yhteyden varrella, jolloin niiden uhanalaisten ja rauhoitettujen lajien elinvoimaisuus säilyy.

Todettiin, että rakentamaton luontoympäristö omaa tulevaisuudessa merkittävän virkistyskäyttöpotentiaalin ja siten parantaa läheisten rakennettavien ja nykyisten asuinalueiden viihtyisyyttä. Tuotiin esille, että Riipilän metsät ovat tärkeä viherkeidas niin eläimille, kuin ulkoilijoille.

Vantaanjokilaakso on Natura-aluetta ja yhtenäistä peltoaluetta. Pohjois-Vantaan jokivarsi on maa- ja metsätalousaluetta, joka pitäisi säilyttää koskemattomana.

Lisäksi tuotiin esille metsien merkitys ilmastomuutoksen hillinnässä. Nyt suunnitelma kuitenkin tuhoaa ja pirstoo suuria metsäalueita eikä ilmastovaikutuksia ole edes arvioitu. Näillä ilmastovaikutuksilla tulee olemaan myös taloudellisia vaikutuksia, koska esillä on ollut maksujen asettaminen mm. metsäkatoa ja siten ilmastovaikutuksia aiheuttavalla yhdyskuntarakentamiselle.

Todettiin, että luontotietopohjaa on mahdotonta kommentoida, kun keskeisen tärkeä merkittävien luontotyyppien ja uhanalaisille lajeille merkittävien elinympäristöjen selvitys on jätetty toteutustavaltaan epämääräisen kuvauksen varaan. Näin siihen voidaan ottaa kantaa vasta YVA-selostuksessa.

Tuotiin esille, että merkittävä osa Vantaan puolelle listatuista luontoselvityksistä on sellaisia, että osalliset eivät pääse näkemään niitä.

Pohjavedet

Mielipiteissä esitettiin huoli siitä, että hanke saattaa saastuttaa alueellista pohjavettä. Alueen asukkaat ovat huolissaan tien aiheuttamista muutoksista ja sen vaikutuksista talousvesikaivoihin. Tien rakentaminen voi katkaista vesisuonia ja siten tyhjentää asukkaiden kaivoja. Suurimmalla osalla Vantaan puoleista aluetta ei ole kunnallistekniikkaa käytössä.

Kulttuuriympäristöt

Tuotiin esille, että tie pilaa maisemaa alueella, joka on luokiteltu maisemallisesti arvokkaaksi. Vantaanjoen ylityksessä ehdotettu ylityskohta sijoittuu maisemaan, jota vastaavia löytyy maamme kuvataiteessa 1800-luvun lopun kansallisromantiikan aikakaudelta. Maisema, joita ei voi todeta kartoista avaan ainoastaan käymällä paikan päällä, avautuu Strandkullan (Rantamäki mäeltä. Kun mäeltä katsoo alas kohti Vantaanjokea, näkyy satoja metrejä tasaisen loivasti laskeutuva peltoaukeama, jonka taustalla mäelle näkyy joki. Harvinainen maisema Vantaanjoen laaksossa, koska yleensä jokirantaa ympäröivät tasaiset pellot.

Melu ja pöly

Hanke tuo tullessaan jatkuvaa melua, tärinää, joka aiheuttaa taloihin kohdistuvaa tärinävaurioita, pölyä, ilmansaasteita. Esitettiin huoli Kesäkylän jäämisestä mottiin joka ilmansuunnasta kantautuvan melun keskelle, jos maantie 152 toteutuu esitetyllä linjauksella.

Tuotiin esille, että alueella on jo nyt häiritsevää melua niin liikenteestä kuin muistakin toiminnoista. Laajoille peltoaukeille sijoitetun tien melua ei voi liikaa korostaa, avonaisessa maastossa vaikutusalue ulottuu todella pitkälle.

Melun lisäksi raskas liikenne tuottaa myös tärinää. Kesäkylän kohdalla soinen ja savinen maasto välittää sitä ikävästi. Melutarkasteluissa pitää ottaa huomioon efektiivinen häiritsevyys eikä vain nykymenetelmin määritettävä keskimelu. Esimerkkinä: häiriöääni sekunnin välein ja sama häiriöääni kymmenen sekunnin välein. Keskiarvoistamalla saadaan kymmenen desibelin ero, mutta häiritsevyys on jotakuinkin sama.

Todettiin, että erityisesti Reunan alueella tulee huomioida, että tiestä tulevan melun on oltava loma-asumiseen säädettyjen arvojen mukaista. Tielle tulee tehdä meluvallit, jotta melu pysyy säädettyissä arvoissa.

Tielinjauksesta aiheutuvat pakokaasupäästöt viherväylälle sekä asuinalueella huolestuttavat erityisesti arvioidun suuren rekkaliikenteen määrän takia. Dieselpolttoaineesta aiheutuu paljon pienhiukkaspäästöjä, joka ovat vahingollisia lähiympäristön luonnolle sekä asukkaille.

Liikenne

Useassa mielipiteessä kyseenalaistettiin maantien 152 tarpeellisuus todellisiin liikennemääriin nähden. Tuotiin esille, että Kehä III:lla kulkee monikymmenkertaisesti enemmän liikennettä.

Mielipiteen antajia huoletti myös liikenteen lisääntyminen muulla tieverkolla ja puuttuvien kevyenliikenteen väylien ja ylinopeutta ajavien raskaiden ajoneuvojen aiheuttama vaarallisuus erityisesti pienille koululaisille.

Huomautettiin, että Vantaalla on tarkoitus edistää julkista liikennettä ja maantie 152 vain lisäisi yksityisautoilua.

Tuotiin myös esille, että alueen isojen logistiikkayritysten mielestä on äärimmäisen tärkeää, että mt 152 -jatke eli yhdistävä tie vt3:n ja vt:4 välillä siirtyy suunnitteluun ja toteutukseen. Kehä III:lla ei ole varaväylää, joten mt 152 voi toimia varaväylänä myös. Samalla teemme ilmastoteon, kun raskas

liikenne voi siirtyä suoremmin vt3:lle ja vt4:lle käymättä kehä III:n kautta. Alueella liikkuu n. 10 000 raskasta ajoneuvoa päivässä.

4. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma kattaa YVA-asetuksen 3§:ssä mainitut arviointiohjelman sisältövaatimukset. Arviointiohjelma on käsitelty YVA-lainsäädännön vaatimalla tavalla.

Arviointiohjelma on erittäin selkeä ja hyvin laadittu. Arviointiohjelmassa on suunnittelualueen nykytilan ja arvioitavien vaikutusten ja menetelmien lisäksi kuvattu kattavasti ja havainnollistavasti YVA-menettelyä suhteessa hankkeen etenemiseen.

Arviointiohjelmassa ei ole suoraan esitetty hankkeen kannalta merkittävimpiä vaikutuksia. Merkittävimpien vaikutusten rajaaminen on haastavaa pitkittäisessä tiehankkeessa. Vaikutusten merkittävyyden arviointia on kuvattu arviointiohjelmassa selkeästi yleisesti ja vaikutuslajikohtaisesti.

Arviointiohjelmassa esitetyn lisäksi seuraaviin seikkoihin on syytä kiinnittää huomiota arviointimenettelyssä, selvitysten tekemisessä ja arviointiselostuksen laadinnassa.

Hankekokonaisuus

Mielipiteissä tuotiin esille, että raskaan liikenteen taukopaikat ns. rekkaparkit, tulisi selvittää osana hankekokonaisuutta. Yhteysviranomaisen toteaa, että raskaan liikenteen taukopaikkojen suunnittelu ja toteutuminen ovat nyt käsiteltävästä hankkeesta riippumattomia, eikä niiden voi katsoa kuuluvan hankekokonaisuuteen YVA-lainsäädännön tarkoittamalla tavalla. Tautopaikat eivät ole edellytyksiä tai esteitä tämän hankkeen toteuttamiselle. Tautopaikkojen mahdolliset sijainnit tulee esittää arviointiselostuksessa ja huomioida arvioinnissa suunnittelutilanteen mahdollistamalla tavalla.

Hankkeen vaihtoehdot

Arviointiohjelmassa on kuvattu hankkeen suunnitteluvaiheita vuoden 1996 YVA-menettelystä alkaen. Hankkeen pitkä historia ja useat eri tasoiset ja eri tahojen vetämät suunnitelmavaiheet tekevät hankkeen vaihtoehtoisten linjausten keskinäisestä vertailusta haastavaa.

Yleisötilaisuudessa, useassa mielipiteessä ja yhdessä lausunnossa tuotiin esille nk. Kesäkylän pohjoispuolisen linjausvaihtoehdon tutkiminen YVA-menettelyssä. Toisaalta mielipiteissä ja lausunnoissa on tuotu myös esille, miksi kyseistä vaihtoehtoa ei tulisi tutkia.

Mielipiteissä tuotiin myös esille muita vaihtoehtoisia linjauksia, joita esitettiin arvioitavaksi arviointimenettelyssä.

YVA-asetuksen (277/2017) mukaan arviointiohjelmassa on esitettävä tarpeellisessa määrin hankkeen kohtuulliset vaihtoehdot, jotka ovat

Lausunto

13 (19)

21.1.2020

UUDELY/12908/2019

hankkeen ja sen erityisominaisuuksien kannalta vartenotettavia. Yhteysviranomaisen katsoo, että arviointiohjelmassa esitetyt vaihtoehdot täyttävät YVA-asetuksessa esitetyn vaatimuksen vaihtoehdoista ja arvioitavien vaihtoehtojen muodostaminen ja rajaaminen on esitetty perustellusti. YVA-lainsäädännössä on jo pitkään ollut yleisenä käytäntönä, että tarkastelu rajataan teknis-taloudellisesti mahdollisiin, aitoihin vaihtoehtoihin. Hankkeen päätavoitteista irrallisia, teknisesti ja/tai taloudellisesti epärealistisia tai luonteeltaan spekulatiivisia hankevaihtoehtoja ei tule sisällyttää YVA-menettelyyn.

Arviointiselostuksessa on kuitenkin syytä avata lisää hankkeen linjausvaihtoehtojen muodostumisen historiaa ja perusteita tehdyille valinnoille siinä määrin kuin mahdollista. Eri selvitykset on hyvä esittää taulukossa, johon tuodaan mukaan mm. tieto selvityksen teettäjistä ja tekotarkoituksesta. Mahdollisuuksien mukaan tulee esittää missä yhteydessä linjausvaihtoehtoja on päätetty - esimerkiksi maakuntakaava - ja miten päätökseen on voitu vaikuttaa.

Aluevaraussuunnitelmaa laadittaessa tutkittujen Kesäkylän pohjois-/itäpuolisten linjausvaihtoehtojen osalta tulee esittää vastaavasti kuvaus vaihtoehtojen muodostamisesta ja niihin liittyvistä perusteluista sekä siitä, miksi linjausvaihtoehtoa ei ole valittu jatkosuunnitteluun. Nämäkin on hyvä taulukoida.

Kokonaisuudessaan vaihtoehtojen karsiminen ja lopullisten tarkasteltavien vaihtoehtojen valinta tulee esittää johdonmukaisesti.

Ympäristön nykytila ja tunnistetut ja arvioitavat ympäristövaikutukset

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, maankäyttöön ja aluekehitykseen

Arviointiohjelmassa on kuvattu erittäin seikkaperäisesti alueen sekä voimassa että vireillä oleva kaavatilanne. Maakuntakaavoituksen osalta tekstissä oli pieniä epätarkkuuksia, jotka on syytä korjata Uudenmaan liiton lausunnon mukaisesti.

Kaavatilanne tulee päivittää arviointiselostukseen, mikäli tilanteessa tapahtuu muutoksia selostuksen laatimisen aikana.

Melu, tärinä ja ilmanlaatu

Uusi väylä tulee muuttamaan sen linjauksen ympärillä olevaa ääniympäristöä merkittävästi. Tästä syystä arviointiselostuksessa tulee kiinnittää huomiota hankkeen aiheuttamaan ääniympäristön muutoksen kuvaamiseen. Väylän ja sen vaihtoehtojen aiheuttaman melun lisäksi tarkastelussa tulee esittää hankealueen nykyiset hankkeen/alueen melutasojen kannalta merkittävimmät melulähteet (väylät, lentomelu ja teollisuus sekä maa-ainesten otto tms.) ja niiden melualueet nykytilanteessa ja ennustetilanteessa sekä mahdollisuuksien mukaan tiedossa olevien hankkeiden melualueet yhdessä ja erikseen väylähankkeen kanssa. Lisäksi arviointiselostuksessa tulee esittää mahdolliset väylän läheisyydessä olevat hiljaiset tai muut melulle herkäät alueet. Väylän ja siitä aiheutuvan melun

Lausunto

14 (19)

21.1.2020

UUDELY/12908/2019

vaikutusta alueen maankäyttöön sekä virkistyskäyttöön tulee myös arvioida arviointiselostuksessa.

Meluun liittyvistä lieventämistoimista, meluntorjunnasta, tulee esittää sellaiset vaihtoehdot, joilla melulle altistuvat kohteet voidaan suojata ohjearvot ylittävältä melulta. Melutarkastelussa tulee esittää eri vaihtoehtojen melulle altistuvien määrät ilman meluntorjuntaa ja meluntorjunnan kanssa. Asutuksen lisäksi meluntorjuntaa tulee esittää tarvittaessa myös muiden melulle herkkien kohteiden suojelemiseksi.

Uusi väylä voidaan toteuttaa niin, että siitä ei aiheudu haitallista tärinää väylän ympäristöön. Arviointiselostuksessa tulee kuitenkin tunnistaa ja esittää sellaiset riskialueet, joissa tärinästä voi olla haittaa tai sen poistamiseksi tarvitaan rakenteellisia lieventämistoimia. Mahdolliset lieventämistoimet tulee esittää osana arviointiselostusta.

Vaikutukset pintavesiin

Arviointiohjelman mukaan pintavesivaikutusten arvioinnin lähtötietoina käytetään mm. ympäristöhallinnon ja alueellisen vesiensuojeluyhdistyksen seuranta-aineistoja, kartta- ja paikkatietoaineistoja sekä maanteiden hulevesien laadusta tehtyjä tutkimuksia. Vaikutusten arvioinnissa eritellään rakentamisen ja tienpidon aikaiset vaikutukset.

Hankkeen pintavesivaikutusten arviointi on arviointiohjelman mukaisesti toteutettuna pääosin riittävä. Vantaan- ja Tuusulanjokiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnin tulee perustua riittäviin selvityksiin, ja mikäli olemassa oleva veden laatutieto ei ole arvioinnin luotettavan toteuttamisen kannalta riittävää, on varauduttava lisäselvitysten tekemiseen. Hankkeen vaikutukset alueen pienviesien vedenlaatuun ja vesitasapainoon on arvioitava. Liikennöintialueiden hulevesien käsittely ja arvio hulevesien ympäristövaikutuksista tienpidon aikana on kuvattava arviointiselostuksessa.

Riittävät lieventämiskeinot tien rakentamisen ja käytön tyypillisten pintavesivaikutusten kuten samentumisen ja haitta-ainepitoisuuksien nousun vähentämiseksi on esitettävä. Arvioinnin toteuttamisessa on huomioitava happamien sulfaattimaiden mahdollinen esiintyminen erityisesti jokien ylityskohdissa ja muiden vesistöjen läheisyydessä, ja tästä aiheutuva riski pintavesien pH-tason laskuun rakennustöiden yhteydessä. Alustava suunnitelma sulfaattimaiden rakentamisen aikaisesta läjityksestä ja käsittelystä on tarvittaessa esitettävä arviointiselostuksessa.

Arviointiselostuksessa tulee tarkentaa hankealueen vesistöjen kalataloudellista tilaa, sekä arvioida hankkeen vaikutuksia kalastoon (etenkin meritaimen) aluevaraussuunnitelmaa vastaavalla tasolla. Kalastolle syntyvien haittojen vähentämiseksi arviointiselostuksessa tulee esittää mahdolliset menetelmät haittojen ehkäisemiseksi sillä tarkkuudella kuin suunnittelutason huomioiden on mahdollista.

Vaikutukset pohjavesiin ja Päijännetunneliin

Arviointiselostuksessa tulee arvioida mahdolliset vaikutukset Päijännetunneliin. Päijännetunnelin sijainti (suoja-alue 200 m + 200 m) on

hyvä esittää pinta- ja pohjavesikuvissa. Myös vaikutusten lieventämistoimet ja mahdolliset suojaustarpeet tulee esittää arviointiselostuksessa.

Vaikutukset luonnonoloihin ja suojelualueisiin

Arvioinnissa tulee kiinnittää erityistä huomiota viheryhteyksiin ja ekologisiin yhteyksiin. Ekologisen kytkeytyvyyden kannalta elinympäristöjen yhtenäisyys on tärkeää erityisesti maata pitkin liikkuville eläimille. Toiset lajit, kuten linnut ja hyönteiset, pystyvät liikkumaan ja leviämään elinympäristöstä toiseen silloinkin, kun yhtenäinen kytkös puuttuu. Yhteysviranomaisen korostaa, että arvioinnin yhteydessä tulee selvittää alustavasti tien estevaikutuksia vähentävien rakenteiden, kuten vihersiltojen ja alikulkujen, sijaintia ja toteutusta. Viheryhteyksiä tulee arvioida myös virkistykseen näkökulmasta.

Tien vaikutuksia suojeltaviin eliölajeihin arvioitaessa tulee huomioida riittävällä tarkkuudella myös jokien lajisto (kuten saukko, taimen ja vuollejokisimpukka) ja niiden elinolosuhteet niin rakentamisen aikana kuin tienpidon aikana.

Luontotiedot tulee esittää kartoilla tarkasti ja täydentää lausunnoissa esitetyt puutteet. Luontotietojen osalta tulee myös kuvata, miten luontoselvityksiä tarkennetaan hankkeen edetessä ja miten selvitykset vaikuttavat suunnitelmaan yleisellä tasolla. Hankkeen pitkän aikajänteen aiheuttamat epävarmuudet tulee kuvata arvioinnissa.

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön

Arviointiohjelmassa on tunnistettu arvokkaat kulttuuriympäristöt ja maisemat. On hyvä, että arvioinnissa tullaan keskittymään erityisesti siltojen ja ramppien maisemavaikutuksiin. On kuitenkin tärkeää tarkastella myös hankkeen kokonaisvaikutuksia kulttuuriympäristön ja maiseman ominaispiirteisiin etenkin niiden sietokyvyn näkökulmasta; mitä muutoksia ne kestävät, säilyttäen ominaispiirteensä ja millä tavoin negatiivisia vaikutuksia voidaan minimoida. Onkin hyvä, että arviointiohjelmassa todetaan näin tehtävän arviointiselostuksessa.

Erityisesti Vantaanjoen ylitykseen ja tien linjauksiin Vantaanjokilaaksossa sekä peltomaisemassa ja Ruotsinkylän ja Myllykylän ympäristöissä tulee kiinnittää huomiota maisemallisten vaikutusten lisäksi haitallisten vaikutusten minimointiin yksityiskohtaisella suunnittelulla, esimerkiksi mahdollisen meluntorjunnan, valaistuksen ja liikenneopasteiden osalta.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Melun aiheuttaman häiriön kannalta myös rakentaminen on merkittävä melulähde. Arviointiselostuksessa tulee arvioida myös rakentamisen aikaista melua ja siitä aiheutuvaa haittaa sekä esittää tarpeelliset lieventämiskeinot. Rakentamisen aikaisessa melutarkastelussa tulee huomioida työkoneiden ym. lisäksi kuljetusten tms. aiheuttama melun lisääntyminen alueella.

Rakentamisesta saattaa aiheutua väylän ympäristöön merkittävää tärinää, joka häiritsee asukkaita ja voi olla riski rakenteille. Arviointiselostuksessa

tulee arvioida myös rakentamisen aikaista tärinää, sen riskikohteita ja siitä aiheutuvaa haittaa sekä esittää tarpeelliset lieventämiskeinot.

Väylän rakentaminen aiheuttaa pölyämistä ja heikentää ilman laatua rakennustyömaan läheisyydessä. Arviointiselostuksessa tulee arvioida myös rakentamisen aikaista pölyämistä ja rakennustöiden vaikutusta ilmanlaatuun erityisesti lähellä häiriintyviä kohteita. Lisäksi arviointiselostuksessa tulee esittää tarpeelliset rakentamisen aikaiset lieventämiskeinot.

Ilmastovaikutukset

YVA-direktiivi edellyttää aiempaa vahvemmin, että hankkeiden YVA-menettelyssä arvioidaan hankkeiden vaikutuksia ilmastoon ja niiden alttiutta ilmastomuutokselle. Ilmastovaikutusten arvioiminen on haastavaa ja siitä ei ole toistaiseksi olemassa vakiintuneita ohjeistuksia ja vertailuarvoja. Yleisesti on tunnistettu, että tällä hetkellä parhaimmillaan arvioinnissa on huomioitu seuraavat asiat: vaikutusten tunnistaminen, merkittävyyden määrittely, päästöjen mallintaminen, epävarmuustekijöiden esilletuonti ja toimenpiteet kielteisten vaikutusten vähentämiseksi tai myönteisten lisäämiseksi.

Arviointiohjelmassa on esitetty, että hankkeen eri vaihtoehtojen vaikutus ilmastoon arvioidaan ajoneuvojen laskettujen hiilidioksidipäästöjen perusteella. Lisäksi on todettu, että tunnistetaan hankkeelle aiheutuvat ilmatoriskit. Arviointiohjelmassa on myös todettu, että tyyppillisesti hankkeiden vaikutusten arvioinnissa ei ole tarkasteltu materiaalien hiilijalanjälkeä eikä hiilinielua.

Materiaalien hiilijalanjäljen tarkastelu tämän hankkeen tarkkuustasolla ei ole tarkoituksenmukaista. Hiilinielujen osalta yhteysviranomaisen katsoo, että hankkeessa on syytä arvioida hankkeen vaikutuksia hiilinieluihin ja hiilivarastoihin suunnitelmaa vastaavalla tarkkuudella.

Liikenteelliset vaikutukset

Hankkeen vaikutukset Lentorataan tulee arvioida. Lisäksi tulee arvioida hankkeen toteuttamisen vaikutukset Klaukkalan ohikulkutien liikennemäärään ja aiheutuvaan meluun sekä verrata niitä Klaukkalan ohikulkutien suunnittelun yhteydessä laadittuun meluennusteeseen.

Yleisötilaisuudessa ja mielipiteissä nousi esille Riipilän alueelle suunnitteilla ollut kiviainestenottohanke ja kyseisen hankkeen sijainnin kohdalle suunniteltu liittymä. Alueelle osoitetulle liittymälle tulee esittää selkeät perustelut arviointiselostuksessa. Lisäksi kyseisen kiviainesottohankkeen historia ja sen nykytila tulee huomioida arviointiselostuksessa lähtöaineistona. Kiviaineshanke ei saanut toimintaan tarvittavia lupia Vantaan kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselta ja Vaasan hallinto-oikeus on hylännyt hakijan aiheesta tekemän valituksen. Asia on valituslupa-asiana parhaillaan käsiteltävänä korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Lausunto 17 (19)
UUDELY/12908/2019
21.1.2020

Osallistuminen

Arviointiohjelman nähtävillä olon aikana 3.12.2019 järjestettiin esittelytilaisuus Aurinkokiven koululla Vantaalla. Paikalla oli hankkeesta vastaavan, konsultin, Vantaan kaupungin ja Tuusulan kunnan edustajien lisäksi yleisöä noin 100 henkilöä. Tilaisuudessa esiteltiin hanketta ja sen YVA-menettelyä. Esittelyjen ja yleisen keskustelun jälkeen tilaisuuteen osallistuneilla oli mahdollista keskustella hankevastaavan ja konsulttien kanssa kartta-aineiston äärellä.

Tilaisuudessa keskusteltiin vilkkaasti ja esitettiin paljon kysymyksiä ja kritiikkiä. Hanketoimija laati yleisötilaisuudesta muistion, joka on nähtävillä hanketoimijan hanketta koskevalla verkkosivulla.

Keskustelussa nostettiin esille Riipilän kiviainestenottohanke. Lisäksi nostettiin esille toive Kesäkylän pohjoispuolisen linjauksen tuomisesta mukaan arvioitavana vaihtoehtona. Myös liikennemäärät ja luontoarvot puhuttivat.

Tilaisuudessa tuotiin myös esille, että Aurinkokiven koulu on hankkeen vaikutusalueen asukkaiden kannalta ongelmallinen paikka yleisötilaisuudelle, sillä alueella ei ole riittävästi parkkipaikkoja.

Arviointiohjelmassa on esitetty osallistumisjärjestelyt asianmukaisesti. Arviointiohjelman kuulutusaikana järjestetyn esittelytilaisuuden lisäksi arviointiselostus esitellään kuulutusaikana järjestettävässä tilaisuudessa. Hankkeella on ympäristöhallinnon YVA-menettelyyn liittyvien verkkosivujen lisäksi omat verkkosivut, jonne on koottu tietopaketti hankkeesta.

YVA-menettelyn osallistumisen lisäksi hanketta on käsitelty ja käsitellään myös Vantaan ja Tuusulan kaavamenettelyiden asukastilaisuuksissa.

Arviointiohjelman laatijoiden pätevyys

Arviointiohjelman on laatinut Sitowise Oy, joka on toteuttanut lukuisia vastaavia YVA-hankkeita. Jokaiselle vaikutusten arvioinnin pääalueelle on nimetty vastuuhenkilöt. Yhteysviranomainen katsoo, että arviointiohjelmassa on esitetty riittävät tiedot laatijoiden pätevyydestä.

Muuta

Yleisötilaisuudessa ja mielipiteissä yhteysviranomaisen ratkaisua kuuluttaa hanke maantien 152 parantamisena, kun kyseessä on uusi tieyhteys, pidettiin harhaanjohtavana. Termi ei tosiaan sovi kyseessä olevaan hankkeeseen kovin hyvin, mutta ei ole virheellinen. Parantamista käytetään tyypillisesti tiehankkeissa, joissa parannetaan jotain yhteysväliä - myös silloin kuin kyseessä on uusi linjaus.

Arviointiselostuksen liitteenä tulee esittää kaikki arviointia varten laaditut selvitykset. Hankkeessa hyödynnetään kuitenkin huomattavasti selvityksiä, jotka on laadittu esimerkiksi kaavoitusta varten. Kaikkia käytössä olevia selvityksiä ei ole laajalti saatavilla tutustuttaviksi. Yhteysviranomainen suosittelee, että näitä muita selvityksiä koottaisiin mahdollisuuksien mukaan hankkeen omille verkkosivuille, jotta niihin olisi mahdollista tutustua.

Lausunto 18 (19)
UUDELY/12908/2019
21.1.2020

Arviointiohjelmassa esitetyt hankkeen tarvitsemat luvat ja päätökset tulee tarkentaa tässä lausunnossa aiemmin esitetyn mukaiseksi.

5. LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄ OLO

Uudenmaan ELY-keskus lähettää yhteysviranomaisen lausunnon tiedoksi lausunnonantajille. Lausunto on nähtävillä myös ympäristöhallinnon verkkosivuilla osoitteessa: www.ymparisto.fi/MT152parantaminenYVA.

Uudenmaan ELY-keskus lähettää hankkeesta vastaavalle kopiot arviointiohjelmasta saamistaan lausunnoista ja mielipiteistä. Alkuperäiset asiakirjat säilytetään Uudenmaan ELY-keskuksessa.

Saadut lausunnot ja mielipiteet löytyvät myös osoitteista www.ymparisto.fi/MT152parantaminenYVA ja www.miljo.fi/LV152forbattringMKB.

6. SUORITEMAKSU, SEN MÄÄRÄYTYMINEN JA MUUTOKSENHAKU SEKÄ YVA-MENETTELYSSÄ SOVELLETUT OIKEUSOHJEET

Suoritemaksu 12 000 euroa.

Maksun määräytyminen

Arviointiohjelmasta annettavasta ELY-keskuksen lausunnosta perittävä maksu on vaativassa hankkeessa (18 – 24 henkilötyöpäivää) 12 000 euroa.

Maksua koskeva muutoksenhaku

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että arviointiohjelmalausunnosta perittävän maksun määrittämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksesta kuuden kuukauden kuluessa tämän lausunnon antamispäivästä.

Sovelletut oikeusohjeet

Laki ympäristövaikutusten arvioinnista (YVA-laki, 252/2017)

Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (YVA-asetus 277/2017)

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8§

Valtioneuvoston asetus (1372/2018) elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullista suoritteista vuosina 2019 ja 2020.

Lausunto 19 (19)
21.1.2020 UUELY/12908/2019

Tämä asiakirja UUELY/12908/2019 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument UUELY/12908/2019 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Engström Annukka 21.01.2020 11:53

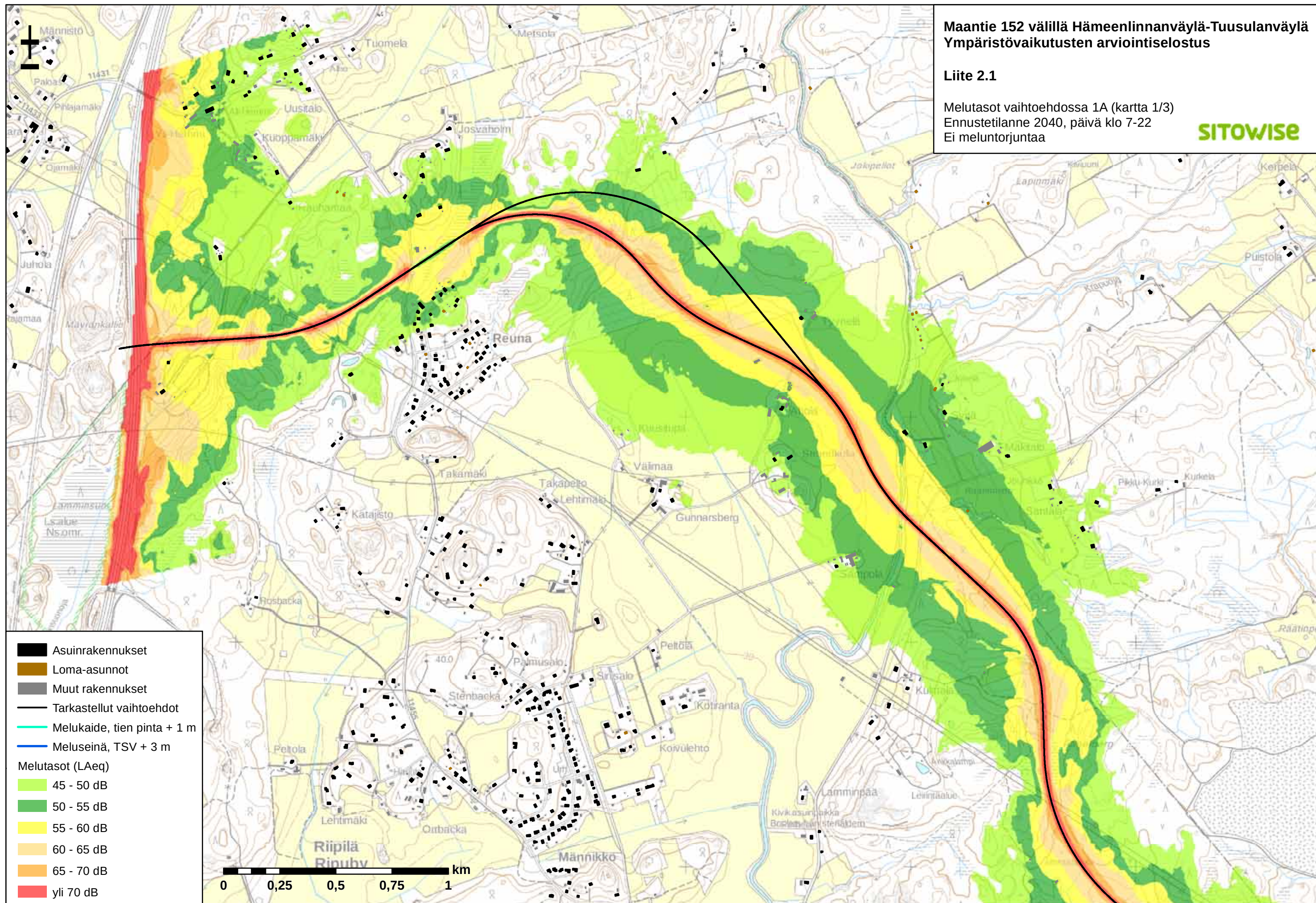
Ratkaisija Kinnunen Timo 21.01.2020 12:46

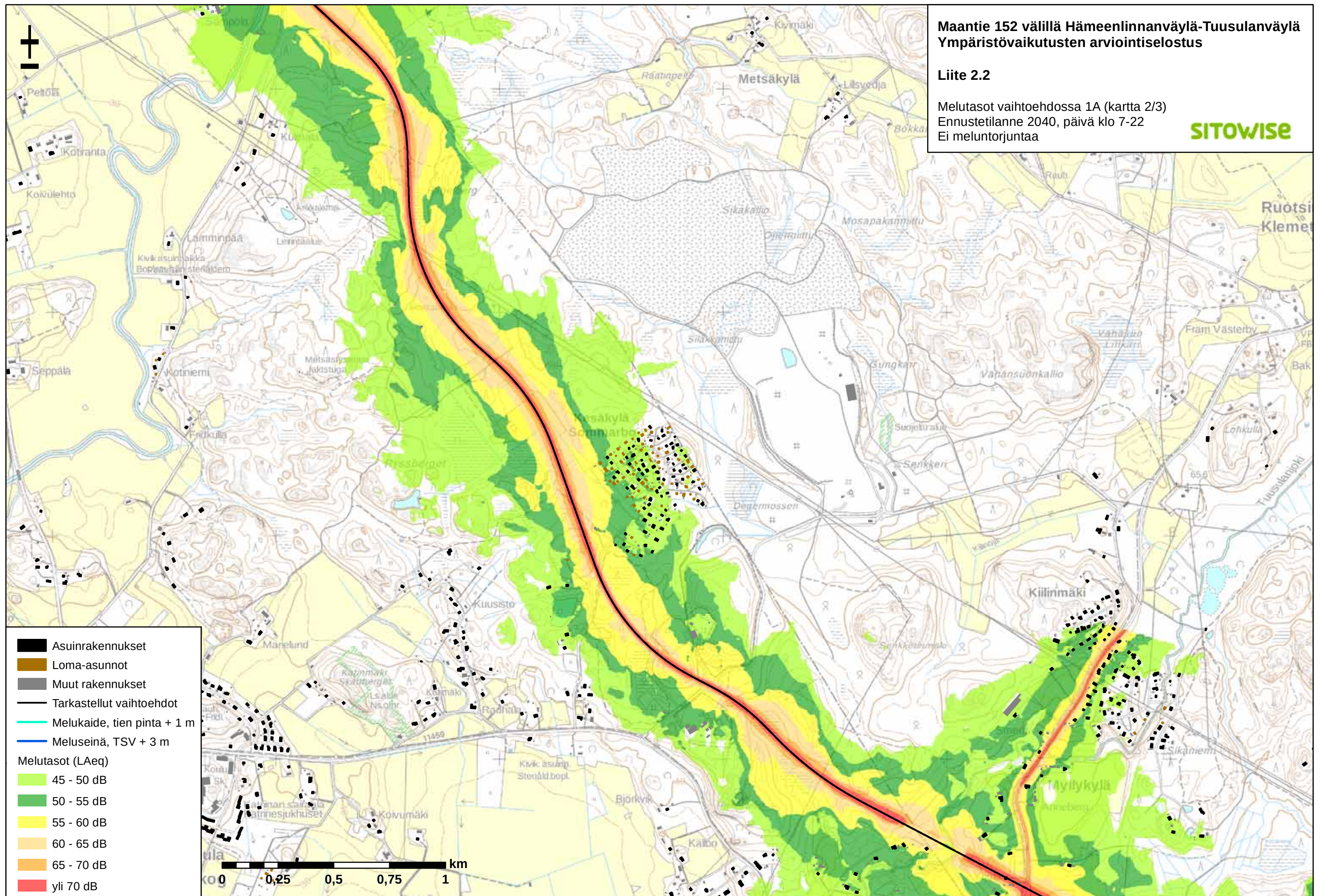
Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty. Asian on esitellyt ylitarkastaja Annukka Engström ja ratkaissut ympäristövaikutukset ja alueidenkäyttö - yksikön päällikkö Timo Kinnunen.

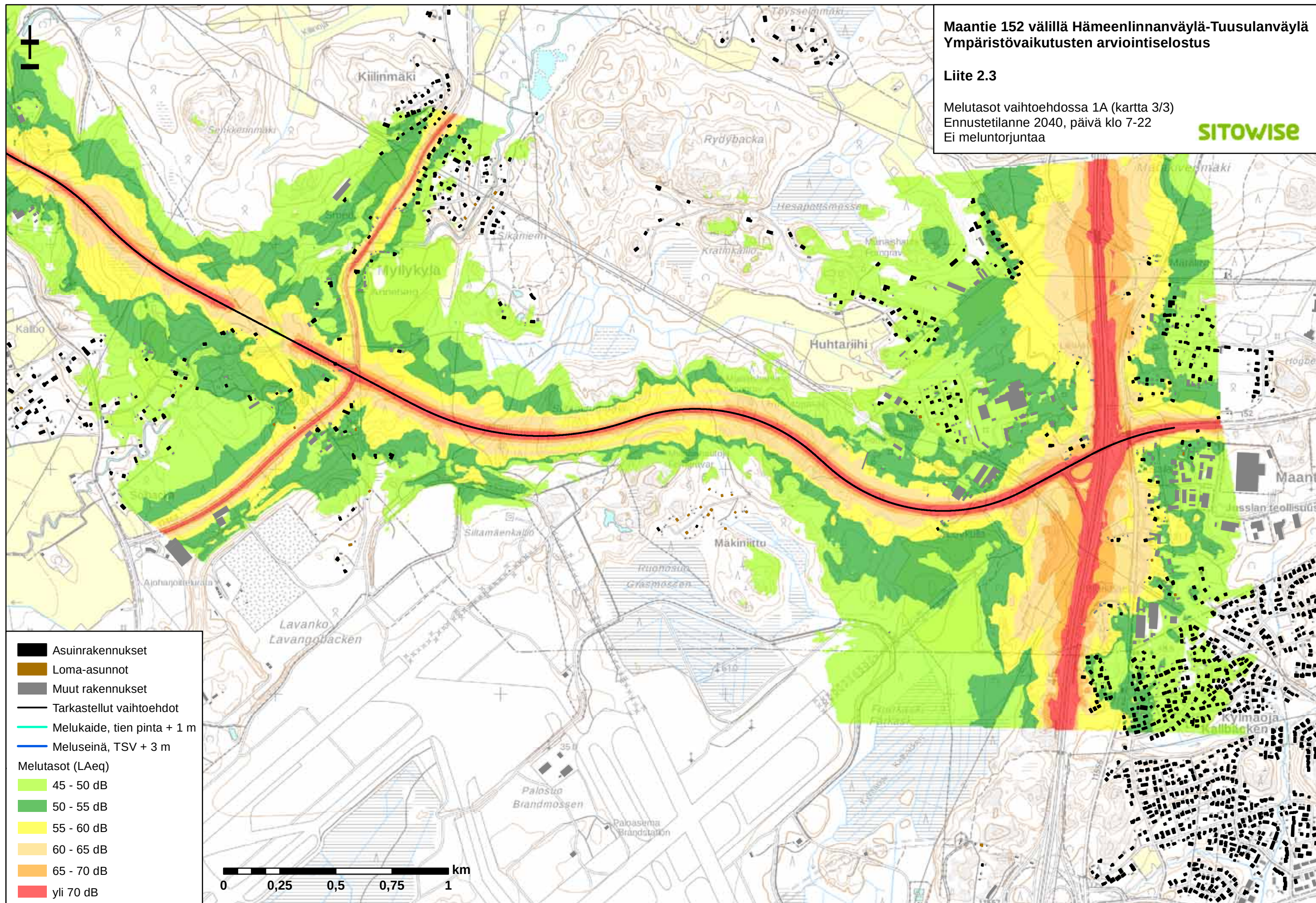
TIEDOKSI Lausunnon antajat
Mieliapteen esittäjät

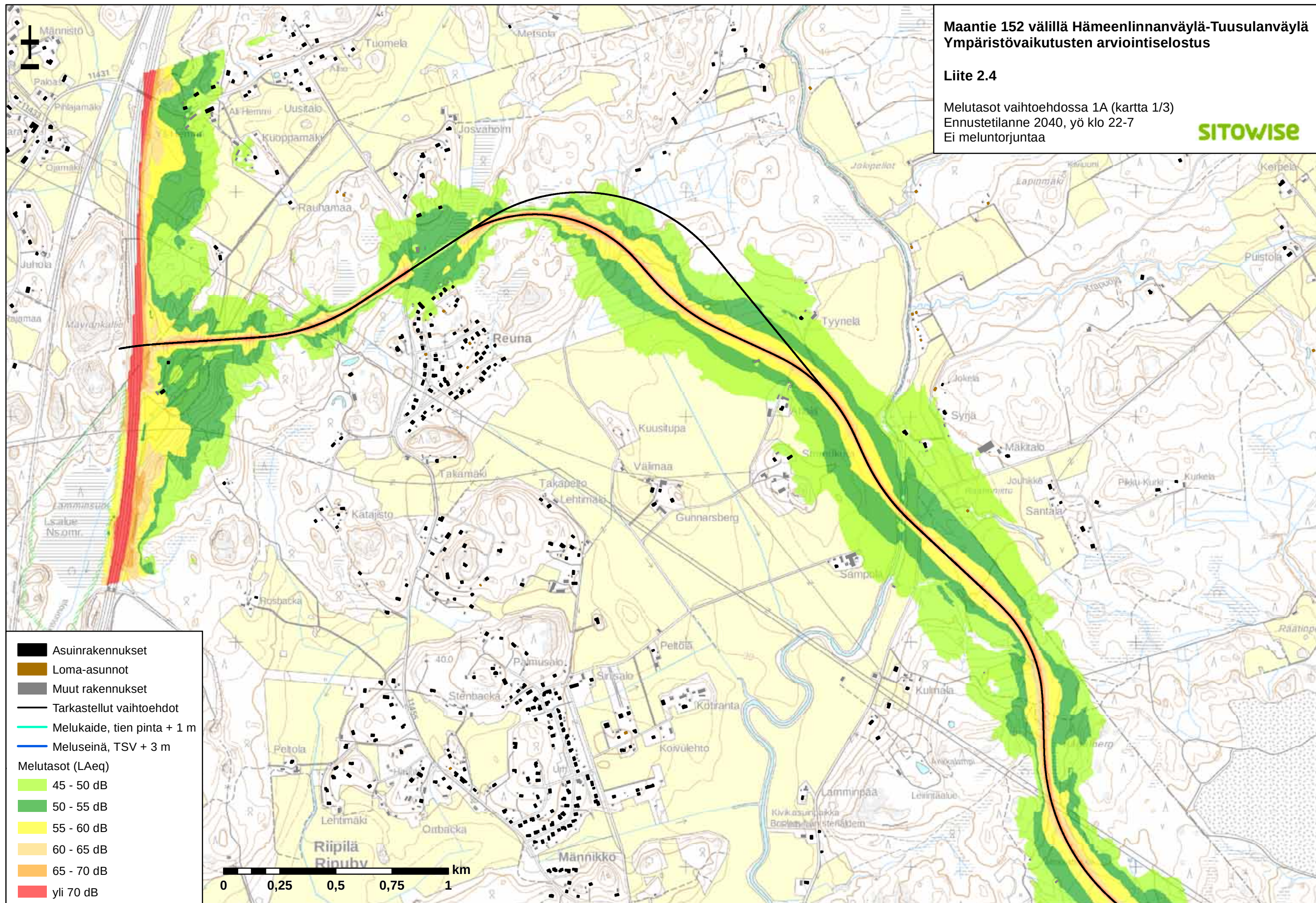
Liite 2. Melukuvat

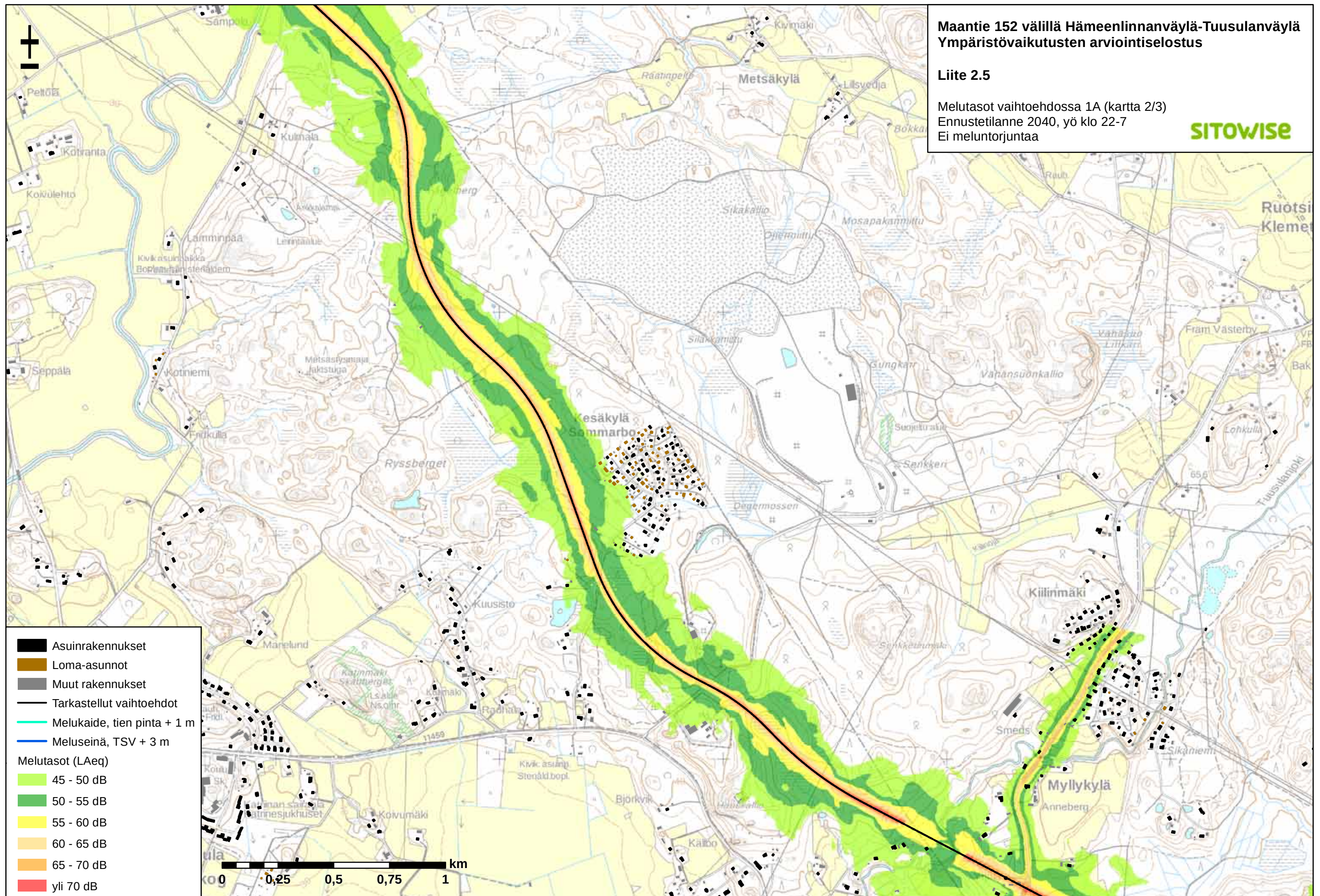
- Liite 2.1. Melutasot vaihtoehdossa 1A ([kartta 1/3](#)), Ennustetilanne 2040, päivä klo 7-22, Ei meluntorjuntaa
- Liite 2.2. Melutasot vaihtoehdossa 1A ([kartta 2/3](#)), Ennustetilanne 2040, päivä klo 7-22, Ei meluntorjuntaa
- Liite 2.3. Melutasot vaihtoehdossa 1A ([kartta 3/3](#)), Ennustetilanne 2040, päivä klo 7-22, Ei meluntorjuntaa
- Liite 2.4. Melutasot vaihtoehdossa 1A ([kartta 1/3](#)), Ennustetilanne 2040, yö klo 22-7, Ei meluntorjuntaa
- Liite 2.5. Melutasot vaihtoehdossa 1A ([kartta 2/3](#)), Ennustetilanne 2040, yö klo 22-7, Ei meluntorjuntaa
- Liite 2.6. Melutasot vaihtoehdossa 1A ([kartta 3/3](#)), Ennustetilanne 2040, yö klo 22-7, Ei meluntorjuntaa
- Liite 2.7. Melutasot vaihtoehdossa 1A ([kartta 1/3](#)), Ennustetilanne 2040, päivä klo 7-22, YVA:n meluntorjunta
- Liite 2.8. Melutasot vaihtoehdossa 1A ([kartta 2/3](#)), Ennustetilanne 2040, päivä klo 7-22, YVA:n meluntorjunta
- Liite 2.9. Melutasot vaihtoehdossa 1A ([kartta 3/3](#)), Ennustetilanne 2040, päivä klo 7-22, YVA:n meluntorjunta
- Liite 2.10. Melutasot vaihtoehdossa 1A ([kartta 1/3](#)), Ennustetilanne 2040, yö klo 22-7, YVA:n meluntorjunta
- Liite 2.11. Melutasot vaihtoehdossa 1A ([kartta 2/3](#)), Ennustetilanne 2040, yö klo 22-7, YVA:n meluntorjunta
- Liite 2.12. Melutasot vaihtoehdossa 1A ([kartta 3/3](#)), Ennustetilanne 2040, yö klo 22-7, YVA:n meluntorjunta
- Liite 2.13. Melutasot vaihtoehdossa 1B ([kartta 1/1](#)), Ennustetilanne 2040, päivä klo 7-22, Ei meluntorjuntaa
- Liite 2.14. Melutasot vaihtoehdossa 1B ([kartta 1/1](#)), Ennustetilanne 2040, yö klo 22-7, Ei meluntorjuntaa
- Liite 2.15. Melutasot vaihtoehdossa 1B ([kartta 1/1](#)), Ennustetilanne 2040, päivä klo 7-22, YVA:n meluntorjunta
- Liite 2.16. Melutasot vaihtoehdossa 1B ([kartta 1/1](#)), Ennustetilanne 2040, yö klo 22-7, YVA:n meluntorjunta
- Liite 2.17. Melutasot vaihtoehdossa 0+ ([kartta 1/1](#)), Ennustetilanne 2040, päivä klo 7-22, Ei meluntorjuntaa
- Liite 2.18. Melutasot vaihtoehdossa 0+ ([kartta 1/1](#)), Ennustetilanne 2040, yö klo 22-7, Ei meluntorjuntaa

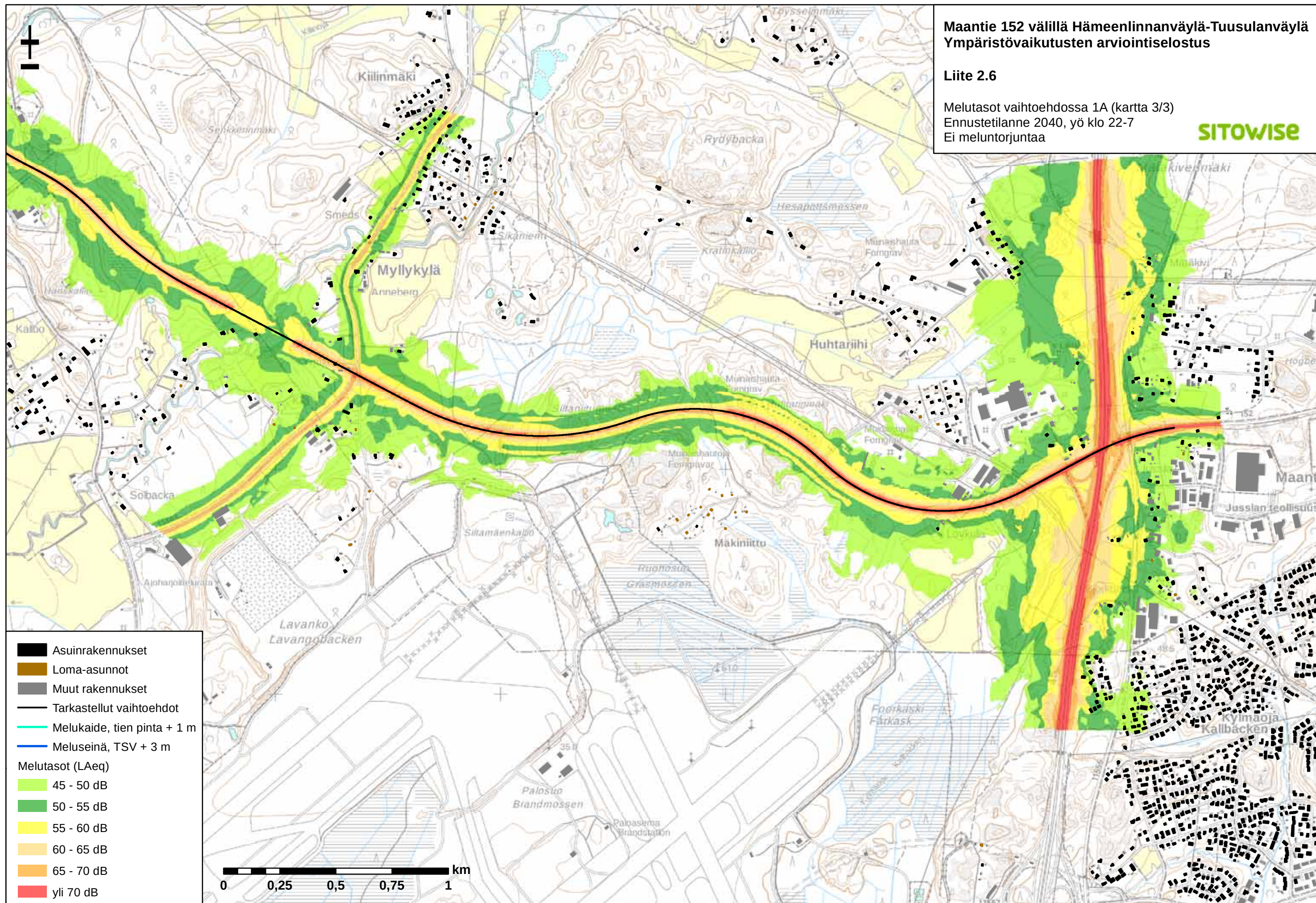


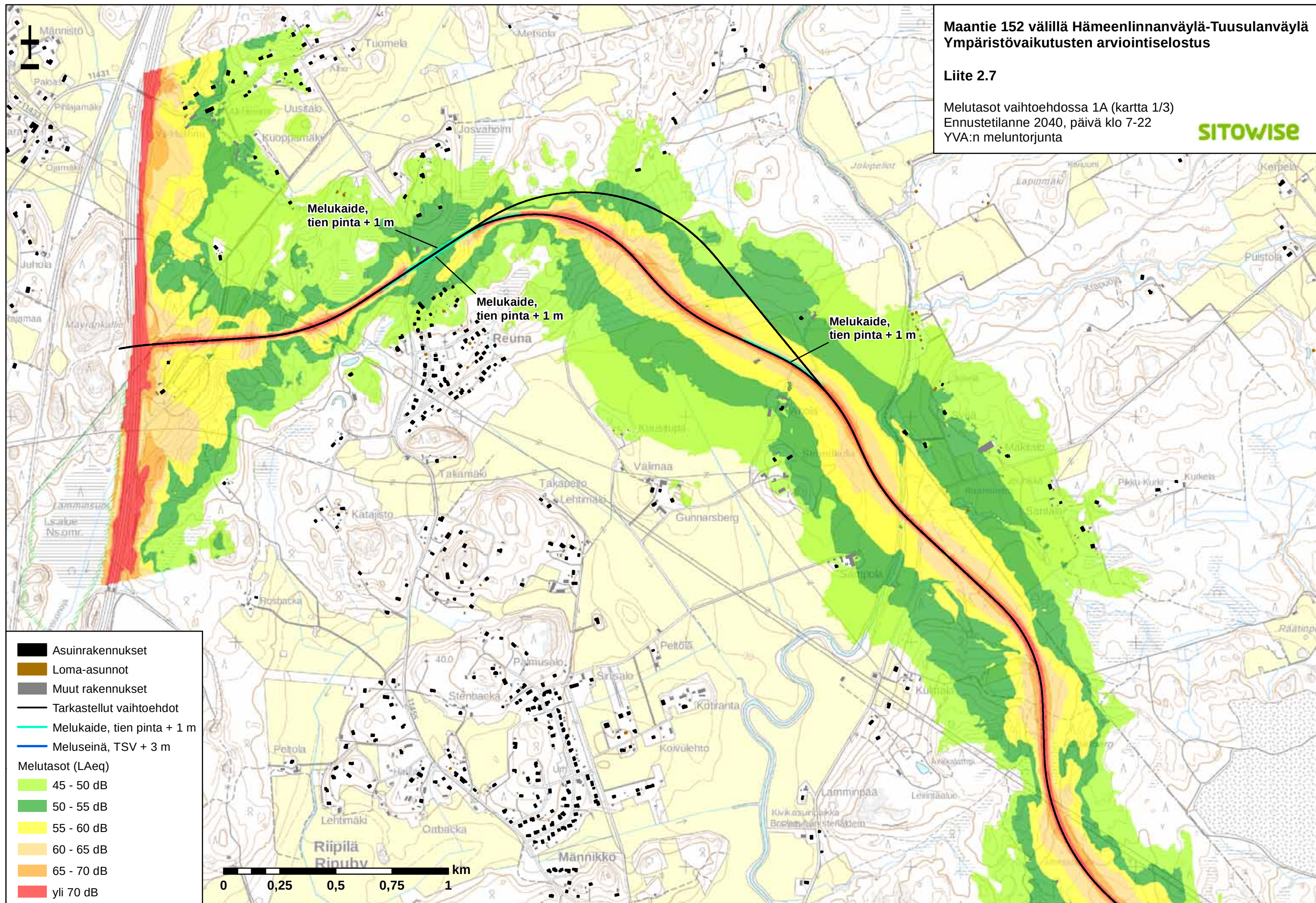


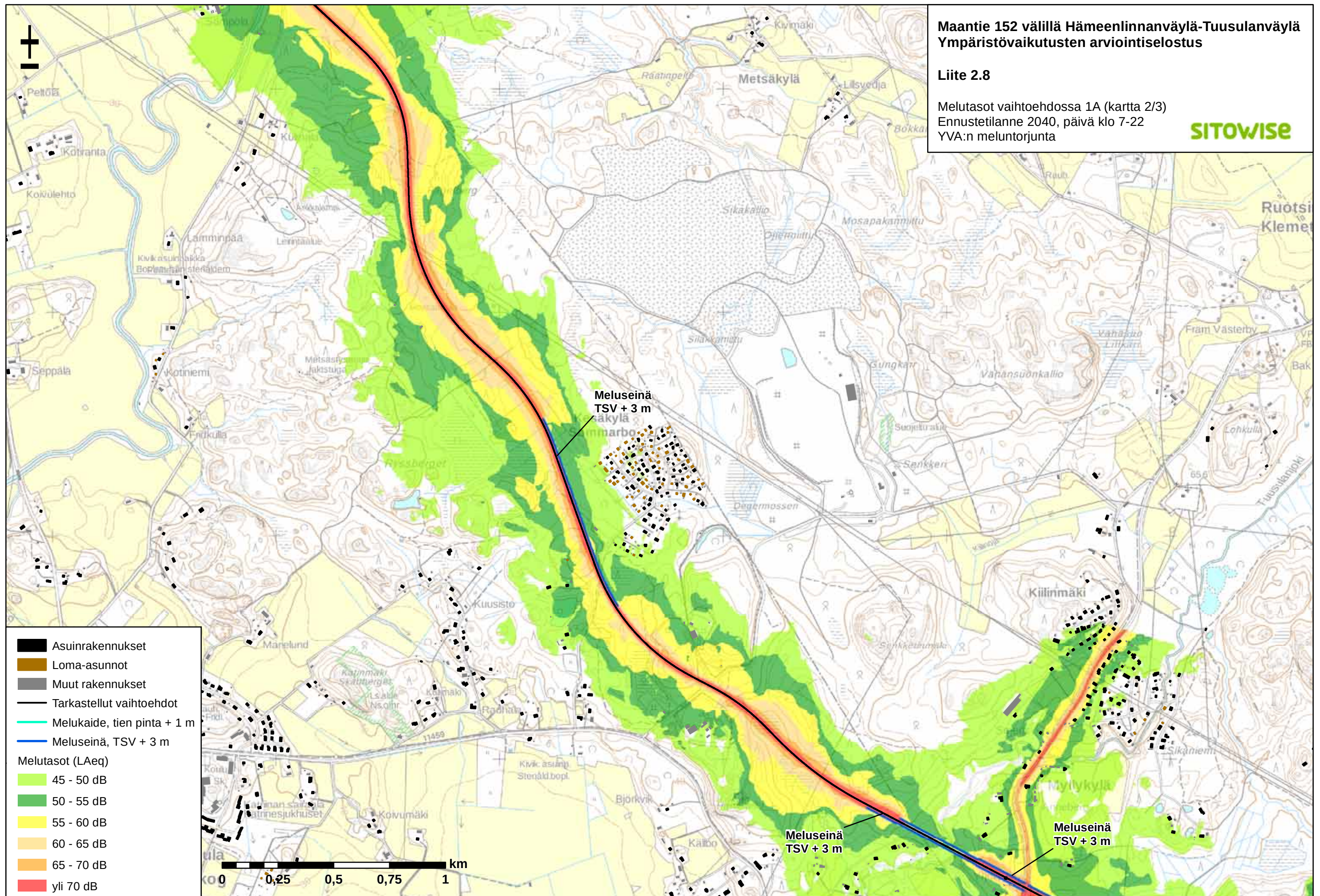


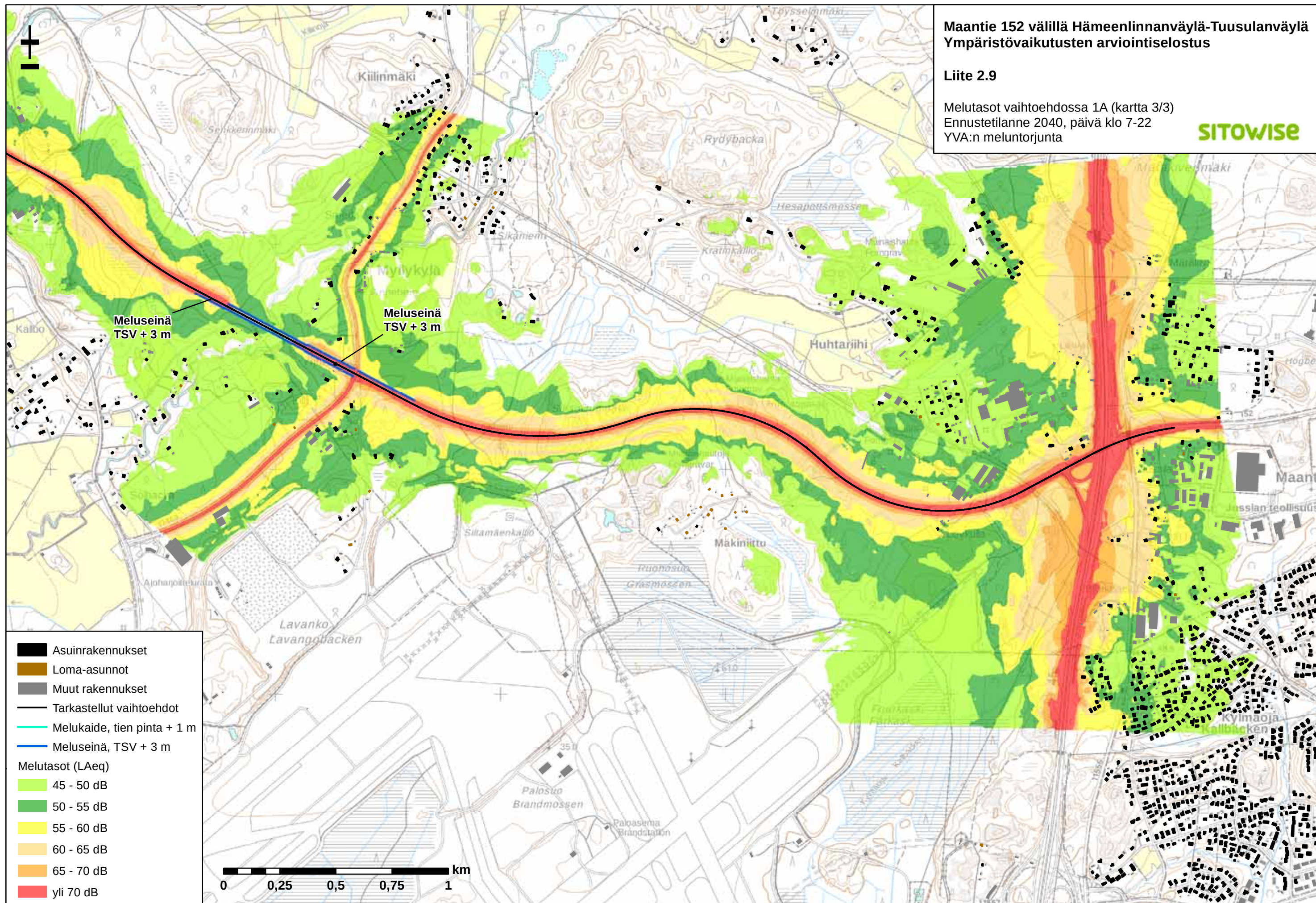


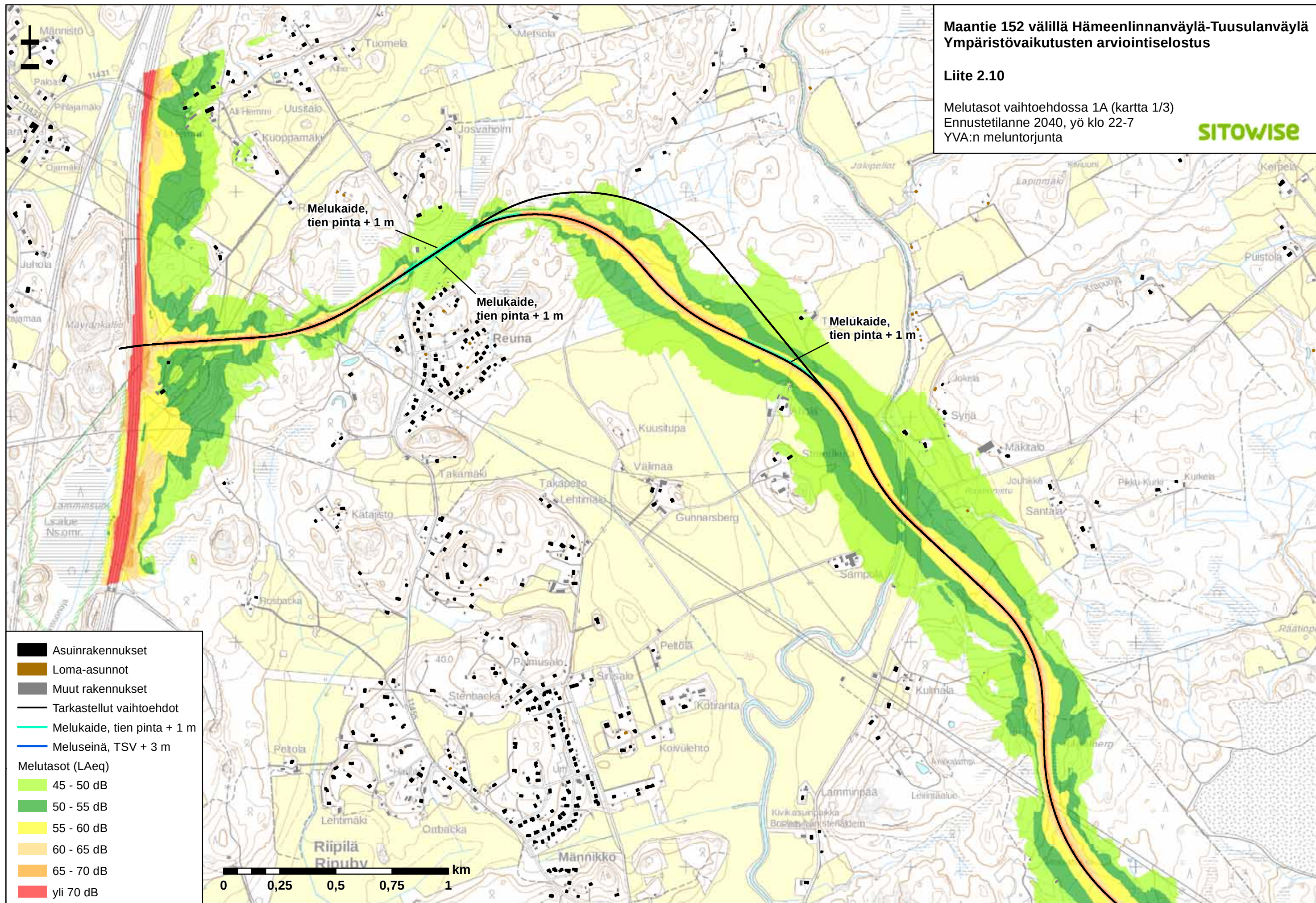


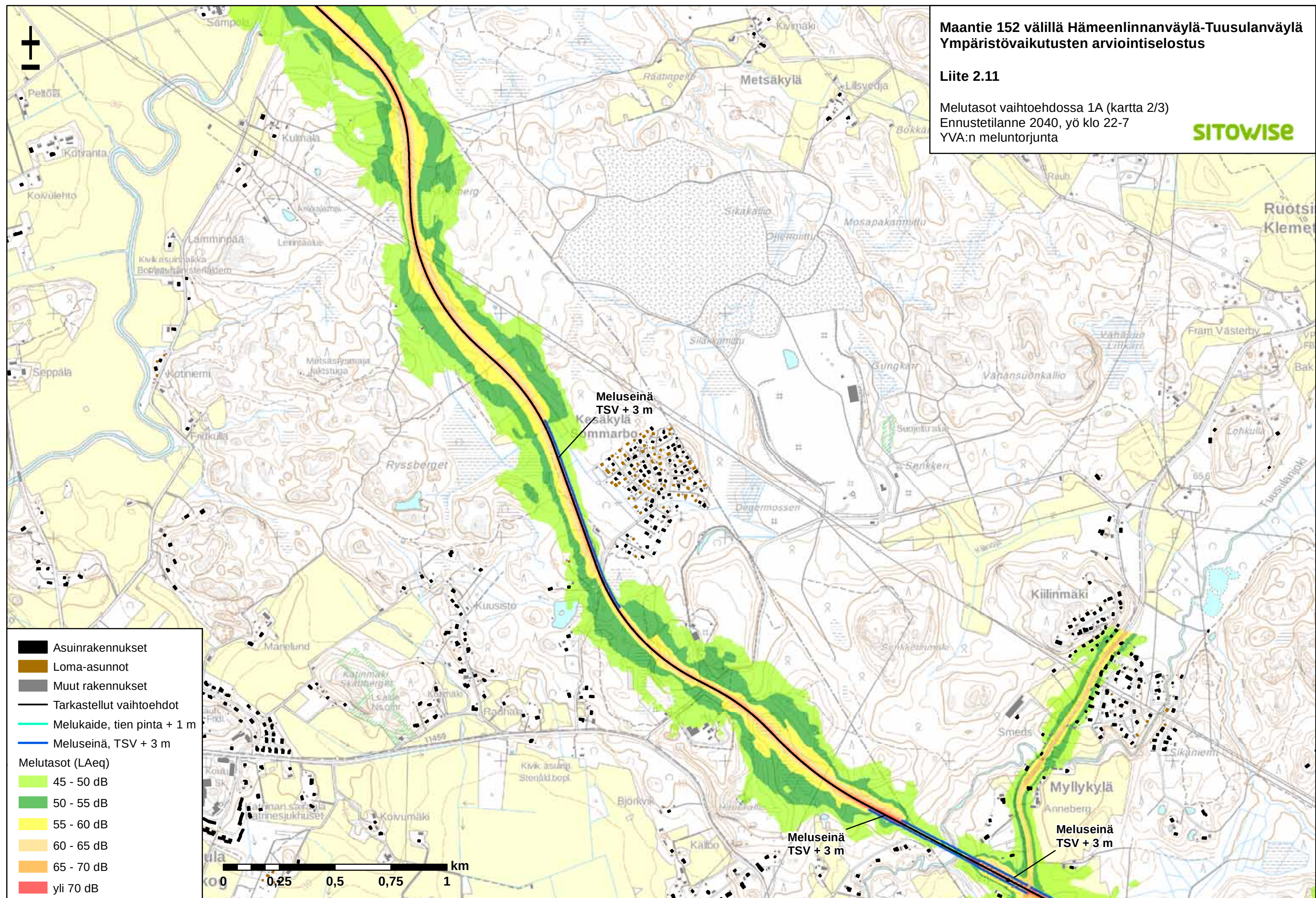


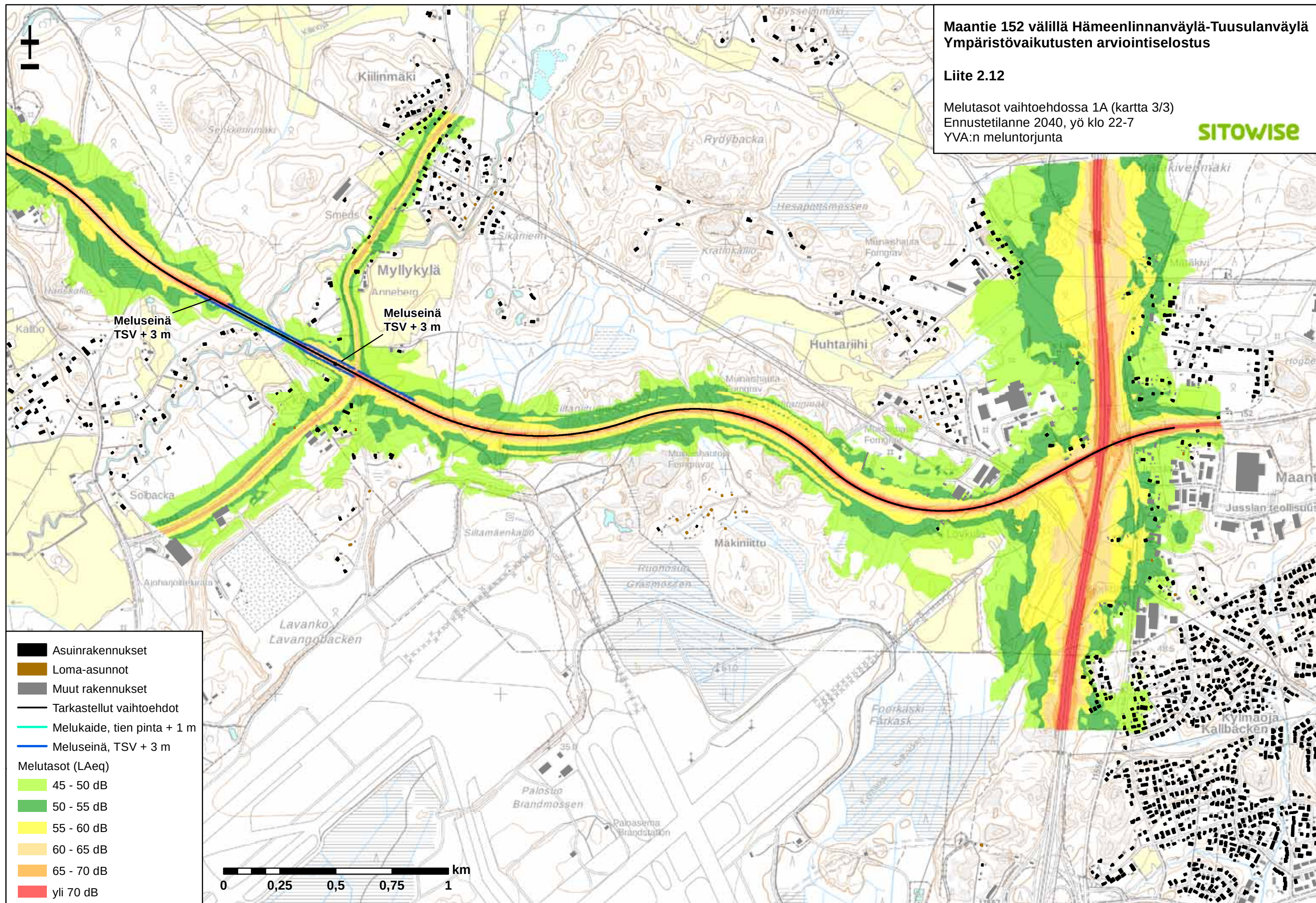


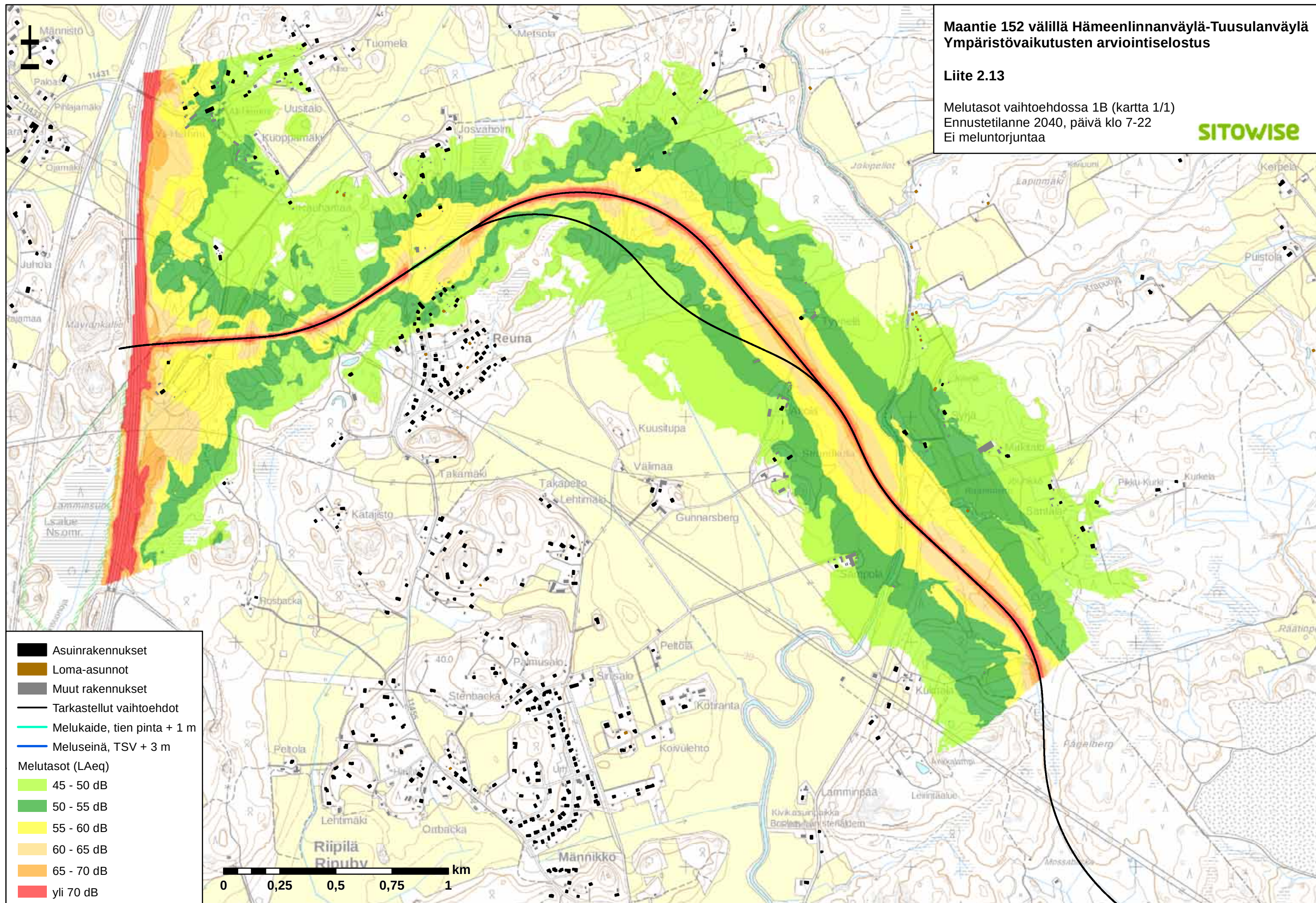


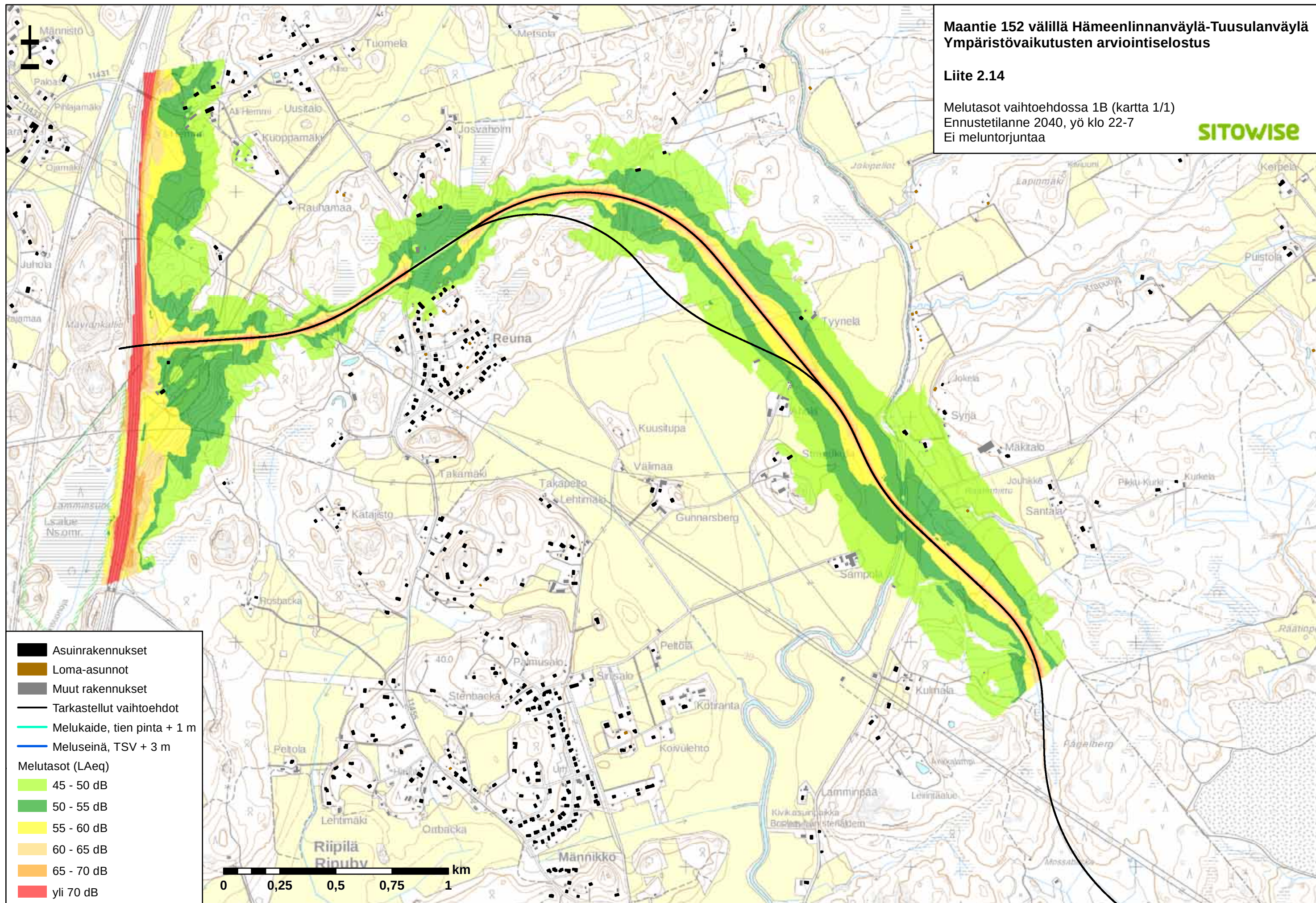


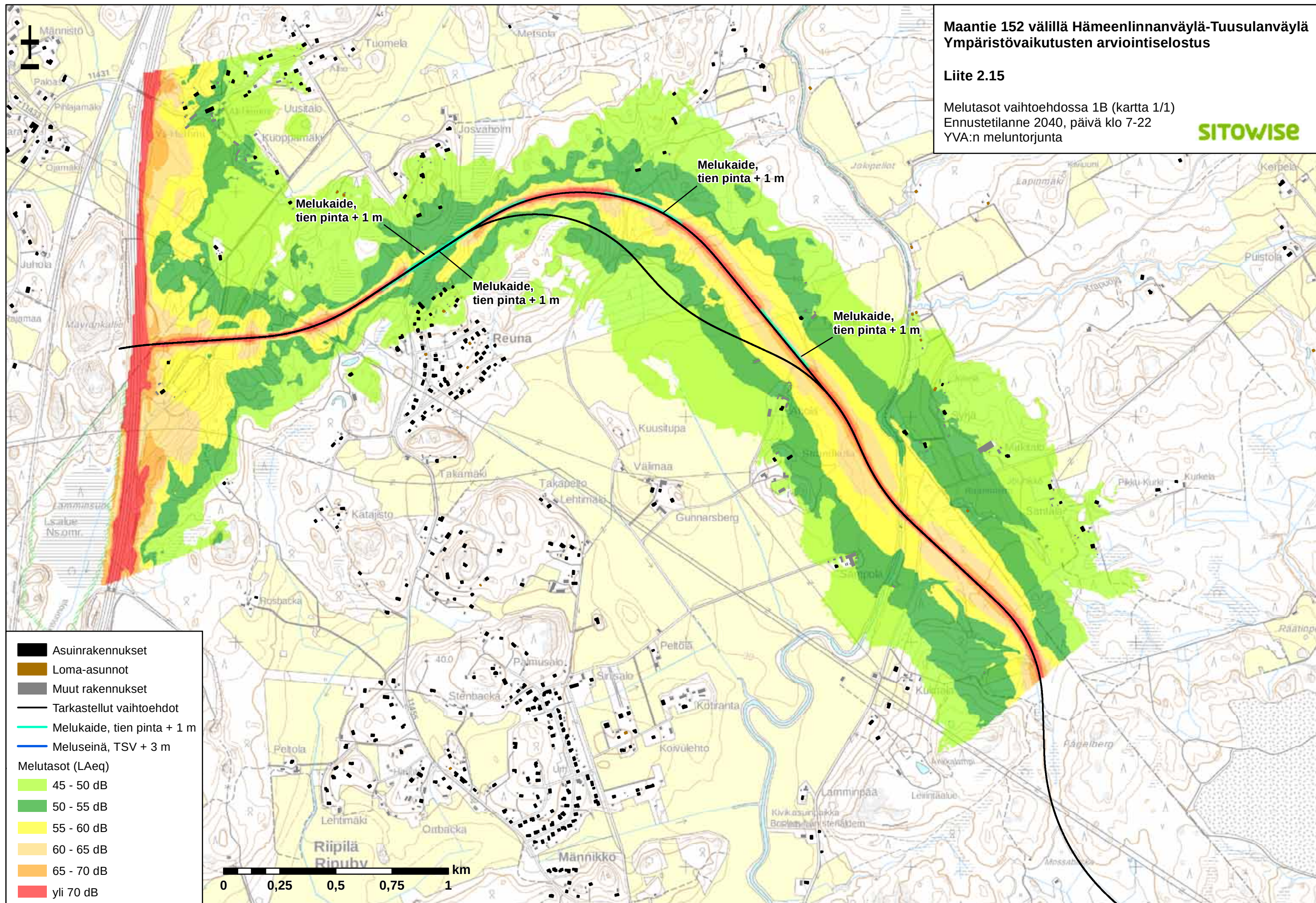


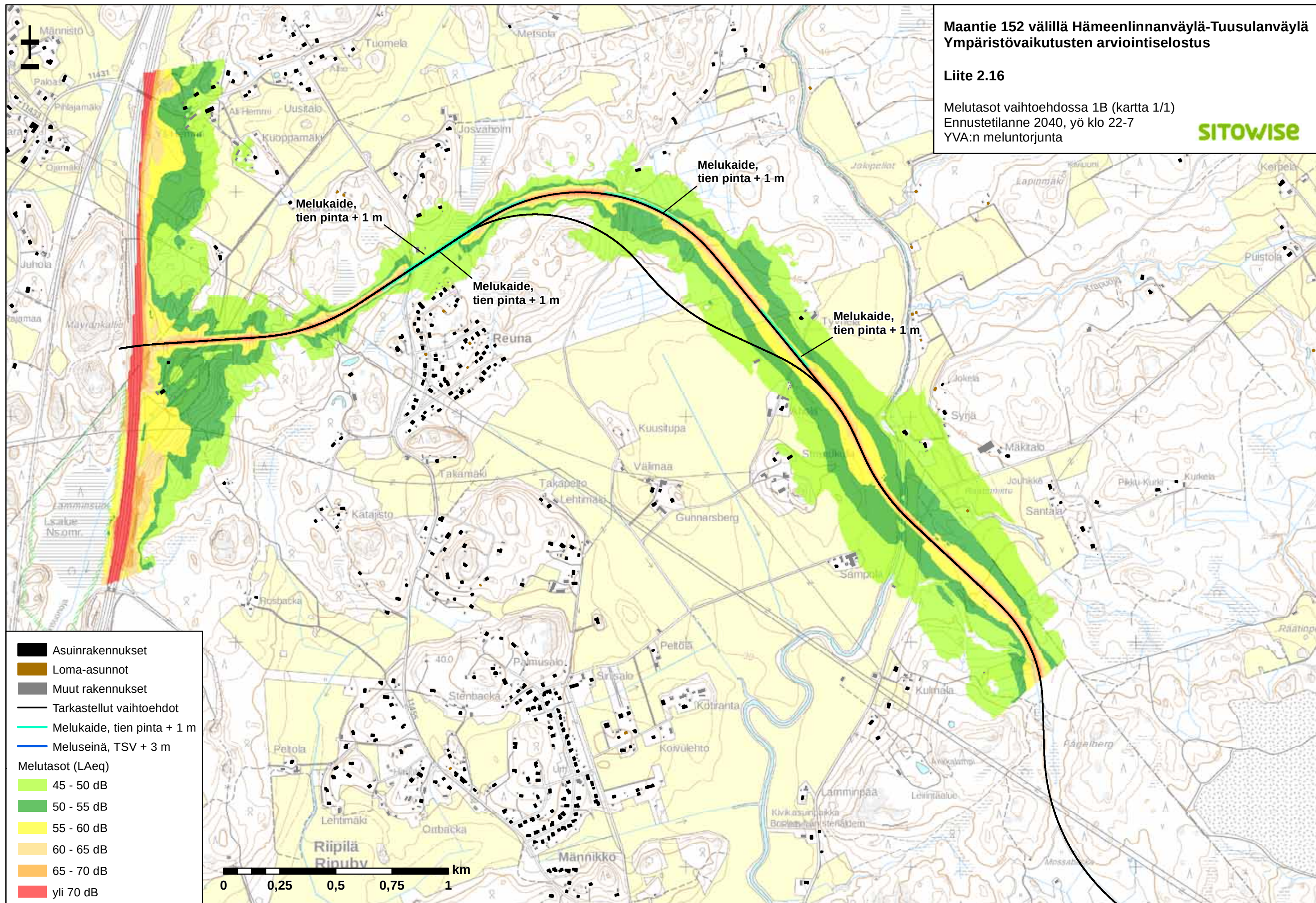


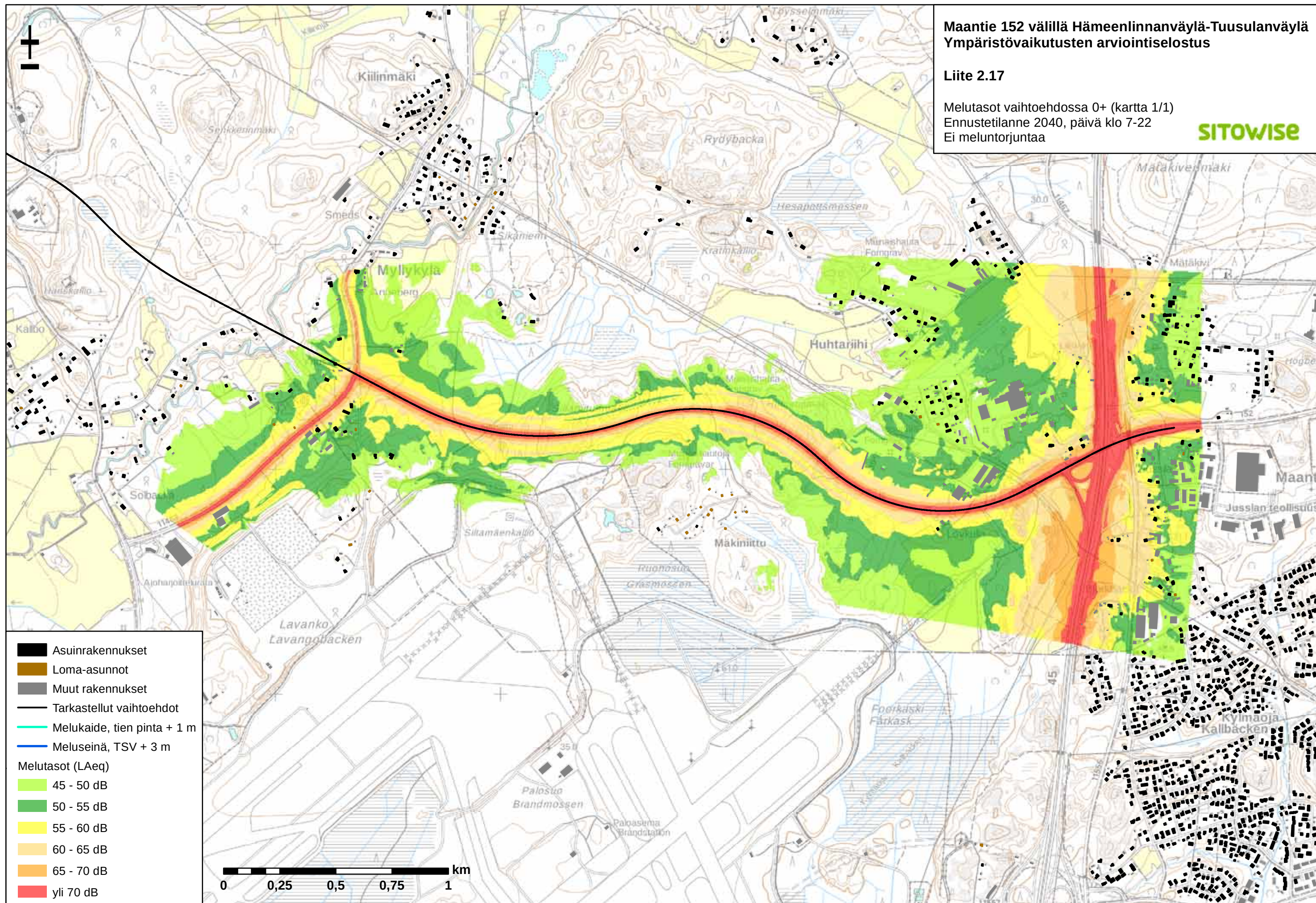


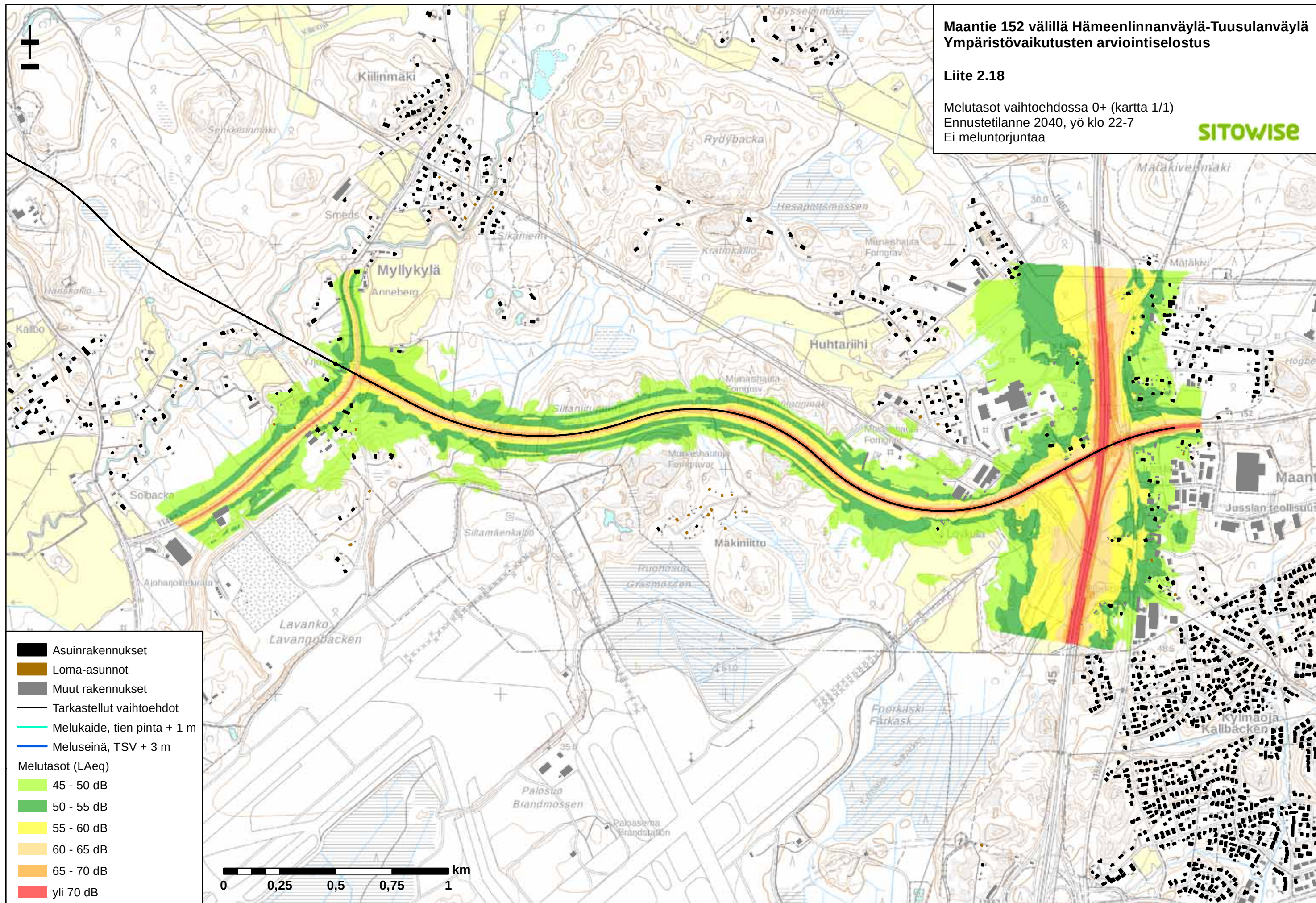


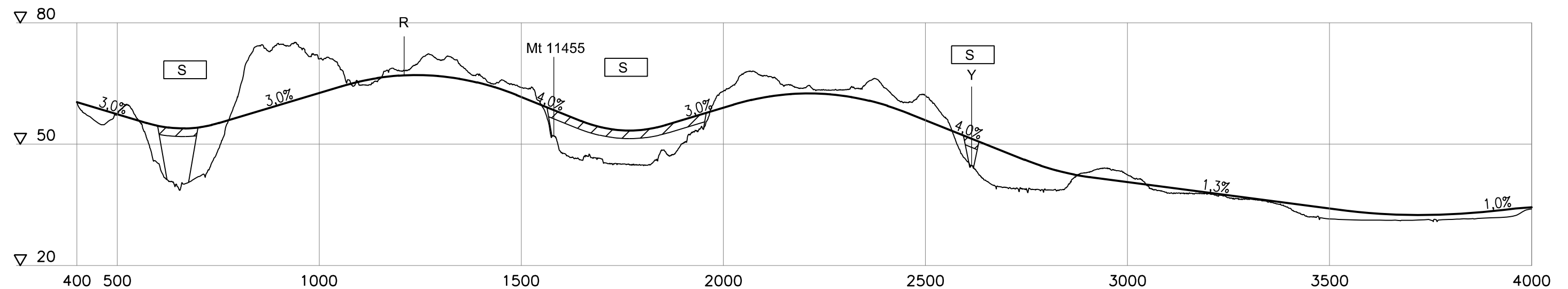
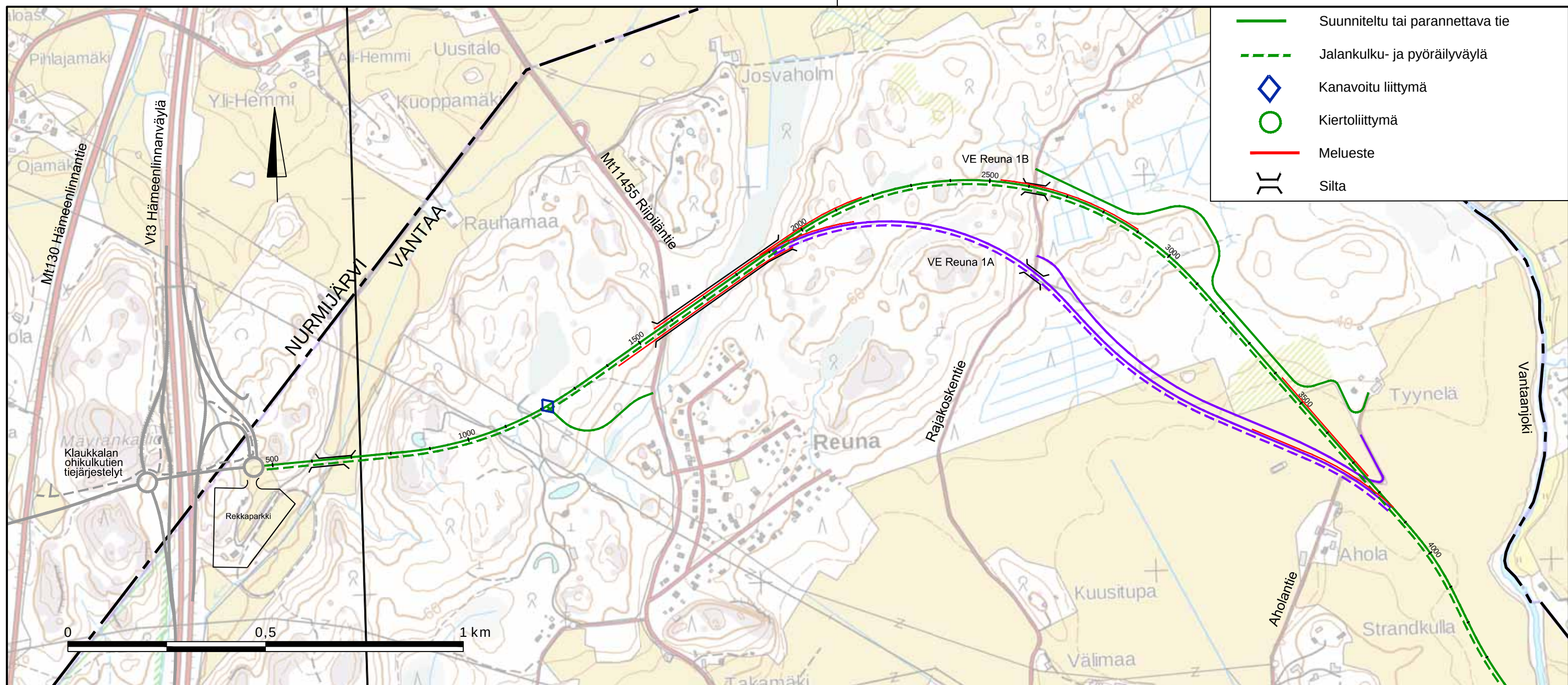


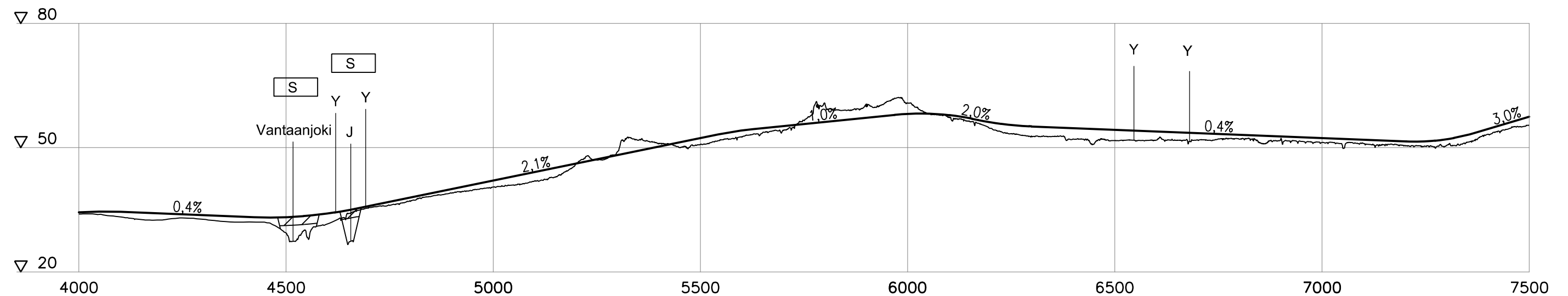
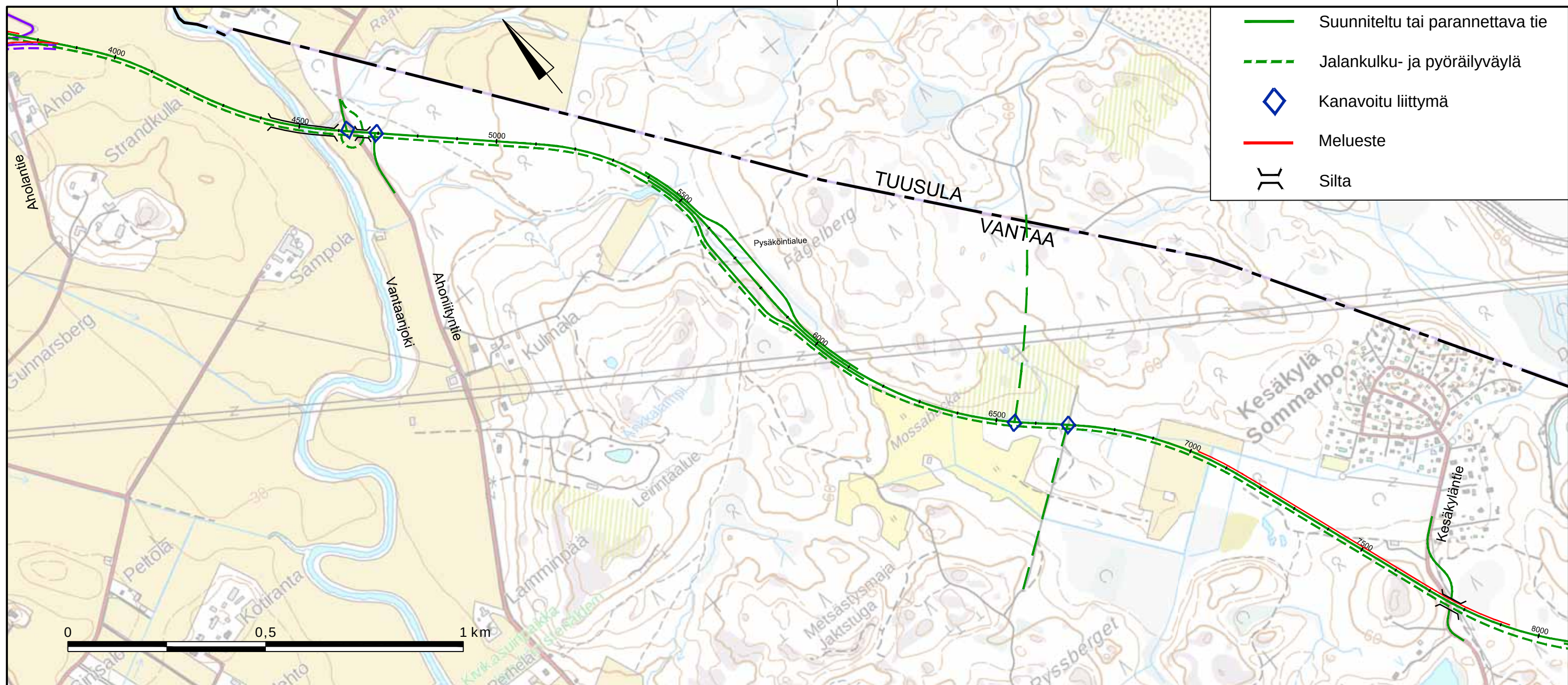


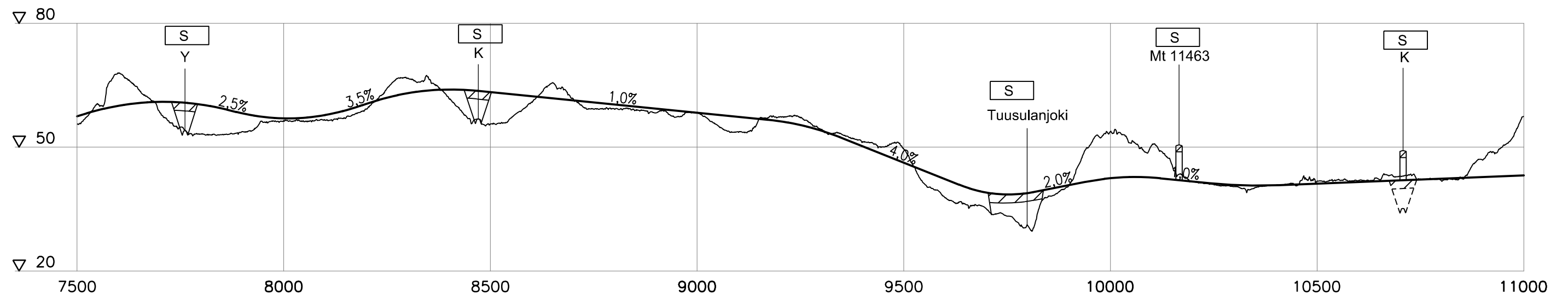
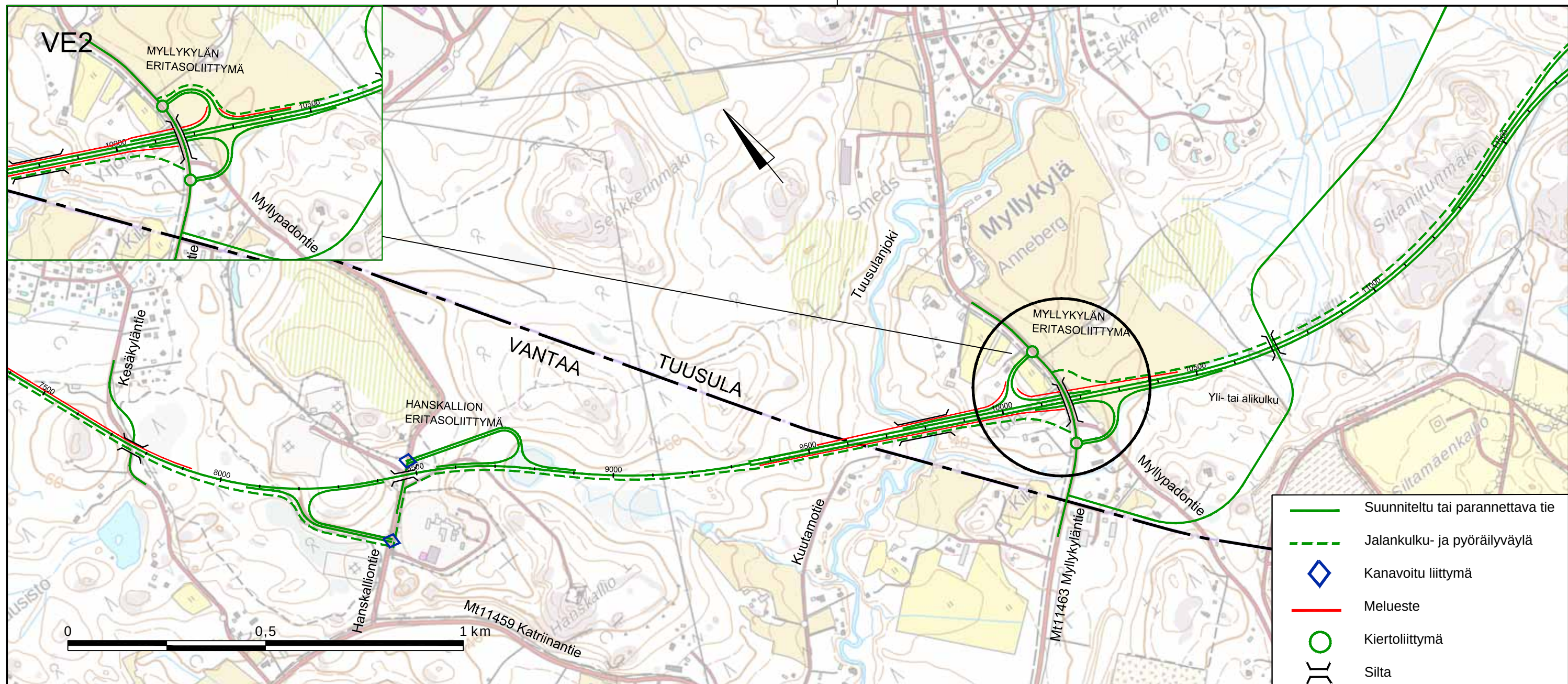


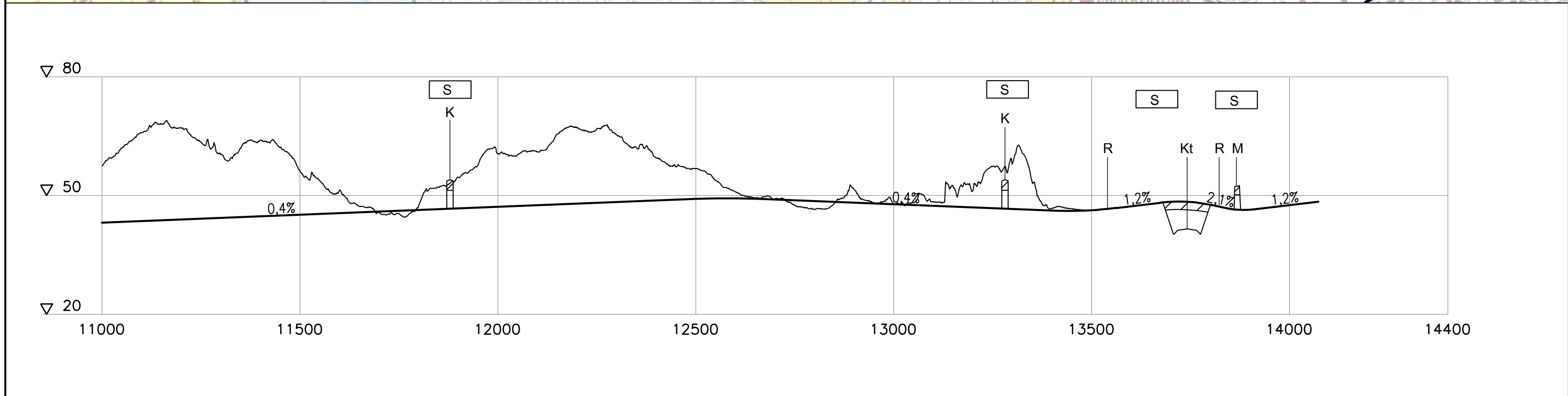
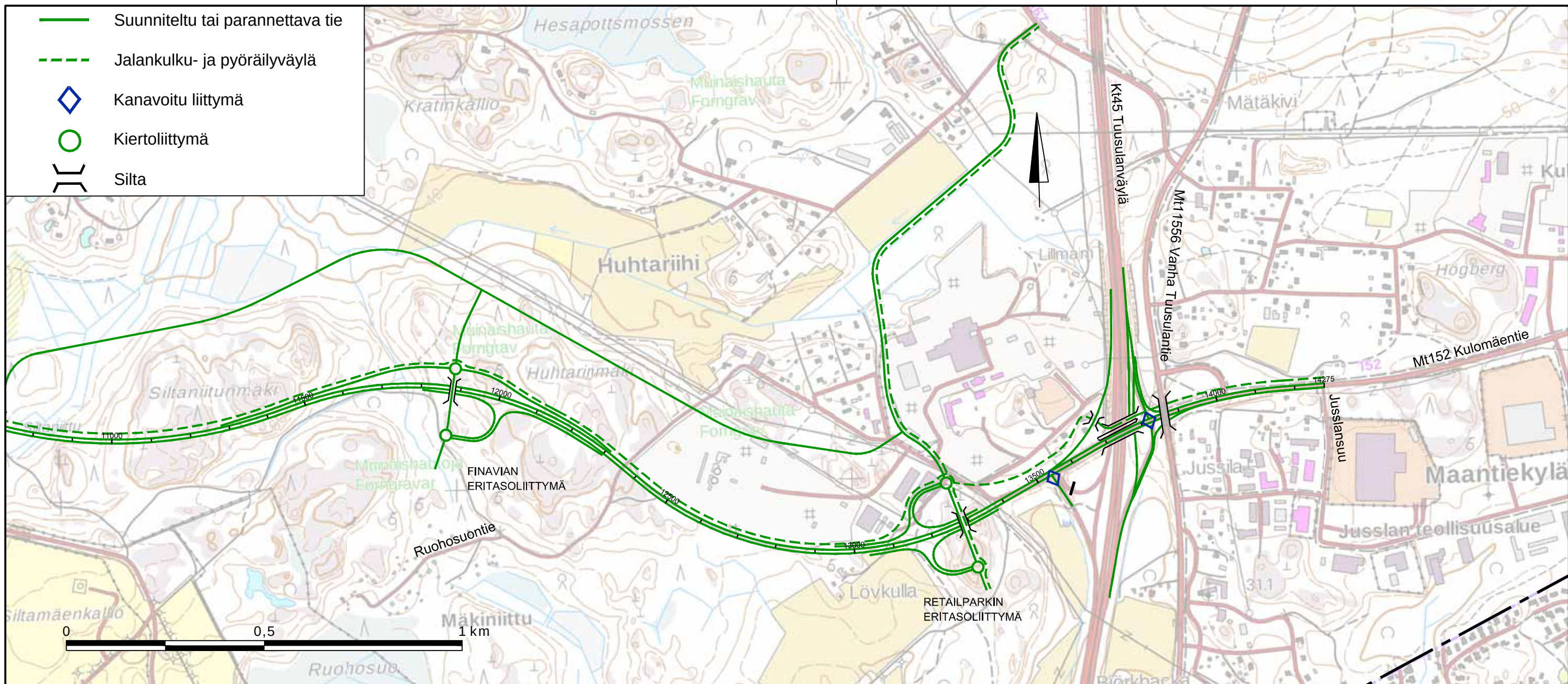


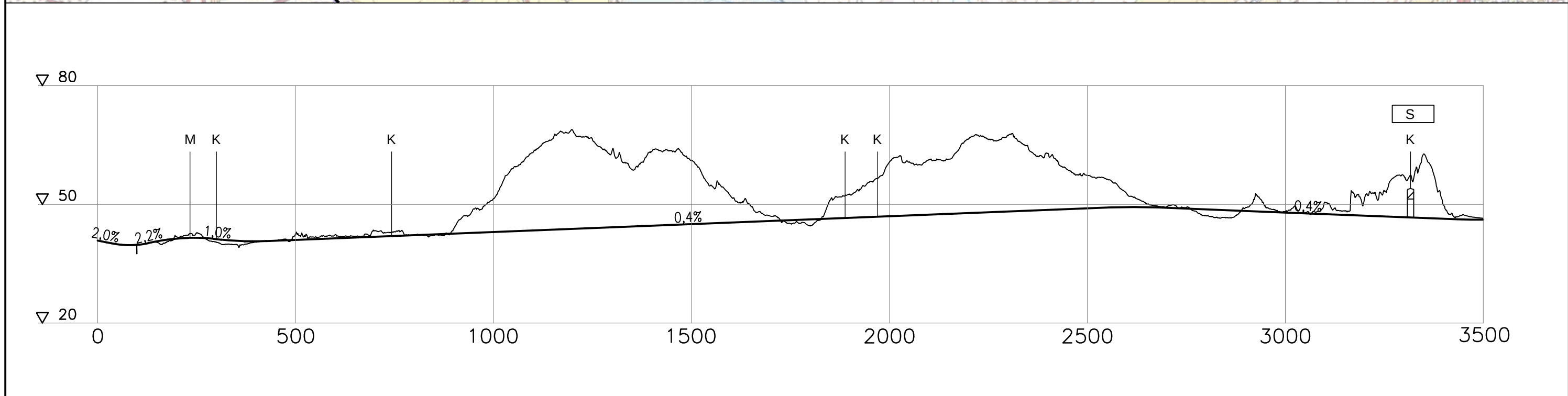
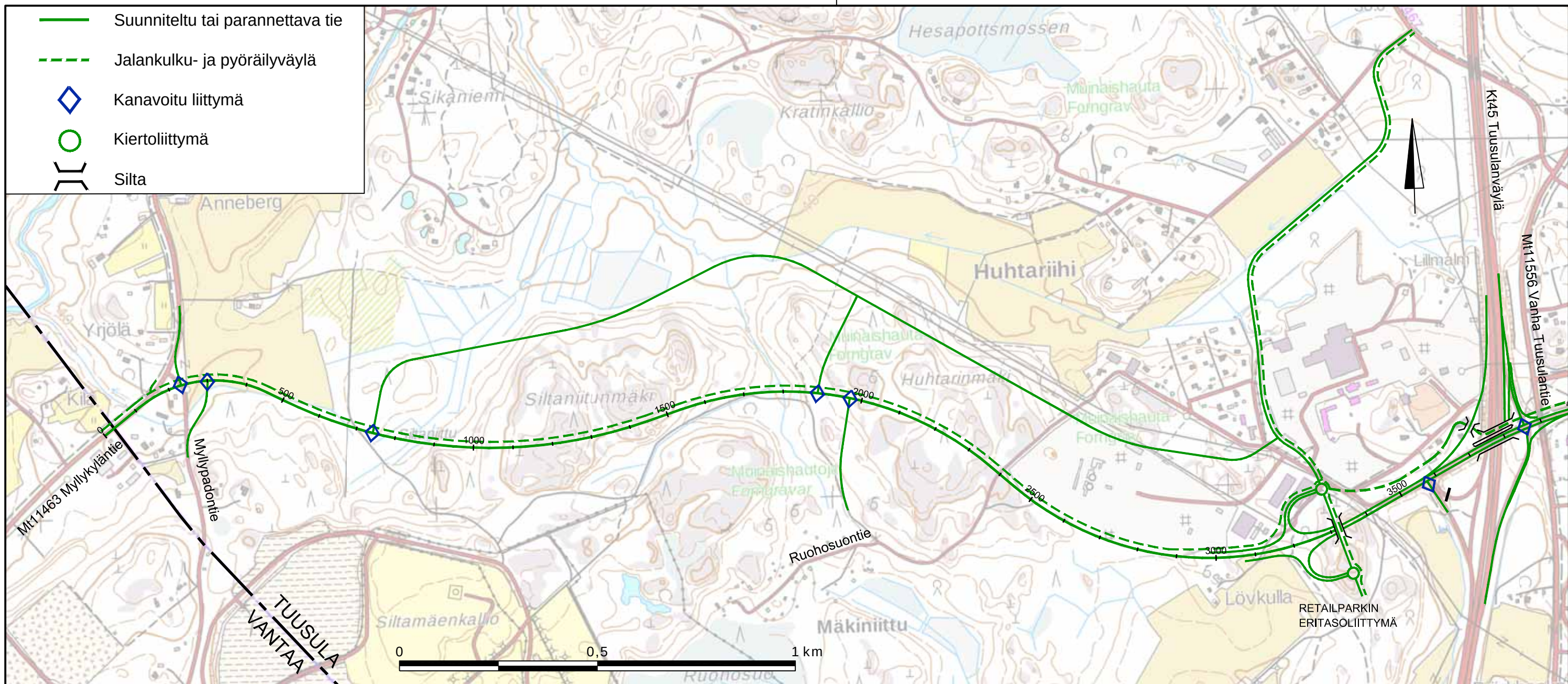












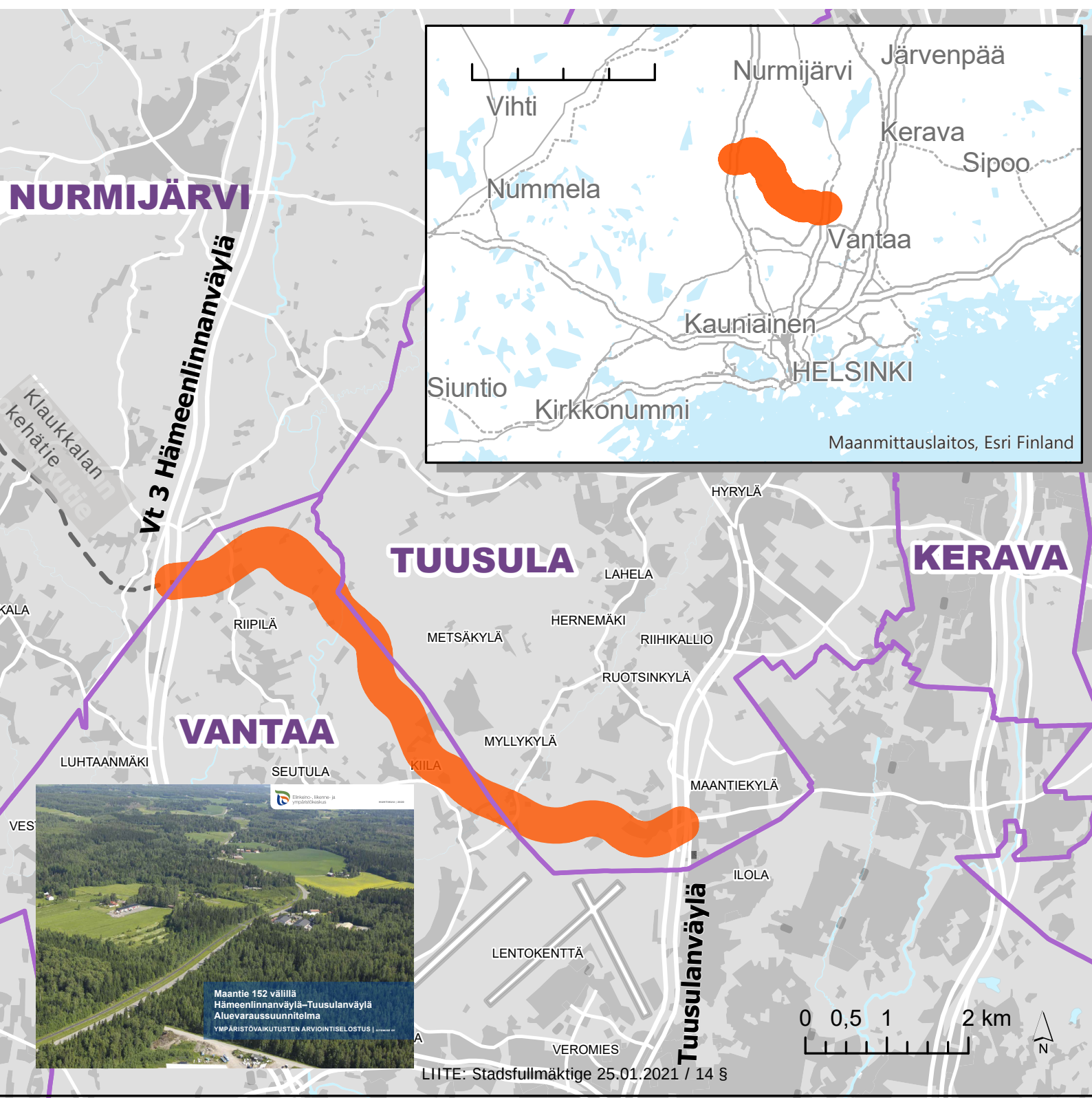
HUHTIKUU | 2020
MAANTIE 152 VÄLILLÄ HÄMEENLINNANVÄYLÄ–TUUSULANVÄYLÄ
ALUEVARAUSSUUNNITELMA
Ympäristövaikutusten arviointiselostus

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus



Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä –Tuusulanväylä

Aluevaraussuunnitelma, Vantaa, Tuusula | SITOWISE OY



Kartat ja paikkatiedot:

© MML 2019-2020, Syke 2019- 2020, Museovirasto 2019, HSY 3019, Vantaan kaupunki 2018-2020, Tuusulan kunta 2018-2020, Uudenmaan liitto 2018-20, Helsingin yliopisto 2019, Esri 2020, GTK2019.

SISÄLLYS

ALKUSANAT TIIVISTELMÄ

1	JOHDANTO.....	9
1.1	Työn tausta ja tavoitteet.....	10
1.2	Kehittämistarpeet	18
1.3	Tavoitteet	20
2	LÄHTÖKOHDAT	23
2.1	Suunnittelualue ja liikenneverkollinen asema	23
2.2	Nykyinen tieverkko ja sen ominaisuudet	24
2.3	Joukkoliikenne.....	25
2.4	Jalankulku ja pyöräily	25
2.5	Suuret erikoiskuljetukset	26
2.6	Nykyinen liikennekysyntä ja liikenne-ennusteet	26
2.6.1	Liikenteen nykytila ja liikenne-ennuste.....	26
2.6.2	Verkolliset vaikutukset	31
2.7	Liikenneturvallisuus	34
2.8	Maankäyttö ja kaavoitus.....	34
2.8.1	Maakuntakaavoitus.....	34
2.8.2	Vantaan kaavatilanne.....	36
2.8.3	Tuusulan kaavatilanne	37
2.9	Suunnittelualan ympäristö.....	39
2.9.1	Alueen maankäyttö ja asutus.....	39
2.9.2	Maisema ja kulttuuriperintö	41
2.9.3	Luonnon monimuotoisuus	42
2.9.4	Pintavedet	44
2.9.5	Pohjavedet	46
2.9.6	Maaperä	48
2.9.7	Pilaantuneet maat.....	49
2.9.8	Melu ja tärinä	50
3	Vaihtoehtotarkastelut	51
3.1	Vaihtoehtojen muodostaminen.....	51
3.2	Aiemmin tutkitut vaihtoehdot	51
3.3	Tutkitut päävaihtoehdot ja aluevarausuunnitelmavaihtoehdon valinta	53
3.4	Aluevarausuunnitelman vaihtoehdot.....	54
4	ALUEVARAUSSUUNNITELMA.....	55
4.1	Liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut	55
4.1.1	Ajoneuvoliikenteen järjestelyt	55
4.1.2	Jalankulku- ja pyöräilytiet	58
4.1.3	Virkistys- ja viheryhteydet.....	58
4.1.4	Joukkoliikenteen järjestelyt	58
4.1.5	Erikoiskuljetusten reitit ja järjestelyt	59
4.1.6	Tieliikenteen palvelualueet	59
4.1.7	Riista-aidat	59

4.1.8	Alustavat pohjanvahvistustoimenpiteet	59
4.1.9	Tärkeät sillat	60
4.1.10	Liikenteen hallinnan periaatteet	60
4.1.11	Valaistavat tiekohteet ja valaistuksen periaatteet	61
4.1.12	Merkittävät johtojen ja laitteiden siirto- ja suojaustoimenpiteet	61
4.1.13	Meluntorjunta	61
4.1.14	Pohjavesien suojaus	62
4.1.15	Pintavesien käsittely	62
4.2	Olennaiset maa-ainesasiat	62
4.3	Tieympäristön käsittelyn periaatteet	63
4.3.1	Lähtökohdat	63
4.3.2	Maisemallinen jaksotus	63
5	VAIKUTUKSET JA HAITALLISTEN VAIKUTUSTEN VÄHENTÄMINEN	65
5.1	Liikenteelliset vaikutukset	65
5.1.1	Verkolliset vaikutukset	65
5.1.2	Vaikutukset liikenteelliseen sujuvuuteen	67
5.1.3	Vaikutukset paikalliseen liikkumiseen	71
5.1.4	Vaikutukset raskaalle liikenteelle ja erikoiskuljetuksille	72
5.1.5	Vaikutukset liikenneturvallisuuteen	72
5.2	Hankkeen suhde kaavoitukseen	73
5.3	Vaikutukset seudulliseen kehitykseen ja yhdyskuntarakenteeseen	75
5.4	Vaikutukset asutukseen ja paikalliseen maankäyttöön	76
5.5	Melu- ja värinävaikutukset	81
5.5.1	Meluvaikutukset asutukseen uuden maantien varrella	81
5.5.2	Meluvaikutukset asutukseen muiden teiden varrella	81
5.5.3	Meluvaikutukset suojelualueilla	81
5.5.4	Vaikutukset värinään	82
5.6	Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön	82
5.6.1	Vaikutukset maisemaan	82
5.6.2	Vaikutukset kulttuuriperintöön	83
5.7	Vaikutukset luonnonoloihin	84
5.7.1	Vaikutukset suojelukohteisiin	84
5.7.2	Vaikutukset muihin huomionarvoisiin luontokohteisiin	85
5.7.3	Vaikutukset suojelun kannalta tärkeisiin lajeihin	85
5.7.4	Vaikutukset viherverkostoon ja ekologiaan yhteyksiin	87
5.8	Vaikutukset vesiin	89
5.8.1	Vaikutukset pintavesiin	89
5.8.2	Vaikutukset pohjavesiin	90
5.9	Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvaroihin	93
5.9.1	Vaikutukset maaperään ja kallioperään	93
5.9.2	Vaikutukset luonnonvaroihin	93
5.9.3	Pilaantuneet maa-alueet	93
5.10	Ilmastovaikutukset	95
5.11	Rakentamisen aikaiset vaikutukset	96
5.12	Tieverkon hallinnollisen luokituksen muutosehdotukset	97
5.13	Alustava kustannusarvio	98
5.14	Hankearvioinnin yhteenveto	99
5.14.1	Vaikuttavuuden arvioinnin yhteenveto	99
5.14.2	Taloudellisten vaikutusten arviointi	101

5.14.3	Hyöty-kustannuslaskelma	101
5.14.4	Herkkyystarkastelu.....	102
5.15	Vaiheittain toteuttaminen	103
6	Yhteenveto	105
6.1	Tavoitteiden toteutuminen.....	105
6.2	Keskeiset vaikutukset.....	105
7	JATKOTOIMENPITEET	107
7.1	Aluevaraussuunnitelman käsittely.....	107
7.2	Jatkosuunnittelussa huomioon otettavat asiat ja keskeiset riskit	108
7.2.1	Tarvittavat luvat ja päätökset	108
7.2.2	Epävarmuustekijät ja riskit.....	109
7.2.3	Jatkosuunnittelussa huomioon otettavat asiat.....	109
LIITTEET	1. Luontokohteet	
	2. Noroselvitys	
	3. Melukartat	
	4. Toimivuustarkastelut	
	5. Yhteenveto vaikutuksista kartalla	
PIIRUSTUKSET	Yleiskartat ja -pituusleikkaukset	
	Suunnitelmakartat	
	Pituusleikkaukset	
	Siltataulukko	
	Siltaluonnokset	

Alkusanat

Maantien 152 välillä Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä aluevaraus suunnitelma on laadittu palvelemaan alueen kaavoitusta. Aluevaraus suunnitelman laatiminen aloitettiin keväällä 2018. Kesällä 2019 saatiin päätös, että hankkeessa tulee soveltaa YVA-menettelyä. YVA-menettely tehtiin loppuvuoden 2019 ja alkuvuoden 2020 aikana. Ympäristövaikutusten arviointiselostus valmistui huhtikuussa 2020 ja yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä saatiin elokuussa 2020. Sen jälkeen valittiin työtä ohjaavassa ohjausryhmässä aluevaraus suunnitelmassa esitettävä ratkaisu, jonka sisältö on koottu tähän raporttiin. Aluevaraus suunnitelmassa on esitetty toimenpiteet ja niiden aluevaraukset vaikutusarviointineen uuden tieyhetyden toteuttamiseksi. Aluevaraus suunnitelma ja YVA-selostus toimivat parina, jossa tästä aluevaraus suunnitelmasta on tehty tiivis valittuun liikenteelliseen ratkaisuun keskittyvä raportti. Hankkeen lähtökohdat, olosuhteet ja vaikutukset on kuvattu yksityiskohtaisesti YVA-selostuksessa ja niitä on tarpeellisilta osiltaan täydennetty aluevaraus suunnitelmassa.

Suunnitelman tilaajina olivat Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) liikenne- ja infrastruktuuri vastuualue, Vantaan kaupunki- ja Tuusulan kunta.

Työn ohjauksesta ja päätöksenteosta vastasi ohjausryhmä, johon oli kutsuttu:

- Mari Ahonen, Uudenmaan ELY-keskus (L), puheenjohtaja
- Heli Siimes, Uudenmaan ELY-keskus (L)
- Eeva Kopposela, Uudenmaan ELY-keskus (L)
- Annukka Engström, Uudenmaan ELY-keskus (Y)
- Maija Stenvall, Uudenmaan ELY-keskus (Y)
- Tuomas Autere, Uudenmaan ELY-keskus (Y)
- Matti Ryynänen, Väylävirasto
- Susanna Koponen, Vantaan kaupunki
- Emmi Pasanen, Vantaan kaupunki 01/2020 alkaen
- Jaana Virtanen, Vantaan kaupunki 01/2020 asti
- Laura Muukka, Vantaan kaupunki
- Mari Siivola, Vantaan kaupunki
- Petteri Puputti, Tuusulan kunta
- Jukka-Matti Laakso, Tuusulan kunta
- Pasi Kouhia, Uudenmaan liitto
- Satu Routama, Finavia
- Antti Eramo, Puolustusvoimat
- Timo Jaakkola, Poliisi
- Outi Ampuja, Traficom

Suunnittelun aikana on pidetty lisäksi työkokouksia tilaajien kanssa. Niissä on käsitelty työhön liittyviä yksityiskohtia.

Suunnitelma on tehty Sitowise Oy:ssä, jossa työstä on vastanneet Rauno Tuominen ja Taina Klinga. Suunnitelmaan liittyvät liikenne-ennusteet ja verkolliset vaikutusarviointit on tehty sivukonsulttina toimineessa Ramboll Finland Oy:ssä, jossa työstä on vastannut Miikka Niinikoski.

Helsingissä joulukuussa 2020

*Uudenmaan ELY-keskus liikenne- ja infrastruktuuri vastuualue
Vantaan kaupunki kaupunkiympäristön toimiala
Tuusulan kunta kaavoitus ja maankäyttö*

Tiivistelmä

Suunnittelukohteena on maantien 152 jatke, joka on uusi tieyhteys Hämeenlinnanväylän (valtatie 3) ja Tuusulanväylän (kantatie 45) välille Helsinki-Vantaan lentoaseman pohjoispuolelle (ns. Kehä IV). Uuden väylän suunnittelu kuuluu maakunnan kehittämisen tavoitteisiin. Keskeisin peruste uudelle väylän toteutukselle on uusien logistiikkakeskusten poikittaiset liikumistarpeet pääteiden välillä sekä nykyisten reittien huono kyky palvella kehittyviä alueita ja toimintoja. Maantien yhteystarve ja siihen kytkeytyvä maankäytön kehittäminen on osoitettu Uudenmaan maakuntakaavassa ja uudessa maakuntakaavaehdotuksessa (Uusimaa-kaava 2050). Tuusulan Focus työpaikka-alueen toteutus on riippuvainen uudesta tieyhteystä. Suunnittelualueen itäpäässä on runsaasti olemassa olevaa ja suunniteltua liikenneyhteyksistä hyötyvää toimintaa. Seututieyhteys palvelee varsin laaja-alaisesti kehittyviä alueita.

Aluevaraussuunnitelmassa on esitetty toimenpiteet ja niiden aluevaraukset vaikutusarvioineen uuden tieyhteyden toteuttamiseksi. Aluevaraussuunnitelma ja YVA-selostus toimivat parina, jossa tästä aluevaraussuunnitelmasta on tehty tiivis valittuun liikenteelliseen ratkaisuun keskittyvä raportti. Hankkeen lähtökohdat, olosuhteet ja vaikutukset on kuvattu yksityiskohtaisesti YVA-selostuksessa ja niitä on tarpeellisilta osiltaan täydennetty aluevaraussuunnitelmassa.

Kehittämistarpeet

Tarve uudelle tieyhteydelle aiheutuu ennen kaikkea alueen uusien logistiikkakeskusten poikittaisista yhteystarpeista pääteiden välillä sekä nykyisten reittien huonosta kyvystä palvella alueen tarpeita. Tarve yhteyden suunnitteluun lähtee siis seudun kilpailukyvystä ja logistiikasta. Suurten logistiikkakeskusten sijoittumista lähelle pääkaupunkiseudun markkinoita vaikeuttaa riittävän suurten tonttien puute. Uudenmaan maakuntakaavassa on Focus osoitettu tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalueena.

Liikenneverkon suurimmat puutteet ovat uusilta logistiikka-alueilta valtatielle 3 Tampereen suuntaan. Nykyiset pääväyläyhteydet ovat takaperoisia ja alemman tieverkon osalta raskaan liikenteen tarpeisiin tasoltaan heikkoja. Lisäksi raskasta liikennettä ohjautuu Keski-Uudenmaan keskusten läpi, mikä rajoittaa kyseisten keskusten kehittämistä ja lisää liikenneturvallisuusongelmia. Raskasta liikennettä ohjautuu myös alueen alemmalle tieverkolle, jota ei ole suunniteltu tälle liikenteelle. Ilman uutta yhteyttä tämä liikenne lisääntyy ja siitä aiheutuu myös turvallisuusongelmia. Alueen yhteydet kulkevat tällä hetkellä Hämeenlinnanväylän, Kehä III:n ja Tuusulanväylän kautta. Nämä tiejaksot ovat erittäin ruuhkautuneita ja niiden häiriöherkkyyks on suuri. Tämä aiheuttaa ongelmia etenkin kuljetuksille, joille täsmällisyys on erittäin keskeinen palvelutasotavoite. Ruuhkautuneissa olosuhteissa ajaminen lisää myös kuljetusten kustannuksia ja niiden päästöjä verrattuna tilanteeseen, jossa liikenne pääsee ajamaan normaalissa liikennetilanteessa. Lisäksi uusi tieyhteys palvelisi Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Kehä III:n varayhteytenä mahdollisissa ongelmatilanteissa.

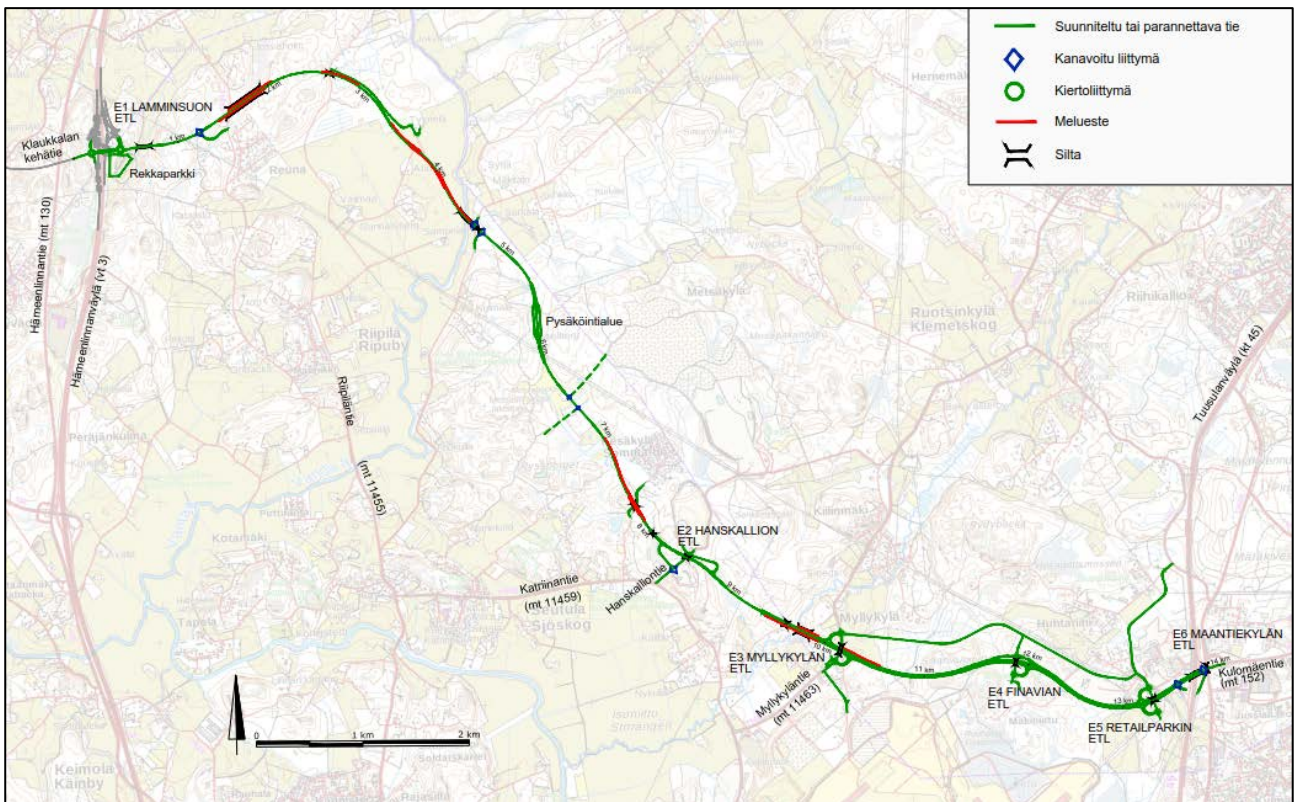
Suunnitelman kuvaus

Maantie 152 esitetään aluevaraussuunnitelmassa toteutettavaksi Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välille uuteen maastokäytävään sijoittuvana maantietasoisena seudullisena väylänä. Seuraavassa on kuvattu ratkaisun keskeiset periaatteet:

- Hämeenlinnanväylän (vt 3) ja Myllykyläntien välillä yhteys on kaksikaistainen yksiajoratainen sekaliikennetie ja Myllykyläntien ja Tuusulanväylän (kt 45) välillä yhteys on nelikaistainen kaksiajoratainen sekaliikennetie.
- Päätien suunnittelunopeus on 80 km/h ja moottoriteiden eritasoliittymäalueilla 50-60 km/h.

- Tie kytkeytyy Hämeenlinnanväylään Klaukkalan kehätien eritasoliittymässä, jota parannetaan. Uudelle yhteydelle liitytään pääliittymien kautta. Tielle tulee tasoliittymät Riipiläntien (mt 11455), Seutulantien ja Kiilan täyttömäen kohdille sekä eritasoliittymät Hanskalliontien ja Myllykyläntien (mt 11463) kohdille. Myllykyläntien itäpuolelle tulee Finavian ja Retailparkin eritasoliittymät. Muut katkeavat yhteydet korvataan risteyssilloilla ja tiejärjestelyillä, joilla ne kytketään esitettyihin tasoliittymiin. Uusi tie kytkeytyy Tuusulanväylään Maantiekylän eritasoliittymässä, jota parannetaan.
- Jalankulku ja pyöräily tapahtuu omilla väylillään. Tiekäytävään tulee jatkuva kevyenliikenteen reitti. Risteäminen ajoneuvoliikenteen kanssa tapahtuu tavoitetilanteessa eritasossa. Jalankulkua, pyöräilyä ja mopoilua ei sallita päätiellä tavoitetilanteessa.
- Liittymien yhteydessä on linja-autopysäkit ja turvalliset yhteydet niille.
- Kiilan täyttömäen pohjoispuolelle rakennetaan levähdysalueet, jotka toimivat myös poliisin raskaan liikenteen tarkastuspisteinä.
- Tiejaksolle tulee neljä maisemasiltaa, jotka sijoittuvat Lamminsuonojan, Josvaholmenin, Vantaanjoen ja Tuusulanjoen kohdille.
- Tiejakso ja siihen liittyvät jalankulku- ja pyöräilytiet valaistaan.
- Tielle toteutetaan tarvittava meluntorjunta ja Myllykyläntien liittymäalueelle tehdään Päijännetunnelin edellyttämät pohjavesisuojaukset.
- Hämeenlinnanväylän eritasoliittymään voidaan toteuttaa raskaan liikenteen pysäköinti-alue, mutta se ei ole riippuvainen uuden yhteyden rakentamisesta.

Aluevarausuunnitelmassa esitetyn ratkaisun kustannusarvio 108,1 miljoonaa euroa ja Hämeenlinnanväylän rekkaparkin kustannusarvio on noin 1,8 miljoonaa euroa (Maku 2015=101,1).



Ratkaisuehdotuksen periaatteet.

Keskeisimmät vaikutukset

Uusi tieyhteys tarjoaa sujuvan ja yhteyksiä lyhentävän väylän nykyisille ja kehittyville logistiikkakeskuksille sekä muille alueen toimintoille. Maantien 152 toteuttaminen keventää voimakkaimmin kuormittuneiden Kehä III:n, Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän kuormitusta, joka parantaa näiden osuuksien liikenteen sujuvuutta ja vähentää häiriöherkkyyttä. Läpiajoliikenteen rauhoittaminen luo edellytykset paremmalle liikenneturvallisuudelle ja viihtyisämmälle elinympäristölle alemman tieverkon varrella. Uusi tieyhteys toimii myös Helsinki-Vantaan lentoaseman varayhteytenä ja vähentää siltä osin riskejä mahdollisissa ongelmatilanteissa. Hanke täydentää oleellisesti myös alueen suurten erikoiskuljetusten verkkoa. Maantien 152 rinnalle tulee pyöräilyn ja jalankulun reitti, joten se saattaa tarjota uuden reitin esimerkiksi työmatkapyöräilyyn.

Hanke parantaa liikenneverkon turvallisuutta ja sujuvuutta. Se lisää liikenteen taloudellisuutta ja vähentää merkittävästi kuljetusten kustannuksia. Hankkeen hyöty-kustannussuhde on noin 3,4 eli se on taloudellisesti erittäin kannattava. Hanke vähentää myös liikenteen aiheuttamia hiilidioksidipäästöjä ja tukee siten valtakunnallisia ilmastotavoitteita.

Maantie 152 on koko pääkaupunkiseudun ja Uudenmaan kannalta merkittävä uusi seutuväylä, joka vaikuttaa maankäytön kehittymiseen ja yhdyskuntarakenteeseen osin ratkaisuvana uutena yhteytenä. Maantien 152 jatke on sekä maakuntakaavan että Vantaan ja Tuusulan tavoitteiden mukainen hanke. Alueen maankäyttöä on suunniteltu vuosia uuden kehäväylän pohjalta ja varsinkin Tuusulan Focus-aluetta on pitkään suunniteltu sen varaan.

Uusi seututie muuttaa laaja-alaisesti ympäristöä. Hankkeessa merkittäviksi vaikutuksiksi ovat nousseet liikenteelliset ja maankäytölliset vaikutukset, vaikutukset ihmisten elinoloihin, maisemaan ja kulttuuriperintöön sekä luonnon monimuotoisuuteen. Myös uuden väylän yhteisvaikutukset maankäytön kanssa ovat merkittäviä. Yleistäen voi todeta, että uusi tie aiheuttaa haittaa asutukselle ja ympäristölle, mutta sillä on myös myönteisiä vaikutuksia maankäytön kehittämiselle ja liikenneyhteyksille. Väylähankkeesta muodostuu lähtökohtaisesti yhteisvaikutuksia, koska se muuttaa liikenteen virtoja ja maankäytön kehittämistä.

Jatkotoimenpiteet

Suunnitteluratkaisu toimii kuntien tulevan maankäytön suunnittelun lähtökohtana. Aluevaraussuunnitelman perustella linjaus voidaan osoittaa yleiskaavoissa ja Focus-alueen osalta asemakaavoissa. YVA-selostus ja aluevaraussuunnitelma palvelevat alueen meneillään olevaa kaavoitusta ja ovat niiden tausta-aineistoja. Ne käsitellään alueen kaavojen yhteydessä Vantaalla ja Tuusulassa. Kaavojen päätöksenteon perusteella tulee hyväksytyksi hankkeen ratkaisu. Seuraavassa vaiheessa laadittavan tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty.

MAL 2019 -suunnitelman mukaan Kehä IV:n suunnitteluvalmiutta edistetään vuoteen 2030 mennessä ja se voidaan toteuttaa vaiheittain maankäytön niin edellyttäessä. Hankkeen toteuttaminen ei ole Väyläviraston tai Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri-vastuualueen toteuttamisohjelmissa. Hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnin ja aluevaraussuunnittelun tavoitteena on muodostaa mahdolliset vaiheittaiset toimenpiteet tieosueiden kehittämiseksi kohti tavoitetilaa. Suunnitteluvalmiuden nostaminen lisää mahdollisuuksia saada hanke esimerkiksi sisältyväksi toteuttamishankkeeksi valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

1 JOHDANTO

Maantien 152 välillä Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä aluevaraussuunnitelma on laadittu palvelemaan alueen kaavoitusta. Aluevaraussuunnitelman laatiminen aloitettiin keväällä 2018. Kesällä 2019 siinä päätettiin soveltaa uutta YVA-menettelyä. YVA-menettely tehtiin loppuvuoden 2019 ja alkuvuoden 2020 aikana. Ympäristövaikutusten arviointiselostus valmistui huhtikuussa 2020 ja yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä saatiin elokuussa 2020. Sen jälkeen valittiin työtä ohjaavassa ohjausryhmässä aluevaraussuunnitelmassa esitettävä ratkaisu, jonka sisältö on koottu tähän raporttiin.

Seuraavassa tekstissä on kuvattu, mitä aluevaraussuunnitelma sisältää ja miten se toimii parina YVA-selostuksen kanssa. Myöhemmin tässä luvussa on kuvattu työn taustaa ja tehtyä prosessia tarkemmin.

Aluevaraussuunnitelmaraportin sisällön periaatteet

Aluevaraussuunnitelma ja YVA-selostus toimivat parina siten, että aluevaraussuunnitelmasta on tehty tiivis valittuun liikenteelliseen ratkaisuun keskittyvä raportti. Hankkeen lähtökohdat, olosuhteet ja vaikutukset on kuvattu yksityiskohtaisesti YVA-selostuksessa. Maantien 152 uusi yhteys on esiintynyt eri tason suunnitelmissa 1980-luvulta saakka, sekä kaavoituksessa että strategisissa tavoitteissa. Hankkeen historiaa on käyty läpi YVA-selostuksessa varsin perusteellisesti. Keskustelu vaihtoehtoisista ratkaisuista on käynnissä edelleen poliittisessa päätöksenteossa. Niistä viimeisin on Kesäkylän pohjoispuolisten vaihtoehtojen arviointi, mikä on käsitelty YVA-selostuksessa vertailuineen vaihtoehtojen karsinnan yhteydessä.

Maantien 152 uusi tieyhteys on moniulotteinen hanke, jonka arviointiin liittyy paljon lähtötietoa ja huomioon otettavia seikkoja. Hankkeen monia vaiheita ja näkökulmia vaikutuksiin ei ole kuitenkaan yksinkertaista tiivistää, joten hankkeen kokonaisuuden ja historian hahmottaminen saattaa vaatia jonkin verran paneutumista myös YVA-raportin sisältöön.

Tässä raportissa on tuotu esille YVA-vaiheeseen nähden tarkentuneet tiedot liikenteestä ja esitetty yhteenvetomaisesti pääasiat kaavoituksesta ja ympäristön nykytilasta. Vaikutusten arvioinnissa on esitetty tarkentuneiden suunnitelmaratkaisujen keskeiset vaikutukset ja niitä on kuvattu yksityiskohtaisemmin YVA-selostuksessa. Lisäksi sisällössä korostuu YVA-vaiheessa annetussa perustellussa päätelmässä esiinnousseet asiat.

On huomattava, että vaikutusten arviointi ja tarkat ympäristöselvitykset eivät kata aluevaraussuunnitelmassa esitettävää alempaa tie- ja katuverkkoa. Vaikutustenarviointi koskee näitä siis ainoastaan yleisellä tasolla. Alemman väyläverkon vaikutukset selvittää kaavoituksen yhteydessä ja maanteiden osalta tiesuunnitelmavaiheessa.

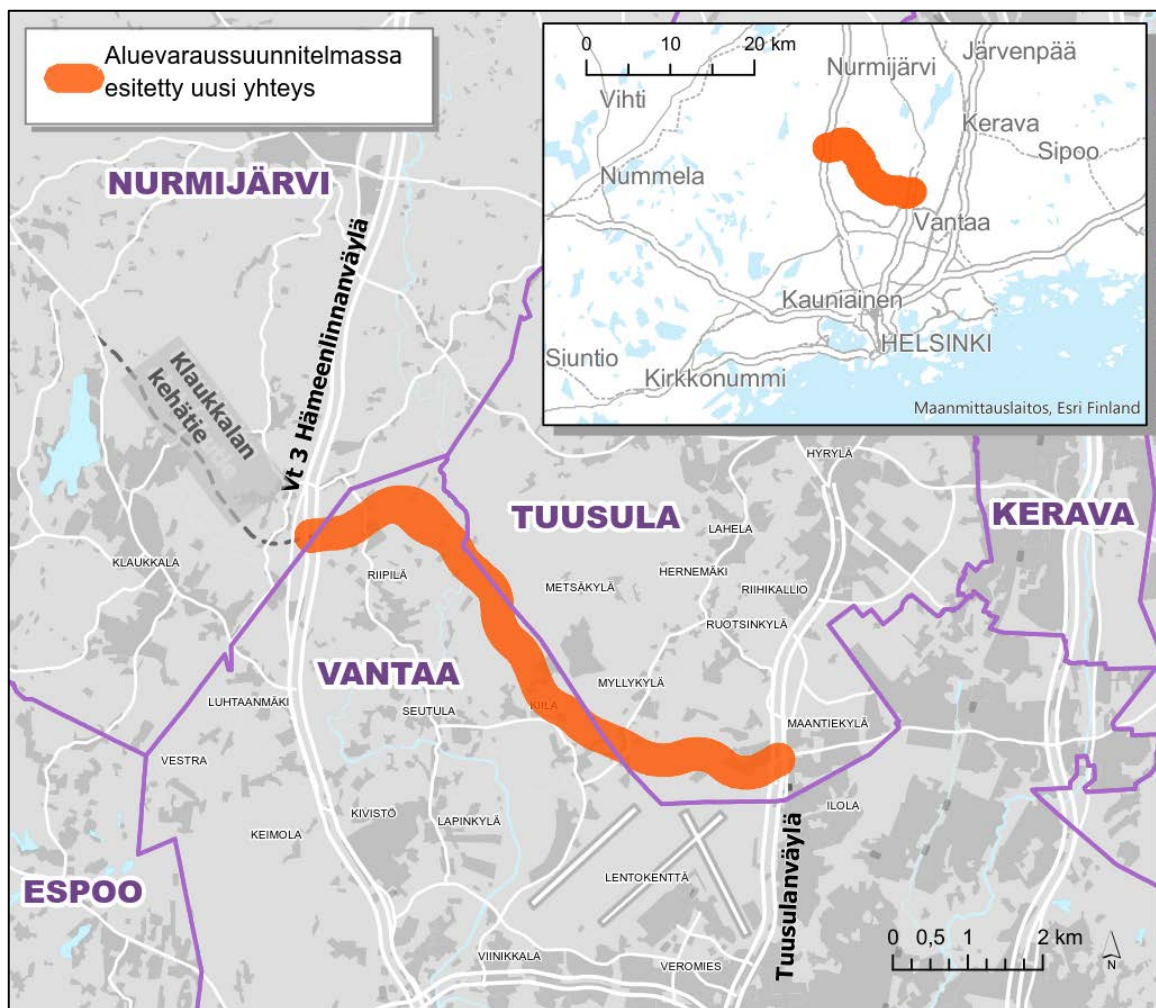
Haitallisten vaikutusten torjunta ja lieventäminen on kiinteä osa maantiehankkeiden suunnittelua. Keinoja lieventää haittoja on lukuisia, ja suurin osa niistä päätetään yksityiskohtaisen suunnittelun yhteydessä. Tässä hankkeessa keskeisimmät keinot ovat tielinjauksen sijainnin ja suunnitteluratkaisujen pohdinta, meluntorjunta ja ekologiset yhteydet mahdollistavat siltarakenteet. Tässä raportissa korostuu jo tulevien vaiheiden näkökulma, sillä sisällössä on tuotu esiin paljon jatkosuunnittelussa huomioitavia asioita.

1.1 Työn tausta ja tavoitteet

Hanke ja sen tarve

Suunnittelukohteena on maantien 152 jatke, joka on uusi tieyhteys Hämeenlinnanväylän (valtatie 3) ja Tuusulanväylän (kantatie 45) välille Helsinki-Vantaan lentoaseman pohjoispuolelle (ns. Kehä IV). **Uuden väylän suunnittelu** kuuluu maakunnan kehittämisen tavoitteisiin. Keskeisin peruste uudelle väylän toteutukselle on uusien logistiikkakeskusten poikittaiset liikumistarpeet pääteiden välillä sekä nykyisten reittien huono kyky palvella kehittyviä alueita ja toimintoja. Maantien yhteystarve ja siihen kytkeytyvä maankäytön kehittäminen on osoitettu Uudenmaan maakuntakaavassa ja uudessa maakuntakaavaehdotuksessa (Uusimaa-kaava 2050). Tuusulan Focus työpaikka-alueen toteutus on riippuvainen uudesta tieyhteydestä. Suunnittelualueen itäpäässä on runsaasti olemassa olevaa ja suunniteltua liikenneyhteyksistä hyötyvää toimintaa. Seututieyhteys palvelee varsin laaja-alaisesti kehittyviä alueita.

Hankkeessa on laadittu päätöksentekoa ja kaavoitusta palveleva aluevarausuunnitelma. Vantaalla on käynnissä koko kaupungin yleiskaavan laatiminen (Vantaan yleiskaava 2020). Tuusulassa on myös käynnissä koko kunnan yleiskaavan laatiminen ja lisäksi Focus-alueella on vireillä suunnitellaan pohjautuvat asemakaavoitustyöt. Suunnitteluprosessiin kuului lakisääteinen ympäristövaikutusten arviointi (YVA), jossa vertailtiin vaihtoehtoja.



Kuva 1. Maantien 152 uuden yhteyden sijainti ja suunnittelualue.

Aiemmat suunnitelmat ja liittyminen muuhun suunnitteluun

Maantien 152 uusi yhteys on esiintynyt eri tason suunnitelmissa 1980-luvulta saakka, sekä kaavoituksessa että strategisissa tavoitteissa. Aluevaraussuunnitelman taustalla on kaksi keskeistä suunnitelmaa, jotka muodostavat hankkeen tavoitetilanteen. Välille Hämeenlinnanväylä–Myllykyläntie on laadittu esiselvitys vuonna 2015 (Vantaan kaupunki). Esisuunnitelmassa on tutkittu osuuden länsipäässä eteläistä (vuoden 1996 yleissuunnitelman mukaista) linjausta ja pohjoista linjausta ja selvityksen perusteella on päädytty pohjoiseen linjaukseen. Välille Myllykyläntie–Tuusulanväylä on laadittu vuonna 2013 aluevaraussuunnitelma (Tuusulan kunta). Näiden kahden suunnitelman perusteella Hämeenlinnanväylä (vt 3) – Myllykyläntie -osuus on yksiajoratainen yhteys ja Myllykyläntiestä Tuusulanväylälle (kt 45) tarvitaan kaksiajoratainen yhteys. Tiejakson itäosassa on tavoitetilanteessa eritasoliittymät ja länsiosassa tasoliittymät. Hankkeen historiaa on käyty läpi YVA-selostuksessa.

Suunnittelualue sijoittuu pääkaupunkiseudun ja sen kehyskuntien vyöhykkeelle, jossa on valtakunnallisesti merkittäviä liikenneväyliä ja Helsinki-Vantaan lentokenttä. Alueeseen liittyy runsaasti maankäytön ja liikenneyhteyksien kehittämistä sekä tulevaisuuden potentiaalia. Uuden väylän suunnittelu kytkeytyy väistämättä maankäyttöön eikä sitä voi käsitellä irrallisena maankäyttöhankkeista. Osa maankäytöstä on kehittynyt rakentamishankkeiksi, osa suunnitelmista on pidemmän tähtäimen strategisia suunnittelutarpeita.

Seuraavassa on lueteltu keskeiset hankkeet, jotka sijoittuvat suunnittelualueelle tai aiheuttavat liikennettä sinne. Kaavoitus on kuvattu erikseen luvussa 2.8. Kaavat mahdollistavat uusien hankkeiden toteutuksen. Liikennehankkeissa on erittäin haastavaa rajata tähän hankkeeseen liittyvät suunnitelmat, koska liikennejärjestelmä on maankäytön kehitykseen liittyvä laaja kokonaisuus. Tässä on lueteltu ne liikennehankkeet, jotka on tunnistettu liikenneennusteissa suunnittelualueen liikennevirtoihin vaikuttavina tekijöinä.

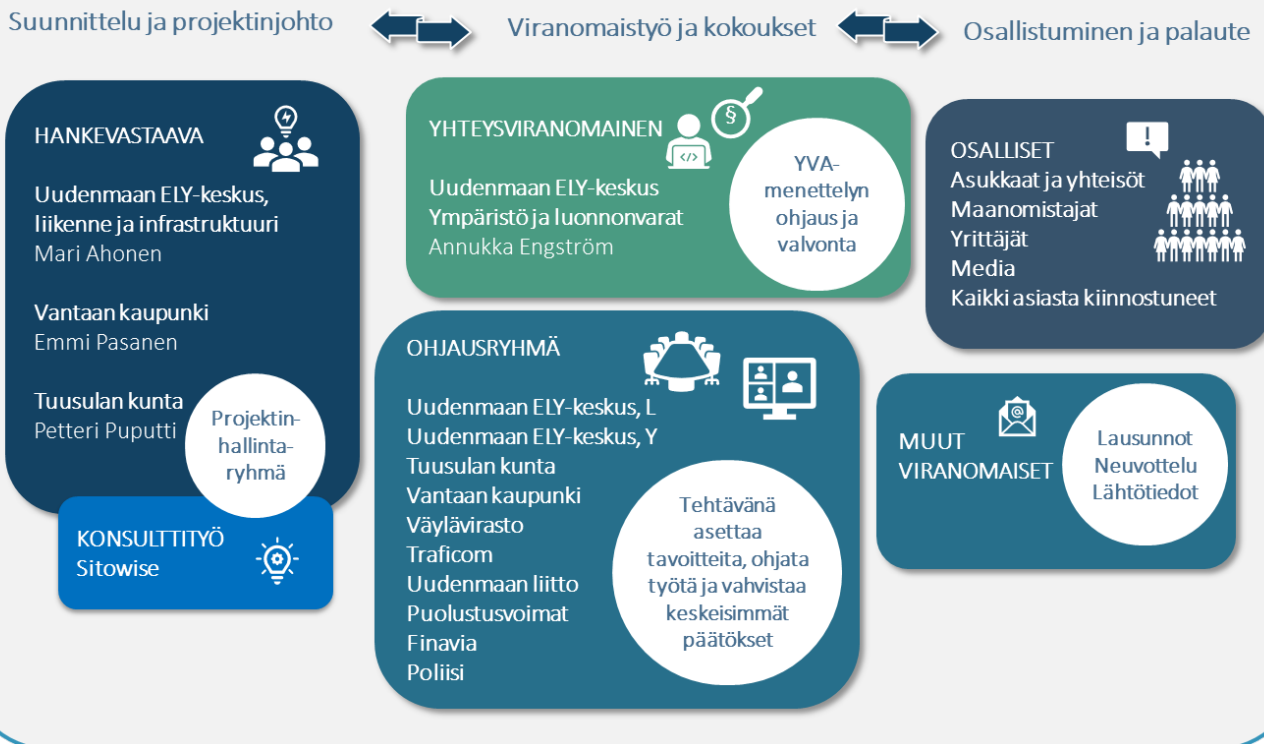
- Keski-Uudenmaan poikittaisyhteydet
- Lentorata
- Mt 132 Klaukkalan kehätie (aiemmin ohikulkutie-nimellä)
- Tallinnan tunneli
- Finavian kehitysohjelma.

Selvitysten sisältöä on kuvattu tarkemmin YVA-selostuksessa.

Osapuolet ja tehtävät

Hankkeesta vastaa Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteysviranomaisena toimi Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat-vastuualue. Hankkeen suunnittelua ohjasi ohjausryhmä, jossa olivat edustettuina keskeiset viranomaiset. Suunnitteluhankkeeseen kuuluu vuoropuhelu ja tiedottaminen, joten hankkeen osapuoliin kuuluvat myös vaikutusalueen asukkaat, yrittäjät ja osalliset. Prosessiin on kuulunut monessa vaiheessa vuoropuhelua ja tiedottamista tilaisuuksien ja palautteen vastaanottamisen kautta, niin YVA-menettelyssä kuin kaavoituksessa.

Hankkeen roolit ja yhteistyö

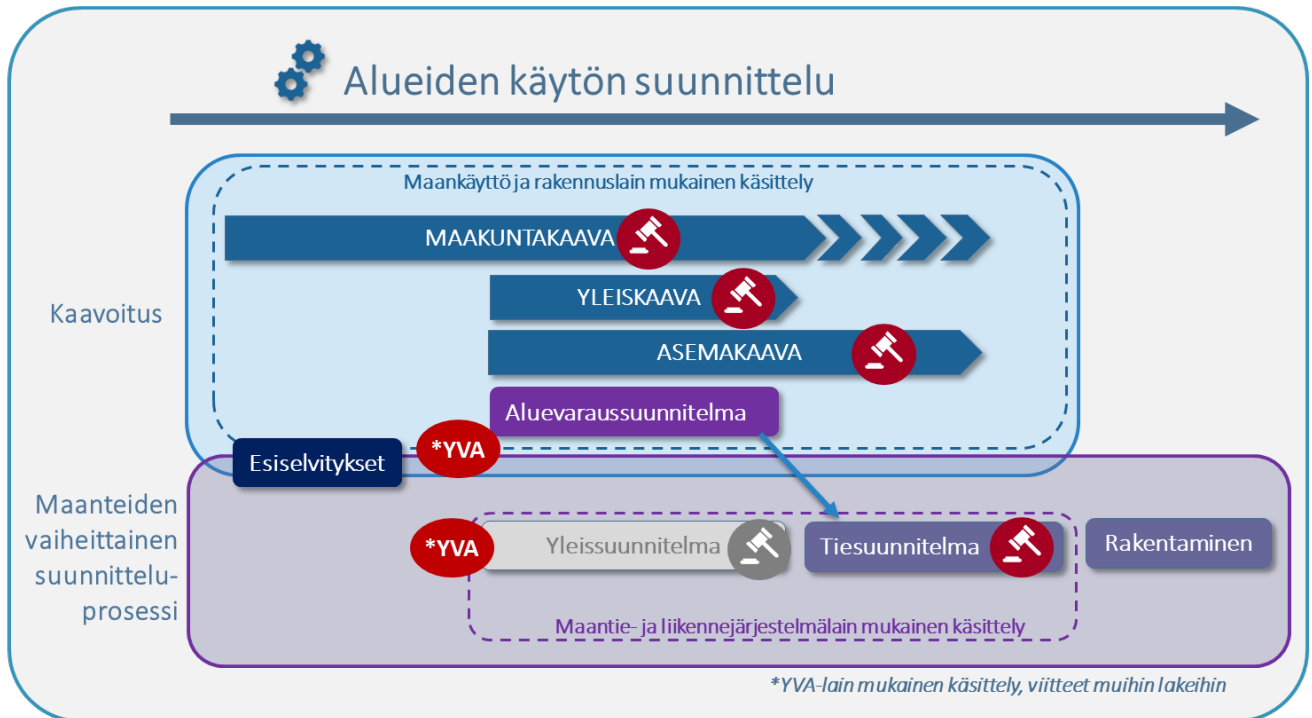


Aluevarausuunnitelma ja sen suhde lainsäädäntöön

Maantien 152 tapauksessa laaditaan yleissuunnitteluvaiheessa aluevarausuunnitelma, jossa tien sijainti ratkaistaan kaavan käsittelyn ja hyväksymisen yhteydessä. Erillistä liikennejärjestelmästä ja maantielain mukaista yleissuunnitelmaa ei tarvita. Hankkeen suunnittelu voi jatkua tiesuunnitelman laatimisella, kun tien sijainti ja vaikutukset on riittävästi ratkaistu oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa tai asemakaavassa (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 18 §).

Aluevarausuunnitelma laaditaan, kun maantien suunnittelun taustalla on ensisijaisesti kunnan kaavoitustyön tarpeet. Se liittyy yleensä kiinteästi käynnissä olevaan kaavaprosessiin. Aluevarausuunnitelma käsitellään kaavoituksen osana maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti. Laadittavana olevan kaavan tarkkuustaso määrää aluevarausuunnittelun tarkkuuden. Aluevarausuunnitelmassa erillistä yleissuunnitelman käsittelymenettelyä ei tarvita, vaan tien sijainti ja vaikutukset ratkaistaan kaavan käsittelyn ja hyväksymisen yhteydessä. Hankkeen suunnittelua voidaan aikanaan jatkaa tiesuunnitelman laatimisella, kun tien sijainti ja vaikutukset on riittävästi ratkaistu oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa tai asemakaavassa (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 18 §).

Aluevarausuunnitelmaan kuuluu tutkittavien vaihtoehtojen vertailu ja lopullisen ratkaisuehdotuksen toteuttamiskelpoisuuden varmistaminen, keskeisten riskien ja vaikutusten tunnistaminen, vaihtoehtojen toteuttamiskustannusten luotettava arviointi sekä maankäytön kehittämismahdollisuuksien turvaaminen. Lisäksi täytyy ottaa huomioon riittävä liikenteen sujuvuus ja turvallisuus sekä muiden liikennemuotojen tarpeet sekä mahdollinen vaihteittain toteuttaminen. Näiden asioiden käsittelyn perusteella voidaan tehdä esitys alueen tie- ja kaiverkon parantamisen periaatteiksi päätöksentekoa ja jatkosuunnittelua varten.



Kuva 2. Maantien suunnittelu osana alueidenkäytön suunnittelun järjestelmää.

YVA-menettely

Hankkeen vaihtoehtoja on tutkittu ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä (YVA) lain-säädännön tarkoittamalla tavalla ([laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 252/2017](#)). YVA-menettely käynnistettiin kesällä 2019, kun Uudenmaan ELY-keskus (ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue) ratkaisi hankkeen edellyttävän ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltamista. Huhtikuussa 2020 valmistuneessa arviointiselostuksessa (YVA-selostus) esitetään ympäristövaikutukset, vaihtoehtojen vertailut ja johtopäätökset.

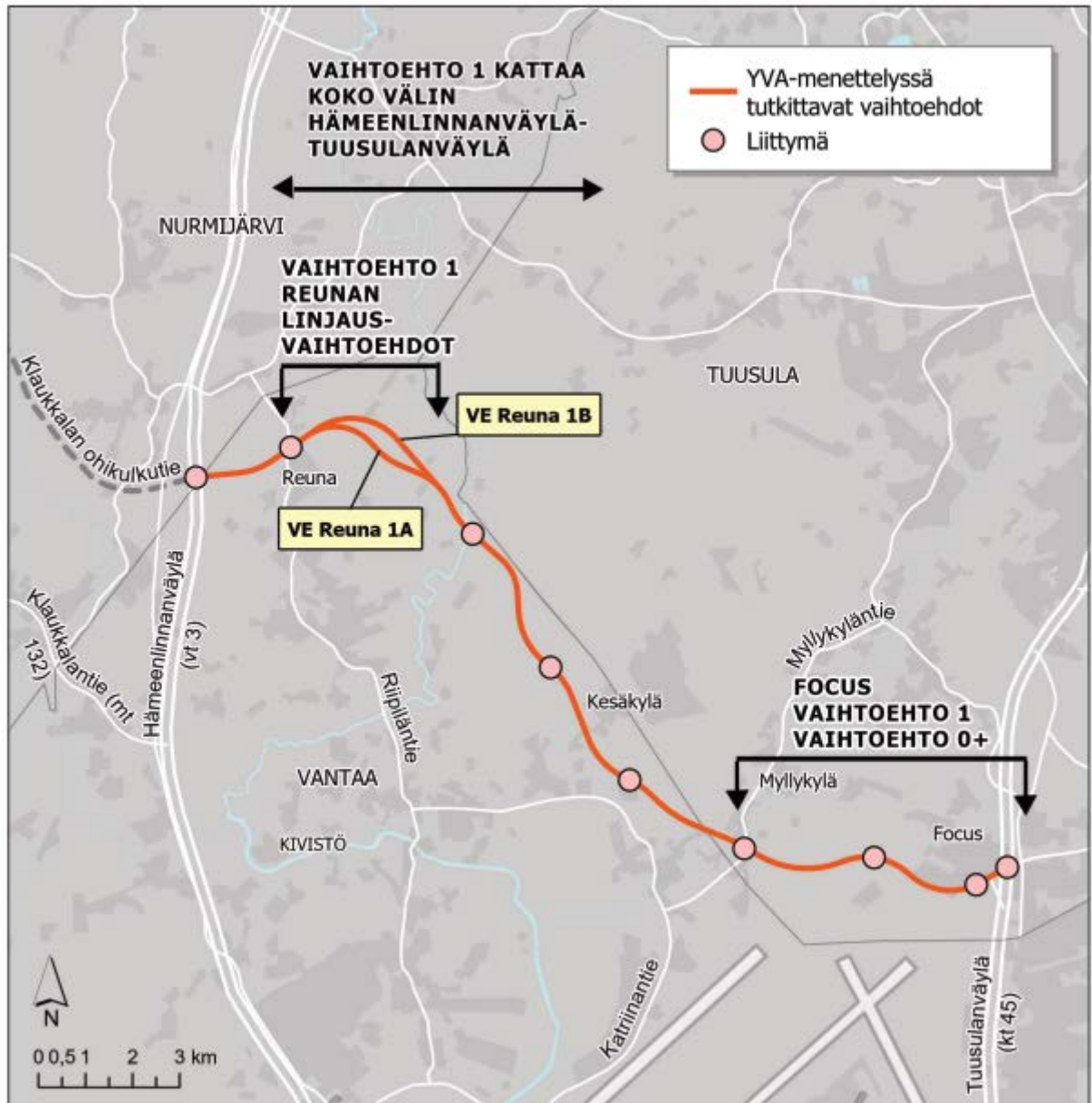
YVA-menettelyn tutkitut hankevaihtoehdot olivat seuraavat:

- Vaihtoehtona 1 (VE 1) on ollut uuden maantietasaisen väylän toteutus Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välillä. Reunassa tutkittiin lisäksi vaihtoehtoisia linjauksia 1A ja 1B.
- Vaihtoehtona 0+ (VE 0+) on ollut pelkän Focus-alueen uuden maantietasaisen väylän toteutus Myllykyläntien ja Tuusulanväylän välillä.

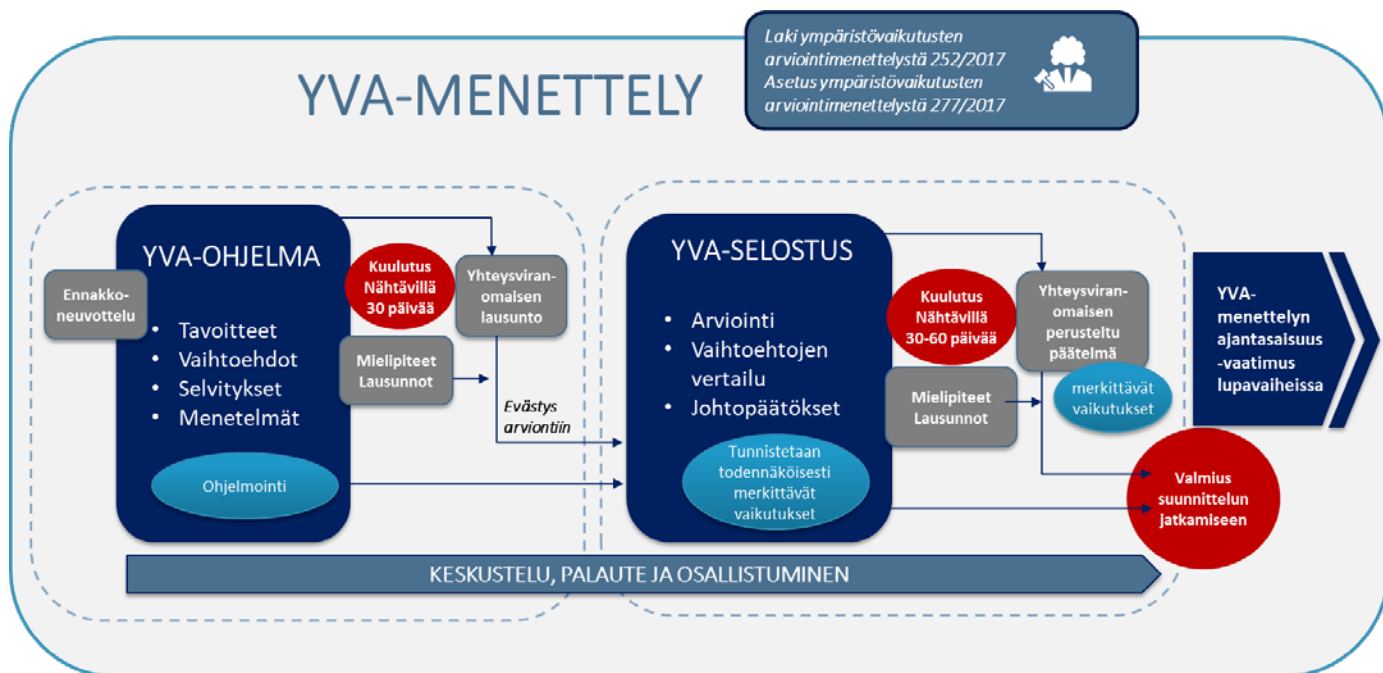
Selostuksessa todettiin, että hankkeen todennäköisesti merkittävät vaikutukset kohdistuvat asutukseen ja ihmisten elinoloihin, luonnon ja maiseman arvoihin sekä maankäyttöön. Uuden väylän yhteisvaikutukset alueen kehittyvän maankäytön kanssa ovat merkittäviä. Yleis-täen voi todeta, että uusi tie aiheuttaa haittaa asutukselle ja ympäristölle, mutta sillä on puo-lestaan myönteisiä vaikutuksia maankäytön kehittämiseksi ja liikenneyhteyksille. Vaihtoeh-dossa 0+ vaikutukset rajautuvat maantieteellisesti pienelle alueelle, kun taas vaihtoehdossa 1 muodostuu uusi seututieyhteys, jolla on laaja-alaisia vaikutuksia.

Yhteysviranomainen (Uudenmaan ELY-keskuksen Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue) asetti YVA-selostuksen julkisesti nähtäville keuhällä 2020. Nähtävillä olon päätyttyä yhteysvi-ranomainen kokosi saadun palautteen ja antoi YVA-selostuksesta perustellun päätelmän elo-kuussa 2020. Sen mukaan YVA-selostus täyttää YVA-lain ja YVA-asetuksen

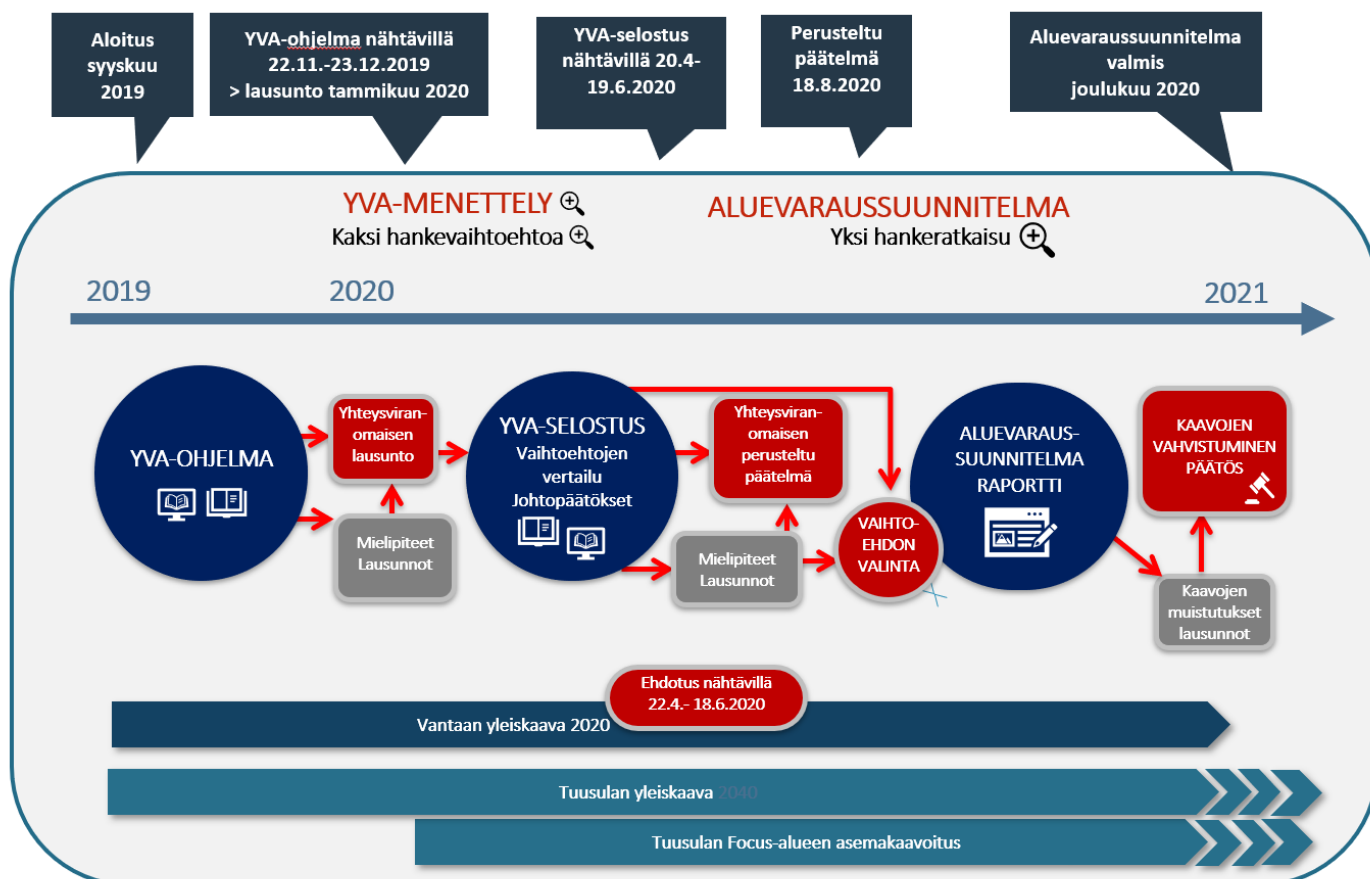
sisältövaatimukset. YVA-selostuksen perusteella on mahdollista muodostaa kokonaiskuva hankkeen keskeisistä ympäristövaikutuksista. Tutustu perusteltuun päätelmään tarkemmin yhteysviranomaisen verkkosivuilla ymparisto.fi/MT152parantaminenYVA.



Kuva 3. YVA-menettelyssä tutkitut vaihtoehdot.



Kuva 4. YVA-menettelyn prosessi.



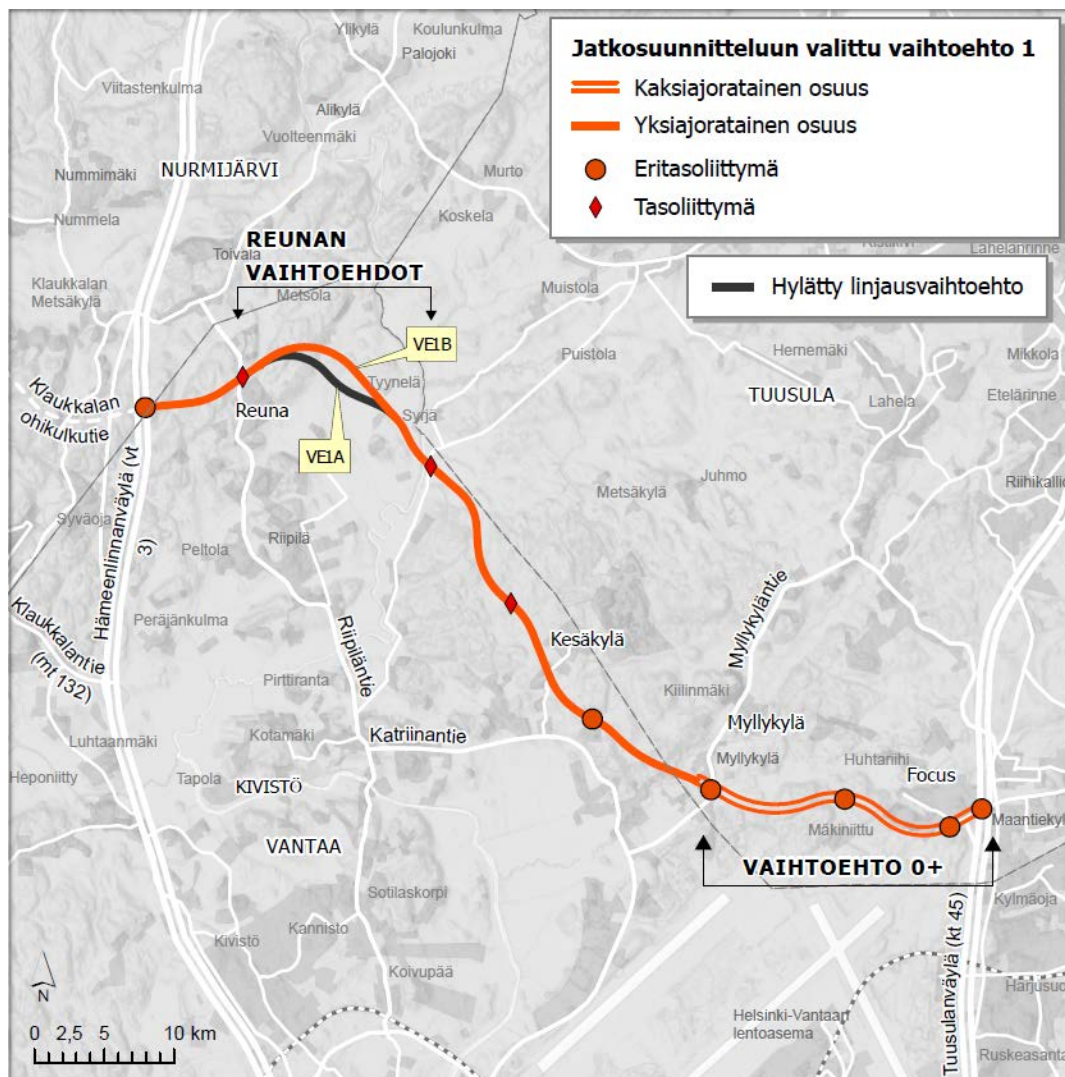
Kuva 5. Hankkeen päävaiheet ja aikataulu.

YVA-menettelyn jälkeinen vaihtoehdon valinta aluevaraussuunnitelmaan

YVA-menettelyn pohjalta hankkeen ohjausryhmä teki valinnat jatkosuunnittelua varten syyskuussa 2020. Suunnittelussa päätettiin edetä YVA-menettelyssä tutkitun vaihtoehdon 1 pohjalta. Keskeiset perusteet tälle valinnalle ovat seuraavat:

- Vaihtoehto 1 Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välillä on liikenteellisesti paras ratkaisu, koska se muodostaa seudullisen päätieyhteyden ja vastaa maankäytön kehittämissen tavoitteisiin.
- Vaihtoehtoa 1 puoltavat Focus-alueelle suunnitellut logistiikan ja työpaikka-alueen liikku- mistarpeet sekä suora yhteys suoraan Helsinki-Vantaan lentoasemalle, Kehä III:n ruuhkien keventäminen sekä uuden väylän toiminta maakunnallisena varareittinä.
- Myös seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimus puoltaa hankevaihtoehtoa 1.

Reunan linjauksista valittiin jatkoon pohjoinen vaihtoehto VE Reuna 1B. Linjausvaihtoehdoilla oli ratkaisevia eroja vain luontoarvoihin kohdistuvien vaikutusten kannalta. Vaikutukset ympäristöön olivat merkittäviä molemmissa linjauksissa, mutta vaihtoehdossa 1B hieman lie-
vempiä.



Kuva 6. Aluevaraussuunnitelmaan valittu YVA-menettelyn vaihtoehto 1.

Vuoropuhelu ja palaute

Aluevaraussuunnitelman lähtökohtaisena ajatuksena on, että maantien ratkaisu käsitellään kaavoituksen vuoropuhelussa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti. Kunnat ovat ottaneet vastaan muistutuksia ja palautetta kaavojen nähtävillä oloon liittyen sekä antaneet vastineet niihin. Vantaan yleiskaavan 2020 laatimiseen on liittynyt monipuolista vuoropuhelua eri vaiheissa osallisten kanssa. Viimeisimpinä merkittävänä vaiheena oli yleiskaavaehdotuksen nähtävilläolo keväällä 2020. Tuusulan puolella kaavojen käsittely tulee ajankohtaiseksi aluevaraussuunnitelman valmistumisen jälkeen ja aluevaraussuunnitelma on siellä yhtenä kaavoituksen lähtökohtana.

YVA-menettelyn soveltaminen toi aluevaraussuunnitelmahankkeeseen lisää osallisten vaikutusmahdollisuuksia ja tiedonvälitystä YVA-lain mukaisen vuoropuhelun kautta. Uudenmaan ELY-keskus on tarjonnut informaatiota hankkeesta tiedotteiden sekä internetin välityksellä. YVA-menettelyyn on kuulunut yhteysviranomaisen Uudenmaan ELY-keskuksen (ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue) kuulutukset sekä YVA-ohjelman että YVA-selostuksen nähtävillä olosta. YVA-ohjelmavaiheessa joulukuussa 2019 järjestettiin yleisötilaisuus. Selostusvaiheessa keväällä 2020 jouduttiin peruuttamaan suunniteltu yleisötilaisuus koronatilanteen vuoksi, mutta täydentävää esittelymateriaalia tarjottiin hankkeen verkkosivuilla.

Hankkeen merkittävyyttä heijastaa se, että YVA-menettelyssä ja kaavoituksen kautta on saatu poikkeuksellisen paljon palautetta asiaan liittyen. Palaute on ollut pääosin hanketta vastustavaa. Keskustelu on tuonut esiin rakentamattoman alueen merkityksen elinympäristölle sekä uuden väylän moniulotteiset vaikutukset yhdessä maankäytön ja muiden hankkeiden kanssa. Palautteen vuoksi YVA-menettelyn tutkittavia vaihtoehtoja tarkasteltiin kriittisesti ja harkiten. Saatu palaute on toiminut vaikutusarvion pohjana ja näkyy YVA-selostuksessa arvioinnissa. Palaute on tuottanut runsaasti tietoa poliittiseen päätöksentekoon, johon liittyy aina eri intressien punnitsemista ja arvovalintoja. Palautetta otetaan huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa mahdollisuuksien mukaan. Tiesuunnitelmavaiheeseen kuuluu oma ratkaisun yksityiskohtien hiomiseen keskittyvä vuoropuhelunsa.

YVA-menettelyn vaikutus suunnitteluun ja yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä

Yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä on olennainen asiakirja hankkeen jatkosuunnittelun kannalta. Perusteltuun päätelmään liittyy arvioinnin sisällön riittävyys ja laadun todentaminen. Uudistuneen YVA-lainsäädännön mukaisesti YVA-menettely ei varsinaisesti pääty selostusvaiheen lausuntovaiheeseen. Hankkeen edetessä lupavaiheeseen lupaviranomainen varmistaa, että perusteltu päätelmä on ajan tasalla lupa-asiaa ratkaistaessa. Tässä hankkeessa asiaa arvioidaan aikanaan maantie- ja liikennejärjestelmästä annetun lain mukaisessa tiesuunnitelman hyväksymispäätöksen yhteydessä. Lupaviranomaisena toimii tuolloin Liikenne- ja viestintävirasto, Traficom.

Tämän hankkeen YVA-menettelyn perusteltu päätelmä, joka saatiin elokuussa 2020, antoi valmiudet jatkaa suunnittelua. Siinä todettiin, että YVA-selostus täyttää YVA-lain ja YVA-asetuksen sisältövaatimukset. YVA-selostuksen perusteella on mahdollista muodostaa kokonaiskuva hankkeen keskeisistä ympäristövaikutuksista. Yhteysviranomaisen perusteltua päätelmää on käsitelty ohjausryhmän kokouksessa 2.9.2020 yhdessä yhteysviranomaisen kanssa. Keskusteluissa tarkennettiin lausunnon sisältöä ja tulkintaa. Puutteena esiin noussut melukäsittely todettiin suunnittelutarkkuudelle riittäväksi ja olevan yhtenäisellä tasolla muiden vastaavien hankkeiden kanssa. On myös huomattava, että meluasiasia täsmentyy tiesuunnittelussa. Pääasiassa arviointiselostus todettiin selkeäksi ja hyvin laadituksi, kuten myös perustelusta päätelmästä ilmenee.

YVA-menettelyssä esille tulleet vaikutukset sekä perusteltu päätelmä huomioidaan hankkeen jatkosuunnittelussa, erityisesti myöhemmin laadittavassa tiesuunnitelmassa lain mukaisesti. Esiin tulleita asioita on kuitenkin otettu huomioon tässä aluevarausuunnitelmassa. Perustellussa päätelmässä nousi esille uutena selvitystarpeena vesilain mukaiset suojellut norot, joiden tietoja ei ollut YVA-menettelyssä huomioitu. Norot päädyttiin tutkimaan jo tätä aluevarausuunnitelmaa varten maastossa syyskaudella 2020. Muutoin perustellun päätelmän seikat vastaavat myös tämän aluevarausuunnitelman sisällön periaatteita ja tiensuunnittelun vaiheittain tarkentuvaa kokonaiskuvaa. Tässä aluevarausuunnitelmassa on haluttu panostaa vaikutusten lieventämistoimenpiteiden suunnitteluun ja tuleviin tarpeisiin. Toisaalta liikenteelliset vaikutukset kirjataan lähtökohtaisesti aluevarausuunnitelmavaiheessa YVA-selostusta tarkemmin.

Tutustu perusteltuun päätelmään tarkemmin yhteysviranomaisen verkkosivuilla ymparisto.fi/MT152parantaminenYVA.

1.2 Kehittämistarpeet

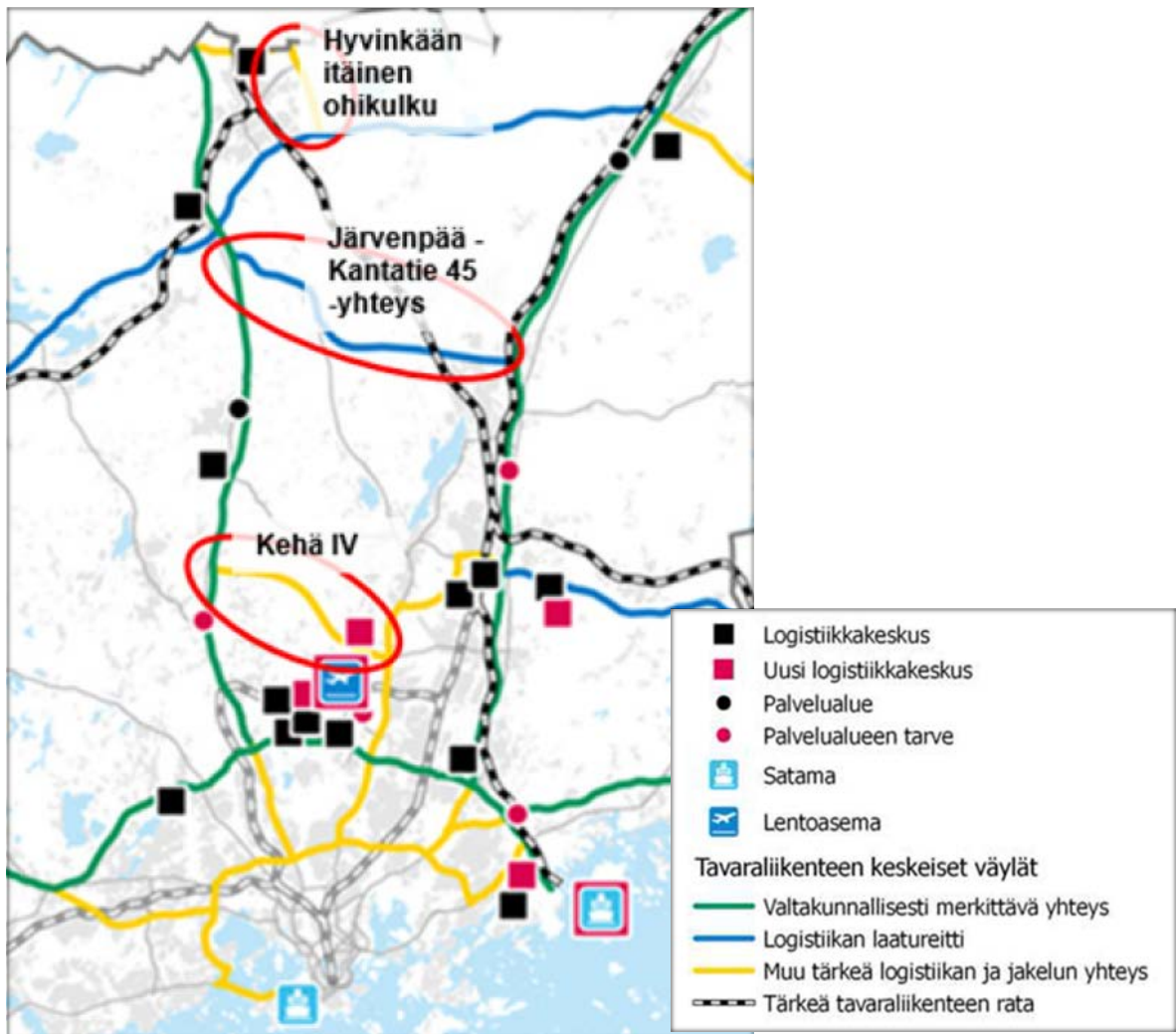
Tarve uudelle tieyhteydelle aiheutuu ennen kaikkea alueen uusien logistiikkakeskusten poikittaisista yhteyksistä pääteiden välillä sekä nykyisten reittien huonosta kyvystä palvella alueen tarpeita. Tarve yhteyden suunnitteluun lähtee siis seudun kilpailukyvystä ja logistiikkasta. Suurten logistiikkakeskusten sijoittumista lähelle pääkaupunkiseudun markkinoita vaikeuttaa riittävän suurten tonttien puute. Uudenmaan maakuntakaavassa on Focus osoitettu tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalueena.

Liikenneverkon suurimmat puutteet ovat uusilta logistiikka-alueilta valtatielle 3 Tampereen suuntaan. Nykyiset pääväyläyhteydet ovat takaperoisia ja alemman tieverkon osalta raskaan liikenteen tarpeisiin tasoltaan heikkoja. Lisäksi raskasta liikennettä ohjautuu Keski-Uudenmaan keskustan läpi, mikä rajoittaa kyseisten keskustan kehittämistä ja lisää liikenneturvallisuongelmia. Raskasta liikennettä ohjautuu myös alueen alemmalle tieverkolle, jota ei ole suunniteltu tälle liikenteelle. Ilman uutta yhteyttä tämä liikenne lisääntyy ja siitä aiheutuu myös turvallisuusongelmia. Alueen yhteydet kulkevat tällä hetkellä Hämeenlinnanväylän, Kehä III:n ja Tuusulanväylän kautta. Nämä tiejaksot ovat erittäin ruuhkautuneita ja niiden häiriöherkkyys on suuri. Tämä aiheuttaa ongelmia etenkin kuljetuksille, joille täsmällisyys on erittäin keskeinen palvelutasotavoite. Ruuhkautuneissa olosuhteissa ajaminen lisää myös kuljetusten kustannuksia ja niiden päästöjä verrattuna tilanteeseen, jossa liikenne pääsee ajamaan normaalissa liikennetilanteessa. Lisäksi uusi tieyhteys palvelisi Helsinki-Vantaan lentotrasen ja Kehä III:n varayhteytenä mahdollisissa ongelmatilanteissa.

Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksiä ja niiden kehittämistä on selvitetty vuonna 2015 valmistuneessa raportissa ”Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien selvitys”. Nykyiset poikittaisyhteydet valtateiden 3 ja 4 välillä Kehä III:n pohjoispuolella aina valtatielle 25 asti ovat epäjatkuvia sekä tasoltaan osin heikkoja. Puutteelliset poikittaisyhteydet ovat ongelma sekä henkilöautoliikenteen että kuljetusten kannalta. Kuljetusten kannalta kehittämistarve korostuu logistiikan painopisteen siirtyessä tulevaisuudessa Kehä III:n tasolta pohjoisemmas. Poikittaisyhteyksissä on tunnistettu erilliset yhteyspuutteet Helsinki-Vantaan lentokentän pohjoispuolella ja Järvenpään tasolla. Eri yhteyspuutteiden ratkaisemiseksi ei ole ollut löydettyä yhtä yksittäistä hanketta. Poikittaisyhteyksien kehittämisen tavoitteena on ohjata raskasta liikennettä sekä muuta alueen läpiajoliikennettä parannettaville laatureiteille ja rauhoittaa muuta verkkoa läpiajoliikenteeltä.

Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien kehittäminen sisältää seuraavien yhteyksien toteuttamisen tai parantamisen:

- Järvenpää – kantatie 45 -yhteyden parantaminen logistiikan laatureittinä (Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys välillä vt 3 – mt 140)
- Maantien 152 jatkeen pohjoisen linjauksen toteuttaminen tärkeänä logistiikan yhteytenä (Mt 152 välillä vt 3 Hämeenlinnanväylä – kt 45 Tuusulanväylä)
- Hyvinkään itäisen ohikulkutien toteuttaminen tärkeänä logistiikan yhteytenä.



Kuva 7. Keski-Uudenmaan poikittaisyhteydet.

Logistiikan tavoiteverkon tavoitteena on Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien parantamisen lisäksi vähentää läpikulkuliikennettä ja siitä aiheutuvaa haittaa Hyrylässä. Kantatien 45 merkitys pitkämatkaisen liikenteen kannalta vähenee tavoiteverkossa, mikä mahdollistaa tien kehittämisen paikallisen liikenteen lähtökohdista. Myös Kulomäentien rooli raskaan liikenteen läpikulkuväylänä on tavoiteverkossa pyritty pitämään pienenä, koska se sijoittuu osin tiiviin yhdyskuntarakenteen sisälle. Kantatien 45 varresta yhteys valtatie 4 suuntaan kulkee tavoiteverkossa Hyrylän Itäväylän ja Öljytien (mt 148) kautta.

Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys ja maantien 152 jatke ratkaisevat eri ongelmia eivätkä ole siten toisilleen vaihtoehtoja. Maantie 152 palvelee selvästi rajallisempaa aluetta kuin Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys. Raskaan liikenteen näkökulmasta maantie 152 palvelee lähinnä Focus -aluetta sekä Tuusulanväylän vartta lentokentän tasolla. Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys palvelee Järvenpäästä, Sipoota sekä valtatie 4 vartta Keravalla ja Vantaalla. Valtatie 4 käytävän liikenne tai liikenne Öljytien (mt 148) suunnasta ei siirry käyttämään maantietä 152 ellei Kulomäentien roolia raskaan liikenteen läpiajo-väylänä pyritä vahvistamaan. Se ei ole Myös henkilöautoliikenteen näkökulmasta maantien 152 rooli jää paikallisemmaksi ja se palvelee lähinnä osan Koillis-Vantaata yhteytenä Klaukkan ja Hämeenlinnanväylän (vt 3) suuntaan. Koska logistiikan tavoiteverkossa kehitettävät poikittaisyhteydet eivät ole toistensa vaihtoehtoja ja ne palvelevat eri liikennettä, ei niiden toteuttamisella ole merkittävää vaikutusta toistensa liikennemääriin.

MAL 2019 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma seudun kokonaisuuden kehittämiseksi vuosina 2019–2050. MAL 2019 -suunnitelman mukaan logistiikan toimintaedellytykset varmistetaan kehittämällä nykyistä verkkoa ja täydentämällä logistiikan yhteyspuutteita. Logistiikan painopiste on siirtymässä Kehä III:n tasolta pohjoisemmaksi. Keski-Uudeltamaalta puuttuvat kuitenkin selkeät ja laadukkaat logistiikan poikittaisyhteydet valtateiden 3 ja 4 väliltä. Raskaan liikenteen kannalta poikittaisyhteyksien puutteet johtavat joko lisäkustannuksia aiheuttaviin pidempiin reitteihin tai liikenteen hakeutumiseen alemmalle tie- ja katuverkolle. MAL 2019 -suunnitelman mukaan vuoteen 2030 mennessä toteutetaan Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys (Järvenpää – kantatie 45 -yhteys), joka palvelee ennen muuta pitkämatkaista tavaraliikennettä. Lentoaseman pohjoispuolinen Kehä IV -yhteys (tämä maantie 152 -hanke) on tärkeä maankäytön kehittämisen kannalta ja palvelee eri tarpeita kuin pohjoisempi yhteys. MAL 2019 -suunnitelman mukaan Kehä IV suunnitteluvaihtoehtona edistetään vuoteen 2030 mennessä ja se voidaan toteuttaa vaiheittain maankäytön niin edellyttäessä. Pitkällä tähtäimellä logistiikan kehittämispolkuun kuuluu myös varautuminen itäisen radanvarsien ja Hyvinkään itäisen ohikulkutien toteuttamiseen. Hyvinkään itäisestä ohikulkutiestä on käynnistetty tiesuunnitelman laatiminen vuonna 2018.

Hankkeen tavoitetilanne kytkeytyy maakuntakaavan sekä Tuusulan Focus-alueen ja Vantaan kaavojen osoittamaan kehittyvään maankäyttöön. Erityisesti Kiilan ja Focuksen alueelle on suunniteltu runsaasti uutta ja laajenevaa maankäyttöä, jonka toteutuminen vaatii tuekseen liikenneverkon kehittämistä. Hankkeen ensimmäisen toteutusvaiheen on mahdollistettava Tuusulan Focus-alueen toteuttaminen ja kytkeminen Tuusulanväylään sekä muuhun tie- ja katuverkkoon ennen koko yhteyden rakentamista.

1.3 Tavoitteet

Hankkeen tavoitteet on määritelty työtä ohjanneessa ohjausryhmässä. Ne koskevat liikennettä, maankäyttöä ja ympäristöä. Lisäksi työtä ovat ohjanneet valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.

Hankkeen tavoitteet

Liikenteen valtakunnalliset tavoitteet

- Parannetaan Hämeenlinnanväylän (vt 3) ja Tuusulanväylän (kt 45) välisen pitkämatkaisen tavaraj- ja henkilöliikenteen sujuvuutta, toimintavarmuutta sekä matka-aikojen ennustettavuutta.
- Parannetaan valtakunnallisten terminaalien ja logistiikkakeskusten yhteyksiä päätieverkkoon.
- Parannetaan erikoiskuljetusten reitistöä.

Liikenteen seudulliset tavoitteet

- Parannetaan alueen tavarakuljetusten sekä työ- ja asiointimatkojen sujuvuutta ja turvallisuutta-
- Parannetaan seudullisten logistiikkakeskusten yhteyksiä päätieverkkoon.
- Edistetään joukkoliikenteen edellytyksiä.
- Edistetään jalankulun ja pyöräilyn käytön edellytyksiä.

Turvallisuus

- Liikenneturvallisuus paranee nykytilanteen tasosta.

Ympäristö

- Liikenteen aiheuttama pohjaveden pilaantumisriski pienenee.
- Vältetään arvokkaisiin luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristön arvokohteisiin kohdistuvia haitallisia vaikutuksia sekä lievennetään niitä mahdollisimman tehokkaasti.
- Turvataan maakuntakaavan mukaiset ekologiset yhteydet.
- Tuetaan uusiomateriaalien käyttömahdollisuuksia.

Liikenteen päästöt

- Liikenteen hiilidioksidipäästöt vähenevät alueen liikenneverkolla.

Ihmiset

- Valtioneuvoston periaatepäätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot eivät ylity hankkeen vaikutusalueen asuin- ja vapaa-ajankiinteistöillä eikä virkistys- ja luonnonsuojelualueilla (55 dB /45 dB).
- Yhteys ei lisää merkittävästi estevaikutusta suunnittelualueella.

Maankäyttö ja kaavoitus

- Tuetaan Vantaan yleiskaavan ja Tuusulan yleis- ja asemakaavojen toteuttamista.
- Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi tarjoamalla kuljetuksille toimivat ja varmat yhteydet.
- Selkeytetään tieverkon hallinnollista ja toiminnallista luokitusta ja muutetaan maantieverkkoa kaduiksi niiden roolin mukaisesti. Uuteen yhteyteen liittyvät yhdystiet muutetaan katuyhteyksiksi tai kunnan ylläpidettäväksi yksityisteiksi.
- Järjestetään uudet tarvittavat kulkuyhteydet mahdollisuuksien mukaan tilusjärjestelyiden avulla (Kiva-selvitys). Yksityistie- ja maatalousliittymien määrä uudelle maantieyhteydelle minimoidaan.

Rakentaminen

- Mahdollistetaan Klaukkalan kehätien eritasoliittymän sijoittuvan raskaan liikenteen palvelualueen toteuttaminen ennen uutta yhteyttä.
- Turvataan Focus-alueen yhteyksien toteuttaminen vaiheittain.
- Uuden yhteyden toteuttaminen on yhteiskuntataloudellisesti kannattavaa.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Maankäyttö- ja rakennuslain (24 §) mukaan valtion viranomaisten tulee toiminnassaan ottaa huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, edistää niiden toteuttamista ja arvioida toimenpiteidensä vaikutuksia aluerakenteen ja alueiden käytön kannalta. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat olleet tämän väylähankkeen tavoitteiden

asettelun yhtenä lähtökohtana. Lisää valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista kerrotaan osoitteessa www.ymparisto.fi/vat.

Hankkeen kannalta keskeisimpiä tavoitteita ovat:

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

- Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä.
- Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Tehokas liikennejärjestelmä

- Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä ta-vara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.
- Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastomuutoksen vaikutuksiin.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.
- Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys, tai riskit hallitaan muulla tavoin.
- Otetaan huomioon yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden tarpeet, erityisesti maanpuolustuksen ja rajavalvonnan tarpeet ja turvataan niille riittävät alueelliset kehittämisedellytykset ja toimintamahdollisuudet.

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

- Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.
- Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.
- Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.
- Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä.
- Huolehditaan maa- ja metsätalouden kannalta merkittävien yhtenäisten viljely- ja metsäalueiden säilymisestä.

2 LÄHTÖKOHDAT

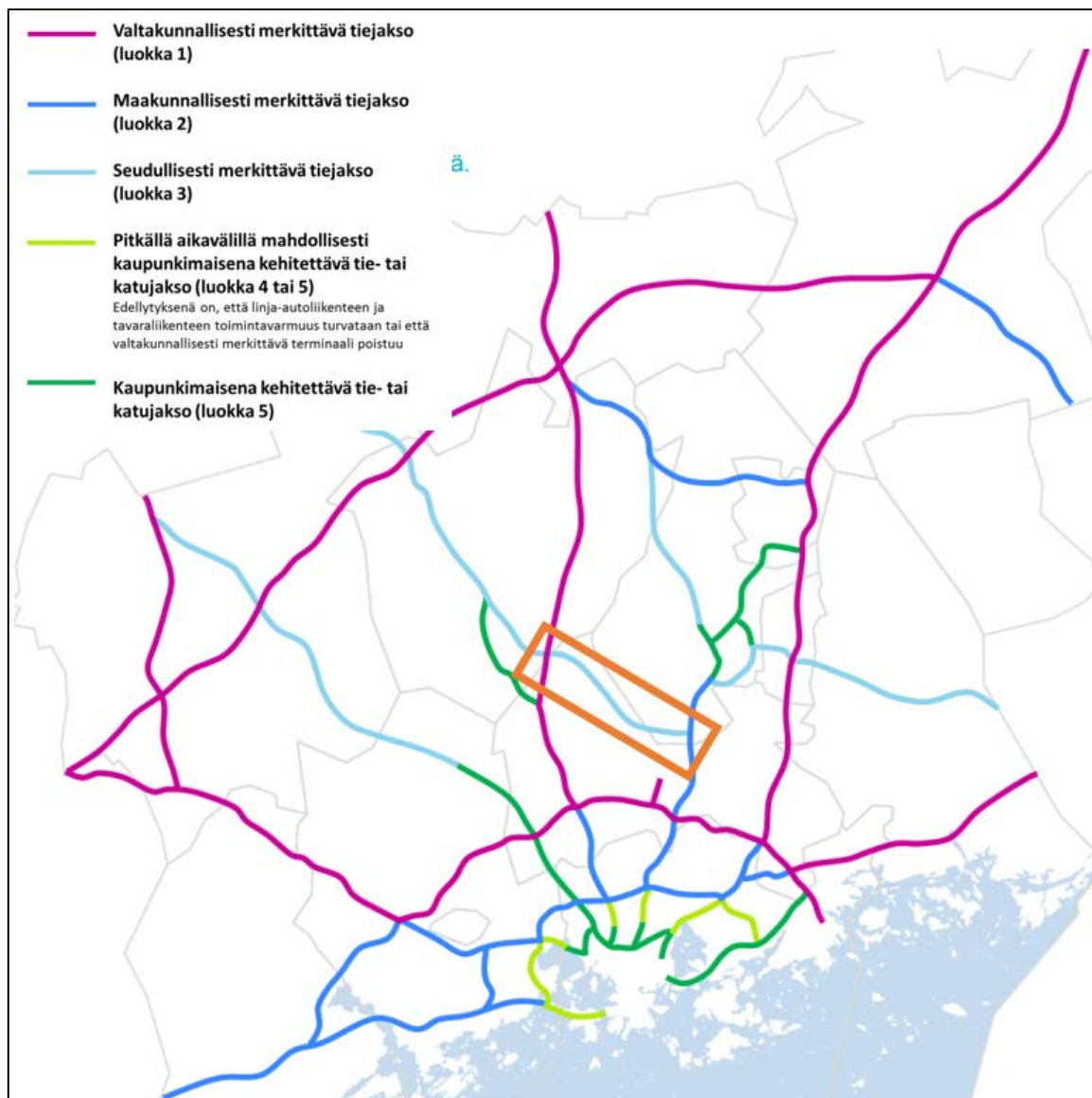
2.1 Suunnittelualue ja liikenneverkollinen asema

Työ rajautuu lännessä Hämeenlinnanväylälle (vt 3) suunnitellun Klaukkalan kehätien (mt 132) eritasoliittymään ja idässä Tuusulanväylän (kt 45) nykyiseen Kulomäentien (mt 152) eritasoliittymään. Suunnittelualueen pituus on noin 13 kilometriä. Lisäksi suunnittelualueeseen sisältyy Klaukkalan kehätien liittymän läheisyyteen sijoittuvan raskaan liikenteen palvelualue. Suunnittelualue on esitetty kuvassa 10.

Uusi yhteys ei kuulu TEN-T verkkoon. Se toimii kuitenkin kattavaan TEN-T verkkoon kuuluvien moottoriteiden, valtatiet 3 ja 4, välisenä merkittävänä ajoneuvoliikenteen yhteytenä yhdessä olemassa olevien Tuusulanväylän, Tuusulan itäväylän ja Kulloontien kanssa. Maantien 152 osuus Hämeenlinnanväylältä Tuusulanväylälle on määritetty myös keskeiseksi valtakunnallisen tai pitkämatkaisen seudullisen tavaraliikenteen reitiksi lisäksi se on määritelty kehitettäväksi seudullisesti merkittäväksi tiejaksoksi. (Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 58/2018).



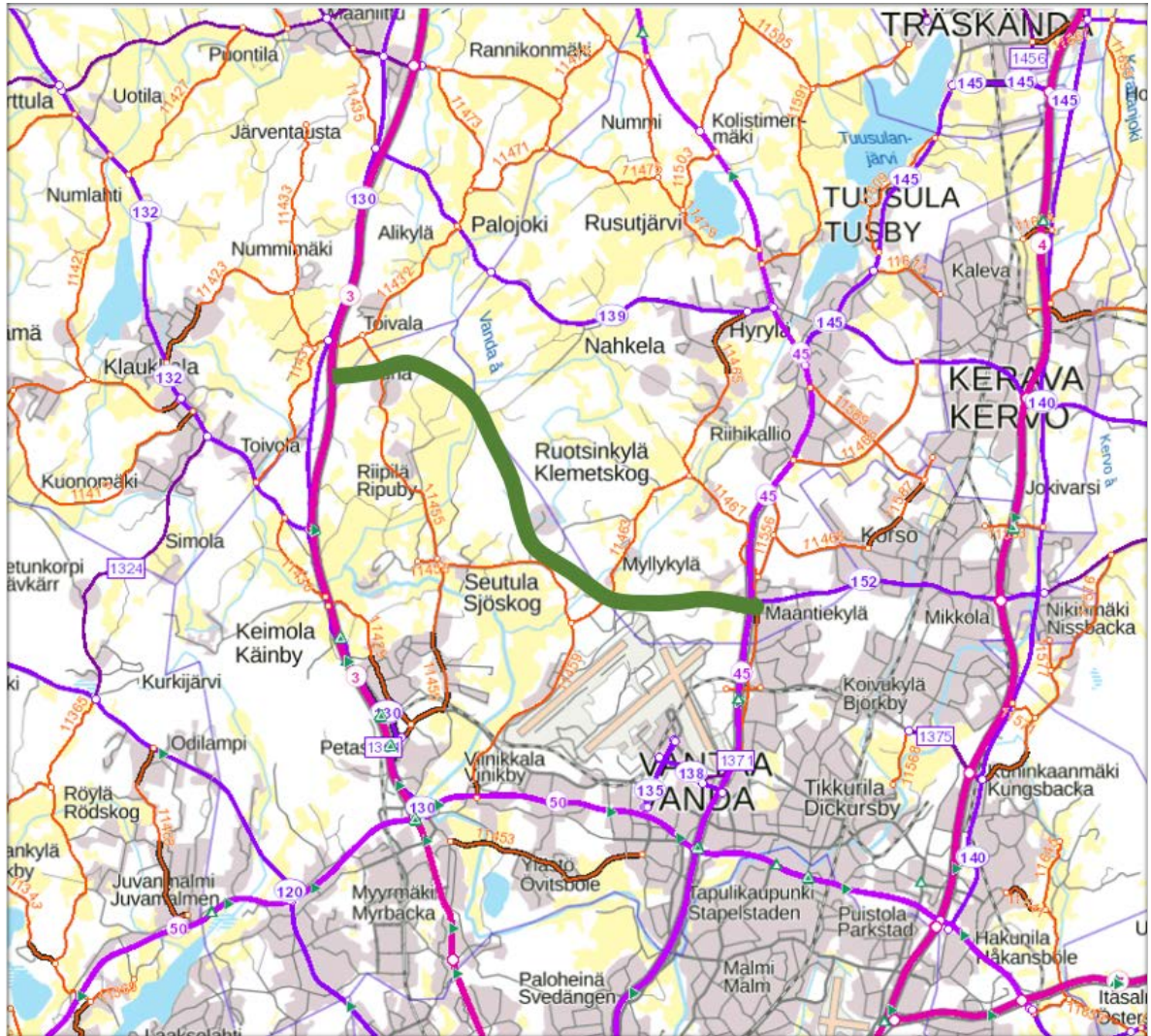
Kuva 8. Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä osana keskeistä valtakunnallista tai pitkämatkaista tavaraliikenteen reitistöä ja seudullisesti merkittävää tiejaksoa (Helsingin seudun tieverkon luokitus- ja palvelutasotavoitteet, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 58/2018).



Kuva 9. Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä osana Helsingin seudun seudullisesti merkittävää tieverkkoa (Helsingin seudun tieverkon luokitus- ja palvelutasotavoitteet, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 58/2018).

2.2 Nykyinen tieverkko ja sen ominaisuudet

Alueella ei nykytilanteessa ole koko yhteyttä palvelevaa tie- tai katuverkkoa. Nykytilanteessa suoriin yhteys kulkee reittiä Hämeenlinnanväylä (vt 3) – Vanha Hämeenlinnantie (mt 130) – Metsäkyläntie (mt 11432) – Riipiläntie (mt 11455) – Katriinantie (mt 11459) – Myllykyläntie (mt 11463) – Maisalantie (mt 11467) – Tuusulanväylä (kt 45). Yhteys koostuu pienistä yhdystietasoista maanteista, jotka ovat paikoin mäkisiä ja mutkaisia eivätkä sovellu pitkämatkaisen tai raskaan liikenteen yhteydeksi. Käytettyjä yhteyksiä ovat Tuusulanväylä – Kehä III (kt 50) – Hämeenlinnanväylä (vt 3) sekä Tuusulanväylä – Hämeentie (kantatie 45) – Hämeenlinnanväylä (vt 3). Kehä III:n (kt 50) kautta kulkeva yhteys on kiertävä ja se lisää matka-aikaa ja logistiikan kuljetuskustannuksia. Hämeentien (kt 45) yhteys puolestaan kulkee Hyrylän keskustan läpi. Tämä lisää matka-aikaa sekä aiheuttaa ongelmia paikalliselle liikenteelle ja maankäytön kehittämiseksi.



Kuva 10. Suunnittelualue ja alueen tie- ja katuverkko.

2.3 Joukkoliikenne

Tarkastelualueella kulkee paljon HSL:n liikennöimää joukkoliikennettä Tuusulanväylää (kt 45) sekä Kehä III:a (kt 50) pitkin. Muiden teiden osalta joukkoliikenne on vähäisempää. HSL:n liikennettä kulkee muun muassa suunniteltavan väylän kanssa risteävillä Myllykyläntiellä, Kesäkyläntiellä sekä Riipiläntiellä. Hämeenlinnanväylällä (vt 3) kulkee säännöllinen vuoroliikenne Helsingistä Tampereen suuntaan. Joukkoliikenteen itä-länsiyhteydet kulkevat pääsääntöisesti etelämpänä ja tarkastelualueelle tulevat vain linjojen 444 – 447 päät.

2.4 Jalankulku ja pyöräily

Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet on toteutettu nykyisten väylien varressa. Metsäkyläntien (mt 11432) ja Riipiläntien (mt 11455) osuudella ei ole erillistä jalankulun ja pyöräilyn väylää, Katriinantiellä (mt 11459), Myllykyläntiellä (mt 11463), Maisalantiellä (mt 11467) ja Tuusulanväylällä (kt 45) on yhdistetty jalankulku- ja pyöräilyväylät.

2.5 Suuret erikoiskuljetukset

Hämeenlinnanväylän (vt 3) käytävässä suurten erikoiskuljetusten reitti, jossa leveys- ja korkeusvaatimuksena on 7 metriä, sijoittuu Kivistön alueella Keimolantielle ja Kivipellontielle jatkuen siitä Vanhalle Hämeenlinnantielle (mt 130). Poikittaisena yhteytenä Tuusulanväylän (kt 45) suuntaan toimii Riipiläntie ja Tikkurilantie. Tuusulanväylän suunnassa suurten erikoiskuljetusten reitti jatkuu Tikkurilantieltä pohjoiseen Niittytien, Meiramitien ja Kulomäentien (mt 152) kautta Tuusulantielle (mt 11556). Katriinantie (mt 11459) ja Riipiläntie (mt 11455) ovat erikoiskuljetusten reitistöä, jolla leveys- ja korkeusvaatimuksena on kuusi metriä.

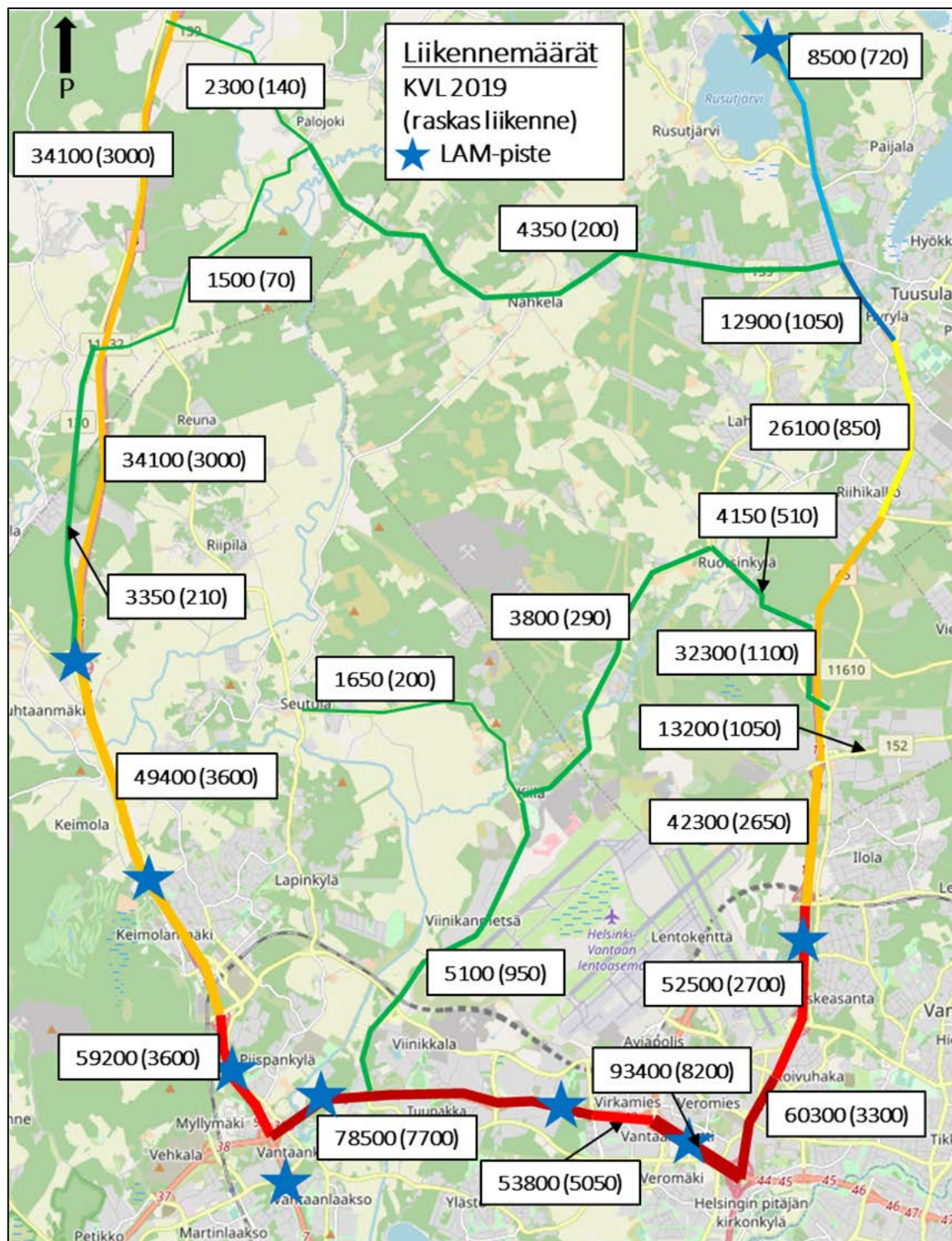
Uusi maantien 152 linjaus on määritelty tehdyissä selvityksissä suurten erikoiskuljetusten reitin osaksi.

2.6 Nykyinen liikennekysyntä ja liikenne-ennusteet

2.6.1 Liikenteen nykytila ja liikenne-ennuste

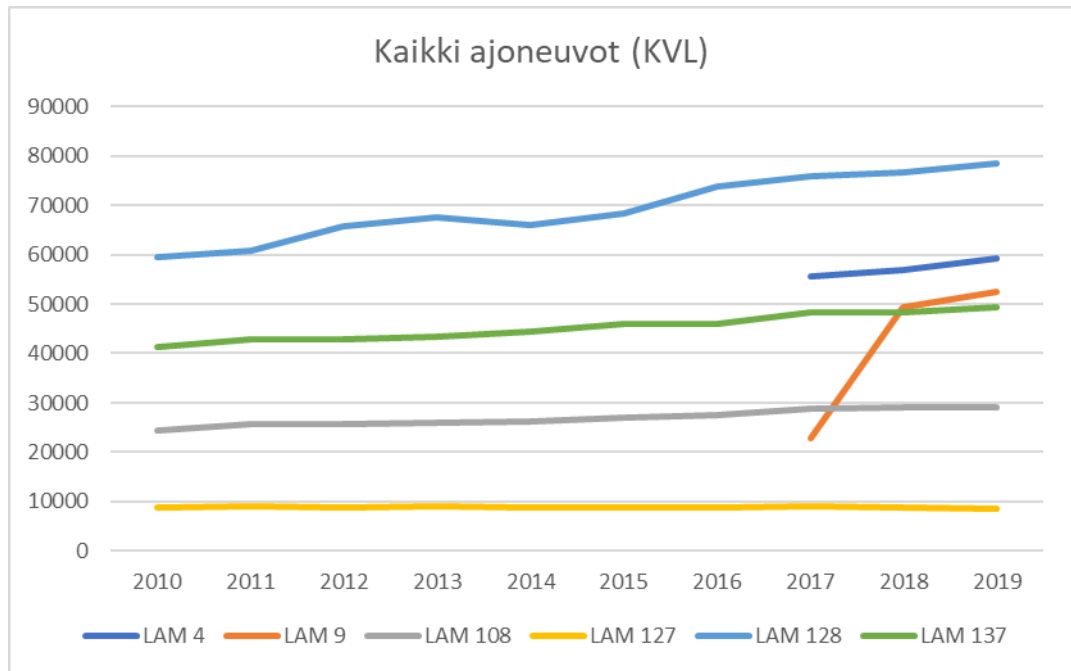
Nykytila

Nykyiset liikennemäärät tarkastelualueella vaihtelevat 1 500 ja noin 93 500 ajoneuvon välillä. Vaihtelu on suurta, sillä tarkastelualueelle mahtuu sekä Suomen vilkkaimpia tieosuuksia (Hämeenlinnanväylä (vt 3), Tuusulanväylä (kt 45) ja Kehä III (kt 50)) että maaseutumaisia yhdystieitä (mm. Metsäkyläntie mt 11432). Kuvaan 11 on koostettu tarkastelualueen eteläosan keskivuorokausiliikennemäärät kokonaisuudessaan ja raskaiden osalta. Tiedot ovat tierekisterissä olevia vuoden 2019 liikennetietoja. Raskaan liikenteen osuudet ovat keskimäärin tasolla 5 – 10 % koko ajoneuvoliikenteen keskivuorokausiliikenteen tasosta. Katriinantien (mt 11459) eteläosalla raskaan liikenteen osuus on lähes 20 %.

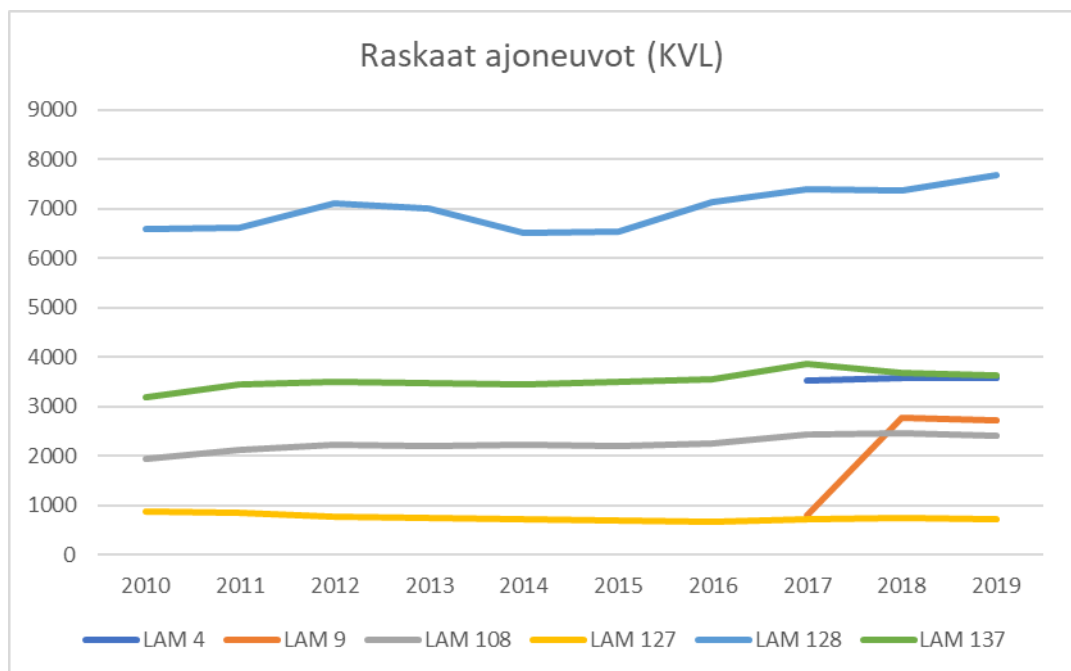


Kuva 11. Liikennemäärät tarkastelualueella, KVL 2019, suluissa raskas liikenne. Alueen LAM-pisteet on merkitty sinisillä tähdillä.

Seuraaviin kuvaajiin on kerätty liikenteen aiempi kehitys LAM-pisteissä kymmenen vuoden ajalta. LAM-pisteiden 4 ja 9 osalta tiedot ovat saatavilla vasta 2017 vuodesta eteenpäin. Kuvaajista käy ilmi, että liikenteen kehityssuunta on kasvava kaikissa muissa pisteissä paitsi LAM-pisteellä 127, joka sijaitsee kantatiellä 45 Tuusulan pohjoispuolella.



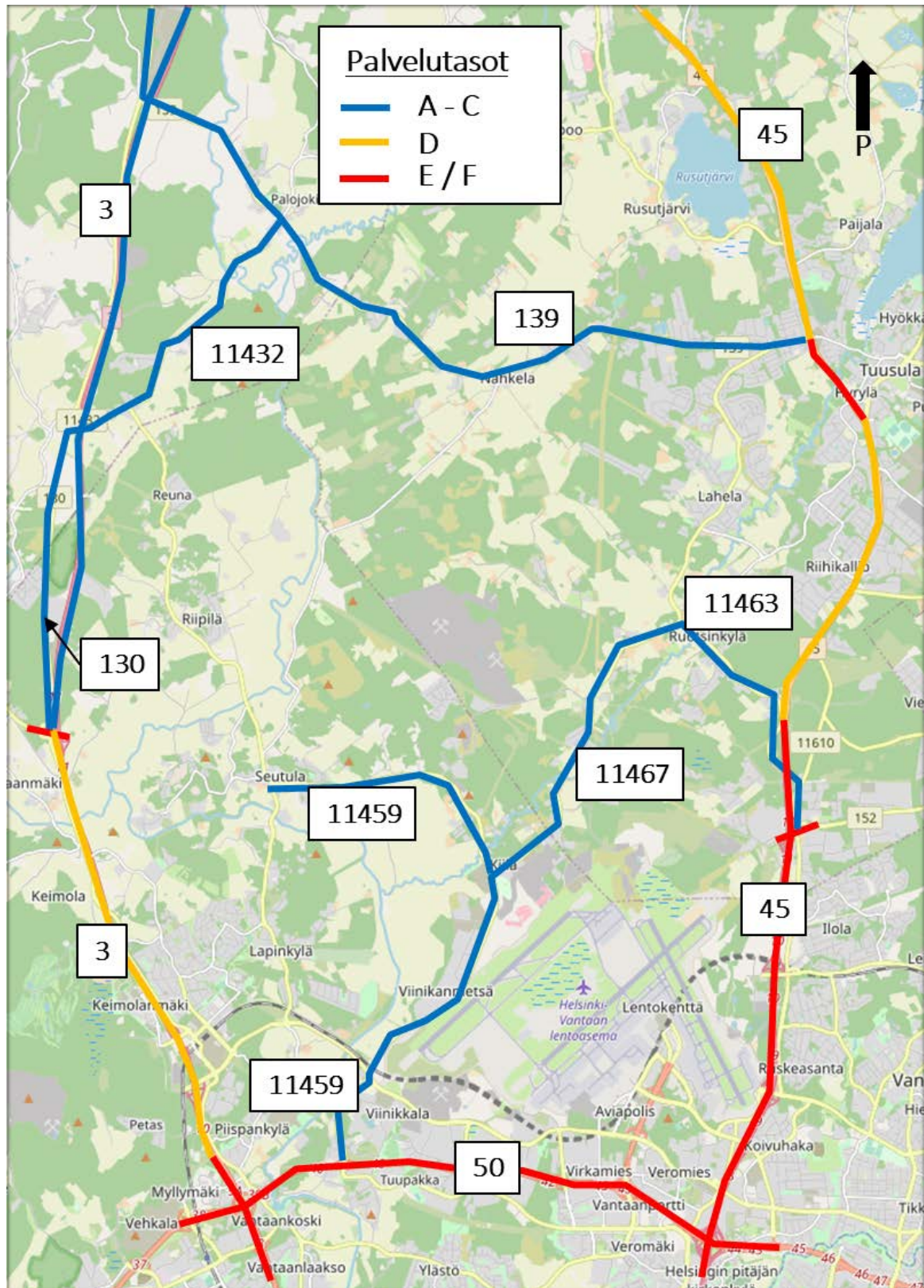
Kuva 12. Liikenteen kehittyminen (kaikki ajoneuvot) tarkastelualueella vuosina 2010 – 2019 (LAM-pisteet 4, 9, 108, 127, 128 ja 137).



Kuva 13. Raskaan liikenteen kehittyminen tarkastelualueella vuosina 2010 – 2019 (LAM-pisteet 4, 9, 108, 127, 128 ja 137).

Liikenteen sujuvuus on nykytilassa (2019) valtiatiellä 3 noin kahden kilometrin säteellä Kehä III:n rampeista E/F, eli huono/erittäin huono. Pohjoiseen päin mentäessä palvelutaso paranee nopeasti D:hen (välttävä) ja Klaukkalan rampin jälkeen C:hen (tydyttävä). Tuusulanväylällä (kt 45) palvelutaso on moottoritieosuudella E/F ja moottoritie osuudesta pohjoiseen palvelutaso on D, kiertoliittymien välisellä osuudella Hämeentiellä (kt 45) palvelutaso laskee E:hen. Nahkelantien (mt 139) jälkeen Hämeentien (kt 45) palvelutaso on D. Kehä III palvelutaso on tarkastelualueella E/F. Maanteillä 132 ja 152 palvelutasot ovat tasolla E lähellä

valtatietä 3 ja kantatietä 45. Muun verkon palvelutaso on välillä A – C (hyvä). Alla olevalle kartalle on kuvattu tarkastelualueen päätieverkon palvelutasot.



Kuva 14. Liikenteen palvelutasot nykytilassa 2019 tarkastelualueella (IVAR3).

Liikenne-ennuste

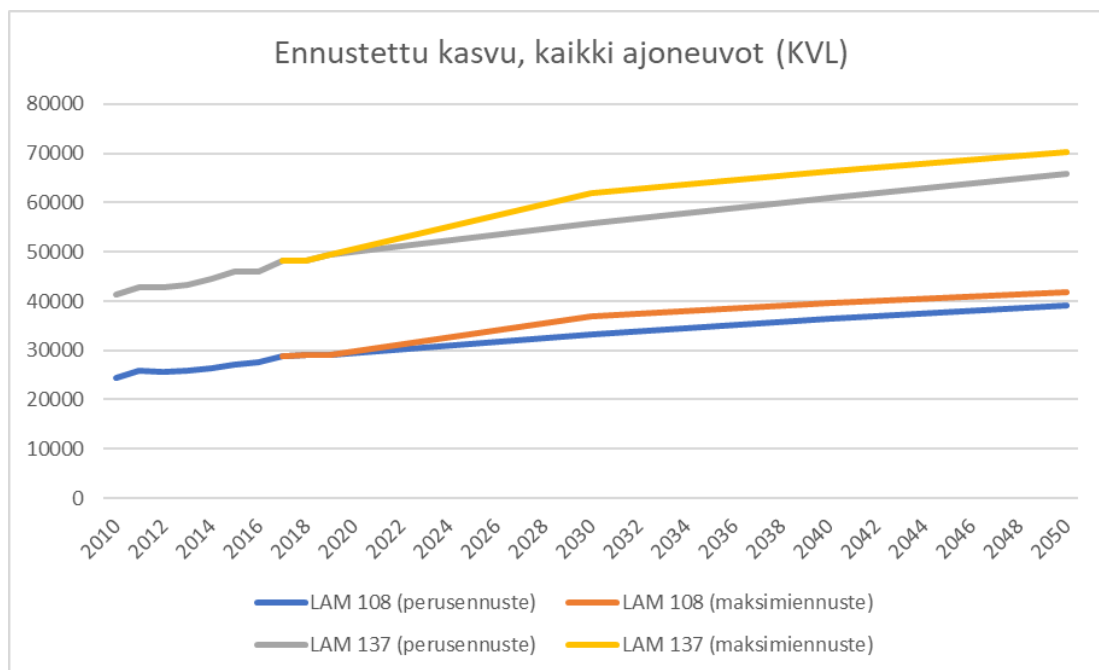
Tarkastelussa käytetty liikenneverkko on laaja ja verkolla käsiteltävät siirtymät vaativat koko verkolle yhteneväisen liikenne-ennusteen, jotta eri vuosien verkkoja voidaan vertailla keskenään liikennemäärien kasvaessa. Ajoneuvojen lukumäärän tulee hankearvioinnissa käytössä olevassa IVAR3 laskennassa pysyä vertailuvaihtoehdossa ja hankevaihtoehdossa yhtenevinä, jotta tulokset ovat vertailtavissa.

Alla olevaan taulukkoon 1 on kuvattu valtakunnalliset liikenne-ennusteet Uudenmaan valta-teiltä, kantateiltä ja seututeiltä, lisäksi mukana on hankeverkkoon kuuluva osuus Kehä III:lta. Perusennusteena päädyttiin käyttämään kantateiden ennustetta, sillä verkon liikennemäärät koostuvat pääosin valtatie- ja kantatieverkosta. Maksimiennuste päätettiin muodostaa valta-teiden raskaan liikenteen ennusteesta ja Kehä III:n kevyen liikenteen ennusteesta, jolloin saadaan valtakunnallisen liikenne-ennusteen mukaiset suurimmat kasvuluvut koko verkolle. Miniemiennusteenä käytetään 0-ennustetta, jossa liikennemäärät eivät kasva 2019 vuoden määrästä. HELMET-mallissa käytössä ollutta ennustetta kuvataan tarkemmin luvussa 2.6.2.

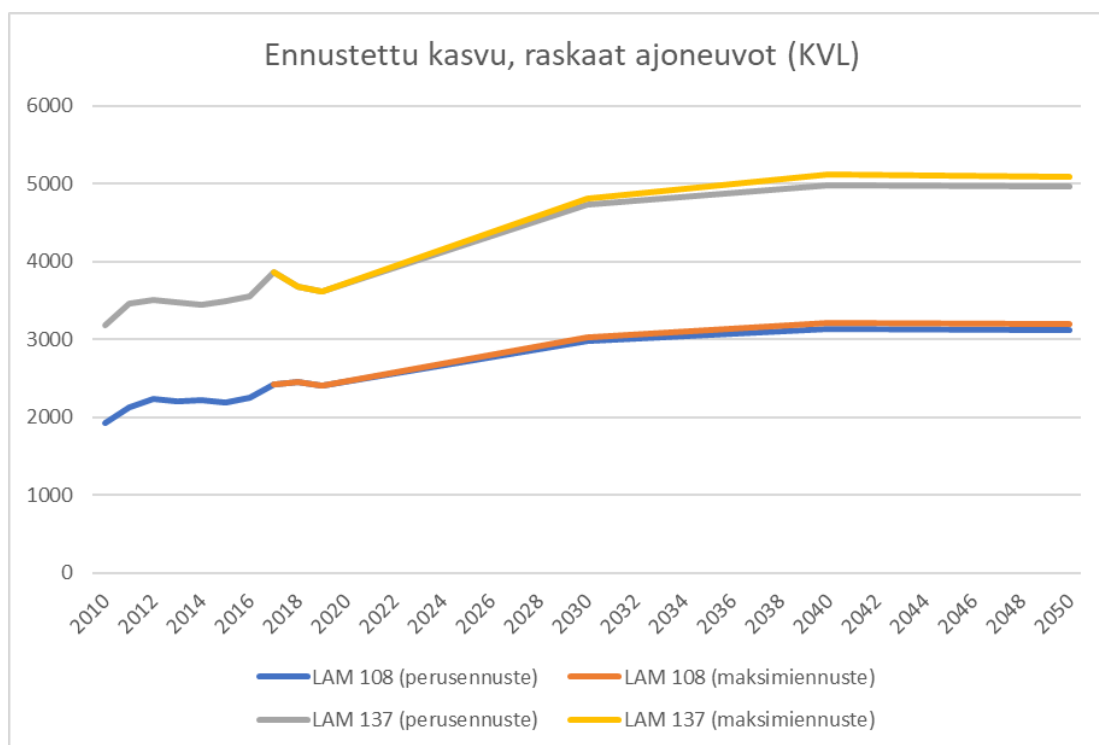
Taulukko 1. Valtakunnalliset liikenne-ennusteet Uudellamaalla 2017 – 2050, liikenteen kasvuker-toimet. Vihreällä perusennuste ja punaisella maksimiennuste.

	2017 – 2030	2017 – 2040	2017 – 2050
Valtatiet, kevyet ajoneuvot	1,159	1,267	1,355
Kantatiet, kevyet ajoneuvot	1,156	1,264	1,352
Seututiet, kevyet ajoneuvot	1,147	1,251	1,336
Kehä III, kevyet ajoneuvot	1,282	1,376	1,454
Valtatiet, raskaat ajoneuvot	1,247	1,326	1,319
Kantatiet, raskaat ajoneuvot	1,226	1,291	1,286
Seututiet, raskaat ajoneuvot	1,204	1,256	1,252
Kehä III, raskaat ajoneuvot	1,236	1,304	1,297

Alla oleviin kuvaajiin on koostettu LAM-pisteistä 108 ja 137 liikenteen kehitys vuosilta 2010 – 2019 sekä perusennusteen ja maksimiennusteen mukaiset kasvut. Perusennusteen mukainen kasvu noudattaa LAM-pisteiden 108 ja 137 kehitystä kaikkien ajoneuvojen osalta. Ras-kaan liikenteen osalta viimeaikainen kehitys on ollut ennustetta hitaampaa. Tarkasteluun va-littiin pisteet 108 ja 137, koska ne edustavat tarkastelualueella liikenteen keskimääräisiä ke-hityksiä. LAM-pisteen 127 kasvu on ollut selvästi muita pisteitä vähäisempää.



Kuva 15. Liikenne-ennusteen mukainen kasvu (kaikki ajoneuvot) vuosina 2010 – 2050 (LAM-pisteet 108 ja 137).



Kuva 16. Liikenne-ennusteen mukainen kasvu (raskaat ajoneuvot) vuosina 2010 – 2050 (LAM-pisteet 108 ja 137).

2.6.2 Verkolliset vaikutukset

Hankkeen verkollisia vaikutuksia on tarkasteltu HSL:n HELMET liikennemallijärjestelmän avulla. Liikennekysynnän lähtökohtana on käytetty MAL 2019 suunnitelman yhteydessä

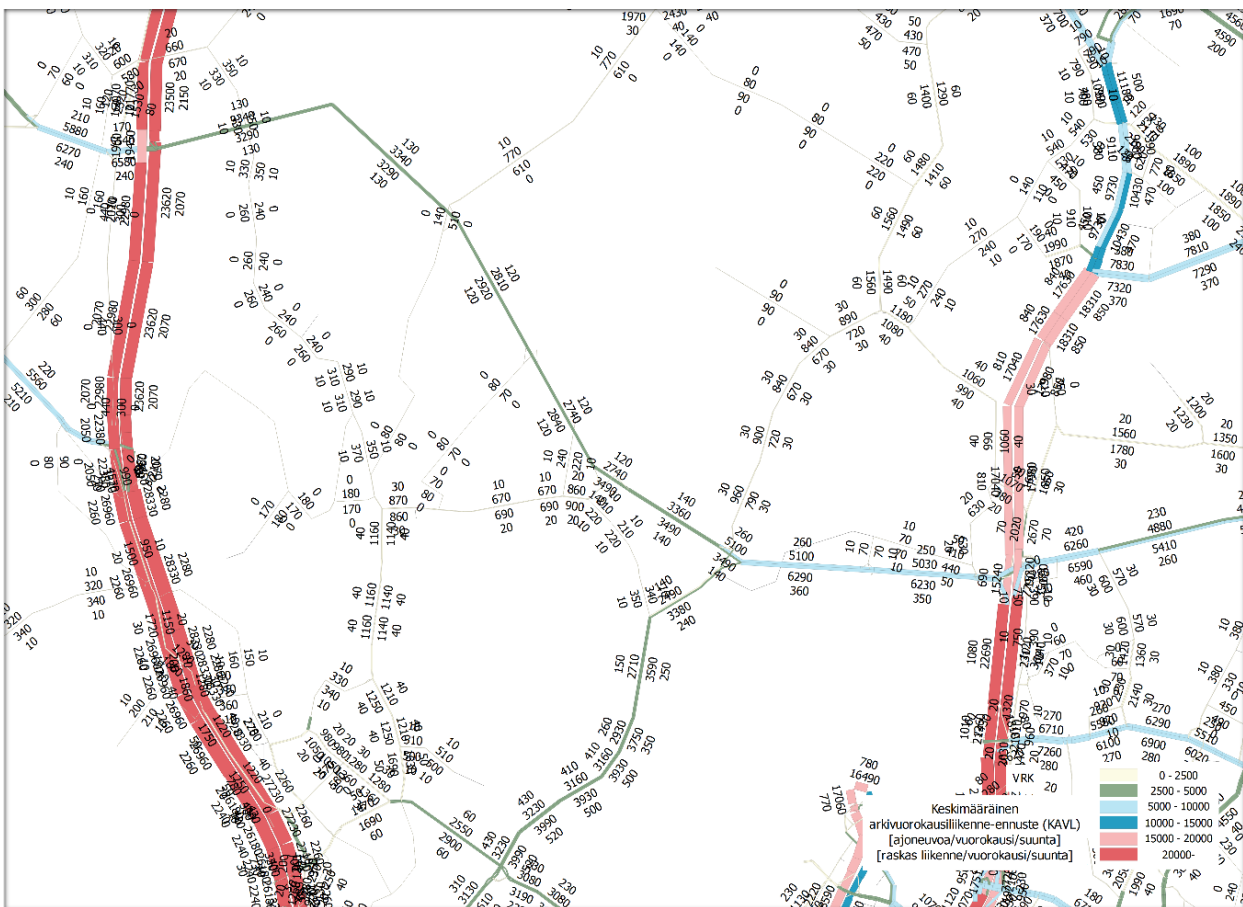
tehtyjen liikennemallinnusten mukaisia ennusteita. Verkollisia vaikutuksia on tarkasteltu sekä nykyisellä liikennekysynnällä että vuoden 2040 ennustetilanteessa.

Verkollisissa tarkasteluissa on ympäröivällä verkolla oletettu toteutetuksi Helsingin seudun MAL 2019 suunnitelmassa vuoteen 2030 mennessä toteutettaviksi ajoitetut liikennehankkeet. Suunnittelualueen liikenteeseen näistä hankkeista vaikuttavat Kehä III:n keskiosan parantaminen (Kehä III välillä Askisto-Pakkala). Nämä hankkeet on oletettu toteutuneiksi myös vertailuvaihtoehdossa, joten hankkeen vaikutusten arvioinnissa todetut muutokset kuvaavat vain maantien 152 toimenpiteiden vaikutuksia.

Ympäröivän verkon hankkeet voivat sekä vähentää että lisätä maantien 152 toteuttamisella saavutettavia hyötyjä. Ympäröivän verkon pääväylien kapasiteettia lisäävät toimenpiteet vähentävät maantielle 152 ruuhkautumisen vuoksi siirtyvän liikenteen määrää. Uutena yhteytenä toteutuva Klaukkalan kehätie parantaa maantien 152 yhdistävyyttä Klaukkalan suuntaan ja lisää maantielle 152 siirtyvä liikenteen määrää.

Nykyinen liikennekysyntä

Nykytilanteen liikennekysyntänä on käytetty MAL 2019 suunnitelman mallitarkasteluissa tuotettua nykyilaennustetta. Nykytilanteen liikennekysyntä sijoiteltuna maantien 152 sisältäville liikenneverkolle on esitetty kuvassa 17. Nykytilanteessa toteutettuina maantien 152 liikennemäärä olisi valtatie 3 ja Myllykyläntien (mt 11463) välisellä osuudella noin 5 600 - 6 800 ajoneuvoa arkivuorokaudessa, josta raskasta liikennettä noin 3 %. Myllykyläntien (mt 11463) ja Tuusulanväylän (kt 45) välisellä osuudella liikennemäärä olisi noin 11 300 ajoneuvoa arkivuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus noin 5 %.



Kuva 17. Hankkeen liikenne-ennuste nykytilanteessa.

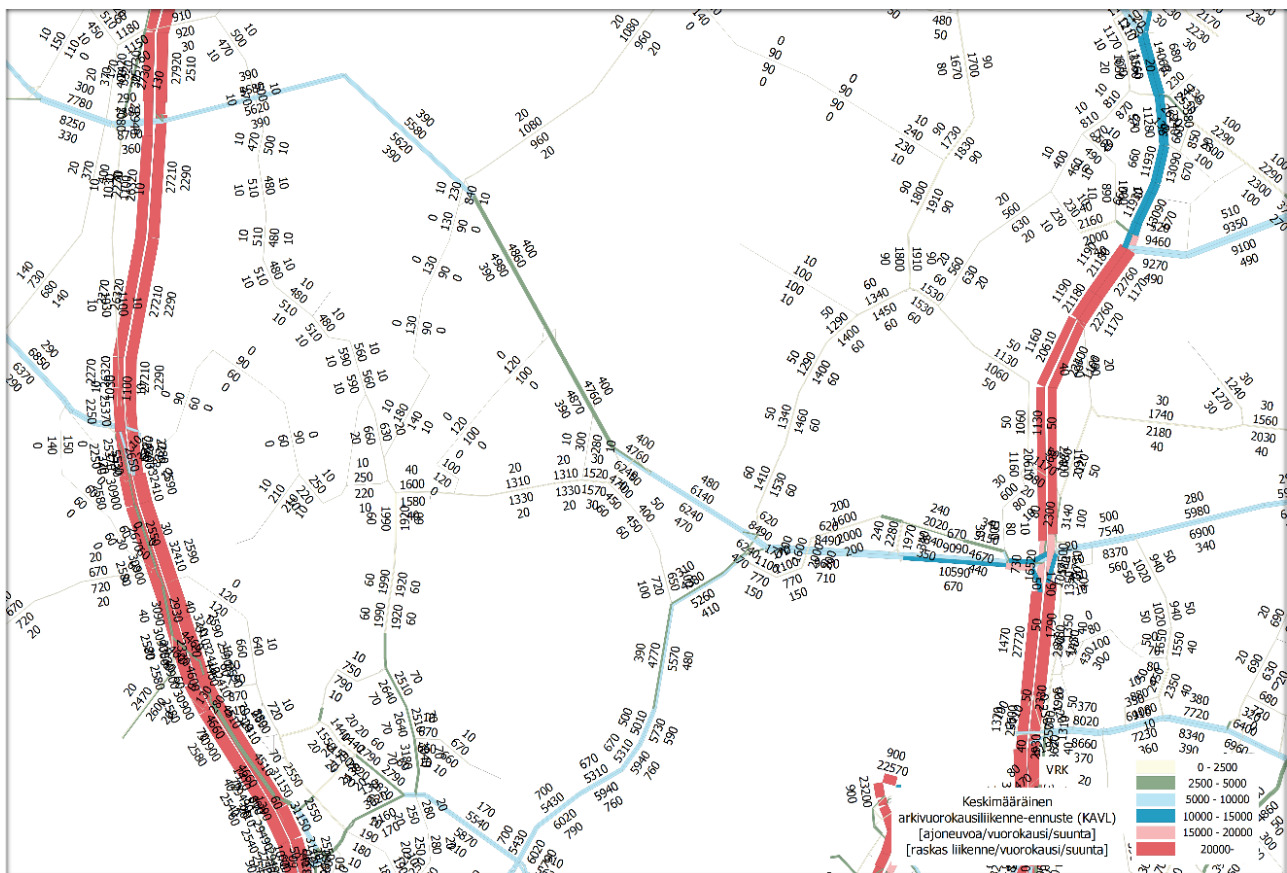
Liikenne-ennusteet

Hankkeen mitoitusta varten on muodostettu vuoden 2040 liikenne-ennuste. Ennusteen lähtökohtana on käytetty MAL 2019 suunnitelman laadinnan yhteydessä syksyllä 2018 käytettävissä olleita vuosien 2030 ja 2050 ennusteita, joista vuoden 2040 ennuste on tuotettu keskiarvona. Lähtökohtana käytetyt ennusteet eivät sisältäneet oletusta tienkäyttömaksujen käyttöönotosta.

Ennustetta on tarkennettu suunnittelualueen osalta. Tuusulan Focus alueen liikennetuotos on kuvattu ennusteeseen Focus alueen kaupallisen selvityksen ja liikenneverkkotarkastelun (Ramboll 2018) vaihtoehdon 2 mukaisena. Focus-alueen liikennetuotos on vuoden 2040 ennusteessa n. 14 000 ajon/vrk, josta raskaita ajoneuvoja on noin 1 700 ajon/vrk. Lisäksi ennusteessa on otettu huomioon ns. Senkkerin alueen raskas liikenne, n. 400 ajon/vrk.

Hankkeen mitoitusta varten muodostettu liikenne-ennuste on esitetty kuvassa 18. Vuoden 2040 ennusteessa maantien 152 liikennemäärä olisi valtatie 3 ja Myllykyläntien (mt 11463) välisellä osuudella noin 9 600 - 12 400 ajoneuvoa arkivuorokaudessa, josta raskasta liikennettä n. 8 %. Myllykyläntien (mt 11463) ja Tuusulanväylän (kt 45) välisellä osuudella liikennemäärä olisi noin 19 000 ajoneuvoa arkivuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus n. 7 %. Ennusteessa maantietä 152 käyttävän liikenteen huomattava kasvu (68 - 82 %) johtuu pitkälti Focus-alueen maankäytön kasvusta.

Hankkeen mitoitusta varten laaditun ennusteen lisäksi on hankkeen arviointia tehty valtakunnallisen liikenne-ennusteen mukaisella liikenteen kasvulla. Hankearvioinnissa perusenusteena on käytetty Uudenmaan kantateiden kasvuennusteen mukaisia kertoimia. Kevyiden ajoneuvojen kasvu ennusteessa vuodelle on 26,4 % ja raskaiden ajoneuvojen 29,1 %.



Kuva 18. Hankkeen liikenne-ennuste vuoden 2040 tilanteessa.

2.7 Liikenneturvallisuus

Verkon linkkien laskennalliset henkilövahinko-onnettomuusmäärät ovat 19,321 onnettomuutta/vuosi. Vakavaan loukkaantumiseen johtavia onnettomuuksia tapahtuu laskennallisesti 1,427 loukkaantumista/vuosi ja laskennallinen kuolleiden määrä tieliikenneonnettomuuksissa on 0,832 kuollutta/vuosi. Liittymien laskennalliset määrät ovat henkilövahinko-onnettomuuksien osalta 11,102 onnettomuutta/vuosi, vakavien loukkaantumisten osalta 1,056 loukkaantumista/vuosi ja kuolleita 0,468 kuollutta/vuosi.

Yhteensä onnettomuuksia tapahtuu siis laskennallisesti tarkasteluverkolla:

- Henkilövahinko-onnettomuudet: **30,423 onnettomuutta/vuosi**
- Vakava loukkaantuminen: **2,483 vakavaa loukkaantumista/vuosi**
- Kuolleita: **1,300 kuollutta/vuosi**

Tarkastelualueelta on kerätty onnettomuustiedot vuosilta 2015 – 2019 alla olevaan taulukkoon 2 tiekohtaisesti vakavuuksittain. Henkilövahinko-onnettomuuksia on tapahtunut laskennallista arvoa vähemmän, 27 onnettomuutta. Ero laskennallisiin määriin on kuitenkin pieni. Tieliikenne kuolemia verkolla on tapahtunut tarkasteluajanjaksolla kaksi, mikä on selvästi laskennallista arvoa pienempi.

Taulukko 2. Vuosien 2015 – 2019 onnettomuudet tarkasteluverkolla onnettomuustyypeittäin.

	Tie									
Onnettomuusluokka	3	45	50	130	139	11432	11459	11463	11467	Yhteensä
Ei henkilövahinkoja	114	163	136	18	19	6	25	8	4	493
Henkilövahinko-onnettomuus	31	39	23	18	7	3	9	3	2	135
Kuolemaan johtanut		1	1							2
Yhteensä	145	203	160	36	26	9	34	11	6	630

2.8 Maankäyttö ja kaavoitus

Alueen lukuisat kaavat on kuvattu yksityiskohtaisesti YVA-selostuksessa. Tässä aluevaraussuunnitelmassa on esitetty yhteenveto ja päivitetty tilannekatsaus kaavoihin

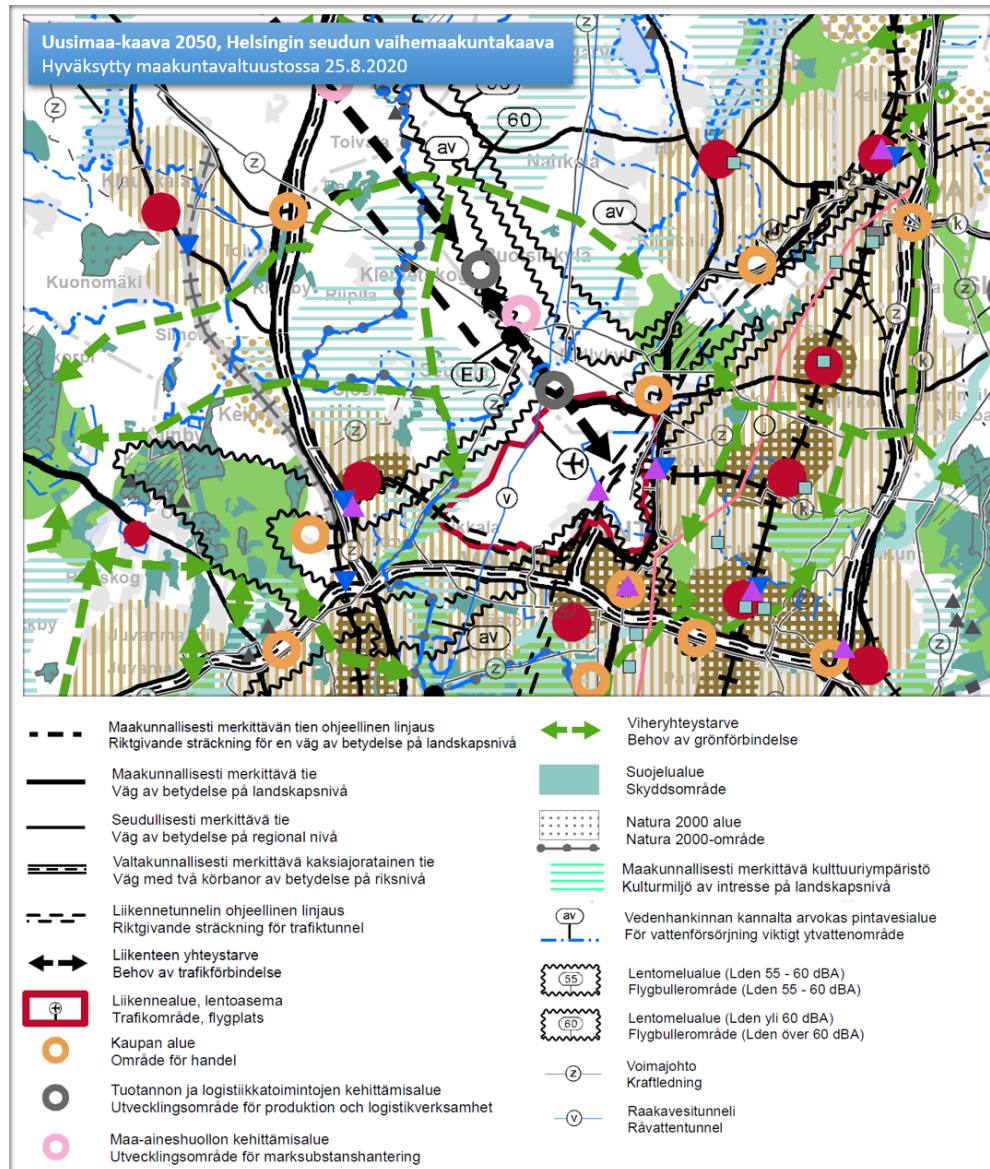
2.8.1 Maakuntakaavoitus

Uudellemaalle on laadittu keskeiset teemat yhteen kokoava maakuntakaava Uusimaa-kaava 2050. Sitä on valmisteltu vuosina 2016–2020 ja kaavan aikatahtain on vuodessa 2050. Uusimaa-kaava rakentuu kolmen eri seudun vaihekaavoista ja suunnittelualue kuuluu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan alueelle. Maakuntavaltuusto hyväksyi kaavakokonaisuuden 25.8.2020 ja maakuntahallitus päätti kaavojen voimaantulosta 7.12.2020. Uusimaa-kaavan kokonaisuus korvaa voimassa olevat maakuntakaavat maantien 152 suunnittelualueella.

Maantien 152 uusi linjaus Hämeenlinnanväylän ja Myllykylän välillä on osoitettu merkinällä *maakunnallisesti merkittävän tien ohjeellinen linjaus*. Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa vaihtoehtoisen ratkaisun tai ohjeellisen linjauksen. Merkintään liittyy määräys: *Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota seudullisiin ulkoilu-, virkistys- ja viheryhteystarpeisiin, luonnonsuojeluun, kulttuuriympäristöön ja kulttuuriperintöön, maisemaan, pohja- ja pintavesien suojeluun sekä lajiston liikkumiseen. Lisäksi on pyrittävä minimoimaan liikenteestä aiheutuvia melu-, tärinä- ja päästöhaittoja.*

Lentokentän pohjoispuolinen osuus ja Kulomäentie on osoitettu merkinnällä *maakunnallisesti merkittävä tie*. Maakunnallisesti merkittävän tien merkintään liittyy määräys: *Väylälle tai sen välittömään läheisyyteen ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka heikentävät pitkämatkaisen liikenteen, joukkoliikenteen tai kuljetusten palvelutasoa. Uusia liittymiä rakennettaessa tulee varmistaa, että liittymä on mahdollista toteuttaa tien sujuvuutta tai turvallisuutta vaarantamatta. Sujuvuutta arvioitaessa voidaan ottaa huomioon liittymän keskeinen sijainti alue- ja yhdyskuntarakenteessa.*

Maakuntakaavassa on esitetty suunnittelualuseen liittyen merkittävää maankäytön kehittämistä. Hämeenlinnanväylän liittymään ja Focus-alueelle on osoitettu kohdemarkintä kaupan alue. Uuden väylän tuntumaan on esitetty tuotannon ja logistiikkatoimintojen ja maa-aineshuollon kehittämisalueet. Lisäksi suunnittelualueelle osuu tulevaisuuden raideliikenteen varaukset Lentoradalle ja Helsinki-Tallinna-tunnelille. Suunnittelualueen luonnon- ja vesien-suojelutarpeet sekä maiseman ja kulttuuriperinnän arvot näkevät maakuntakaavassa erilaisina suojelua osoittavina merkintöinä määräyksineen. Maakuntakaavassa on osoitettu myös maantien linjauksen kanssa risteävät viheryhteystarpeet



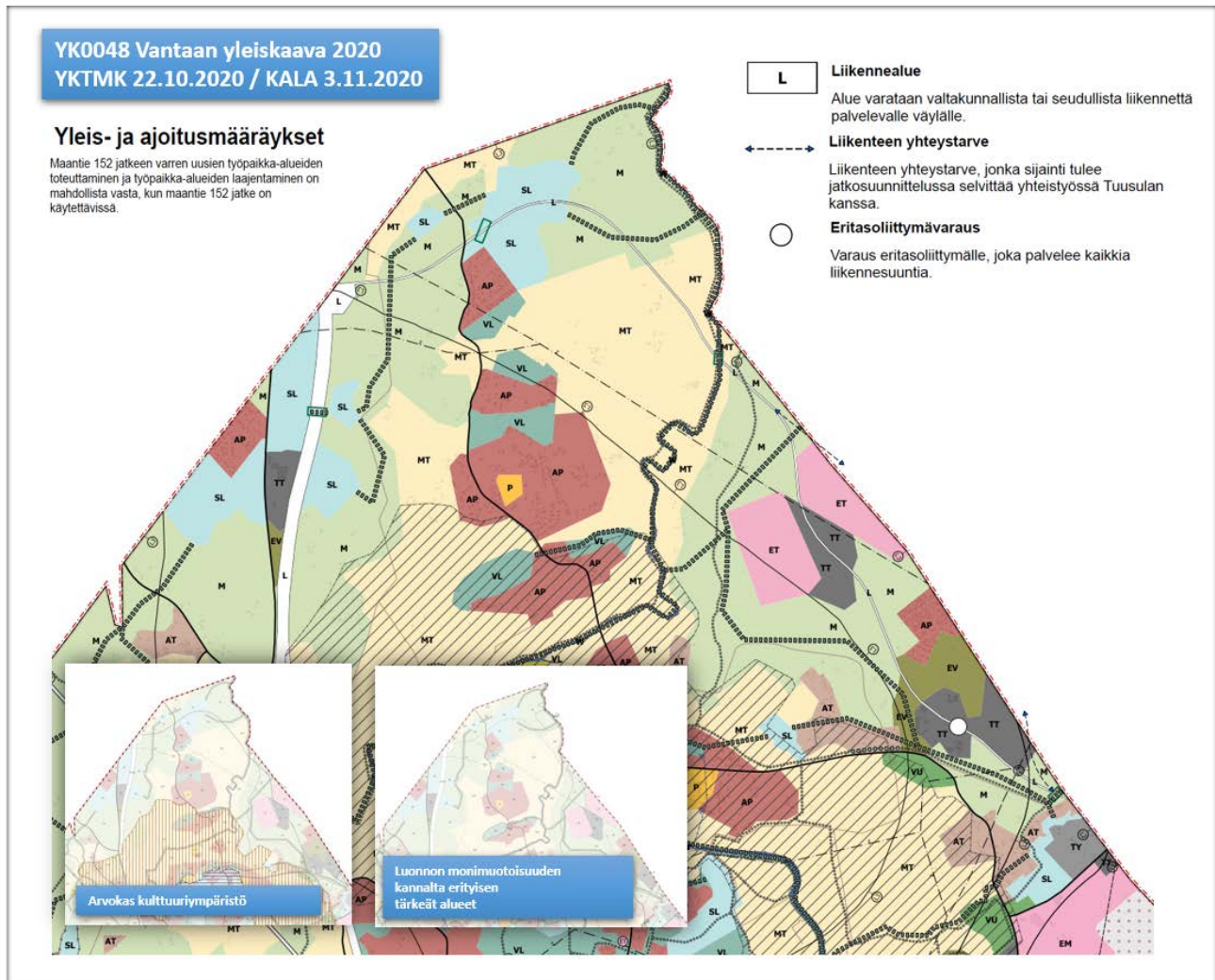
Kuva 19. Ote Uusimaa-kaavasta (2020).

2.8.2 Vantaan kaavatilanne

Vantaan puolella maankäytön suunnittelu on perustunut jo vuosia maantien 152 uudelle linjaukselle ja alue on osin asemakaavoitettu sen pohjalta. Koko suunnittelualueella on voimassa vuoden 2007 yleiskaava, mutta yleiskaavaratkaisu muuttuu merkittävästi uuden yleiskaavan myötä, joka on valmistunut hyväksymisvaiheeseen vuoden 2020 aikana.

Vantaalla laaditaan uutta koko kaupungin yleiskaavaa. Yleiskaavassa osoitetaan maantien 152 uuden väylän sijainti YVA-menettelyn ja aluevaraussuunnitelman mukaisesti sekä ajantasainen näkemys tulevasta siihen kytkeytyvästä maankäytöstä. Vantaan yleiskaavan yhteydessä on laadittu runsaasti ympäristöä koskevia selvityksiä, jotka ovat vaikuttaneet kaavaratkaisuun ja merkintöihin. Kaavaehdotus on ollut nähtävillä 22.4.- 18.6.2020. Uuden yleiskaavan laadinta on edennyt hyväksymisvaiheeseen loppuvuodesta 2020. Yleiskaavatoimikunta hyväksyi kokouksessa 22.10.2020 yleiskaavaehdotuksen ja kaupunginhallitus päätti 16.11.2020, että yleiskaava etenee kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi. Kaupunginvaltuusto hyväksyy lopullisesti yleiskaavan siten, että tämä aluevaraussuunnitelma ja YVA-selostus ovat yleiskaavan selvityksinä. Yleiskaavan hyväksymiskäsittely jatkuu alkuvuodesta 2021 kaupunginhallituksessa, mistä asia etenee valtuustoon hyväksyttäväksi.

Uuden tielinjauksen liittymä- ja katujärjestelyt sijoittuvat asemakaavoitetulle alueelle Vantaan puolella Kiilan alueella. Asemakaavassa on varauduttu uuteen väylään ja linjaus vastaa asemakaavan maantiealuetta (LT), mutta ratkaisun katu- ja tieverkosto vaatii asemakaavojen ajantasaistamista. Hanskalliontien liittymä on asemakaavassa katkaistu ja siltä ei ole esitetty yhteyttä pohjoiseen Tuusulan kunnan alueille. Asemakaavan mukaiset ratkaisut eivät palvele alueen kokonaisuuden maankäyttöä ja sitä tulee tarkastella alueen jatkosuunnittelussa yhdessä maankäytön suunnittelun kanssa.



Kuva 20. Ote yleiskaavatoimikunnan 22.10.2020 hyväksymästä Vantaan yleiskaavasta 2020.

2.8.3 Tuusulan kaavatilanne

Tuusulan puolella on maantien 152 linjaus on huomioitu oikeusvaikutteisissa osayleiskaavoissa ja lisäksi Focus-alueella suunnittelu edennyt asemakaavatarkkuuteen. Suunnittelualuetta koskevat lainvoimaiset osayleiskaavat ovat: Focus-alueen osayleiskaava (KV 16.3.2015) ja Ruotsinkylä-Myllykylä II (KV 31.3.2014). Tuusulassa on vireillä koko kunnan yleiskaavan 2040 laadinta, joka ei oletettavasti tule korvaamaan edellä mainittuja lainvoimaisia osayleiskaavoja. Tuusulan yleiskaavaehdotuksessa on sen sijaan huomioitu Jusslan ja Kulomäentien työpaikka-alueiden tiivistäminen sekä laajentaminen. Nämä alueet sijoittuvat jo toteutuneen mt 152 tieosuuden varteen Tuusulanväylän itäpuolelle.

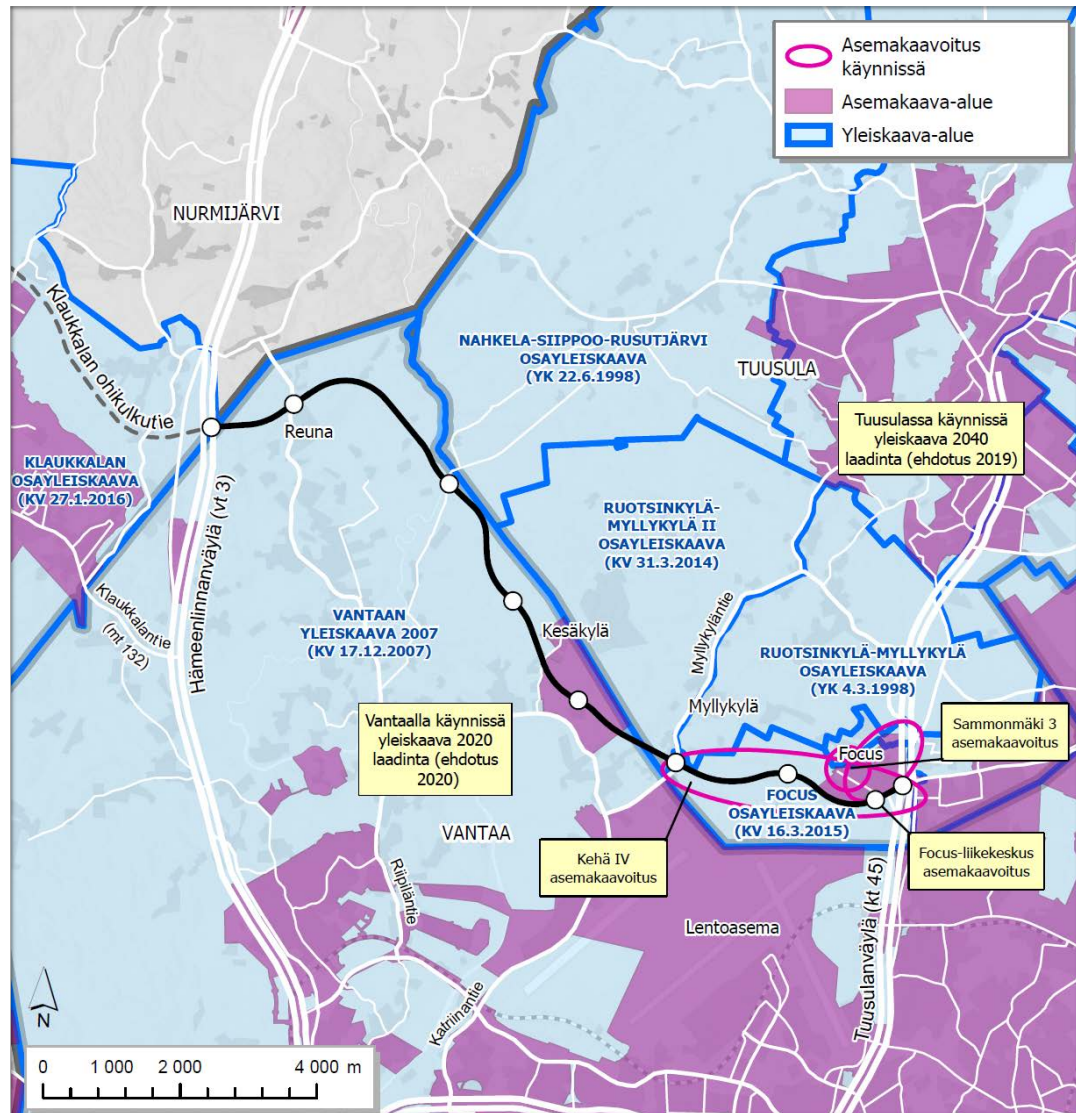
Focus-alueen osayleiskaava osoittaa alueen tulevien toimintojen aluevaraukset suhteellisen tarkasti, ja se ohjaa vireillä olevien asemakaavojen ja asemakaavamuutosten laadintaa. Focus-alueella on parhaillaan käynnissä kolme erillistä asemakaavaprosessia: Kehä IV -asemakaava, Focus-liikekeskus asemakaavamuutos ja Sammonmäki III asemakaavamuutos.

Kehä IV-asemakaava sijoittuu nimensä mukaisesti uuden kehätien varteen ja kaavalla on tarkoitus mahdollistaa laaja-alainen työpaikkakorttelien toteuttaminen Focus-alueen keski-osaan. Kaavatyöhön on tehty alustavaa suunnittelua, hahmoteltu erilaisia korttelirakenteita ja liikennetarkoituksia.

Focus-liikekeskuksen asemakaavamuutos on maanomistajalähtöinen hankekaava, jonka tarkoituksena on tilaa vaativan erikoistavarakaupan suuryksikön rakentaminen Tuusulanväylän ja tulevan maantien 152 risteykseen.

Sammonmäen asemakaavamuutoksen tavoitteena on asuinalueen muuttaminen työpaikka-alueeksi Focus-alueen osayleiskaavan mukaisesti. Kaavamuutoksen luonnos ollut nähtävillä vuoden 2020 aikana.

Voit tutustua Tuusulan asemakaavoihin Tuusulan kaavoituksen verkkosivulla ja karttapalvelussa www.tuusula.fi ja <https://kartta.tuusula.fi>.



Kuva 21. Alueen kaavatilanne.

2.9 Suunnittelualan ympäristö

Alueen maankäyttö ja ympäristön ominaispiirteet on kuvattu yksityiskohtaisesti YVA-selostuksessa. Tässä aluevaraus suunnitelmassa on esitetty yhteenveto ja päivitetty tilannekatsaus nykytilanne.

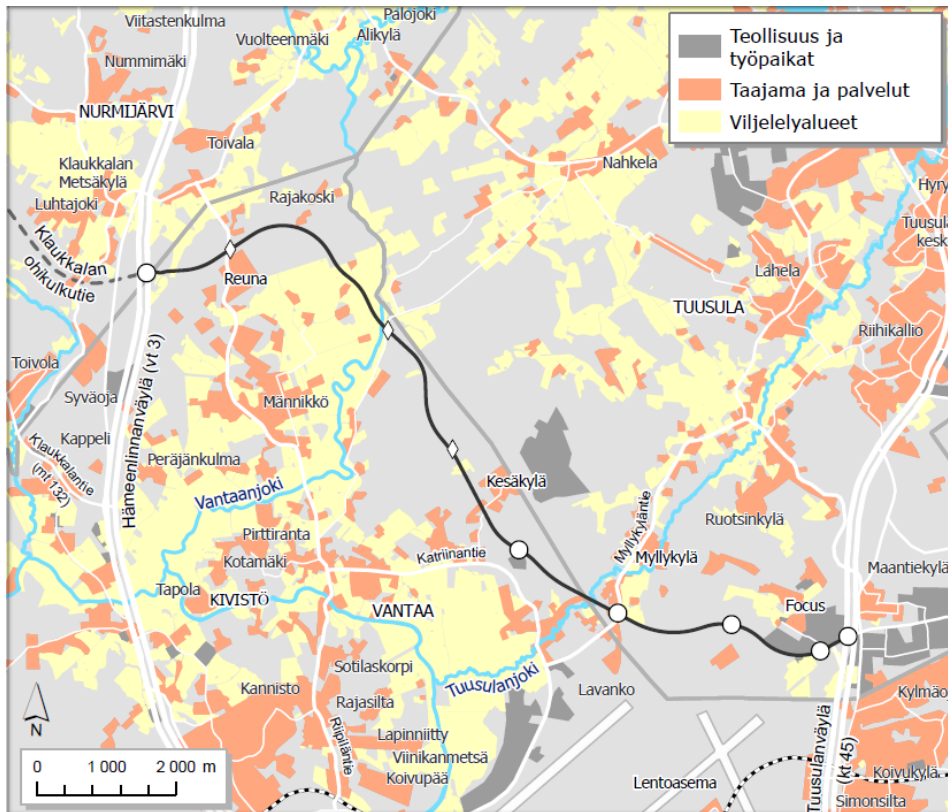
2.9.1 Alueen maankäyttö ja asutus

Suunnitteluala on pääkaupunkiseudun ja sitä ympäröivän maaseudun taitekohdassa. Alueella on viheralueita, erilaisia luontoarvoja ja vanhaa kulttuurimaisemaa, mutta myös järeästi rakennettua ympäristöä ja runsaasti ympäristöhäiriöitä aiheuttavia toimintoja. Suunnittelualue sijoittuu voimakkaasti laajenevan pääkaupunkiseudun ja kehittyvien ympäryskuntien väliin, Vantaan ja Tuusulan alueelle.

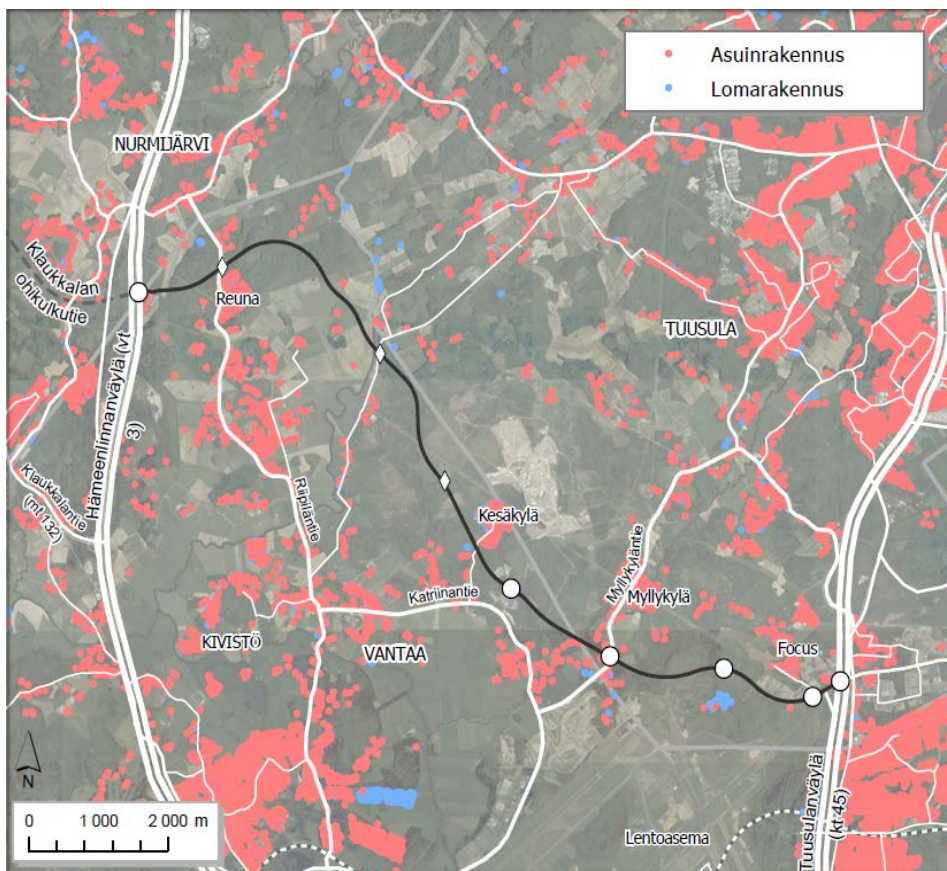
Läntinen osuus suunnittelualueesta sijoittuu Vantaan pohjoisosan väljästi rakentuneille alueille. Hämeenlinnanväylän länsipuolella on Nurmijärven Klaukkalan taajama ja sitä ympäröivä haja-asutus. Alueella on metsää, laajoja peltoalueita ja jonkin verran asutusta. Asutuksen vyöhyke seurailee Riipiläntietä. Reuna erottuu ympäristöstä tiiviillä pientaloasutuksella alueen taajamana. Vantaanjokilaakso on maaseutuelinkeinojen vyöhyke tilakeskuksineen ja laajoine peltoalueineen. Suunnitteluala on nykyisellään erillään Vantaan kaupunkirakenteesta ja palveluista, joten aluetta ei kehitetä nykyisellään asumisen alueena. Lähimmät julkiset ja kaupalliset palvelut ovat Kivistössä ja Klaukkalassa.

Itäpuolella Vantaanjokilaaksoa reunustaa Tuusulan ja Vantaan rajalle ulottuva metsäalue. Tuusulan Metsäkylän eteläpuolella on laajoja maa-aineksenoton alueita Senkkerinmäelle jatkuen ja kunnanrajaa sivuten. Vantaan puolen Kesäkylä on selkeärajainen tiivis asuinalue, joka on irrallaan muusta taajama-alueesta. Alun perin loma-asuntoalueeksi suunniteltu alue on muutettu asemakaavassa erillispientalojen korttelialueeksi. Etäämmällä taajama-alue seuraillee Katriinantietä, jonka ympäristö/varsi muodostuu hajanaisesta pientaloasutuksesta Vantaanjoen peltoalueiden reunoilla. Vastaava taajamavyöhykkeen pientaloasutus jatkuu Tuusulan puolella Myllykyläntiellä, tiivistyen Kiilimäessä.

Kiilan ja Senkkerin alue ovat maakunnallisesti merkittävää kehittyvää maa-aineksenoton, kiertotalouden ja ympäristöhäiriöitä aiheuttavan teollisuuden aluetta, joka on kehittymässä ja laajentumassa. Tuusulan puolella on kalliomurskausta, kiviaineshuoltoa ja maa-ainesten sijoitusalueita. Alueella toimii Seepsula Oy:n kiviainestoiminta ja Asfalttikallio Oy:n asfalttiasema. Vantaan Hankalliontiellä on useita yrityksiä. Hankalliontie päättyy Seutulan vanhan kaatopaikan alueeseen ja jatkuu yksityistienä. Myllykyläntien eteläpuolella on ajoharjoittelurata ja Lavangon moottorirata. Maantien 152 uusi linjaus sijoittuu Myllykyläntien jälkeen lentokentän pohjoispuolelle. Tuusulanväylän läheisyydessä sijaitsee Sammonmäen työpaikka-alue. Alueella on jonkin verran vanhaa pientaloasutusta työpaikka-alueen kainalossa. Ruohosuontien päässä uuden tielinjauksen eteläpuolella, on muutama muusta rakenteesta irrallaan oleva asuinrakennus, joka on irrallaan muusta rakenteesta.



Kuva 22. Maankäyttö.



Kuva 23. Asutus.

2.9.2 Maisema ja kulttuuriperintö

Alue on maankäytöltään, luonnonolosuhteiltaan ja siten myös maisemaltaan hyvin monimuotoinen: suunnittelualue on yhdistelmä vanhaa kulttuurimaisemaa, pientalo- ja loma-asutusaluita ja järeästi rakennettuja teollisuusalueita maisemahäiriöineen. Maisemarakenteessa ja erityisesti jokilaaksoissa näkyy vahva koillis-lounainen suuntaus.

Laajimmat ja tärkeimmät maiseman ja kulttuuriperinnön arvokohteet suunnittelualueella keskittyvät Vantaanjokilaaksoon. *Vantaanjokilaakson viljelymaisema* on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, joka edustaa eteläisen Uudenmaan pitkään jatkuneen kartanokulttuurin ja maanviljelyksen synnyttämää kulttuurimaisemaa. Maisema-alueen perusteluissa mainitaan jokilaakson pitkä kulttuurihistoria, Vantaanjoki vesireittinä, kivikautiset muinaisjäännökset ja mm. vanhojen kylien ja kartanoiden lukuisuus. Alueen laajuutta on ehdotettu supistettavaksi valtakunnallisten maisema-alueiden päivitysinventoinnissa siten, että Riipilän osuus jäisi rajauksesta pois, mutta pysyisi edelleen maakunnallisesti arvokkaana alueena. Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen tuleva rajausta on lähes yhtenevä maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt -rajausten kanssa (Uudenmaan liitto 2012). Valtakunnallisten maisema-alueiden päivitysinventointi on edennyt loppuvuodesta 2020 siten, että kuultavana on täydennysesitys vuoden 2016 päivitysinventointiin Vantaanjokilaaksoa on esitetty supistettavaksi entisestään, mutta täydennys ei koske maantien 152 suunnittelualueutta vaan Kivistöä (Ympäristöministeriö työryhmä).

Suunnittelualueella on paikallisesti arvokkaita kyliä ja asuinalueita, joista tärkeimmät ovat Metsäkylä ja Kesäkylä. Metsäkylä on 1400-luvulla alkunsa saanut kylämaisema, jonka rakennuskanta on syntynyt 1700-luvulta lähtien; nykyinen maisema on pienipiirteinen ja melko sulkeutunut. Kesäkylä on omaleimainen asuinalue, joka on irrallaan muusta rakennetusta ympäristöstä. Kesäkylä Koivikko Oy perustettiin vuonna 1956 kesämökkialueeksi, mutta asuminen muuttui ennen pitkää käytännössä pääosin ympärivuotiseksi. Laajenevat maa-ainesten ottoalueet ja voimajohto rajaavat Kesäkylän kaakkoispuolista lähimaisemaa hallitsevana.

Kiilan alue erottuu Vantaanjokilaakson itäpuolella metsäisenä kallio-moreenialueena, joka muuttuu idempänä suurimuotoiseksi reunamoreeniselänteeksi. Tuusulan puolella on nähtävissä laajoja maa-aineksenoton alueita ja pienteollisuutta. Maisemakuvassa erottuvat selvästi aluetta halkovat voimalinjat ja Kiilinmäessä sähköasema.

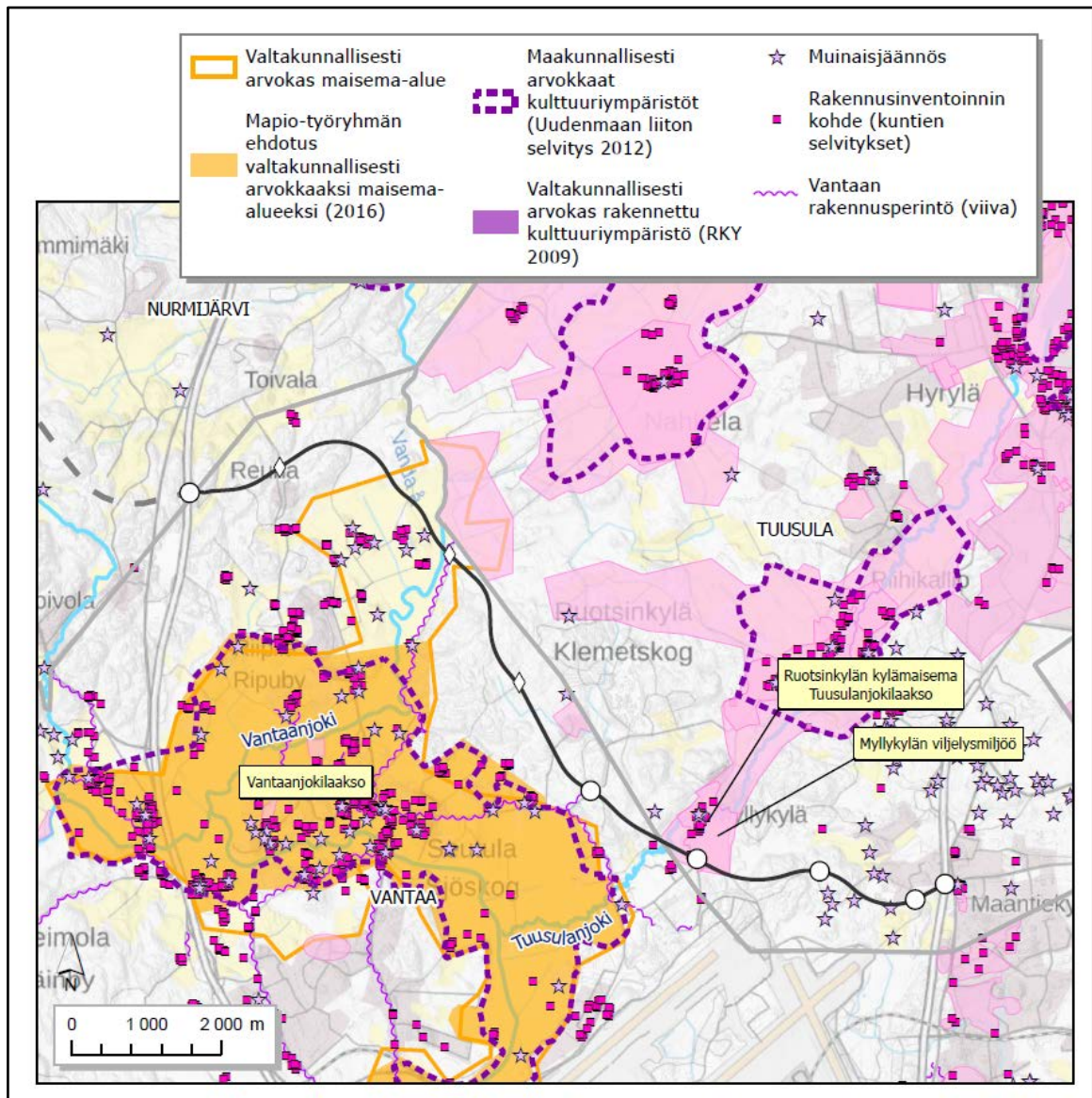
Tuusulanjokilaakson maisema-arvot liittyvät etupäässä viljelymaisemaan, josta välittyy alueen asutushistorian kerroksellisuus aina uuden ajan alusta 1800-luvun lopulle. Myllykylä on säilynyt jokilaaksossa pienipiirteisenä kulttuuriympäristönä osana Ruotsikylän kylämaisemaa. Pienipiirteinen Myllykylä on osa Tuusulanjokilaaksoon kuuluvaa paikallisesti arvokasta Ruotsinkylän kylämaisemaa, mutta jo muuttuneen maankäytön myötä sen maisemalliset arvot ovat muuttuneet ja vähentyneet.

Kulttuuriperintö ja arvokkaat kohteet

Maiseman ja kulttuuriperinnön arvoalueet ja -kohteet ovat pitkälti päällekkäisiä ja limittyvät toisiinsa. Vantaanjokilaakson tilakohteissa on useita Vantaan rakennusperintökohteita kuten Sampolan, Välimaan ja Strandkullan rakennusryhmät. Alueen keskiosaan sijoittuva Piispankyläntie - Riipiläntie – Ahoniityntie on historiallinen tielinjaus 1700-luvun lopusta (Kuninkaan-kartasto). Tuusulan arvokkaat kohteet on keskittyneet Myllykylään ja viljelysmiljööseen. Alueen vanhoja arvokkaita kohteita ovat Anneberg, historiallinen myllypaikka ja Yrjölän pihapiiri ja Smedsin pihapiiri.

Vantaanjokilaakson reuna-alueella on useampia kivikautisia muinaisjäännöksiä, jotka liittyvät pitkälti muinaisiin merenrannan vaiheisiin, mutta ne eivät ulotu suunnittelualueelle. Eniten

kohteita on Tuusulan Focus-alueella, jonne sijoittuu kaikkiaan kolme kivitautista muinaisjäännöstä alle 200 metrin päähän suunnitellusta tielinjauksesta (ks. YVA-selostus)



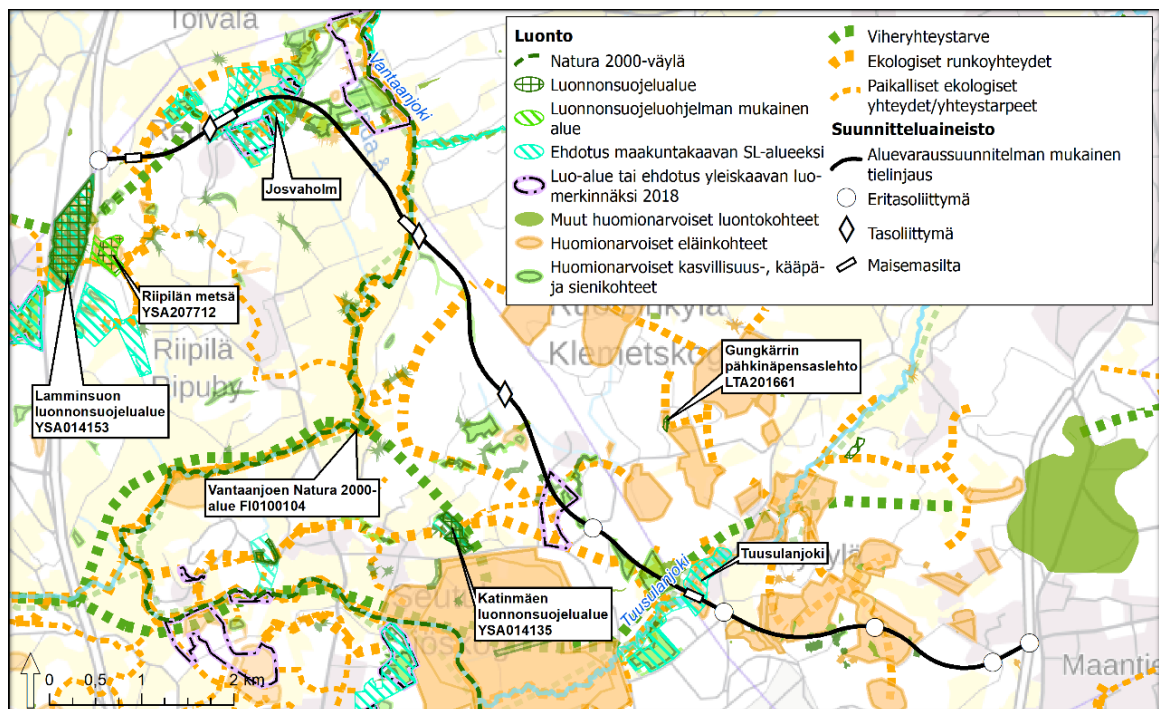
Kuva 24. Maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteet.

2.9.3 Luonnon monimuotoisuus

Suunnittelualueella on monipuolisia luontoarvoja. Niitä on käsitelty laajasti YVA-selostuksessa. Suunnittelualue on luonnonympäristöltään vaihtelevaa metsien, kallioalueiden ja jokilaaksojen muodostamaa mosaiikkia. Valtaosa metsistä on metsätalouskäytössä ja huomattava osa alueen itäosan kallioalueista on suunniteltu otettavaksi kivenottoon. Vantaanjoki ja Tuusulanjoki sivu-uomineen muodostavat eliöstöltään ja maisemaltaan merkittäviä jokikäytäviä. Alueella on myös useita luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä pienempiä vesistöjä, kuten lampia, puroja ja noroja. Osa puroista ja noroista on ainakin osittain säilyttänyt luonnontilaisen uomansa. Luonnon monimuotoisuuden keskittymiä on muun muassa Reunan Josvahalmin alueella, Vantaanjoen varressa, Kesäkylässä ja Tuusulanjoen varressa.

Suunnittelualueen läheisyyteen ja lähialueille sijoittuu useita luonnonsuojelualueita. Reunassa tielinjaus kulkee Uudenmaan maakuntakaavan 2050 kaavaehdotuksessa sekä Vantaan yleiskaavassa 2007 osoitetun **Josvahalmin suo- jalopuulehtoalueen** luonnonsuojelualue-ehdotuksen sekä -varauksen poikki. Tielinjaus kulkee jalopuulehtoalueen poikki edellisenä vuonna voimakkaasti harvennettua tai lähes kokonaan hakattua kallioharjannetta pitkin säästään alueen etelä- ja pohjoispuolelle jäävät yhtenäiset metsäalueet. Edelleen tielinjaus ylittää kapean **Vantaanjoen Natura-alueen (FI0100104)** rantavyöhykkeineen Reunan pelto-alueiden itäpuolella. Tuusulanjokivarressa linjaus ylittää erittäin edustavan jokilaakson kulkien osin Vantaan ja Tuusulan puolella Myllykylän Lillån luonnonsuojeluvarauksen yli, joka sijoittuu Vantaan puolella olevan Katriinantien sekä Tuusulan puoleisen Myllykyläntien väliselle alueelle.

Linjaus ratkaisuihin kuuluu EU-direktiiviin kuuluvista lajeista lahokaviosammalen, vuollejo-kisimpukan, kirjojokikorenon, taimenen, lepakoiden ja liito-oravan esiintymisalueiden läpi. Linjauksen alle on jäämässä lahokaviosammalen esiintymiä Reunan, Vantaanmetsän, Kesäky-län ja Hanskallion alueilla sekä yksi oletettu lepakoiden lisääntymispaikka rekkaparkin alle jäävällä Malmin tilalla. Reunassa ja Tuusulanjokivarressa linjaus kulkee lepakoiden ja liito-oravan esiintymisalueiden poikki.



Kuva 25. Luontoarvot kartalla, yhteenveto. Tarkempi luontokarttasarja on esitetty liitteenä 1.

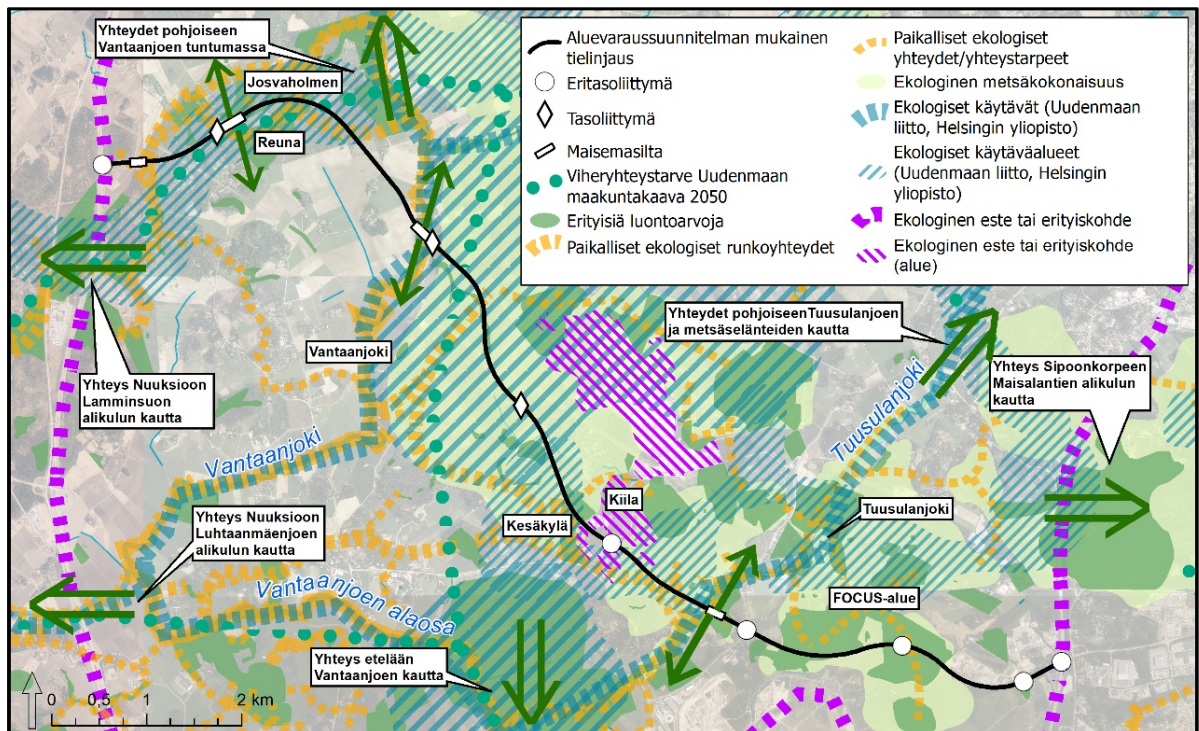
Ekologinen verkosto

Ekologisia yhteyksiä on tutkittu alueen kaavoituksen yhteydessä ja aihetta käsittelevissä erilisjulkaisuissa. Aluevaraussuunnitelmassa käsiteltävä tielinjaus sijoittuu pääkaupunkiseudun keskeiselle ekologiselle käytävälle, joka yhdistää Sipoonkorven ja Nuuksion alueet (Kuva 26). Tämä yhteys on jo nyt pääkaupunkiseudun viherkehän heikentynein väli, jolla kuitenkin on merkittävä rooli lajiston vaihdossa Nuuksion ja Sipoonkorven metsämantereiden välillä. Sipoonkorven ja Nuuksion välisen yhteyden toimivuutta suunnittelualueen tuntumassa heikentävät lännessä Hämeenlinnanväylä ja idässä Tuusulanväylä riista-aitoineen. Alikulut eivät vastaa maakunnalliselle yhteydelle soveltuvaa tasoa lukuun ottamatta Hämeenlinnanväylän

Luhtaanmäenjoen alitusta. Lisäksi yhteyttä on heikentänyt laaja maa-ainesten otto- ja sijoitustoiminta tarkastelualueella.

Sipoonkorpi-Nuukio -yhteyksien lisäksi tarkastelualueelta haarautuu maakunnallisesti tärkeitä yhteyksiä myös pohjoiseen ja etelään jokilaaksoja ja metsäalueita pitkin. Tarkemman tason tarkastelussa maakunnallisesti keskeiset yhteydet keskittyvät Reunan pohjoispuolelle, Vantaanjoen varteen, Tuusulanjoelle ja Kesäkylää ympäröivälle metsäalueelle.

Suunnittelualueen mittakaavassa Vantaanjoki- ja Tuusulanjokivarret ovat ekologisina yhteyksinä melko hyviä ja suurimmaksi osaksi jokivarsissa myös puustoiset yhteydet ovat säilyneet. Kesäkylän ja Reunan laajat metsäalueet toimivat luonnon ydinalueina, vaikkakin Kiilan alueen maa-ainesten otto ja sijoitus sekä metsätalouden toimet ovat pienentäneet aluetta ja heikentäneet sen ekologiaa arvoja.



Kuva 26. Keskeiset ekologiset yhteydet ja niihin liittyvät viherrakenteen osat suunnittelualueella.

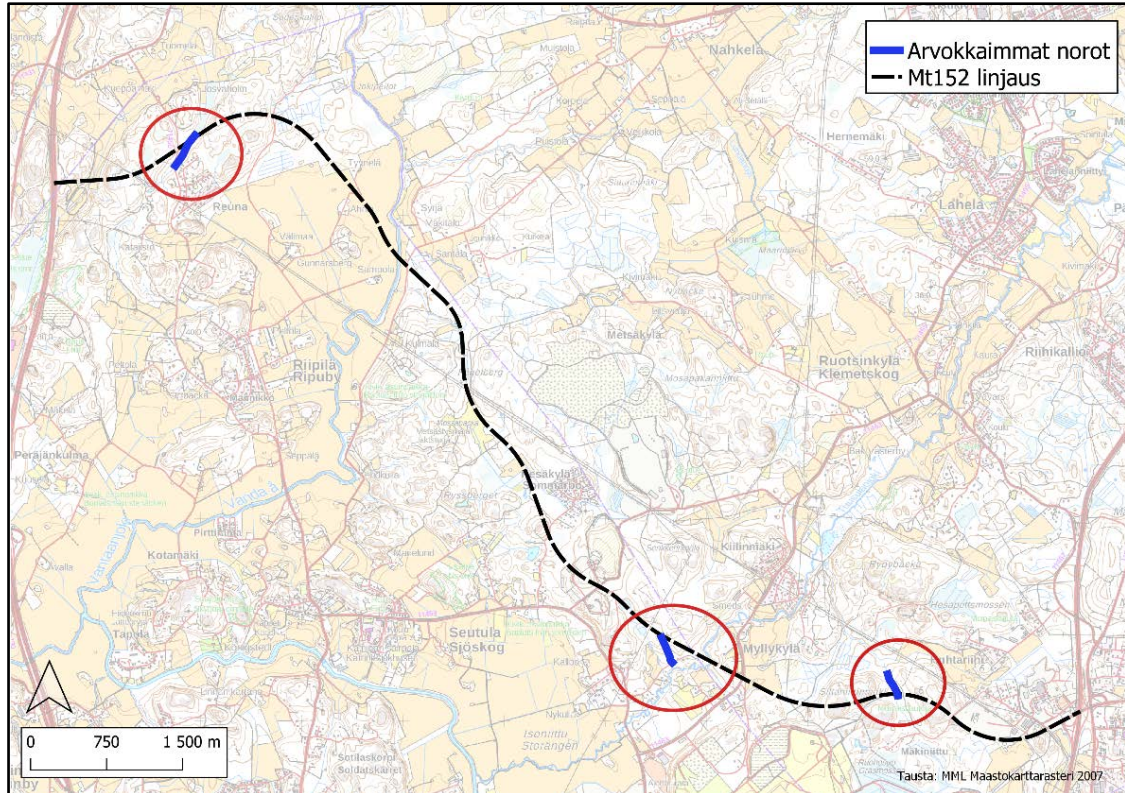
2.9.4 Pintavedet

Suunnittelualue sijoittuu pääosin Seutulan valuma-alueelle (21.012), joka on osa Vantaanjoen yläosan valuma-alueella. Suunnittelualueen itäosa sijoittuu Tuusulanjoen alaosaan alueelle (21.081). Lisäksi hyvin pieneltä osin suunnittelualueen itäosa sijoittuu Keravanjoen alaosaan valuma-alueelle (21.091).

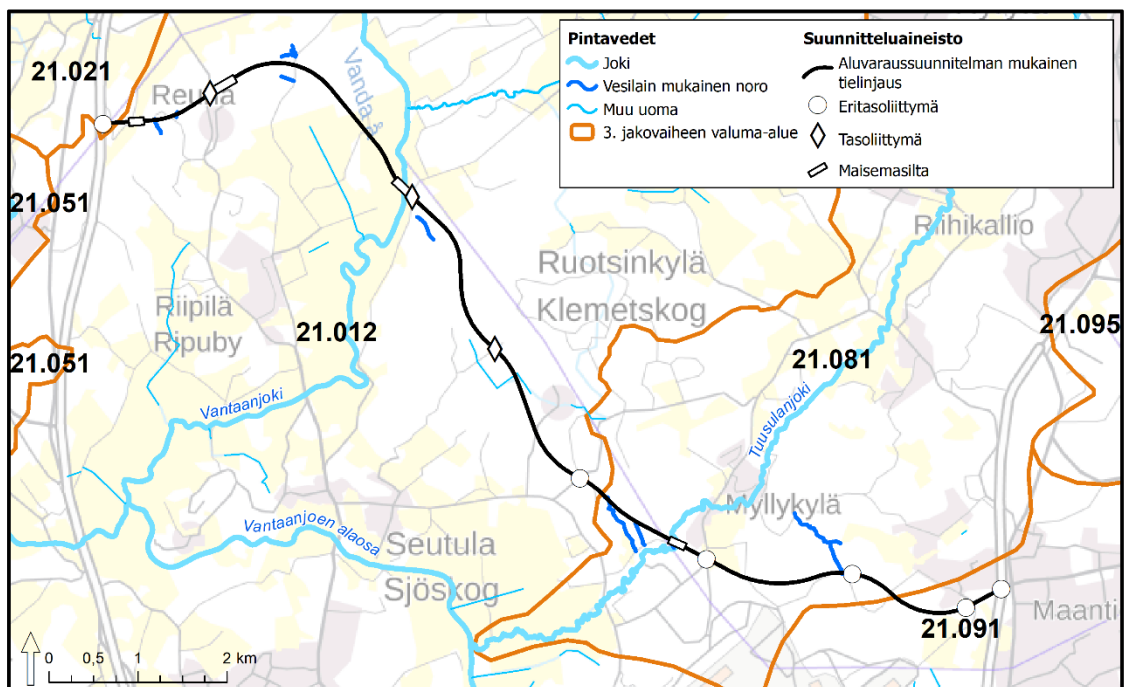
Suunniteltu tielinjaus ylittää kaksi merkittävää jokivesistöä: Vantaanjoen ja Tuusulanjoen. Vantaanjoen alaosaan pintavesityyppi on suuri savimaiden joki. Tuusulanjoki on määritelty keskisuureksi savimaiden joeksi. Molempien jokien ekologinen tila on tyydyttävä ja kemiallinen tila hyvä. Jokien vedenlaatu on runsasravinteista ja savisameaa.

Tielinjaus ylittää ja sivuaa lisäksi useita pienvesiä, kuten lampia, puroja ja noroja sekä muita virtavesiä. Tärkeimmät pienvedet sijaitsevat Josvahalmin alueella Reunassa, Vantaanjoen ylityksen itäpuolella Fågelbergetin alueella sekä Tuusulanjoen laaksossa ja joen itäpuolella Huhtarinmäellä.

Lokakuussa 2020 tehdyssä noroselvityksessä tielinjauksen lähialueelta tunnistettiin kahdeksan uomaltaan luonnontilaisen kaltaista noroa (Noroselvitys on tämän aluevaraussuunnitelman liitteenä 2). Tielinjauksen välittömässä vaikutuspiirissä on niistä kuusi. Noroista arvokkaimmat sijaitsevat Josvaholmassa, Myllykylän länsipuolella sekä Huhtarinmäen länsipuolella (kuva 27).



Kuva 27. Noroselvityksen luonnontilaisuudeltaan arvokkaimmat norot.



Kuva 28. Pintavedet.

Vesieliöstö

Tuusulanjoen ja Vantaanjoen kalasto on monipuolinen. Molemmissa jokivesistöissä esiintyy taimenta ja joet luokitellaan vaelluskalavesistöiksi. Tuusulanjoessa ja Vantaanjoessa on lisäksi todettu esiintyvän uhanalaista vuollejokisimpukkaa.

2.9.5 Pohjavedet

Luokitellut pohjavesialueet

Suunnittelualueen itäosa sijoittuu 1-luokan vedenhankintaa varten tärkeälle Mätäkivi B pohjavesialueelle (0185802 B). Muilta osin suunnittelualue ei sijoitu luokitelluille pohjavesialueille.

Mätäkivi B pohjavesialueen kokonaispinta-ala on 2,97 km², josta muodostumisaluetta on 1,55 km². Hertta-tietojärjestelmän mukaan pohjavesialueella muodostuu pohjavettä arviolta noin 3 000 m³ vuorokaudessa. Alueen rakentamisen seurauksena vettä läpäisemättömien alueiden osuus muodostumisalueen pinta-alasta on kuitenkin kasvanut. Näin ollen alueelta hyödynnettävissä olevan pohjaveden määrä on nykyisin todennäköisesti alkuperäisiä arvioita pienempi. Hertta-järjestelmän mukaan laskennallinen antoisuus alueella on vain 1 400 m³ vuorokaudessa. Muodostuma on tyypiltään pohjois-eteläsuuntainen antiklininen (purska) harju.

Mätäkivi B pohjavesialueella sijaitsee kaksi pohjavedenottamoa: Kuninkaanlähteen vedenotamo sekä Lemminkäisen vedenotamo, joka ei ole enää talousvesikäytössä vedessä todettujen liuotainepitoisuuksien takia. Lemminkäisen vedenottamolla suoritetaan suojapump-pausta, jonka tarkoituksena on estää kloorattujen liuotimien pääsy Kuninkaanlähteen vedenottamolle. Etäisyys suunnittelualueelta vedenottamolle on noin 700 metriä.

Pohjavesialue on määritelty kemialliseksi riskialueeksi. Sammonmäen teollisuusalueella pohjaveden on todettu pilaantuneen klooratuilla hiilivedyillä. Lisäksi Kuninkaanlähteen ottamon raakavedessä on todettu pieniä pitoisuuksia haihtuvia orgaanisia yhdisteitä (VOC) vuonna 2015. Myös tienpidon vaikutus näkyy alueen pohjaveden laadussa: Kuninkaanlähteen vedenottamolla kloridipitoisuus on viime vuosina ollut tasolla 50–60 mg/l. Suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsevassa havaintoputkessa GTK23-15 kloridipitoisuus on ollut alhaisempi, mutta hieman koholla luonnontilaiseen verrattuna (12 mg/l).

Mätäkiven B-alueella pohjaveden pääasiallinen virtaussuunta on pohjoisesta lounaaseen. Alueen eteläosassa, jonne sijoittuu Sammonmäen teollisuusalue sekä suunniteltava uusi tie-linjaus, pohjaveden päävirtaussuunta on kuitenkin kohti pohjoiskoillista ja Kuninkaanlähteen vedenottamoa.

Pohjaveden pinnan tasot

Suunnittelualueen länsiosassa on kaksi pohjaveden havaintoputkea. Pohjavedenpinta Hämeenlinnanväylän luiskassa on ollut noin tasolla +45 m ja maantien 130 varressa +58 m. Pohjaveden pinta molemmissa havaintoputkissa on ollut noin 2 metrin syvyydellä maanpinnasta.

Suunnittelualueen itäosassa Retailparkin liittymäalueen läheisyydessä pohjaveden pinta on havaittu tasolla +47–+48 (N2000) eli noin 1-3 metrin syvyydellä maanpinnasta. Tuusulanväylän läheisyydessä pohjaveden pinnantasot havaintoputkissa on ollut lähellä maanpintaa noin tasolla +39–+40 (N2000).

Pohjaveden pinnantasoa seurataan Päijännetunneliin liittyen mm. Myllykylän alueella. Pohjaveden pinnantaso Myllykyläntien varressa on noin +37-+38 (N2000), eli noin 4-5 metrin syvyydessä maanpinnasta.

Lähteet

Karttatarkastelun perusteella suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsee kolme lähdettä (kuva 29). Lähteet eivät sijoitu suunniteltavalle tielinjaukselle. Reunan koillispuolella Rajakoskentien varrella sijaitseva lähteikkö sijaitsee tielinjauksesta noin 190 metrin etäisyydellä. Kesäkylän luoteispuolella, Mossabackan alueella, sijaitsee lähde noin 170 metrin etäisyydellä suunnitellusta tielinjauksesta. Suunnittelualueen itäosassa, Tuusulänväylän ja Kulomäentien liittymän välittömässä läheisyydessä sijaitsevan lähteen etäisyys suunniteltavaan tielinjaukseen on noin 100 metriä. Lähde sijaitsee jo nykyisellään tien vaikutusalueella peltoalueen reunassa.

Lisäksi Riipiläntien varrella, aivan suunnitellun tielinjauksen eteläpuolella sijaitsee Josvaholmin lähteikköalue, jota ei ole merkitty maastokarttoihin. Alueella on tihkupinta ja kaksi pientä avolähdettä. Kohteen luonnontilaisuus on arvioitu hyväksi (Vantaan kaupunki 2018, Soita Riipilässä -kohdeinventointi). Kohdetta ja siihen kohdistuvia vaikutuksia on käsitelty tarkemmin luvussa 2.9.3, luonnon monimuotoisuus.

Päijännetunneli

Päijännetunneli on pääkaupunkiseudun kuntien muodostaman yhtiön omistama raakavesitunneli. Tunnelia pitkin johdettavasta raakavedestä valmistetaan talousvesi noin 1,3 miljoonalle ihmiselle ja pääkaupunkiseudun teollisuudelle.

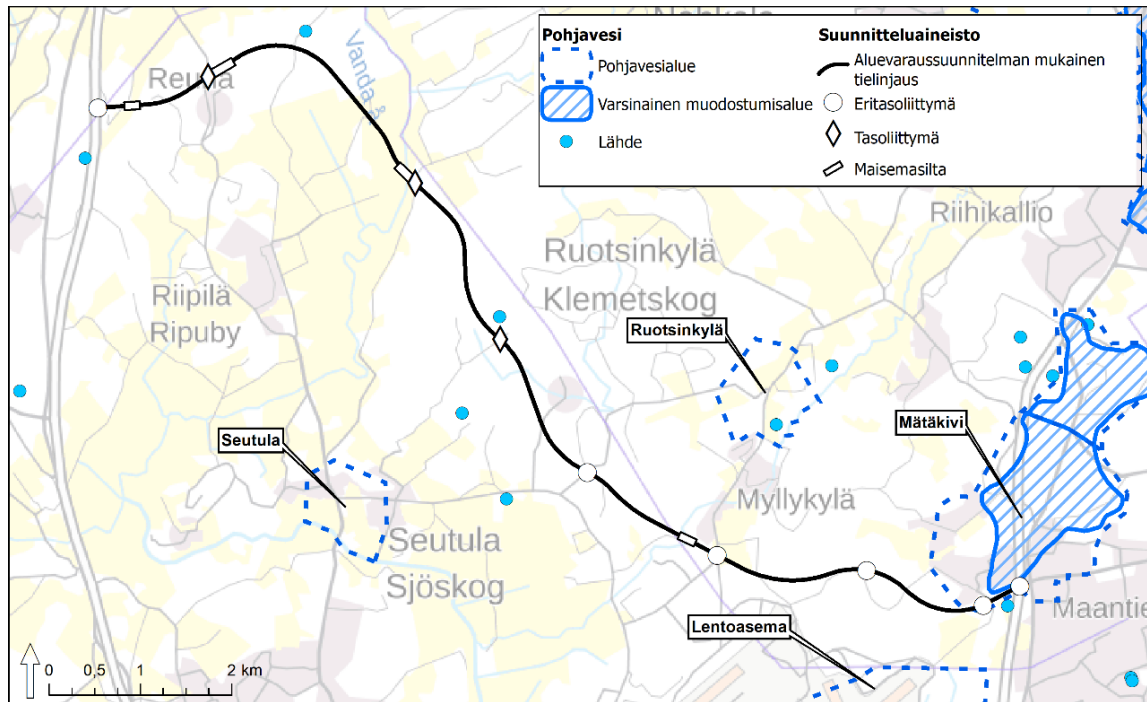
Suunniteltava tielinjaus ylittää Päijännetunnelin Myllykyläntien eritasoliittymän kohdalla. Liittymäalue sijoittuu karttatulkinnan perusteella koillinen-lounassuuntaisen kallioperän ruhje-laakson reunalle. Pääkaupunkiseudun Vesi Oy:n 20.12.2019 antaman lausunnon mukaan alueen ympäristössä on kallioperässä todettu olevan paljon laaja-alaisia vaakarakoja, jotka saattavat olla yhteydessä Päijännetunneliin. Lisäksi Myllykyläntien länsipuolella, Myllypadontien ja Siltaniituntien risteysien puolella välissä on Päijännetunnelin ilmareikä.

Tunneli sijaitsee alueella noin 40 metrin syvyydellä maanpinnasta ja tunnelin pohjan taso on noin +0 m meren pinnan yläpuolella. Normaalioloissa tunnelissa virtaavan veden painetaso alueella on +42 m meren pinnan yläpuolella. Päijännetunnelin keskimääräinen poikkileikkauspinta-ala on noin 16 m².

Päijännetunnelille on määritelty suojavyöhyke, jonka leveys on 200 metriä tunnelilinjan molemmin puolin. Suojavyöhyke on alue, jonka sisäpuolella toimittaessa on selvitettävä rakentamisen vaikutukset tunneliin. Lisäksi on kiinnitettävä huomiota maaperän ja pohjaveden pilaantumisen estämiseen.

Yksityiskaivot

Suunnittelualueen läheisyyteen sijoittuu runsaasti kiinteistöjä, joilla todennäköisesti on oma talousvesikaivo. Tielinjauksen läheisyyteen sijoittuvia yksityiskaivoja on erityisesti Reunan ja Kesäkylän alueilla, joilla lähimmät kaivot sijoittuvat mahdollisesti vain noin 100 metrin päähän suunnitellusta tielinjauksesta.



Kuva 29. Pohjavedet ja lähteet.

2.9.6 Maaperä

Maaperäkuvaus perustuu Vantaan kaupungilta sekä GTK:n avoimesta datasta saatuihin pohjatutkimustietoihin sekä GTK:n maaperäkartaan. Tielinja sijaitsee suurelta osin savipehmeiköillä sekä kallioisilla moreenialueilla.

Hämeenlinnanväylän molemmin puolin pohjamaa on pääasiassa moreenia ja kallio on paikoin lähellä maanpintaa, myös avokallioita esiintyy. Lamminsuonojan molemmin puolin on lyhyt savipehmeikkö. Pehmeikön jälkeen linjaus on kallio- ja moreenileikkauksessa Riipiläntien saakka. Mäkien välissä on pieniä turvepainanteita. Riipiläntien jälkeen tielinjan kohdalla on savi- ja turvepehmeikkö, jonka jälkeen linja kaartaa kohti kaakkoa kallio-, moreeni- sekä silttileikkauksessa Rajakoskentiehen saakka.

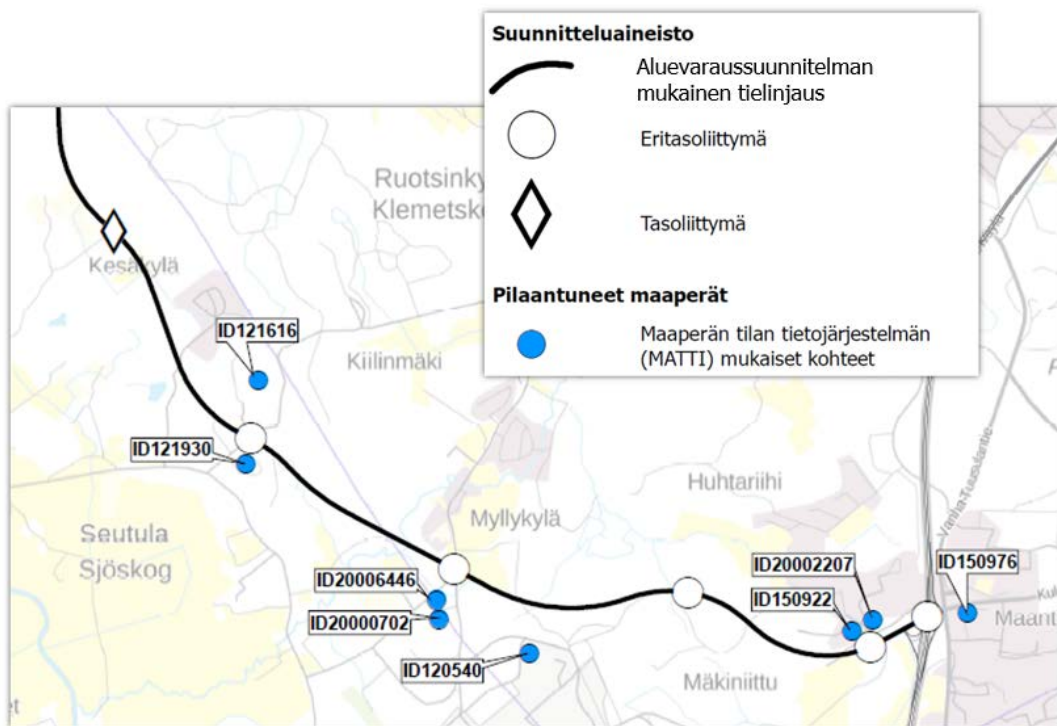
Rajakoskentiestä Ahoniityntiehen saakka linjaus sijaitsee Vantaanjokilaakson pehmeikkömuodostumassa. Pohjamaa on savea ja pehmeikön on havaittu paikoin olevan paksuudeltaan noin 15 metriä. Pehmeikkö jatkuu noin 900 m Ahoniityntien jälkeen.

Pehmeikön jälkeen pohjamaa on tielinjan kohdalla moreenia, hiekkaa sekä matalia kallio- muodostumia noin 700 m pituudelta.

Moreenialueen jälkeen linjaus sijaitsee savipehmeiköllä, jonka paksuus on alkuosan pohjatutkimushavaintojen perusteella alle 10 metriä. Ennen Kesäkyläntietä linjaus leikkaa pienen kallio- ja moreenimäen. Kesäkyläntien jälkeen on matala, lyhyehkö savipehmeikkö.

Lyhyen pehmeikön jälkeen pohjamaa on pääosin moreenia ja hiekkaa 1600 metrin matkalla. Tielinjan tase vaihtelee matalasta leikkauksesta penkereeseen. Osuuden keskivaiheilla on pienialainen turvepehmeikkö. Tuusulanjokilaakson savipehmeikkö alkaa noin 250 m ennen jokea. Ennen Myllykyläntietä linjaus leikkaa kalliomäen.

Myllykyläntien jälkeen linjaus sijaitsee savi- ja silttipehmeiköllä, jonka pituus on noin 700 m. Pehmeikön jälkeen tielinja leikkaa Siltaniitunmäen ja Huhtarinmäen kalliot syvässä leikkauksessa. Mäkien välissä on lyhyt pehmeikköpainanne.



Kuva 31. Pilaantuneen maan kohteet.

2.9.8 Melu ja värinä

Maantien 152 suunniteltu linjaus sijoittuu uuteen maastokäytävään, jossa Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän lähialueita lukuun ottamatta on vain vähän tieliikenteen aiheuttamaa melua. Erityisesti suunnittelualueen itäosissa on kuitenkin jo nykytilanteessa merkittäviä melulähteitä lentoliikenteen ja teollisuuden muodossa. Suunnittelualueen itäosa sijoittuu kaavan yli 55 dB (L_{DEN}) lentomelualueelle, missä on voimassa kaavamääräys, jonka mukaan uutta asutusta ei tule sinne sijoittaa. Kiilan alueella on myös muuta ympäristöluvanvaraista toimintaa (esimerkiksi maa-aineksen otto ja murskaustoiminta), jonka aiheuttamat melutasot ylittävät ohjearvot suunnittelualueella Myllykyläntien, Kuutamotien ja Kesäkyläntien varrella sekä osassa Kesäkylää.

Liikenteen aiheuttamia värinähaittoja alueella ei nykytilanteessa todennäköisesti ole.

3 VAIHTOEHTOTARKASTELUT

3.1 Vaihtoehtojen muodostaminen

Maantien 152 suunnittelu on ollut esillä pari vuosikymmentä ja siihen liittyen on laadittu useampia selvityksiä. Hankkeen vaihtoehtoja on tutkittu ja ratkaisua tarkennettu monessa vaiheessa sopeuttaen ratkaisua ajankohtaisiin tavoitteisiin ja maankäytön kehittymiseen. Väylien suunnitteluun kuuluu lähtökohtaisesti vaihtoehtojen vertailua suunnitteluprosessin eri vaiheissa suunnitelmaratkaisun parantamiseksi. Suunnittelu etenee siten, että toteutuskelpoisuudelta huonoja vaihtoehtoja pudotetaan pois luonnosteluvaiheessa ja parhaista vaihtoehtoista tehdään tarkempaa suunnittelua ja vertailua. Hankkeen aiempia vaiheita ja niihin liittyvää päätöksentekoa on käsitelty laajasti hankkeen YVA-selostuksessa.

Aluevaraussuunnitelmaa edeltäneessä vuoden 2019 YVA-menettelyssä tutkittavat vaihtoehdot muodostettiin edeltävien selvitysten, maankäytön suunnitelmien ja hankkeelle asetettujen tavoitteiden perusteella. Myös ympäristöarvoista saatiin reunaehtoja vaihtoehtojen muodostumiselle. YVA-menettelyn aloitusvaiheessa tutkittavien vaihtoehtojen periaatteet varmistettiin viranomaiskeskustelussa ottaen huomioon kuntien tarpeet. Vaihtoehtoja on tarkennettu tämän aluevaraussuunnitelman viimeistelyn yhteydessä ja niitä viimeistellään edelleen seuraavassa vaiheessa tehtävässä tiesuunnitelmavaiheessa.

Suunnittelualueen itäosassa, Focus-alueella Kehä IV -väylä ja siihen liittyvät katuyhteydet sekä eritasoliittymät on esitetty suhteellisen tarkasti yleiskaavassa. Alue on myös osin asemakaavoitettu ja asemakaavoitus on käynnissä. Pitkälti suunnitellun maankäytön vuoksi tienjauksen päälinjat olivat tältä osin jo ratkaistu.

3.2 Aiemmin tutkitut vaihtoehdot

Kuvassa 32 on esitetty pitkän suunnitteluhistorian aikana tutkitut ja karsitut vaihtoehdot. Ne on esitetty tarkemmin YVA-selostuksessa. Aluevaraussuunnitelman alkuvaiheessa ennen YVA-menettelyä tutkittiin useampia linjausvaihtoehtoja Reunan alueella ja Kesäkylän kohdalla.

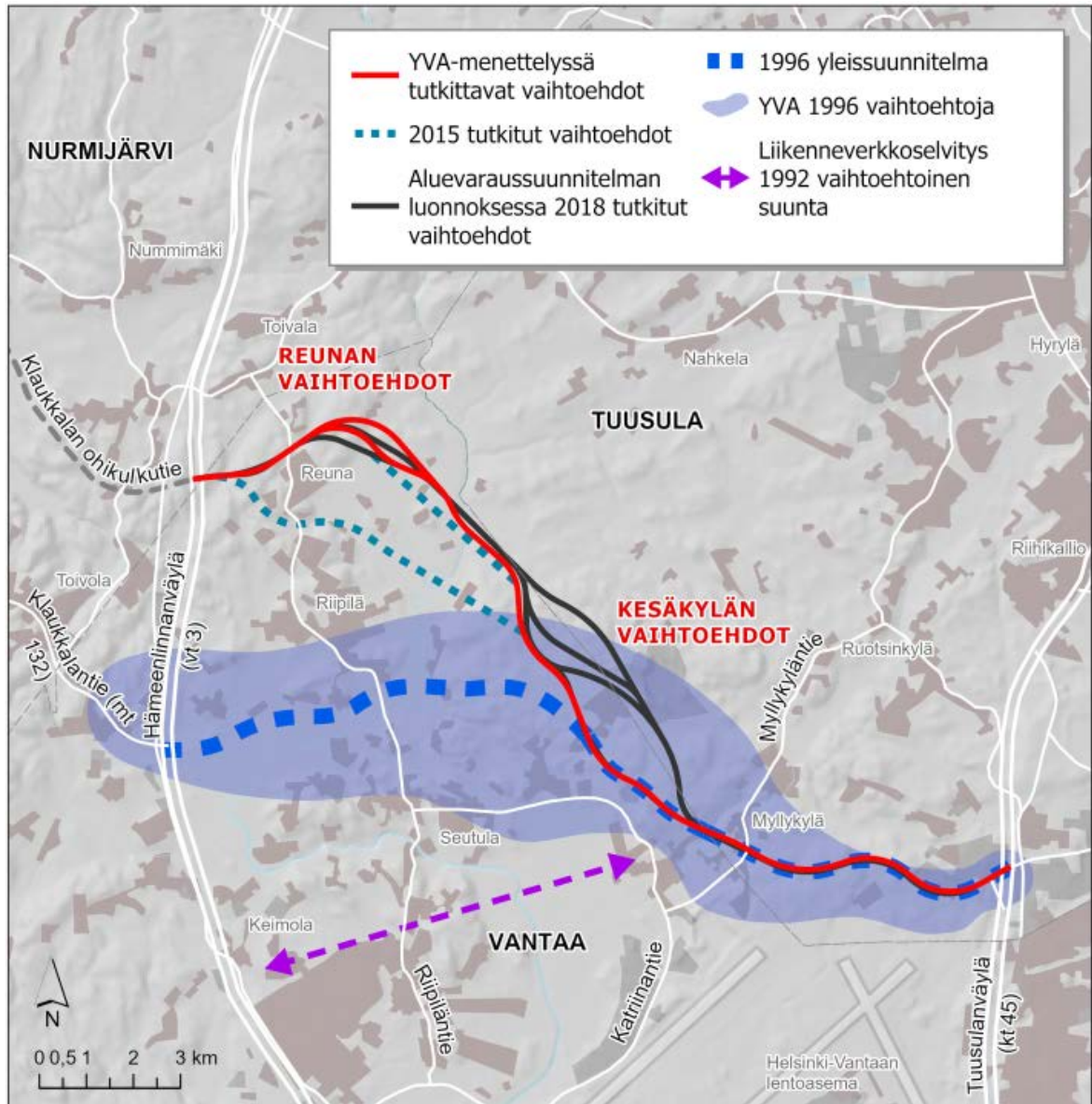
Reunan alueella YVA-menettelyyn jäi kaksi vaihtoehtoa, jotka muodostettiin tutkituista vaihtoehtoista niin, että ne soveltuisivat mahdollisimman hyvin ympäröiviin luontokohteisiin ja alueen korkeuseroihin.

Kesäkylän kohdalla tutkittiin aluevaraussuunnitelman alkuvaiheessa kohdalla neljää eri linjausta, joista eteläisin oli aiempien suunnitelmien ja asemakaavan mukainen linjaus ja kolme muuta kulkivat Kesäkylän pohjoispuolelta. Vaihtoehtojen muodostamisessa keskeisiä tekijöitä olivat Kesäkylän tiivis asutus ja viheralueet, voimalinjat sekä Senkkerin maa-aineksen ottoalueet. Huomioon on otettu myös laajeneva maankäyttö. Vaihtoehtojen linjausten alueelle on keskittymässä kiertotalouden toimintoja, alueella on suhteellisen vähän asutusta ja lentomelu rajoittaa alueen muuta käyttöä. Kesäkylän pohjoispuolen tutkiminen tuli aloitteen osallisilta.

Kesäkylän vaihtoehtoista parhaaksi valittiin eteläinen vaihtoehto. Se osoittautui kokonaisvertailun perusteella parhaimmaksi linjaukseksi. Suurimmat perusteet nousevat maankäytön kehityksestä ja nykyisistä toiminnoista. Eteläisin linjaus on parhaiten tutkittu vaihtoehto, johon on varauduttu muun muassa Vantaan asemakaavoituksessa. Se palvelee myös liikenteellisesti parhaiten alueen nykyisiä ja tulevia toimintoja. Se kytkee parhaiten uuden yhteyden nykyiseen ja tulevaan maankäyttöön sekä Katriinantiehen. Erityisesti Kiilan täyttömäen yhteydet on suunniteltu suoraan eteläiseen linjaukseen, ja ne ovat hankalasti järjestettävissä

pohjoiisiin vaihtoehtoihin. Eteläinen vaihtoehto ohjaa liikennettä eniten uudelle yhteydelle keventäen siten laajimmin alemman tieverkon kuormitusta. Pohjoiset vaihtoehdot kuormittavat eteläistä vaihtoehtoa enemmän Katriinantietä ja muuta alempaa tieverkkoa. Kaikilla vaihtoehdoilla on paikallisesti tärkeitä luontoarvoja ja ekologiaa yhteyksiä heikentäviä vaikutuksia, joten luontovaikutusten osalta vaihtoehdoilla ei ole oleellisia eroja. Asutuksen ja ihmisten elinolojen kannalta osalta vaihtoehtojen vaikutukset kohdistuvat eri sijainteihin ja nykyiseen maa-ainestointaan tukeutuvan Kesäkylän pohjoispuolelta lähimpänä olevan vaihtoehdon vaikutukset Kesäkylän asutukseen ovat huomattavasti laajemmat ja vaikeammin estettävissä kuin valitun vaihtoehdon. Kauemmas Kesäkylän pohjoispuolelle sijoittuvat vaihtoehdot sijoittuvat maa-ainesten ottoalueille ja maasto tulee siellä muuttumaan voimakkaasti ennen tien rakentamista. Se vaatii uudelle yhteydelle korkeita penkereitä ja uuden tien sijoittaminen maa-ainesten ottoalueille rajoittaa niiden toimintaa. Lisäksi se nostaa vaihtoehtojen rakentamiskustannuksia huomattavasti, koska niissä joudutaan maksamaan korvauksia niistä maa-aineksista, joita ei voida lupien perusteella hyödyntää. Alueelle sijoittuu useampia nykyisiä ja uusia maa-ainesten ottolupia sekä niihin liittyvää maa-aineksiin liittyvää elinkeinotoimintaa. Tuusulan kunta tutki vaihtoehtojen vertailun aikaan pohjoisten vaihtoehtojen maankäytön mahdollisuuksia ja etuja. Lopulta kunnassa päädyttiin siihen, että pohjoiset vaihtoehdot hylätään ja niitä ei esitetä vuonna 2019 yleiskaavaehdotukseen. Pohjoiset vaihtoehdot halkoivat Senkkerin laajaa louhinta-alueita, joka vaikeuttaa merkittävästi väylän rakentamista ja toisaalta väylä vaikeuttaa louhintatoimintaa. Tällä perusteella todettiin, että Seepsulan maa-aineksenotto saattaa tehdä pohjoisesta vaihtoehdosta toteutuskelvottoman tai hyvin kalliin.

Työn alkuvaiheissa tutkittiin Tuusulan Focus-alueella Siltaniitun eritasoliittymän tarvetta. Siltaniitun eritasoliittymä oli aiemmissa suunnitelmissa sijoitettu Myllykyläntien ja Finavian eritasoliittymien väliin ja se olisi johtanut hyvin lyhyisiin liittymäväleihin häiriten liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Liittymien etäisyydet eivät olisi täyttäneet ohjeiden mukaisia vaatimuksia ilman rinnakkaisramppeja ja rinnakkaisrampit olisivat lisänneet rakentamiskustannuksia huomattavasti. Siltaniitun eritasoliittymä karsittiin tarkastelujen perusteella, koska sen poistamisella ei ole merkittävää vaikutusta alueen maankäytön kehittämiseen. Alueelle saadaan hyvät ja toimivat yhteydet Myllykyläntien ja Finavian liittymien kautta.



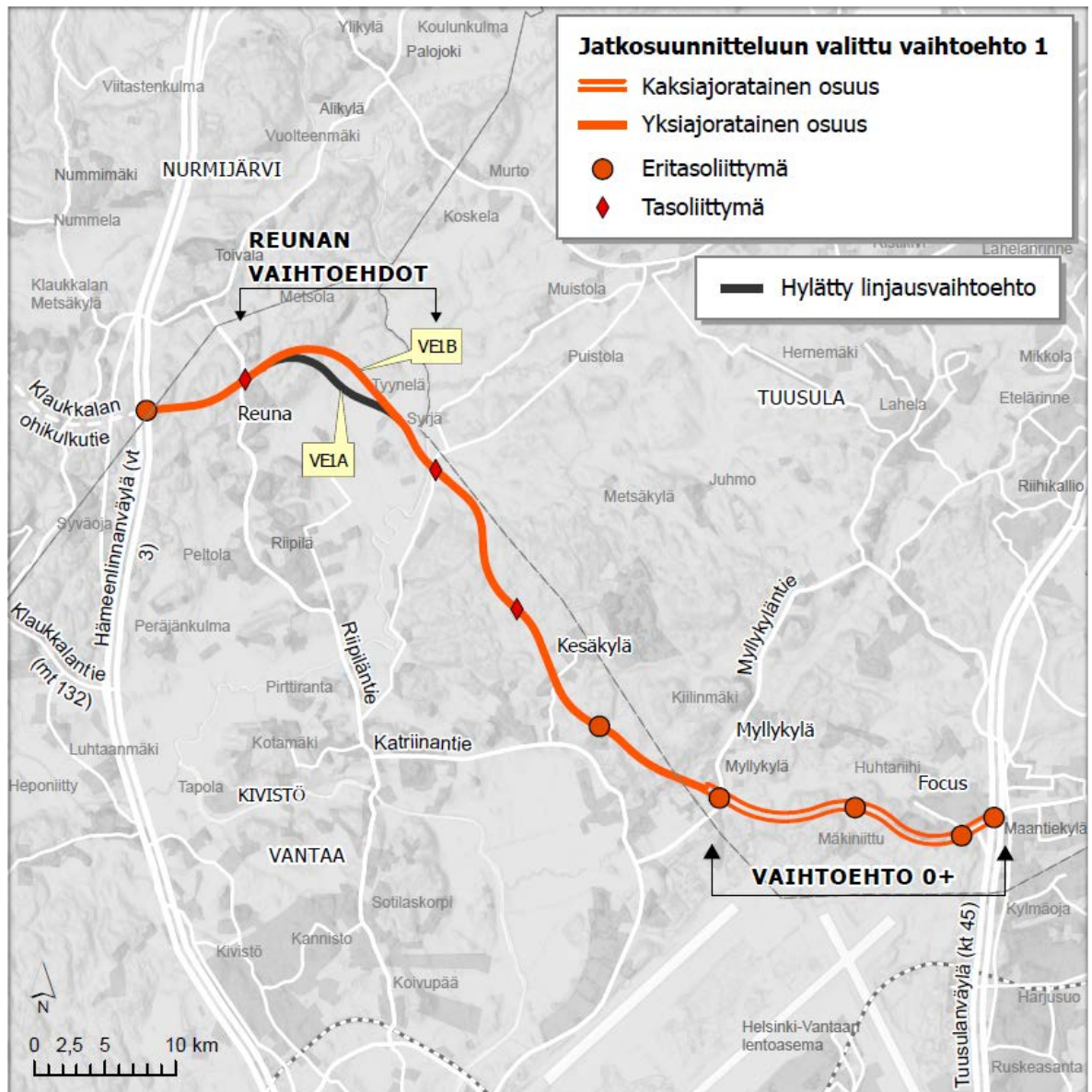
Kuva 32. Tutkitut ja karsitut vaihtoehdot mukaan lukien edeltävät hankkeet lähtien vuodesta 1992.

3.3 Tutkitut päävaihtoehdot ja aluevaraussuunnitelmavaihtoehdon valinta

YVA-menettelyn pohjalta hankkeen ohjausryhmä teki valinnat jatkosuunnittelua varten syyskuussa 2020. Suunnittelussa päätettiin edetä YVA-menettelyssä tutkitun vaihtoehdon 1 pohjalta. Keskeiset perusteet tälle valinnalle ovat seuraavat:

- Vaihtoehto 1 Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välillä on liikenteellisesti paras ratkaisu, koska se muodostaa seudullisen päätieyhteyden ja vastaa maankäytön kehittämissen tavoitteisiin.
- Vaihtoehtoa 1 puoltavat Focus-alueelle suunnitellut logistiikan ja työpaikka-alueen liikku- mistarpeet sekä suora yhteys suoraan Helsinki-Vantaan lentoasemalle, Kehä III:n ruuhkien keventäminen sekä uuden väylän toiminta maakunnallisena varareittinä.
- Myös seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimus puoltaa hankevaihtoehtoa 1.

Reunan linjauksista valittiin jatkoon pohjoinen vaihtoehto VE Reuna 1B. Linjausvaihtoehtoilla oli ratkaisevia eroja vain luontoarvoihin kohdistuvien vaikutusten kannalta. Vaikutukset ympäristöön olivat merkittäviä molemmissa linjauksissa, mutta vaihtoehdossa 1B hieman lievempiä.



Kuva 33. Aluevarausuunnitelmaan valittu YVA-menettelyn vaihtoehto 1.

3.4 Aluevarausuunnitelman vaihtoehdot

Aluevarausuunnitelman yhteydessä ei tehty varsinaisia vaihtoehtotarkasteluja, vaan valittua suunnitelmaratkaisua tarkennettiin. Myllykylän eritasoliittymälle on aluevarausuunnitelmassa esitetty kaksi vaihtoehtoa, joiden valinta tehdään alueen kaavoituksen yhteydessä.

4 ALUEVARAUSSUUNNITELMA

Aluevaraus suunnitelmassa on esitetty tarvittavat tie- ja liittymäjärjestelyt maantien 152 toteuttamiseksi Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välille. Aluevaraus suunnitelmassa esitetyt tie- ja liittymäjärjestelyt sekä muut ratkaisut ovat yleispiirteisiä ja kuvaavat likimääräisesti tarvittavan tie- ja liikenneväyläalueet Aluevaraus suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet tarkentuvat myöhemmin laadittavissa tie- ja toteutus suunnitelmissa, jolloin muun muassa maastomalli- ja maaperätiedot tarkentuvat. Nyt on pyritty varmistamaan riittävät aluevaraukset kaavoituksen pohjaksi. Uuden tieyhteyden roolia on käsitelty kohdassa 2.1 ja sen kytkeytymisestä Kulomäentien jatkeen (Tuusulanväylältä itään valtatielle 4) tai Tuusulan Itäväylän ja maantien 148 rooleihin osana alueen tieverkkoa tulee tarkastella erillisessä selvityksessä.

Suunnitelmat on esitetty suunnitelmakartoilla ja -piirustuksilla.

Tarkennusten periaatteet YVA-menettelyn arviointiselostuksen jälkeen

YVA-selostuksessa esitettyyn linjaukseen on tehty aluevaraus suunnitelman laatimisen yhteydessä seuraavia tarkennuksia:

- Tien linjausta on tarkennettu Vantaanjoen länsipuolisella peltoalueella. Linjaukseen on lisätty kaarteisuutta, jotta tie sijoittuu aiempaa paremmin maisemaan.
- Hanskallion alueella tien linjaus on sovitettu alueen asemakaavaan, ja sen johdosta tien linjaus on siirtynyt Kesäkyläntien kohdalla 20 metriä lähemmäs ja luoteispuolella 10-40 metriä kauemmas asutuksesta verrattuna YVA:n linjaukseen.
- Myllykylän eritasoliittymän kohdalla linjaus on siirtynyt noin 10-20 metriä etelämmäs, jotta Päijännetunnelin ilmanottokuilulle on saatu riittävästi tilaa.
- Tien korkeusasemaa on tarkennettu hieman monissa kohdissa, jotta linjaus on saatu sijoitettua maastoon tarkemmin ja samalla siltojen pituuksia on tarkennettu.
- Liittymäjärjestelyt ovat tarkentuneet samoin kuin jalankulku- ja pyöräilyväylät sekä linja-autopysäkit.

4.1 Liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut

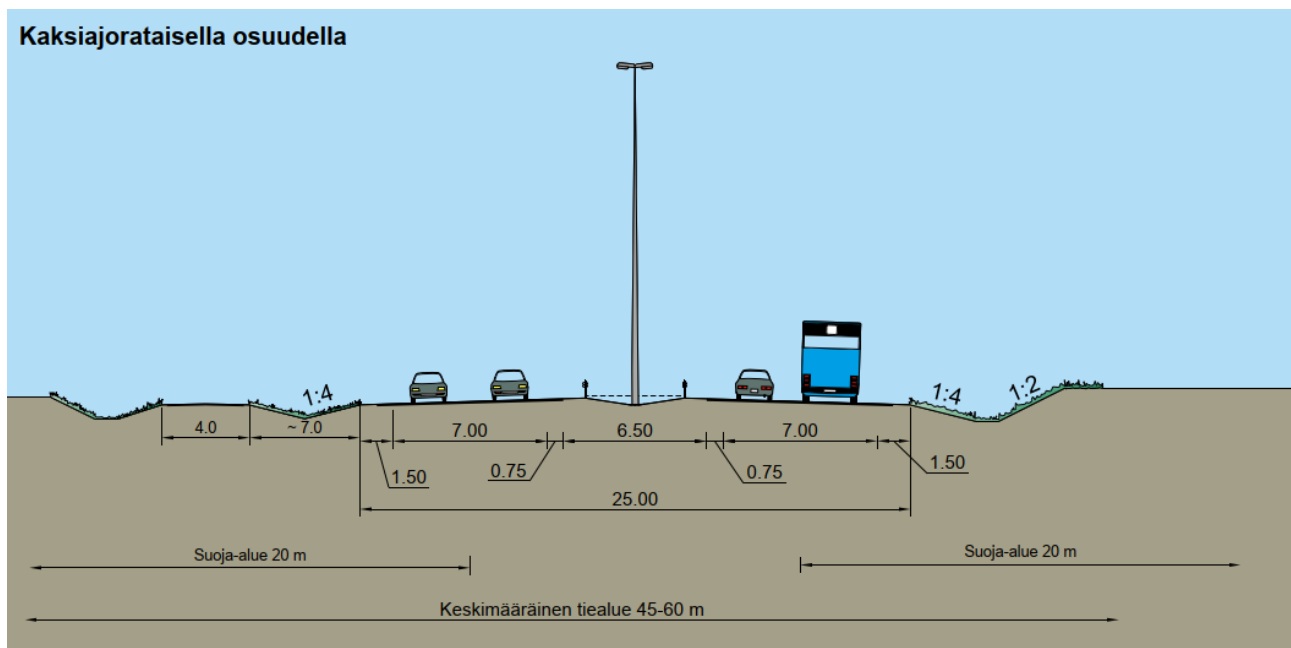
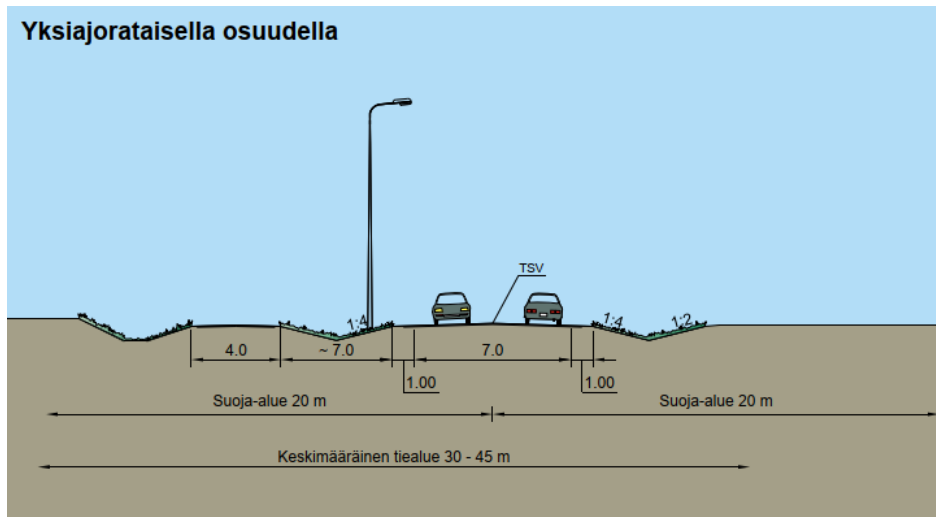
4.1.1 Ajoneuvoliikenteen järjestelyt

Maantie 152 toteutetaan Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välille uuteen maastokäytävään sijoittuvana maantietasoisena seudullisena väylänä. Ajoin- ja kaistajärjestelyt on valittu pitkälti mitoittavan liikenne-ennusteen perustella. Hämeenlinnanväylän (vt 3) ja Myllykyläntien (mt 11463) välillä yhteys on yksiajoratainen kaksikaistainen sekaliikennetie ja Myllykyläntien länsipuolen ja Tuusulanväylän (kt 45) välillä yhteys on kaksiajoratainen neli-kaistainen sekaliikennetie. Myös Hämeenlinnanväylän eritasoliittymän alueella tie on kaksiajoratainen. Tien poikkileikkaus on yksiajorataisella osuudella 9/7 metriä (tien leveys/ajoratojen leveys metreinä) ja kaksiajorataisella osuudella 2x9,25/7 metriä, jossa keskialueen leveys on 6,5 metriä. Päätien suunnittelunopeus on 80 km/h ja moottoriteiden eritasoliittymä-alueilla 50–60 km/h.

Tie kytkeytyy Hämeenlinnanväylään Klaukkalan kehätien eritasoliittymässä. Uusi tielinjaus kiertää Reunan alueen pohjoispuolitse. Reunasta tie jatkuu Vantaan kaupungin ja Tuusulan kunnan rajan tuntumaan ja suuntautuu Kesäkylän eteläpuolitse Myllykyläntielle ja lentoaseman pohjoispuolitse Tuusulanväylälle Kulomäen eritasoliittymään. Focus-alueella tien

korkeusaseman suunnittelussa on otettu huomioon alueelle suunnitellut maa-aineksen ottamiset.

Uuden tieyhteyden tarvitsema tiealueen leveys on kaksikaistaisella osuudella noin 30 – 45 metriä. Suoja-alue ulottuu 20 metrin etäisyydelle tien keskilinjasta. Kaksiajorataisella osuudella tarvittavan tiealueen leveys on noin 45-60 metriä ja suoja-alue ulottuu 20 metrin etäisyydelle lähimmän ajoradan keskeltä. Suoja-alueen leveydestä päätetään tiesuunnitelmassa.



Kuva 34. Maantien 152 tyyppipoikkileikkaukset

Liittymät

Uudelle yhteydelle liitetään pääliittymien kautta. Tielle tulee tasoliittymät Riipiläntien (mt 11455), Ahoniityntien/Seutulantien, Kiilan täyttömäen kohdille. Tasoliittymät ovat porrastettuja ja pääsuunnan vasemmalle kääntymiskaistoilla varustettuja. Liittyvät väylät mitoitetaan nykyisten poikkileikkausten mukaisesti.

Suunnittelujaksolle tulee neljä uutta eritasoliittymää ja kahta nykyistä eritasoliittymää parannetaan.

Lamminsuon eritasoliittymä (E1) yhdistää maantien 152 Hämeenlinnanväylään ja Klaukkalan kehätiehen. Eritasoliittymän aluetta muutetaan kaksiajorataiseksi ja ramppien päihin tehdään kiertoliittymät. Samalla nykyisille rakenteilla oleville rampeille tehdään kaistajärjestelyjä. Eritasoliittymään on esitetty kytkeytyväksi rekkaparkki ramppien R1 ja R2 kiertoliittymään.

Hanskallion eritasoliittymä (E2) kytkee tulevan maankäytön ja Katariinantien (mt 11459) maantiehen 152. Ratkaisussa on oletettu, että liittymä Hanskalliontieltä Katriinantielle säilyy asemakaavasta poiketen. Tämä turvaisi Hanskallion alueelle ja sieltä edelleen Tuusulan puolen maankäytölle hyvät ja toimivat yhteydet. Liittymän katkaisu heikentäisi alueen saavutettavuutta ja aiheuttaisi huomattavaa kiertoa alueen liikenteelle, mikä ei olisi myöskään ympäristön kannalta toivottavaa. Liittymän säilyttäminen ei vaikuta merkittävästi Katriinantien liikenteeseen, mutta asia täytyy tutkia tarkemmin kohteen jatkosuunnittelun yhteydessä.

Myllykyläntien eritasoliittymä (E3) kytkee Myllykyläntien (mt 11463) maantiehen 152 ja liittymä palvelee myös tulevaa Focus-alueen maankäyttöä. Myllykyläntien eritasoliittymälle on kaksi vaihtoehtoa, jotka ratkeavat maankäytön suunnittelun edetessä.

Finavian eritasoliittymä (E4) kytkee Focus-alueen tulevan maankäytön maantiehen 152. Siinä on varauduttu myös lentoaseman tuleviin tarpeisiin ja se voi toimia varayhteytenä lentoasemalle. Se kytkee myös Ruohosuontien (yksityistie) maantiehen 152.

Retailparkin eritasoliittymä (E5) palvelee Focus-alueen maankäyttöä.

Maantiekylän eritasoliittymä (E6) kytkee maantien 152 Tuusulanväylään. Eritasoliittymää parannetaan kaistajärjestelyillä ja ramppi liittymien liikennevaloilla. Jatkosuunnittelussa täytyy tarkentaa Tuusulanväylän eritasoliittymän järjestelyjen yksityiskohdat ottaen huomioon joukkoliikenteen tarpeet muun muassa liikennevaloetuksissa ja mahdollinen pohjoissuunnan erillinen bussiramppi. Lisäksi on tarkasteltava raskaan liikenteen tulevaisuuden pääreitien tarpeet, kuten Tuusulan itäväylän ja maantien 152 Tuusulan-väylän itäpuolisen osuuden roolit jatkoyhteytenä valtatielle 4.

Tiejakson pääliittymissä otetaan huomioon HCT-ajoneuvojen vaatima mitoitus.

Yksikaistaisten ramppien peruspoikkileikkaus on 6,5/4,5 metriä ja perusverkon eritasoliittymien ramppien poikkileikkaus on 11/8 metriä.

Muut tiejärjestelyt

Katkeavat yhteydet korvataan risteys silloilla ja tiejärjestelyillä, joilla ne kytketään nykyiseen tieverkkoon tai esitettyihin taso- tai eritasoliittymiin. Risteävät tai liittyvät tiejärjestelyt ovat:

- Riipiläntie (mt 11455) alittaa maantien 152 sillan S2 kohdalla.
- Rajalaaksontie alittaa maantien 152 sillan S3 kohdalla.
- Aholantie katkaistaan maantien 152 kohdalta ja sen yhteydet järjestetään Rajakoskentien ja uuden yksityistien kautta.
- Ahoniityntie/Seutulantie (yksityisteitä) kytkeytyy porrastetulla tasoliittymällä maantiehen 152 Vantaanjoen itäpuolella.
- Kesäkyläntie alittaa maantien 152 sillan S6 kohdalla.
- Myllypadontie kytketään Myllykyläntiehen (mt 11463) uudella yksityistiellä.
- Focus-alueen katujärjestelyt on esitetty suunnitelmassa ohjeellisina ja ne ratkaistaan alueen asemakaavoituksen yhteydessä.

4.1.2 Jalankulku- ja pyöräilytiet

Jalankulku ja pyöräily tapahtuu omilla väylillään. Tiekäytävään tulee jatkuva jalankulun ja pyöräilyn reitti ja sen leveys on 4 metriä. Se sijoittuu maantien 152 eteläpuolelle Hämeenlinnanväylältä Myllykyläntielle ja siitä Tuusulanväylälle maantien 152 pohjoispuolelle. Risteämisen ajoneuvoliikenteen kanssa tapahtuu tavoitetilanteessa eritasossa. Jalankulkua, pyöräilyä ja mopoilua ei sallita päätiellä tavoitetilanteessa.

Lamminsuon eritasoliittymässä jalankulku- ja pyöräilyväylä siirtyy maantien 152 pohjoispuolelle ja liittymään tehdään yhteydet liittymässä oleville pysäkeille ja risteämiset ramppien kanssa ovat eritasossa.

Ahoniityntien/Seutulantien liittymään tehdään jalankululle ja pyöräilylle alikulkukäytävä ja eritasoliittymien risteävillä väylillä on varauduttu jalankulku- ja pyöräilyteiden toteuttamiseen.

4.1.3 Virkistys- ja viheryhteydet

Maantien 152 suunnittelussa on otettu huomioon yhteyttä risteävät yleiskaavan virkistys- ja viheryhteydet. Ne ovat seuraavat:

- Lamminsuonojan laakso ylitetään pitkällä maisemasillalla S1 ja sen kautta turvataan ekologinen runkoyhteys ja ohjeellinen ratsastusreitti.
- Josvoholmenin laakso ylitetään pitkällä maisemasillalla S2 ja se turvaa alueen ekologisen yhteyden ja toimii lisäksi virkistysyhteytenä.
- Vantaanjokilaakson sillassa on otettu huomioon ekologisen yhteyden ja ulkoilureitin tarpeet.
- Vantaanjoen itäpuolelle osoitettu ulkoilureitti voidaan ohjata Ahoniityntien/Seutulantien liittymään tulevan alikulkukäytävän kautta.
- Vantaanjoen itäpuolella suunnitellun pysäköintialueen länsipuolella ulkoilupolku jää tienlinjauksen alle. Ulkoilureitti voidaan toteuttaa alle jäävien kohteiden alueella uuden linjauksen länsipuolelle tai reitti voidaan ohjata maantien 152 varren jalankulku- ja pyöräilytielle.
- Kesäkyläntien varteen osoitettu ulkoilureitti ohjataan Kesäkyläntien sillan kautta.
- Kesäkylän itäpuolella olevalle ulkoilu- ja latureitille tehdään oma alikulkukäytävä maantien 152 poikki.
- Kuutamotien kohdalle tehdään oma alikulkukäytävä, johon ohjataan osoitettu ulkoilu- ja ratsastusreitti.
- Tuusulanjoen kohdalle tulevan maisemasilta toimii ekologisen runkoyhteytenä ja myös ulkoilureittinä.

Lisäksi ekologiset runkoyhteydet kulkevat uuden maantien 152 poikki Vantaanjoen peltoalueen länsireunassa ja Vantaanjoen itäpuolella suunnitellun pysäköintialueen länsipuolella. Näissä kohdissa maantie 152 on kaksiajoratainen ja sijoittuu lähelle maanpintaa, jolloin tien ylittäminen on eläimille mahdollista ilman merkittävää estettä.

4.1.4 Joukkoliikenteen järjestelyt

Suunnittelussa on varauduttu maantien 152 jatkeen suuntaiseen linja-autoliikenteeseen. Liittymien yhteydessä on linja-autopysäkit ja turvalliset yhteydet niille. Tuusulanväylän liittymässä pohjoisen suunnan linja-autoliikenne kulkee ramppien kautta niin kuin nykyisinkin.

Linja-autoliikenteelle aiheutuu viiveitä etenkin ruuhka-aikoina ja jatkosuunnittelussa tulisi pohtia, voisiko pohjoissuunnan linja-autoliikenteelle tehdä erillisen pysäkkirampin.

4.1.5 *Erikoiskuljetusten reitit ja järjestelyt*

Maantien 152 uusi linjaus on mitoitettu suurten erikoiskuljetusten runkoreitiksi, jonka mitoitussajoneuvo on 7x7x40 metriä. Reitin vaatimukset tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

4.1.6 *Tieliikenteen palvelualueet*

Kiilan täyttömäen pohjoispuolelle rakennetaan pysäköintialue, joka toimii myös poliisin raskaan liikenteen tarkastuspisteenä. Levähdysalueet rakennetaan kumpaankin ajosuuntaan erikseen. Levähdysalueet rakennetaan kokonaan ajoradasta erotettuina ja ne varustetaan erkanemis- ja liittymiskaistoilla.

Hämeenlinnanväylän eritasoliittymään on esitetty raskaan liikenteen pysäköintialue, mutta se ei ole riippuvainen uuden yhteyden rakentamisesta. Se ei kuulu tähän suunnitelmaan kiinteänä osana. Rekkaparkki on mitoitettu alustavasti niin, että sinne mahtuu 32 normaalia rekkaapaikkaa, 20 HCT-ajoneuvon paikkaa, 18 kuorma-autopaikkaa ja 33 henkilöautopaikkaa. Alueelle on varauduttu toteuttamaan palvelurakennus ja polttoaineen jakelupiste. Alueen kuivatuksessa täytyy varautua viivytyrakenteisiin ennen hulevesien johtamista läheiseen Lamminsuonojaan.

4.1.7 *Riista-aidat*

Hämeenlinnanväylän riista-aidat tulee kytkeä Lamminsuon alueella maantien 152 uusiin järjestelyihin. Olisi luontevaa jatkaa riista-aitoja liittymäalueelta itään sillalle S1 asti, jolloin hirvieläimet voitaisiin ohjata sillan ali maantien 152 poikki.

4.1.8 *Alustavat pohjanvahvistustoimenpiteet*

Pohjanvahvistukset on arvioitu alustavina maaperäkarttojen ja harvojen pohjatutkimustietojen perusteella. Ne tulevat tarkentumaan jatkosuunnittelussa, kun tehdään tarkemmat pohjatutkimukset.

Pehmeiköillä ja laaksoissa sijaitsevien siltojen tulopenkereillä on käytetty pohjanvahvistuksena massanvaihtoa ja paalulaattaa. Tien pengerosuuksilla, joissa pengeri on korkea, mutta pehmeikön syvyys on arvioitu suhteellisen matalaksi (alle 5 m), tie perustetaan massanvaihdon varaisesti. Pehmeikköjen syvyyksiä on tarkasteltu pääosin maaperäkartan avulla, joten pehmeikköjen syvyys perustuu maanpinnan muotojen arviointiin ja satunnaisiin kairauspisteisiin, joita on saatu pohjatutkimusrekisteristä.

Matalan (korkeus alle 2 m) penkereen osuuksilla, joissa pehmeikön alapinnan on arvioitu olevan noin 10...15 metrin syvyydessä, on esitetty pohjanvahvistustavaksi pilaristabilointi (esim. paaluvälillä noin 3000 – 5200). Penkereen ollessa matala, myös esikuormitus on vaihtoehtoinen pohjanvahvistustapa pilaristabiloinnin sijaan, mikäli esikuormittaminen on aikataulullisesti mahdollista.

Kun taseus on aivan maanpinnan tasossa tai hieman leikkauksessa ja pehmeikkö on arvioitu suhteellisen matalaksi (syvyys alle 5 m) esikuormitus on esitetty pohjanvahvistustapana. Syvyydeltään alle 5 metriä oleva pehmeikkö ja maanpinnan tasossa oleva taseus esiintyvät samanaikaisesti muun muassa paaluvälillä noin 10 100 – 10 800.

Syvät leikkaukset muodostuvat osittain kallio-, mutta mahdollisesti myös paksuhkojen maakerrosten leikkauksista. Syvillä maaleikkausosuuksilla tulee kiinnittää huomiota mahdolliseen pohjaveden alenemiseen ja veden hallintaan. Syvien leikkausten kohdalla kaivannot ulottuvat erittäin todennäköisesti kallioon ja tie perustetaan kallionvaraisesti. Matalissa maaleikkauksissa pohjamaa vaihtelee siltistä hiekkaan ja moreeniin ja tie on maanvarainen.

4.1.9 Tärkeit sillat

Tiejaksolle tulee neljä maisemasiltaa, jotka sijoittuvat Hämeenlinnanväylän itäpuolelle Lammissuonojan laakson, Josvahalmenin, Vantaanjoen ja Tuusulanjoen kohdille. Niiden kautta saadaan myös Vantaan yleiskaavassa esitetyt viher-, ratsastus- ja moottorikelkkareitit järjestettyä.

Lamminsuonojan laakson kohdalla silta sijoittuu maisemassa noin 15 metrin korkeudelle ylittäen peltoaukean ja liittyen penkereillä peltoa reunustaviin rinteisiin. Sillan keskiaukot ovat 40 metriä ja sillan kokonaispituus on 162 metriä.

Josvahalmenin kohdalla silta ylittää Riipiläntien sekä sen itäpuolella olevaa metsäisen alueen liittyen vinoon rinteeseen. Silta sijoittuu noin 15-20 metrin korkeuteen. Sillan keskiaukot ovat 44 metriä ja sillan kokonaispituus on 417 metriä.

Vantaanjoen ylittävä silta sijoittuu kohtaan, jossa Raatinniitynoja liittyy Vantaanjokeen. Sillan pituus on määritetty niin, että se ylittää molemmat. Sillan korkeusasema on matala 2-5 metriä maanpinnasta ja se liittyy mataliin peltoaukeilla olevin penkereisiin. Sillan keskiaukko on 30 metriä ja sillan kokonaispituus on 108 metriä. Vantaanjoen itäpuolella oleva Ahoniityntien jalankulku- ja pyöräilyväylän alikulku toteutetaan erillisellä sillalla.

Tuusulanjoen ylittävällä siltapaikalla joki ylitetään kolmella erillisellä sillalla, joista kaksi on maantien 152 eri suuntien ajoratojen siltoja ja kolmas erillinen jalankulku- ja pyöräilytien silta. Siltojen tukilinjat sijaitsevat samalla linjalla ja siltojen pituudet ovat samat. Siltapaikalla joen länsipuoli laskeutuu loivasti kohti jokea ja itäpuoli nousee jyrkemmin. Länsipuolella sillalle tullaan noin 5 metriä korkealta penkereeltä, itäpuolella käytännössä liitytään maanpinnan tasoon. Uoman kohdalla sillan korkeusasema on noin 10 metriä uoman yläpuolella. Sillan keskiaukot ovat 35 metriä ja sillan kokonaispituus on 136 metriä.

Hankkeen muut sillat ovat väylien risteämissiin liittyviä risteyssiltoja sekä jalankulku ja pyöräilyteiden sekä viheryhteyksien alikulkuja, joiden jännevälit riippuvat väylien tarvittavista vaapaista aukoista. Sillat ovat pääosin tyypiltään jatkuvia laatta- tai palkkisiltoja, joiden etuluisikat noudattavat alikulkevien teiden luiskia. Tyypikehäsiltoja on suorien jalankulku- ja pyöräilyväylien alikulkujen kohdilla, Lamminsuon eritasoliittymien ramppien kohdilla sekä ennen Tuusulanväylää.

Siltatiedot on koottu siltataulukkaan (esitetty ennen siltaluonnoksia piirustuksissa) ja tärkeimmistä silloista on esitetty luonnokset piirustuksissa Y4-1-11.

4.1.10 Liikenteen hallinnan periaatteet

Liikenteen hallinnan vaatimat toimenpiteet määritellään tarkemmin jatkosuunnittelun yhteydessä. Yhteydelle toteutetaan palvelutaso-ohjeistuksen mukaiset tarvittavat liikenteen ja kelin seurantaan liittyvät laitteet. Lisäksi jatkosuunnittelussa tulee toteuttaa Kehä III:n varareitinä toimimisen vaatimat järjestelmät sekä sovittaa järjestelmät yhteen valtatie 3 ja kantatien 45 liikenteenhallintajärjestelmiin. Lisäksi on määriteltävä joukkoliikenteen etuudet Tuusulanväylän eritasoliittymän valo-ohjatuissa ramppliittymissä.

4.1.11 Valaistavat tiekohteet ja valaistuksen periaatteet

Maantie 152 ja siihen liittyvät maantiet ja kadut sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteydet valaistaan.

4.1.12 Merkittävät johtojen ja laitteiden siirto- ja suojaustoimenpiteet

Suunnittelualueella sijaitsee erilaisia johtoja ja laitteita. Niiden siirtoon on varauduttu rakentamiskustannusarviossa. Tarkat siirto- ja suojaustoimenpiteet vastuineen laaditaan ja sovietaan tie- ja rakennussuunnittelun yhteydessä.

Tie risteää johtokäytäviä Hämeenlinnanväylän itäpuolella noin paalulla 1100, Vantaanjoen itäpuolella noin paalulla 6000 ja Retailparkin eritasoliittymän itäpuolella noin paalulla 13 400.

Maantie 152 risteää Päijännetunnelin käytävää Myllykyläntien eritasoliittymän kohdalla. Kohteessa tulee varautua tarvittaviin suojaustoimenpiteisiin. Rakentamisen aikaisissa louhinnoissa täytyy ottaa huomioon, että kallion rikkonaistumisella ei vaikuteta Päijännetunnelin rakenteisiin tai sen vedenlaatuun. Päijännetunnelin ilmareikä säilyy nykyisellä paikallaan.

4.1.13 Meluntorjunta

Aluevarausuunnitelman yhteydessä on tunnistettu meluntorjuntatarpeet alueella ja määritetty alustava meluntorjunta. Meluntorjuntaa on tarkennettu YVA-vaiheen jälkeen. Meluntorjunnassa on lähtökohtaisesti pyritty saavuttamaan ohjearvot (asuinrakennuksille, lomiasunnoille ja luonnonsuojelualueille), kuitenkin niin, että sillalle ei ole sijoitettu yli 2 metriä korkeaa kaidetta, eivätkä meluseinät ole yli 4 metrin korkuisia. Fokuksen kaavan alueelle ei ole sijoitettu meluntorjuntaa. Tässä vaiheessa ei ole tehty tarkempaa meluesteiden suunnittelua eikä pohjaolosuhteiden tarkastelua, joten suunniteltu meluntorjunta voikin vielä tie-suunnitelmavaiheessa muuttua meluesteiden sijoittumisen, tyyppin ja korkeuden osalta merkittävästi tässä esitetystä.

Selvitysalueelle on suunniteltu yhteensä 11 meluestettä, joiden yhteispituus on 5,6 kilometriä. Taulukossa 3 on lueteltu suunnitellut meluesteet lännestä itään.

Taulukko 3. Suunniteltu meluntorjunta.

Tunnus	Tyyppi	Korkeus	Pituus	Tien puoli
ME1	kaide	2,0 m	580 m	oikea
ME2	kaide	2,0 m	539 m	vasen
ME3	kaide	1,0 m	370 m	vasen
ME4	kaide	1,4 m	383 m	vasen
ME5	kaide	1,0 m	522 m	oikea
ME6	kaide	1,0 m	560 m	vasen
ME7	valli/seinä	5,0/4,0 m	851 m	vasen
ME8	kaide	1,4 m	202 m	oikea

ME9	seinä	3,0 m	769 m	oikea
ME10	seinä	4,0 m	448 m	vasen
ME11	seinä	3,0 m	415 m	vasen

4.1.14 Pohjavesien suojaus

Päijännetunnelin kohdalle on tehtävä tarvittavat suojaustoimenpiteet. Päijännetunnelille on määriteltä suojavyöhyke, jonka leveys on 200 metriä tunnelilinan molemmin puolin.

Mätäksen pohjavesialueen suojaukseen ei ole varauduttu, koska tie ei sijoitu pohjaveden muodostumisalueelle. Suojaustarve on määriteltävä jatkosuunnittelussa. Pohjavesisuojaus on esitetty suunnitelmakartoilla ja pituusleikkauksissa.

4.1.15 Pintavesien käsittely

Pintakuivatuksen avulla saadaan väylän pinnalle kertyvät sade- ja sulamisvedet sekä väylän ympäristöstä tuleva muu hulevesi poistetuksi tierakenteesta ja estetyksi sen kulkeutuminen haitallisesti sen läpi. Tiepintojen kuivatus esitetään järjestettäväksi pääsääntöisesti avo-ojilla. Kaksiajorataisilla osuuksilla keskialueelle kertyvät vedet johdetaan hulevesiviemäreiden kautta reunoilla oleviin avo-ojiin ja edelleen alueen nykyisiin ojiin ja vesistöihin. Jatkosuunnittelussa on haitallisten vesistövaikutusten ehkäisemiseksi selvittettävä tarkemmin pintavesien selkiyttämistä esimerkiksi viivytysaltailla ennen hulevesien johtamista vesistöihin. Viivytysaltaiden tekemiseen on varauduttu Hämeenlinnanväylän rekkaparkin yhteydessä, Josva-holmenin alueella, Vantaanjoen ja Tuusulanjoen kohdilla. Kuutamotien kohdalla (paalulla 9300, eteläpuolella) olevaan noroon ei tulisi ohjata tien kuivatusvesiä. Tien läheisyydessä olevien norojen vesitasapainoa turvataan rumpujärjestelyillä.

4.2 Olennaiset maa-ainesasiat

Tien rakentamisessa voidaan hyödyntää tielinjalta saatavia maa- ja kalliomassoja. Massatalouden arvioinnin pääperiaatteina on ollut seuraavaa:

- Kalliomassoja voidaan käyttää päällysrakenteen jakavassa kerroksessa ja sen alapuolisissa rakennekerroksissa.
- Päällysrakenteen materiaalit hankitaan ulkopuolelta.
- Massanvaihtojen kaivumassat ovat osittain rakenteisiin kelpaamattomia.
- Tierakenteisiin käytetään ensisijaisesti kaikki louhevarat.
- Maamassat sijoitetaan maapenkereisiin, luiskatäyttöihin ja meluvalleihin.
- Raivaus- ja olosuhdeherkät massat viedään maa-ainesten sijoitusalueille tai niitä käytetään meluvalleihin.

Alustavasta massatilanteesta on todettavissa, että hanke on toteutettavissa massaylijäämäisenä ja tien parantamiseen ei tarvita maa-aineksia hankkeen ulkopuolelta. Tämä varmistetaan hankkeen jatkosuunnittelussa tien korkeusaseman tarkentamisella ja maaperästä saatavilla tarkemmilla tiedoilla. Tarkasteluissa on oletettu, että tien itäosassa, Focus-alueella, on tehty suunnitellut maa-ainesten ottohankkeet ennen tien rakentamista.

Jatkosuunnittelussa tarkentuvat väylien korkeusasemat ja täydentyvät tiedot maaperästä täsmäntävät massatalouden suunnittelua. Maamassojen käyttötarpeeseen vaikuttavat merkittävästi maastonmuotoilut, mahdollisten meluvallien laajuus sekä luiskatäytöt.

Maa-ainesten sijoitusalueet pyritään sijoittamaan tiesuunnitelman yhteydessä teiden läheisyyteen tai massoja voidaan käyttää alueen muihin rakentamiskohteisiin. Tulevissa suunnitteluvaiheissa massojen synty, massojen käyttö ja massatalous kokonaisuutena sekä mahdolliset maa-ainesten sijoitusalueen tarpeet selvitetään yksityiskohtaisemmin.

4.3 Tieympäristön käsittelyn periaatteet

4.3.1 Lähtökohdat

Maantie 152 sijoittuu Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välille uuteen maastokäytävään. Nykytilanteessa väylän maankäyttö ja maisemakuva on monimuotoista ja vaihtelevaa: alueelta löytyy laajoja kulttuurimaisema- ja metsäalueita, pieniä kyliä, haja-asutusta ja tilakokonaisuuksia sekä teollisuutta, maa-aineistenottoalueita ja muita maisemahäiriöitä. Paine maankäytön tiivistämiseen erityisesti Tuusulan kunnan alueella on ilmeinen.

Maantien linjauksessa on huomioitu ympäristön arvokohteet ja kehittyvä maankäyttö. Arvokkaimmat maisema-, kulttuurihistoria- ja luontokohteet on kierretty lukuun ottamatta Vantaanjokilaaksoa. Laajassa kulttuurimaisemassa kulkeva ja maisemarakennetta vastaan asettuva väyläosuus onkin näkyvin juuri jokilaaksojen kohdilla. Vaihtelevalla tiegeometrialla ja jatkosuunnittelussa tapahtuvalla huolellisella maastoon sovittamisella tiejaksosta voidaan kehittää mielenkiintoinen uusi kaupunkiväylä.

4.3.2 Maisemallinen jaksotus

Aluevarausuunnitelman lähtökohdaksi on laadittu maisemallinen jaksotus (kuva 35). Suunnittelualueella vuorottelevat selkeät metsä-, kulttuurimaisema- ja lähestymis/taajamajaksot. Näistä metsäjaksot on selkeästi eniten ja ne ovat myös pisimpiä. Itä-osassa eri jaksoille sijoittuvat liittymäalueet jaksottavat osaltaan väyläosuutta, jolloin sen luonne on dynaamisempi kuin länsi- ja keskiosalla. Maakuntakaavan mukaiset ekologiset käytävät sijaitsevat Vantaan- ja Tuusulanjokilaaksoissa sekä Hämeenlinnanväylän tuntumassa Nurmijärven ja Vantaan rajalla. Kyseisille kohdille on esitetty yhteydet säilyttävät siltaratkaisut.

Kulttuurimaisemajaksot

Kulttuurimaisemajaksot väyläympäristö säilytetään avoimena maisematilana, mikä mahdollistaa pitkien näkymien säilymisen ainakin osittain ja väyläympäristön sopeuttamisen osaksi laajempaa maisemakokonaisuutta. Niittykasvillisuus on luontainen ja vähän ylläpitoa-vaativa ratkaisu luiskiin, eritasoliittymiin ja siltaympäristöihin. Myös kiertoliittymät toteutetaan hillittyinä, kulttuurimaisemaa korostavina, esimerkkinä Myllykylän eritasoliittymä. – Paahdeympäristöjä voidaan toteuttaa pieninä aloina mahdollisuuksien mukaan niille luontaisissa kohdissa. Purettavat tieosuudet peltoalueilla palautetaan pelloiksi.

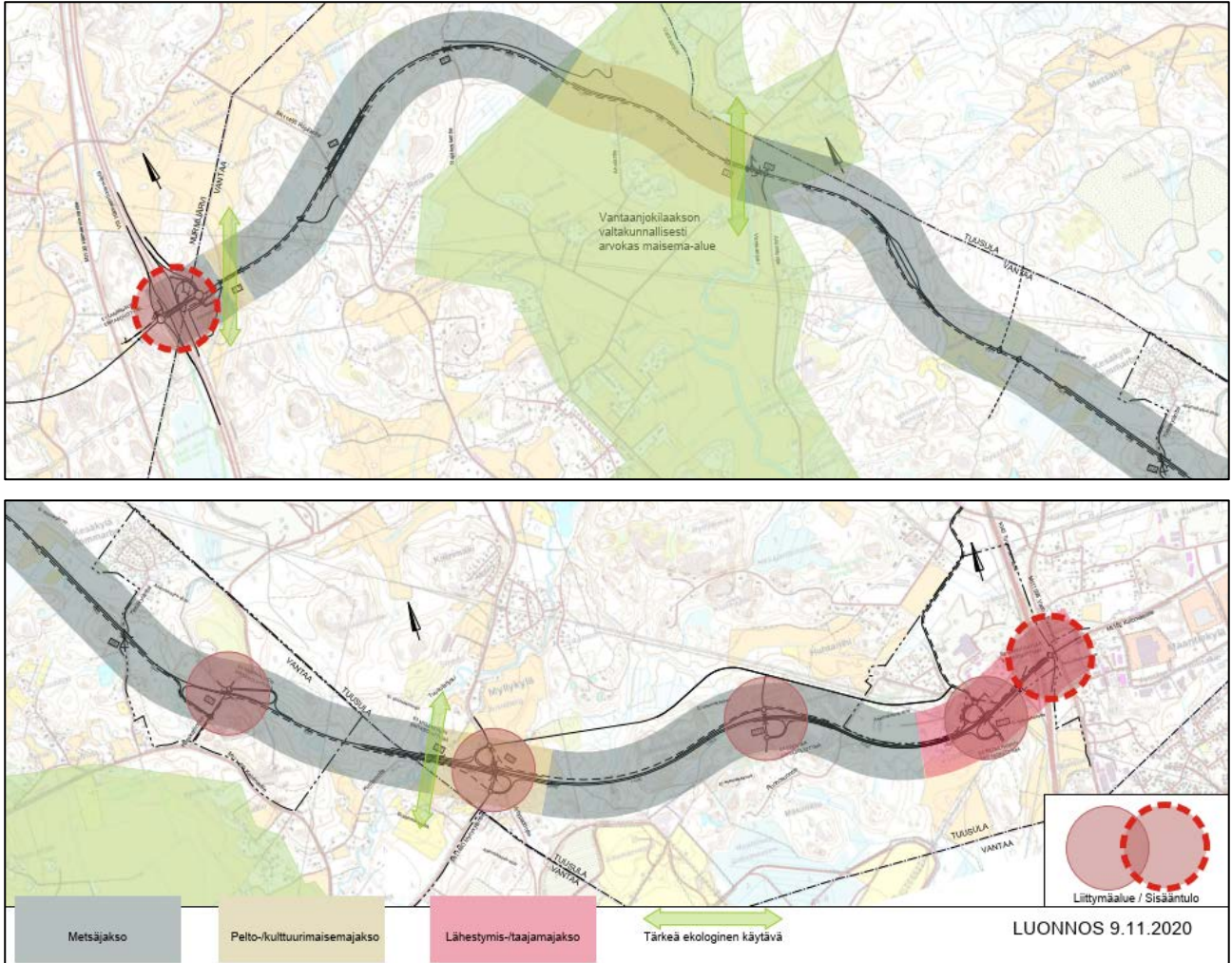
Metsäjaksot

Metsäjaksot toteutetaan luonnonmukaisina, luiskaverhoilut tehdään erityisesti ulkoluisien osalta perustuen paikallisen maa-aineksen käyttöön ja sukkessioon. Olemassa olevaa kasvillisuutta säilytetään mahdollisimman paljon.

Itäpään teollisuusympäristöt ovat kehittymässä kaavoituksen myötä. Teollisuusalueiden kookasta rakennetta peilataan tieympäristön käsittelyssä pitämällä mittakaava suurena ja muotokieli jäykempänä/geometrisena.

Lähestymisjakso

Lähestymisjaksot ovat ikään kuin siirtymäjaksoja varsinaisille väyläjaksoille, ja niiden maankäyttö tulee entuudestaan muuttumaan. Näillä jaksoilla väyläympäristö liittyy kiinteästi ympäröivään maankäyttöön ja niiden ilme on todennäköisesti hyvinkin rakennettu.



Kuva 35. Maantien 152 maisemallinen jaksotus.

5 VAIKUTUKSET JA HAITALLISTEN VAIKUTUSTEN VÄHENTÄMINEN

5.1 Liikenteelliset vaikutukset

5.1.1 Verkolliset vaikutukset

Verkollisia vaikutuksia on tarkasteltu sekä nykyisellä liikennekysynnällä että hankkeen mitoitusta varten laaditulla liikenne-ennusteella. Hankkeen toteuttamisen seurauksena tapahtuvat liikenteen siirtymät hankkeen lähiympäristössä on esitetty kuvissa 36-37.

Siirtymät nykyisellä liikennekysynnällä

Nykytilanteessa toteutettuna pääosa maantielle 152 siirtyvästä liikenteestä olisi Tuusulan eteläosista ja Vantaan koillisosasta valtatielle 3 suuntautuvaa liikennettä. Nykyisellä verkolla tämä liikenne käyttää sekä kantatietä 45 että Kehä III:n kautta valtatielle 3 kulkevaa reittiä. Tätä liikennettä on maantielle 152 siirtyvästä liikenteestä noin 3 900 ajoneuvoa vuorokaudessa. Valtatielle 3 suuntautuvan pitkämatkaisemman liikenteen lisäksi maantietä 152 käyttäisi Keski-Uudenmaan poikittaisliikenne Tikkurila-Kerava tasolta Klaukkalaan ja Nurmijärven kirkonkylään.

Maantien 152 itäosalle Myllykyläntien ja Tuusulanväylän (kt 45) välillä siirtyisi lisäksi liikennettä Lentoaseman lounaispuolelta Hyrylän ja Keravan suuntiin. Tämä liikenne kulkee nykyisellä verkolla joko Tuusulanväylää (kt 45) tai Myllykyläntietä. Liikenteen reittimuutosten seurauksena liikennemäärä vähenisi Hämeentiellä (kt 45) Hyrylän pohjoispuolella noin 1400 ajoneuvolla vuorokaudessa. Vastaavasti liikennemäärä kasvaa valtatiellä 3 Klaukkalan kehätien liittymän pohjoispuolella.

Poikittaisen liikenteen siirtyminen uudelle yhteydelle vähentäisi liikennettä varsinkin maantiellä 139 sekä Kehä III:lla. Kehä III:n kokonaisliikennemäärään verrattuna muutos olisi kuitenkin pieni. Maantien 152 itäosalle Kehä III:lta ja Tuusulanväylältä (kt 45) tapahtuvan siirtymän seurauksena Katriinantien liikennemäärä kasvaisi noin 3000 ajoneuvolla vuorokaudessa.

Klaukkalan kehätielle hakeutuisi maantien 152 kautta liikennettä noin 1100 ajoneuvoa vuorokaudessa lisää reittimuutosten seurauksena. Liikennemäärästä noin 400 ajoneuvoa vuorokaudessa olisi Klaukkalaan suuntautuvaa liikennettä ja 700 ajoneuvoa vuorokaudessa maantietä 132 Klaukkalan pohjoispuolelle suuntautuvaa liikennettä. Raskaita ajoneuvoja tästä liikenteestä olisi noin 40 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Kulomäentien liikennemäärä kasvaisi noin 700 ajoneuvolla vuorokaudessa, josta raskaita ajoneuvoja olisi noin 50. Kulomäentien liikenteen kasvusta noin puolet johtuu Korson alueelle päättyvien matkojen reitinvalinnan muutoksista. Läpikulkuliikenne kasvaisi noin 300 ajoneuvolla vuorokaudessa, josta raskaita ajoneuvoja olisi noin 20 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Siirtymät ennustetilanteessa

Hankkeen mitoitusta varten laaditussa vuoden 2040 liikenne-ennusteessa maantielle 152 siirtyvän liikenteen määrä kasvaa. Kasvua tapahtuu kaikissa merkittävissä liikennevirroissa, jotka siirtyisivät maantielle 152 nykytilanteenkin liikennekysynnän sijoittelussa.

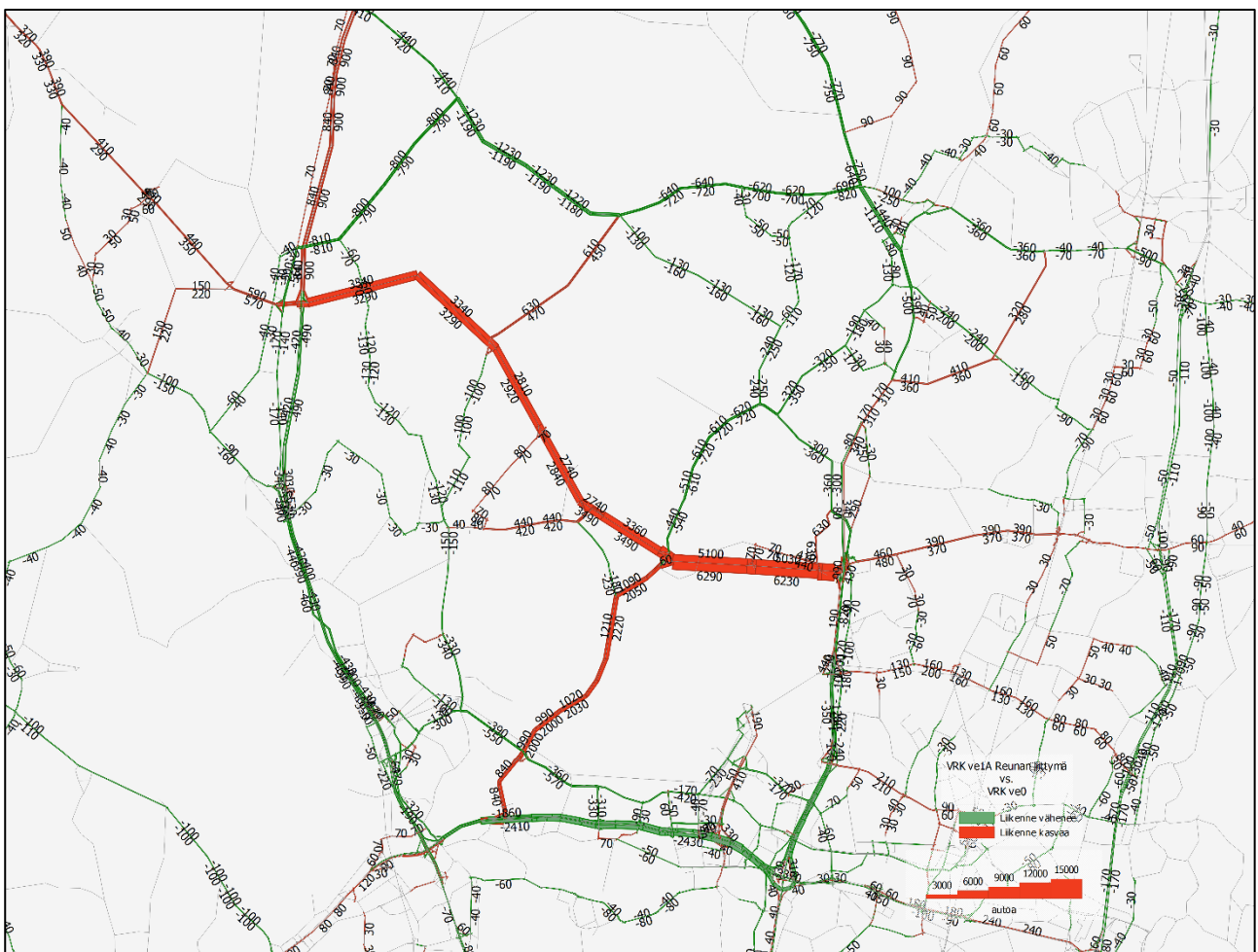
Merkittävin muutos maantien 152 liikennemäärissä on Focus-alueen synnyttämä liikenne valtatie 3 suuntaan, sekä valtatielle 3 pohjoiseen että Klaukkalaan ja Nurmijärven kirkonkylään. Ilman maantien 152 toteuttamista tämä liikenne hakeutuisi kantatielle 45 ja kehä III:lle. On kuitenkin epävarmaa, voiko alueen maankäyttö toteutua ennusteen mukaisena ilman maantien 152 toteuttamista.

Maantielle 152 siirtyvän liikenteen kasvu näkyy voimakkaampina liikennemäärien vähenemänä kantatiellä 45 Hyrylän pohjoispuolella, maantiellä 139 sekä Kehä III:lla ja valtatiellä 3 Klaukkalan kehätien liittymän eteläpuolella. Katriinantiellä liikennemäärät kasvavat voimakkaammin kuin nykytilanteen liikennekysynnällä.

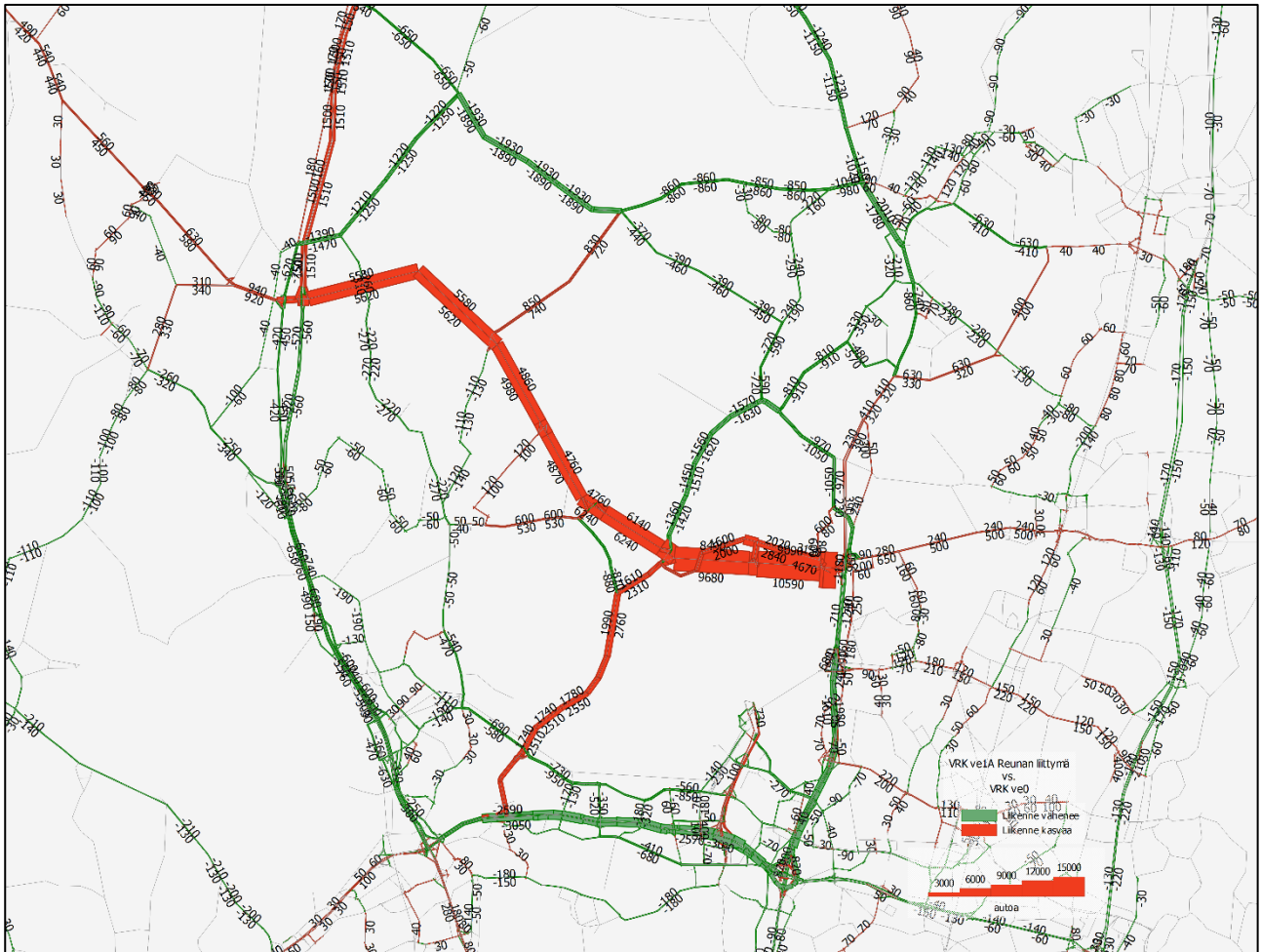
Klaukkalan kehätielle siirtyvän liikenteen määrä kasvaa ennustetilanteessa n. 1900 ajoneuvon vuorokaudessa, josta raskaita ajoneuvoja on noin 80. Siirtyvästä liikenteestä noin 1000 ajoneuvon vuorokaudessa, josta 70 raskaita ajoneuvoja, jatkaa Klaukkalan pohjoispuolelle.

Kulomäentielle siirtyvän liikenteen määrä pysyy likimain samana kuin nykytilanteessa.

Hankearvioinnissa perusennusteessa liikenteen siirtymien on oletettu vastaavan nykytilanteen ennusteen siirtymiä kasvatettuna valtakunnallisen liikenne-ennusteen mukaisella kertoimella.



Kuva 36. Liikenteen siirtymät nykytilanteen liikennekysynnällä.



Kuva 37. Liikenteen siirtymät vuoden 2040 ennusteen mukaan.

5.1.2 Vaikutukset liikenteelliseen sujuvuuteen

Liikenteellistä palvelutasoa on tarkasteltu päätieverkon henkilöautoliikenteen sekä raskaan liikenteen ja tavarakuljetusten näkökulmista. Vaikutuksia on kuvattu sen perusteella, miten hanke vaikuttaa matka-aikoihin päätieverkolla keskimäärin sekä ruuhka-ajan liikenteessä. Raskaan liikenteen matka-aikojä on kuvattu vuorokauden keskimääräisinä matka-aikoina. Keskimääräinen matkanopeus päätieverkolla toimii lisämittarina havainnollistamassa päätieverkon toimivuutta. Matka-ajan ennakoitavuutta on arvioitu sen perusteella, kuinka suuri osuus koko vuoden liikennesuoritteesta kulkee ruuhkaisissa olosuhteissa päätieverkolla (HCM palvelutasoluokat E ja F). Päätieverkon ollessa hyvin laaja (noin 75 kilometriä), myös ruuhkasuoritteen osuus laskee, sillä ruuhkat keskittyvät pienelle osalle verkkoa.

Tavoitteeksi matka-aikoihin ja nopeuksiin on asetettu nopeusrajoitusten mukainen matka-aika ja matkanopeus päätieverkolla. Raskaan liikenteen osalta on huomioitu maksiminopeusrajoitukseksi 80 km/h. Ruuhkasuoritteen tavoitteeksi on asetettu ohjeistuksen mukainen 0-tavoite.

Tavoitetilanteen tieverkko on selvästi pidempi (13,75 km) kuin vertailuverkossa ja liikenteen siirtymien ansiosta liikennesuorite on vertailuverkkoa pienempi, eli siirtyvän liikenteen reitien pituus pienenee. Tästä syystä matka-aikojä käsitellään verkon pituuteen suhteutettuna, jotta verkon toimivuuden paraneminen tulee paremmin ilmi.

Liikenteellisten palvelutasotavoitteiden toteutuminen

Liikenteelliset palvelutasotavoitteet on asetettu todella tiukoiksi. Hankkeen vaikuttavuus jää matalaksi, sillä hanke ei ratkaise kaikkia verkon ongelmia, vaan ainoastaan keventää nykyistä verkkoa. Jo nykytilassa verkolla on sujuvuusongelmia ruuhka-aikana. Edes ruuhka-aikojen ulkopuolella ei päästä tavoitematka-aikoihin tai -nopeuksiin. Liikennemäärien kasvaessa tieverkko ruuhkautuu ja nopeudet laskevat entisestään.

Tavoitetilan vaikutukset ovat kuitenkin positiivisia ja suuria, sillä vertailtava verkko ja liikennemäärät ovat suuria, joten pienetkin ajoneuvokohtaiset hyödyt moninkertaistuvat. Taloudellisessa tarkastelussa (luku 5.3) tulee ilmi, että hankkeen liikenteelliset vaikutukset ovat todella suuret. Keskeinen asia on häiriöherkkyyttä vähentävä seikka. Maantie 152 tarjoaa vaihtoehtoisen yhteyden Kehä III:lle ja lentoasemalle mahdollisissa ongelmatilanteissa. Uuden maantien 152 palvelutaso on tyydyttävä myös ennustetilanteessa.

Taulukko 4. Liikenteellisten vaikutusten mittariarvot ja tavoitearvot.

Mt 152 (Kehä IV) Päätieverkko (valtatie 3, kantatiet 45 ja 50, mt 152)	Pituus (m)	Suorite (milj. ajon. km/v)	Matka- aika kes- kim. ke- vyet/km (min/km)	Nopeus keskim. kevyet (km/h)	Matka-aika ruuhka ke- vyet/km (min/km)	Matka- aika kes- kim. ras- kaat/km (min/km)	Nopeus keskim. raskaat (km/h)	Ruuhka- suorite (%)
Nykyverkko - 2019	74604	909,9	0,75	88,0	0,92	0,86	73,8	10,4 %
Nykyverkko - 2040	74604	1139,9	0,82	83,9	1,09	0,93	71,0	16,1 %
Tavoiteverkko - 2040	88354	1135,5	0,82	84,5	1,04	0,91	72,9	14,0 %
Tavoitteet	-	-	0,66	96,1	0,66	0,79	77,2	0,0 %

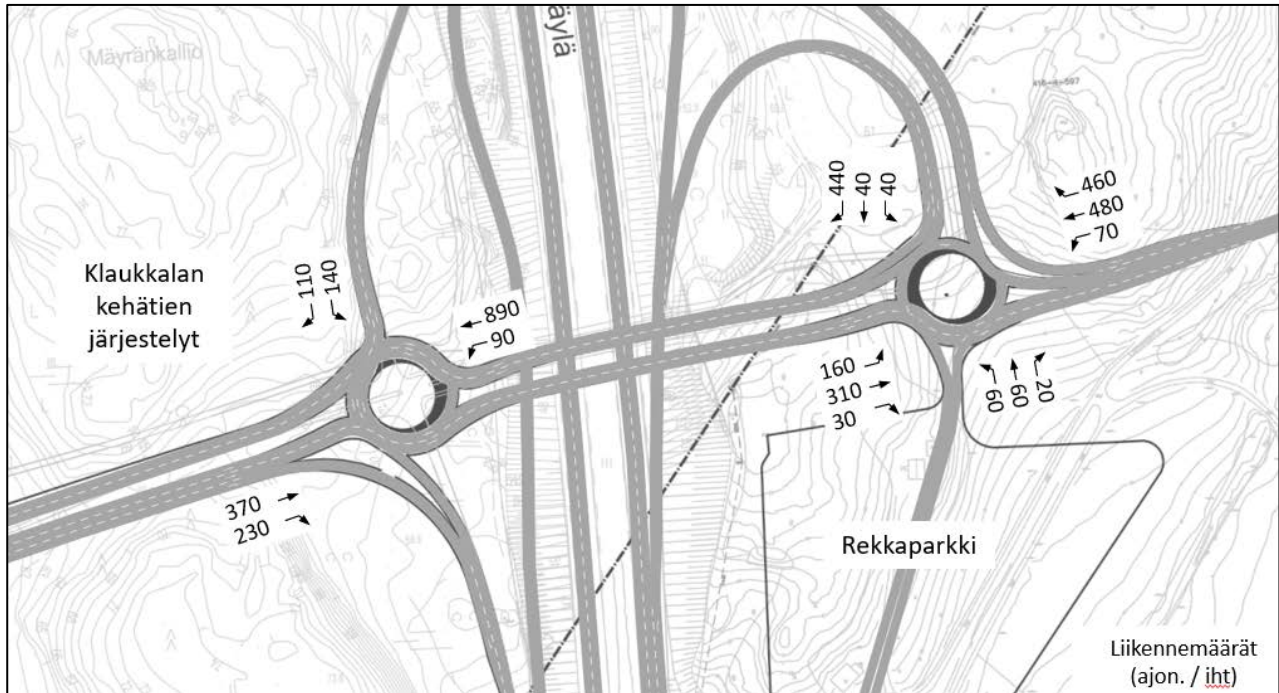
Liittymien toimivuus

Työn yhteydessä tehtiin toimivuustarkastelut Vissim-ohjelmistolla Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän liittymäalueilla. Muut liittymät toimivat ennusteiden perusteella hyväksyttävällä tasolla ja niiden tarkemmat toimivuustarkastelut tarkentuvine kaistajärjestelyineen tehdään jatkosuunnittelussa. Toimivuustarkastelut on esitetty tarkemmin liitteessä 4.

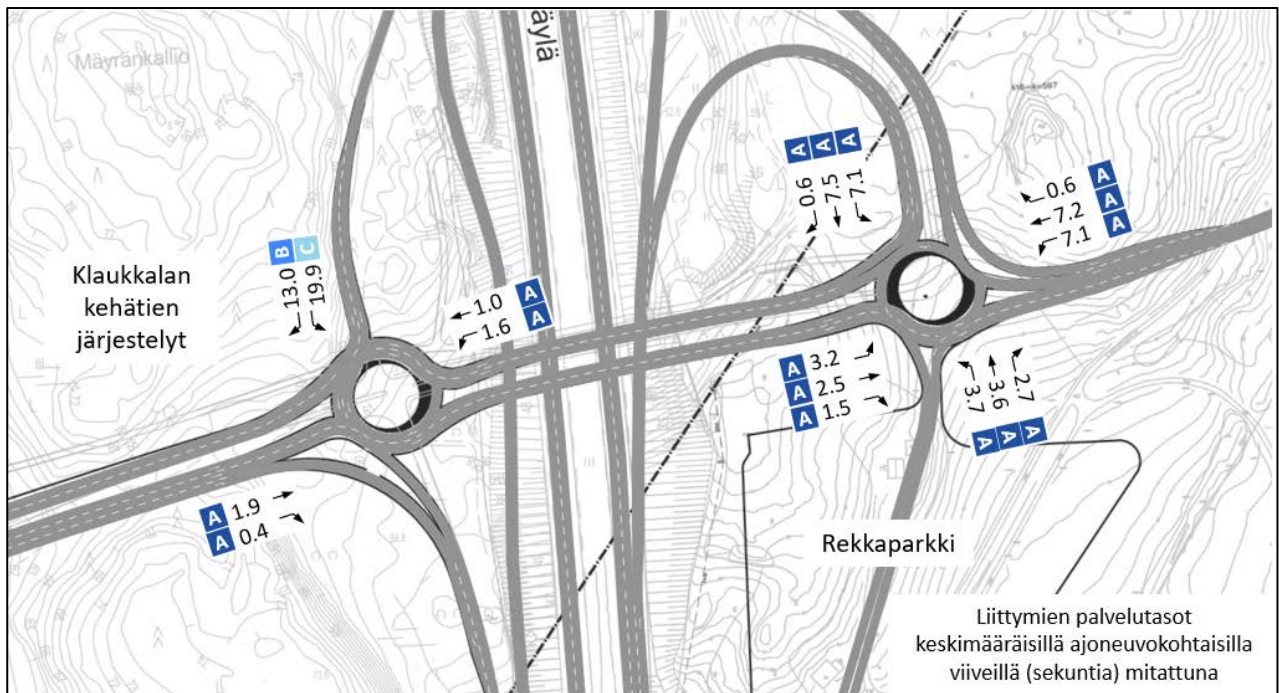
Hämeenlinnanväylän eritasoliittymä

Hämeenlinnanväylän eritasoliittymän toimivuutta tarkasteltiin kuormittamalla alueen liikenneverkkoa tavoitevuoden 2040 iltahuipputunnin liikenne-ennusteen mukaisilla liikennemäärillä, joihin oli lisätty valtatie 3 itäpuolelle suunnitellun huoltoaseman ja raskaan liikenteen pysäköintialueen liikennetuotos.

Simuloinneissa tarkastelualueen liittymät toimivat tavoitetilanteessa ongelmitta. Hetkittäin liittymiin muodostui pidempiä jonoja, jonoutuminen oli tarkasteluissa satunnaista ja jonot purkautuivat tehokkaasti. Pääsääntöisesti jonoja ei liittymiin muodostunut. Myös keskimääräiset ajoneuvokohtaiset viiveet pysyivät liittymissä pieninä ja palvelutasot erittäin hyvällä tasolla.



Kuva 38. Hämeenlinnanväylän eritasoliittymän liikennemäärät vuoden 2040 iltahuipputuntina.



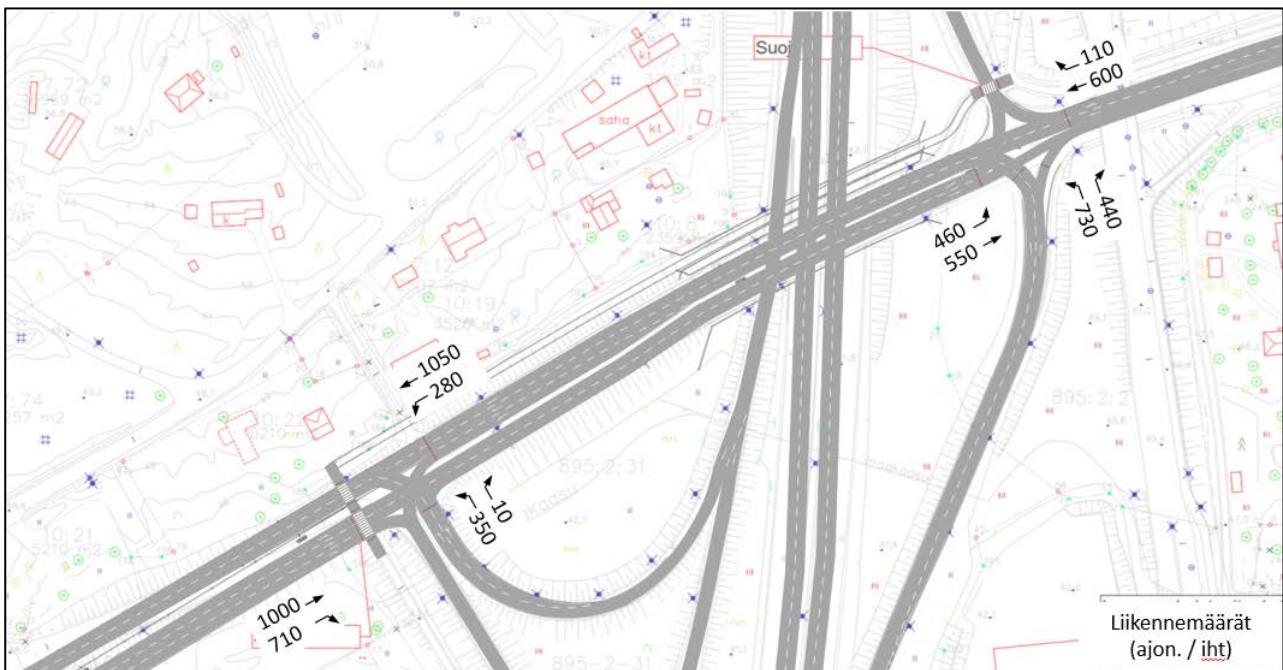
Kuva 39. Hämeenlinnanväylän eritasoliittymän palvelutasot vuoden 2040 iltahuipputuntina.

Tuusulanväylän eritasoliittymä

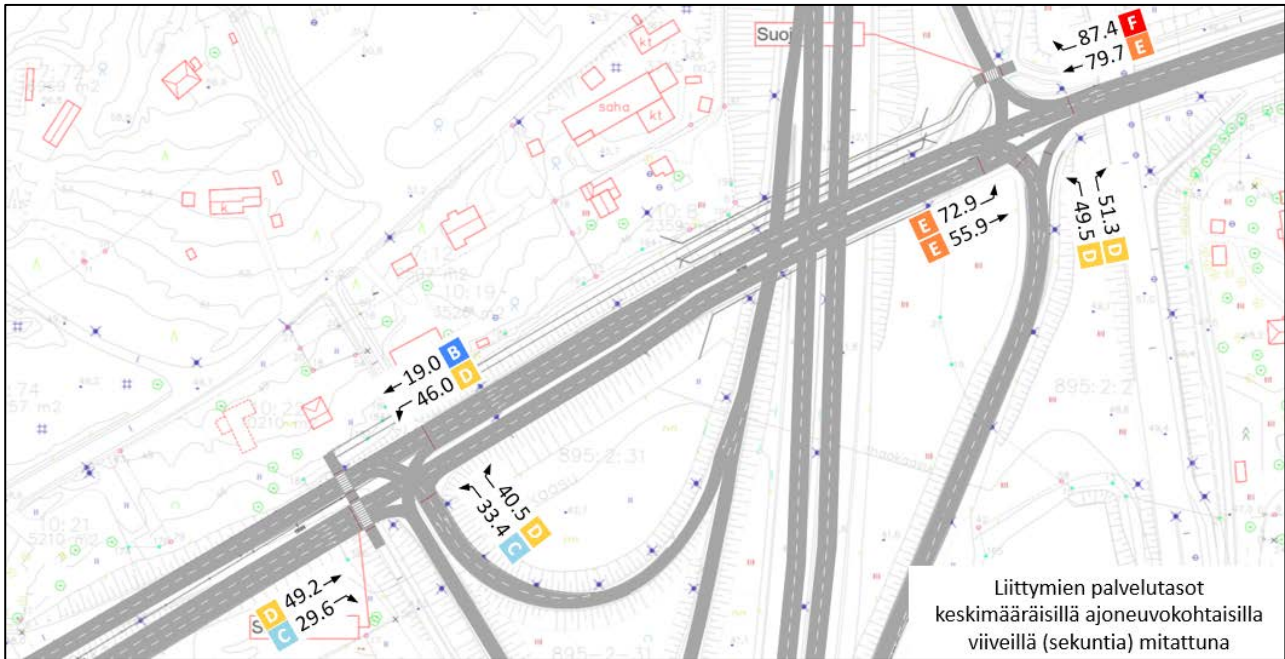
Maantien 152 ja kantatien 45 liittymien toimivuutta tarkasteltiin kuormittamalla alueen liikenneverkkoa tavoitevuoden 2040 iltahuipputunnin liikenne-ennusteen mukaisilla liikennemäärillä.

Tarkasteluissa itäisen liittymän valo-ohjauksella pyrittiin varmistamaan se, etteivät ajoneuvot jonoudu säännönmukaisesti Tuusulanväylälle 45 asti. Tarkasteluissa itäinen liittymä osoittautui läntistä kriittisemmäksi tavoitevuoden 2040 iltahuipputunnin aikana. Liittymien väli jonoutui lähes koko simulointitunnin ajan. Ruuhkautuneisuus vaikutti myös läntisen liittymän toimivuuteen aiheuttamalla jonoutumista lännestä tulevalle suunnalle ja ajoittaista haittaa idästä kantatielle 45 etelään kääntyäessä.

Tehtyjen simulointien perusteella tarkasteltu liittymäalue vaikuttaisi toimivan tavoitevuoden 2040 iltahuipputunnin aikana vähintäänkin siedettävällä tasolla. Maantien 152 ja kantatien 45 liittymäalueella joudutaan kuitenkin varautumaan ruuhkautumiseen, mikäli alueen liikennemäärät kehittyvät toimivuustarkasteluihin laaditun liikenne-ennusteen mukaisiksi. Ruuhkautuminen vaikuttaa myös aluetta käyttävään joukkoliikenteeseen ja siksi jatkosuunnittelussa on tarkasteltava joukkoliikenteen etuuksia liikennevalo-ohjauksissa sekä lisäksi mahdollista erillistä bussiramppia Tuusulanväylän pohjoissuunnan linja-autoliikenteelle.



Kuva 40. Tuusulanväylän eritasoliittymän liikennemäärät vuoden 2040 iltahuipputuntina.



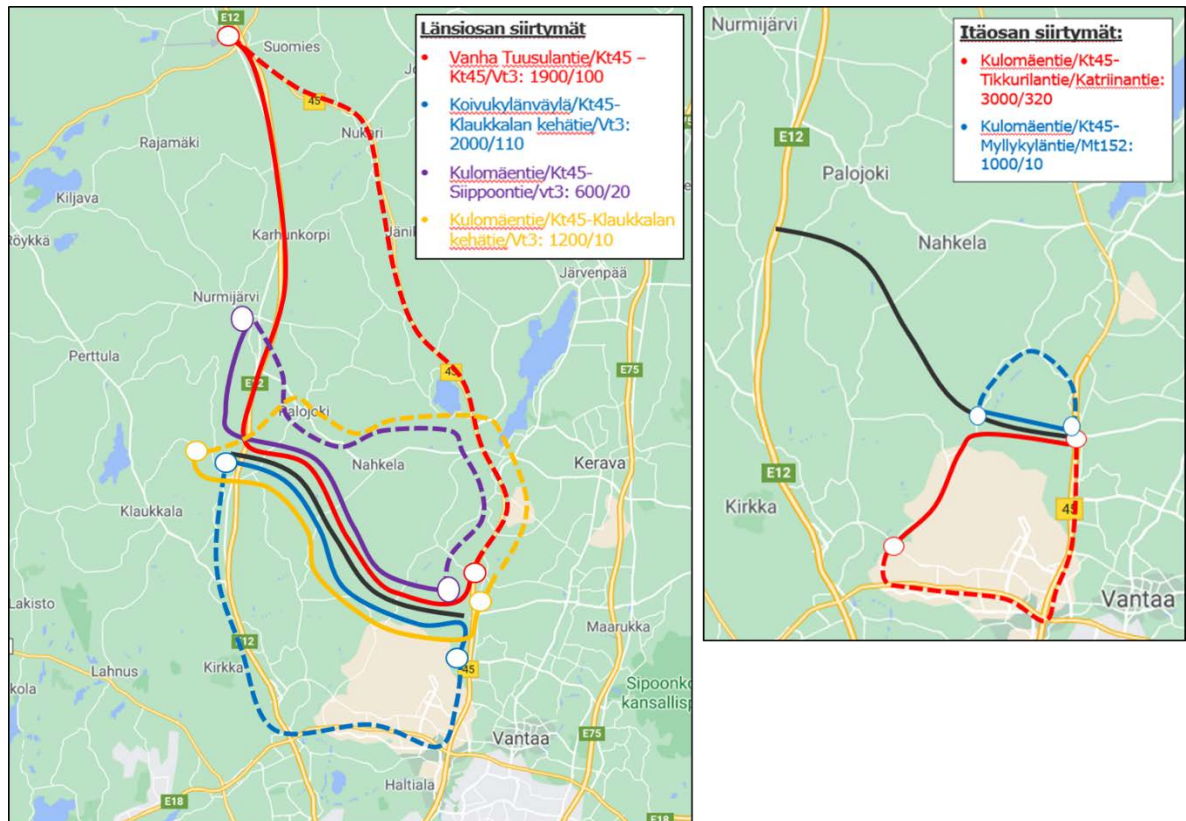
Kuva 41. Tuusulanväylän eritasoliittymän palvelutasot vuoden 2040 iltahuipputuntina.

5.1.3 Vaikutukset paikalliseen liikkumiseen

Hankkeen vaikutukset paikalliseen liikkumiseen ovat merkittävät. Uusi yhteys luo uusia reittimahdollisuuksia ja siirtää liikennettä vanhoilta reiteiltä uusille. Nykyiset ruuhkaisemmat reitit nopeutuvat, mutta liikenteen siirtymisen seurauksena uudet alueet saattavat kärsiä liikennehaittojen kasvusta. Haitat on kuitenkin arvioitu selvästi hyötyjä pienemmiksi.

Alla on esitetty uudestaan jo aiemmin esitetty liikenteen siirtymien kuva, sillä kuvasta näkee hyvin paikalliseen liikkumiseen vaikuttavat suuret muutokset. Kuvan katkoviivoitetuilta väyliltä siirtyy liikennettä tasaiselle vastaavan väriselle viivalle. Kuten kuvasta käy ilmi, vähenee Tuusulan keskustassa läpimenevä liikenne selvästi, mikä nopeuttaa paikallista liikkumista. Hämeentien ja Nahkelantien liikennemäärät myös pienenevät, mikä parantaa niiden vaikutusalueiden liikkumista. Tuusulanväylän eteläosalla ja Kehä III:lla vaikutukset ovat minimaalisia, sillä liikennemäärät pienenevät suhteellisesti todella vähän. Negatiivisia vaikutuksia paikalliseen liikkumiseen syntyy Katriinantielle sekä Myllykyläntien eteläosaan. Näillä tieyhteyksillä uusi maantie 152 aiheuttaa liikennemäärien kasvua, mikä osaltaan heikentää paikallista liikkumista.

Kokonaisuudessa maantien 152 jatke (Kehä IV) parantaa paikallisia yhteyksiä tarjoamalla uuden läpikulkuyhteyden itä-länsisuunnassa. Uusi väylä on suurelta osin kaksikaistainen, joten sen estevaikutus jää myös suhteellisen pieneksi paikallisille ihmisille. Paikallisen liikkumisen parantuminen näkyy myös verkon nopeutumisena ja ruuhkautumisen vähenemisenä.



Kuva 42. Liikenteen siirtymät. Liikenne siirtyy katkoviivalla osoitetuilta reiteiltä yhtenäisellä viivalla osoitetuille reiteille.

5.1.4 Vaikutukset raskaalle liikenteelle ja erikoiskuljetuksille

Luvussa 5.1.2 käsiteltiin liikenteen sujuvuuden paranemista ja esillä olivat myös vaikutukset raskaan liikenteen matka-aikoihin ja nopeuksiin. Raskaan liikenteen matka-aikojen lyhenemisen ja nopeuksien kasvun lisäksi uusi yhteys mahdollistaa reittien kehittämisen. Raskaalle liikenteelle avautuu nopea ja ainakin aluksi melko kevyesti kuormitettu yhteys Helsinki-Vantaan lentoaseman lähellä sijaitsevalle logistiikkakeskittymälle. Uusi yhteys mahdollistaa myös alueen kehittymisen tavaraterminaalien ja muun kuljetusintensiivisen maankäytön lisääntymiselle.

Hanke täydentää oleellisesti alueen erikoiskuljetusten verkkoa. Hämeenlinnanväylän rekka-parkki ja tieosuuden keskivaiheille sijoittuva levähdysalue lisäävät pääkaupunkiseudun raskaan liikenteen pysäköintialueita, joista on puutetta.

5.1.5 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Hankevaihtoehtojen vaikutuksia turvallisuuteen on arvioitu Liikenneviraston IVAR3-ohjelmiston (versio 2.0.0) liikenneturvallisuuslaskelmien perusteella. Vaikutukset liikenneturvallisuuteen on kerätty koko verkolta, joten uuden yhteyden vaikutus liikenneturvallisuuteen on maltillinen. Tavoitteeksi onkin asetettu liikenneturvallisuuden osalta liikenneturvallisuuden paraneminen vertailuvaihtoehtoon nähden. Valtakunnallisten tavoitteiden soveltaminen nähtiin tässä tarkastelussa vaikeana, sillä selvää vertailukohtaa ei ole. Liikenneturvallisuusvaikutuksia tuleekin arvioida tarkemmin seuraavissa suunnitelmavaiheissa.

Liikenneturvallisuustavoitteiden toteutuminen

Hankkeen vaikutukset liikenneturvallisuuteen ovat merkitykselliset. Liikenneturvallisuuden tavoitteeksi asetettiin liikenneturvallisuuden paraneminen verrattuna vertailuvaihtoehtoon, mikä toteutuu täysin tavoitetilassa. Tavoitteiden tarkempi määrittely on hankalaa, sillä hankkearvioinnissa tutkitaan laajaa verkkoa, jolloin hankkeen vaikutus on suhteellisen pieni kokonaisuuteen nähden. Liikenneturvallisuudessa tapahtuu silti selvää paranemista.

Taulukko 5. Liikenneturvallisuuden mittariarvot ja tavoitteet.

Mt 152 (Kehä IV) Koko verkko	Pituus (m)	Suorite (milj. ajon. km/v)	Heva-onnet- tomuudet (onn/v)	Vakavasti loukkaan- tuneet (louk/v)	Kuolleet (hlö/v)	Heva vähe- nemä (onn/v)
Nykyverkko - 2019	122334	980,6	30,42	2,48	1,300	0,000
Nykyverkko - 2040	122334	1228,4	28,85	1,87	0,981	1,57
Tavoiteverkko - 2040	136084	1217,3	28,34	1,82	0,970	2,09
Tavoitteet	-	-	<28,85	<1,87	<0,981	>1,57

5.2 Hankkeen suhde kaavoitukseen

Hankkeen suhde maakuntakaavaan

Maantien 152 uuden linjauksen toteuttaminen vastaa Uudenmaan liiton uusimpia tavoitteita, joita on esitetty elokuussa 2020 hyväksytyssä Uusimaa-kaavassa 2050. Hanke ole ristiriidassa uuden maakuntakaavan merkintöjen kanssa eikä muuta maakuntakaavan osoittamaa maankäyttöä. Väylän toteuttaminen tukee maakuntakaavaehdotuksen osoittamien maankäytön laajentumisalueiden toteutumista ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä.

Maantien 152 uusi linjaus on osoitettu ohjeellisena Hämeenlinnanväylän ja Myllykylän välillä. Lentokentän pohjoispuolinen osuus ja Kulomäentie on osoitettu merkinnällä maakunnallisesti merkittävä tie. Maakuntakaava ei ota kantaa pääteiden parantamistarpeisiin eikä erillisellä merkinnällä uusiin eritasoliittymiin. Focus-aluetta koskevan maakunnallisesti merkittävän tien merkintään liittyy määräys: Väylälle tai sen välittömään läheisyyteen ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka heikentävät pitkämatkaisen liikenteen, joukkoliikenteen tai kuljetusten palvelutasoa. Uusia liittymiä rakennettaessa tulee varmistaa, että liittymä on mahdollista toteuttaa tien sujuvuutta tai turvallisuutta vaarantamatta. Uuden liittymän toteuttamisen vaikutuksia arvioitaessa otetaan huomioon liittymän sijainnista ja ympäristön olosuhteista riippuvat palvelutasotavoitteet. Focus-alueelle esitetään useita liittymiä, joissa maakuntakaavamääräyksen mukaisia asioita on tutkittu. Niiden toteutus ei ole ristiriidassa maakuntakaavan liittyviä koskevien määräyksien kanssa.

Ohjeellista tielinjausta koskevassa suunnittelumääräyksessä ohjataan kiinnittämään huomiota seudullisiin ulkoilu-, virkistys- ja viheryhteystarpeisiin, luonnonsuojeluun, kulttuuriympäristöön ja kulttuuriperintöön, maisemaan, pohja- ja pintavesien suojeluun sekä lajiston liikumiseen. Lisäksi on pyrittävä minimoimaan liikenteestä aiheutuvia melu-, värinä- ja päästöhaittoja. Mainitut asiat ovat olleet lähtökohtana maantien 152 suunnittelussa ja tiemerkin-
töihin liittyvään määräykseen on suunnittelussa pystytty hyvin vastaamaan tarkentuneessa aluevaraussuunnitelmassa, vaikka yksityiskohtainen suunnittelu tapahtuu erityisesti tiesuunnittelussa ja asemakaavoituksessa.

Maakuntakaavaehdotuksessa on muitakin selvitysaluetta koskevia aluevarauksia ja määräyksiä, joiden toteutumista on arvioitu eri vaikutusosa-alueiden arvioinnin (erityisesti viheryhteydet, kulttuuriympäristö, maisema, pohja- ja pintavesi, virkistysarvot, kehittäminen) yhteydessä. Suunnittelumääräykset voidaan pääosin ottaa huomioon maantien 152 toteuttamisessa. Joidenkin hankkeen vaikutusten voi tulkita olevan osittain ristiriidassa määräysten kanssa. Esimerkiksi Vantaanjokilaakson maisema-alueelle aiheutuu väistämättä maisemiarvojen heikentymistä. Maakuntakaavaehdotuksen viheryhteydet saadaan toteutettua viher-silloin. Vantaanjoen Natura-alueeseen kohdistuvat vaikutukset on esitetty erillisessä Natura-tarvearviossa (YVA-selostuksen luku 9), jossa ei todettu merkittäviä heikennyksiä Natura-alueen perusteena oleviin luonnonarvoihin.

Hankkeen suhde yleis- ja asemakaavoihin

Aluevaraus suunnitelmaa laaditaan lähtökohtaisesti kaavoituksen pohjaksi. Aluevaraus suunnittelussa sekä yhteyden kehittämisessä on otettu huomioon uusimmat näkemykset maankäytön tarpeista, joita on käsitelty tiiviissä yhteistyössä Tuusulan kunnan ja Vantaan kaupungin kanssa. Aluevaraus suunnitelman tulevassa tilanteessa ratkaisu on linjassa kuntien yleiskaavojen kanssa.

Vantaan alueella on voimassa Vantaan yleiskaava 2007 (KV 17.12.2007). Yleiskaavaan on merkitty Kehä IV (maantien 152 uusi linjaus) ns. eteläisen linjauksen mukaisesti, joten aluevaraus suunnitelma ei vastaa voimassa olevaa yleiskaavaa. Vantaan Yleiskaava 2020 -työ on kuitenkin käynnissä ja uusi yleiskaava korvaa vanhan yleiskaavan. Uusi yleiskaava etenee hyväksymiskäsittelyyn aluevaraus suunnitelman perusratkaisun mukaisesti niin, että maantien 152 uusi linjaus liittyy Klaukkalan kehätiehen.

Tuusulan Senkkerin ja Myllykyläntien välisellä alueella on voimassa Ruotsinkylä-Myllykylä II -osayleiskaava (KV 31.3.2014), jossa maantien 152 uusi linjaus on osoitettu merkinnällä seututie ja sille on osoitettu Myllykylän eritasoliittymä. Aluevaraus suunnitelma ei ole ristiriidassa yleiskaavan kanssa.

Focus-yleiskaavassa (KV 16.3.2015) Kehä IV ja siihen liittyvät tieyhteydet on esitetty suhteellisen tarkasti. Uudelle väylälle ja eritasoliittymille on tehty aluevaraukset. Tarkemmassa suunnittelussa yleiskaavan muutostarpeita voi ilmetä, erityisesti yleiskaavan tarkkuuden ja lukuisien liittymien vuoksi. Yleiskaavaa tarkennetaan käynnissä olevassa asemakaavoituksessa. Yleiskaavassa osoitettu Siltaniitunmäen eritasoliittymä ei toteudu ja sen poistamisella ei ole merkittävää vaikutusta alueen maankäytön kehittämiseen. Alueelle saadaan hyvät ja toimivat yhteydet Myllykyläntien ja Finavian liittymien kautta. Liittymä olisi oleellisesti heikentänyt maantien 152 liikenteellistä toimivuutta tai johtanut esitettyä laajempiin tie- ja ramppijärjestelyihin, kuten rinnakkaisramppeihin. Sitä ei pidetty toteuttamiskelpoisena. Yleiskaavasta poikkeavaa suunnitteluratkaisua tarkennetaan mahdollisesti seuraavissa suunnitteluvaiheissa.

Asemakaavat

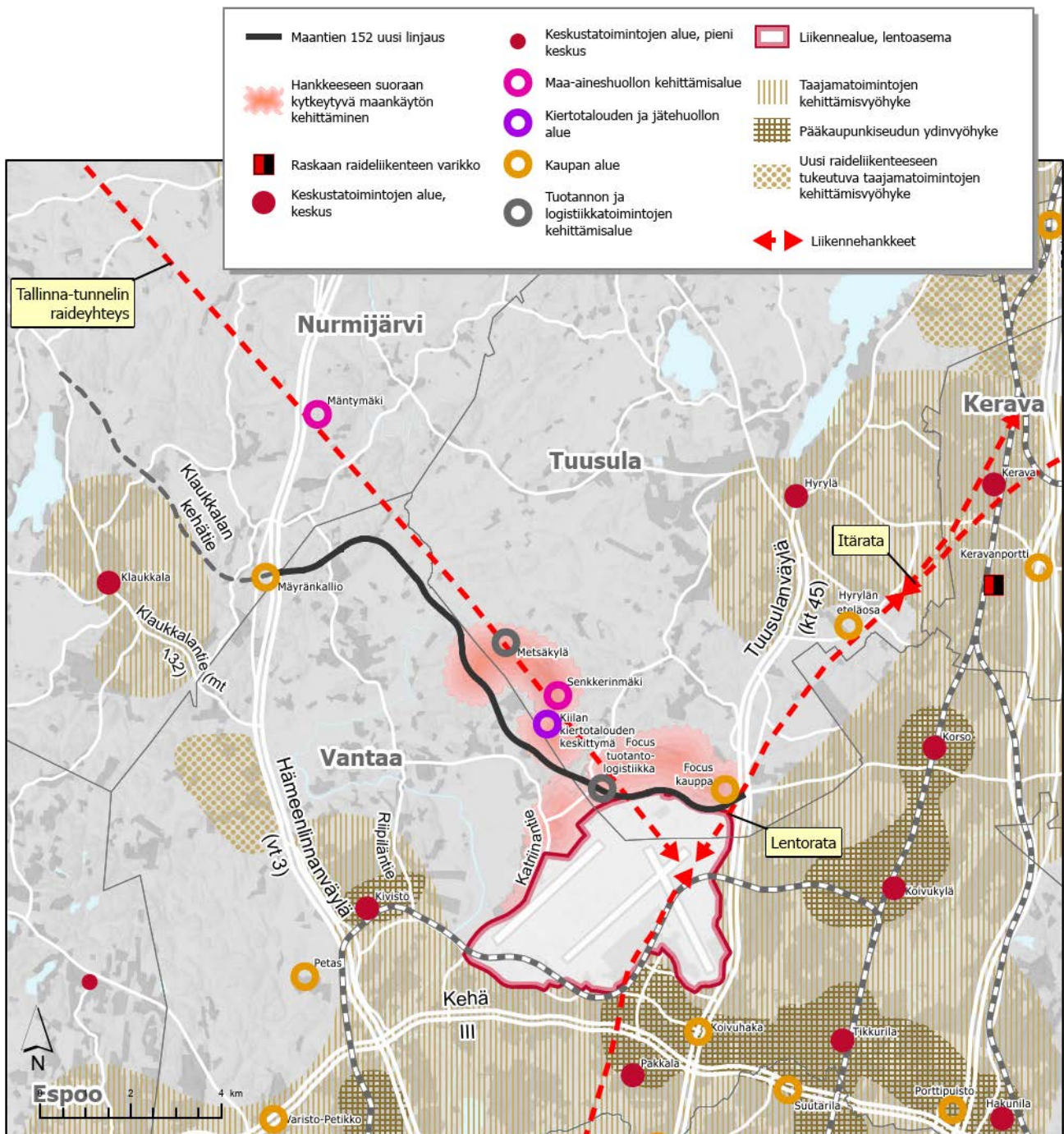
Uuden tielinjauksen liittymä- ja katujärjestelyt sijoittuvat asemakaavoitetulle alueelle Vantaan puolen Kiilan alueella. Asemakaavassa on varauduttu uuteen väylään ja linjaus vastaa asemakaavan maantiealuetta (LT). Hankallion eritasoliittymän katu- ja tieverkosto vaatii asemakaavojen ajantasaistamista. Aluevaraus suunnitelmassa on oletettu, että Hankallion tien liittymä Katriinantielle säilyy, koska se on alueen saavutettavuuden ja liikenneverkon toimivuuden sekä jäsenöinnin kannalta toimivampi ratkaisu kuin liittymän poistaminen. Asiaa on tarkennettava alueen jatkosuunnittelussa.

Tuusulassa uusi väylä sivuaa asemakaavoitettua aluetta 800 metrin matkalla ja uusi maantie 152 on sijoitettu asemakaavan ulkopuolelle. Asemakaavoja ajantasaistetaan parhaillaan vastaamaan aluevaraus suunnitelman ratkaisua etenkin Retailparkin eritasoliittymäalueen osalta.

Asemakaavatilanne ja mahdolliset muutos- ja laativarpeet tarkistetaan tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä ja tuolloin käynnistetään tarvittaessa asemakaavaprosessit.

5.3 Vaikutukset seudulliseen kehitykseen ja yhdyskuntarakenteeseen

Hankkeella on merkittäviä vaikutuksia maankäytön kehittämiseen. Asiaa on käsitelty laajasti YVA-selostuksessa. Kokonaisuutena uusi seututie muuttaa laaja-alaisesti liikenneverkostoihin kytkeytyvää maankäytön kehittymistä ja rakennetta. Se tukee maakuntakaavan mukaista yhdyskuntarakenteen kehittymistä sekä Vantaan ja Tuusulan maankäytön tavoitteita. Erityisesti Tuusulan Focus-alueen maankäytön täysimääräinen toteutuminen on riippuvainen tästä maantiehankkeesta. Finavia on ilmaissut tarpeen parantaa laajenevien lentoaseman toimintojen saavutettavuutta uuden seudullisen väylän myötä. Klaukkalan kehätien ympärillä, Hämeenlinnanväylän liittymän läheisyydessä ja Kiilan alueilla on maankäytön kehittämisen potentiaalia, jonka toteutumista uusi seututie tukee. Kiila ja Focus muodostavat uuden vahvan kiertotalouden ja logistiikan painopistealueen, joka muuttaa pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta maakunnallisten tavoitteiden mukaisesti.



Kuva 43. Hankkeeseen liittyvä maankäytön kehittäminen (Lähteenä Uusimaa-kaava 2050 ja kuntien kaavoissa esitetty maankäytön laajeneminen suuntaa-antavasti).

5.4 Vaikutukset asutukseen ja paikalliseen maankäyttöön

Uusi väylä muuttaa lähtökohtaisesti nykyisiä toimintoja, varsinkin siihen kytkeytyvän maankäytön muutoksen kanssa. Asutuksen kannalta tiestä on pääosin merkittävää haittaa ja tiehen kytkeytyvä maankäyttö on paikoin haastavaa sovittaa yhteen asutuksen kanssa. Näitä vaikutuksia on käsitelty laajasti YVA-selostuksessa.

Erityisesti maaseutumaisilla alueilla Vantaanjokilaakson vanhassa kulttuurimaisemassa sekä Myllykylässä ympäristö muuttuu merkittävästi suhteessa nykytilanteeseen. Kiilan ja Focuksen alueella on jo nykyisin paljon teollisuutta ja ympäristöhäiriöitä, mikä vähentää alueen herkkyyttä uuden väylän muutoksille. Toisaalta hanke ja maankäytön kehittyminen lisäävät osaltaan jo nykyisin haitoista kärsivien asukkaiden kuormitusta. Kesäkylä jää seututien myötä rakenteellisesti eristykseen infrastruktuurin keskelle. Myös elinympäristön laadun kannalta olennaisia viheralueita pirstoutuu paikoin, ja ne muuttuvat uuden seututien myötä. YVA-arvion mukaan merkittävää haittaa aiheutuu noin 40 asuintalolle. Vakavin haitta on, että tien ja siihen kytkeytyvän maankäytön alta joudutaan purkamaan 4–7 asuintaloa Myllykylän eritasoliittymän ja Tuusulanjoen tuntumassa.

Aluevaraussuunnitelmassa maantien ratkaisu on tarkentunut, mutta muutokset asutuksen ja elinympäristön näkökulmasta ovat kokonaisuutena pieniä YVA-vaiheeseen nähden. Melua on käsitelty erikseen kohdassa 5.5. Vaikutusten kannalta seuraavat tarkennukset ovat huomion-arvoisia:

- Vantaanjoen avoimessa maisemassa on useita asuinrakennuksia, joiden elinympäristö muuttuu merkittävästi maisemahaitan ja uuden melulähteen myötä. Tarkentuneessa suunnitelmassa tielinjausta on muotoiltu lisäämällä sen mutkittelua ympäristöön paremmin sopivaksi. Tielinjaus on siirtynyt noin 50 metriä Tyynelän tilan päärakennuksesta ulommaksi siten, että tielinjaus on siitä noin 150 metrin etäisyydellä. Lisäksi aluevaraussuunnitelmassa on tarkennettu tilan kulkuyhteys Rajakoskentielle.
- Kesäkylässä tielinjausta hieman muutettu YVA-vaiheeseen nähden. Ratkaisulla ei ole käytännön merkitystä asutuksen kannalta.
- Kuutamotien päässä on asuintalo, joka jää ahtaaseen kohtaan tien, sitä reunustavan jalkankulku- ja pyöräilyväylän sekä meluntorjunnan vuoksi. Asukas on toivonut tien siirtoa pohjoisemmaksi. Aluevaraussuunnitelmassa kyseisellä kohdalla tielinjausta on jouduttu kokonaisuuden vuoksi viemään entistä lähemmäksi asuintaloa. Tähän on vaikuttanut muun muassa Päijänne-tunnelin ilmanottoaukon tilantarve Myllykylässä. Tämän aluevaraussuunnitelman perustella tämä Kuutamotien asuintalo voidaan joutua purkamaan tai vähintäänkin ratkaisu heikentää merkittävästi asuintalon viihtyisyyttä ja asuinolosuhteita. Asia voi tarkentua kuitenkin jatkosuunnittelussa, kun yksityiskohdat muun muassa pohjaolosuhteista tarkentuvat.
- Myllykylän eritasoliittymässä on edelleen tutkittu kahta ratkaisua ramppien sijoittamisessa. Vaihtoehdot ja niihin liittyvä katuverkko ovat hieman tarkentuneet aluevaraussuunnitelmassa. Jo YVA-vaiheessa tunnistettiin, että 3–6 asuintaloa saatetaan joutua purkamaan eritasoliittymän ja siihen kytkeytyvän maankäytön tieltä. Eritasoliittymä on hieman laajentunut aluevaraussuunnittelussa, joten purkamistarpeet näyttävät entistä selvemmiltä. Kokonaisuus selviää kuitenkin vasta asemakaavoituksessa ja tiesuunnitelmassa, kun eritasoliittymän kokonaisratkaisu valitaan ja ympäröivä maankäyttö hahmottuu.

Vaikutukset virkistykseen

Uusi tielinjaus pirstoo luonnonalueita ja laajemmalti pääkaupunkiseudun viherkehää, joilla on merkitystä luonnon monimuotoisuuden ja virkistystyksen kannalta. Myös vanha kulttuurimaisema kerroksineen Vantaanjoen ja Tuusulanjoen laaksoissa on tärkeä elementti virkistytymisessä. Alueen rakentamattomat alueet ja lähimetsät ovat kuitenkin asukkaiden virkistystyksen kannalta olennaisia. Uusi tie ei estä virkistyskäyttöä, mutta sen rakentamisen myötä kokemus luonnonläheisyydestä ja hiljaisuudesta kuitenkin vähenee. Alueen herkkyyttä muutokselle vähentävät jo lukuisat ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toiminnot, mutta toisaalta jäljellä olevat viheralueet ovat sitäkin tärkeämpiä. Kesäkylän asuinalueelle tärkeä lähimetsä

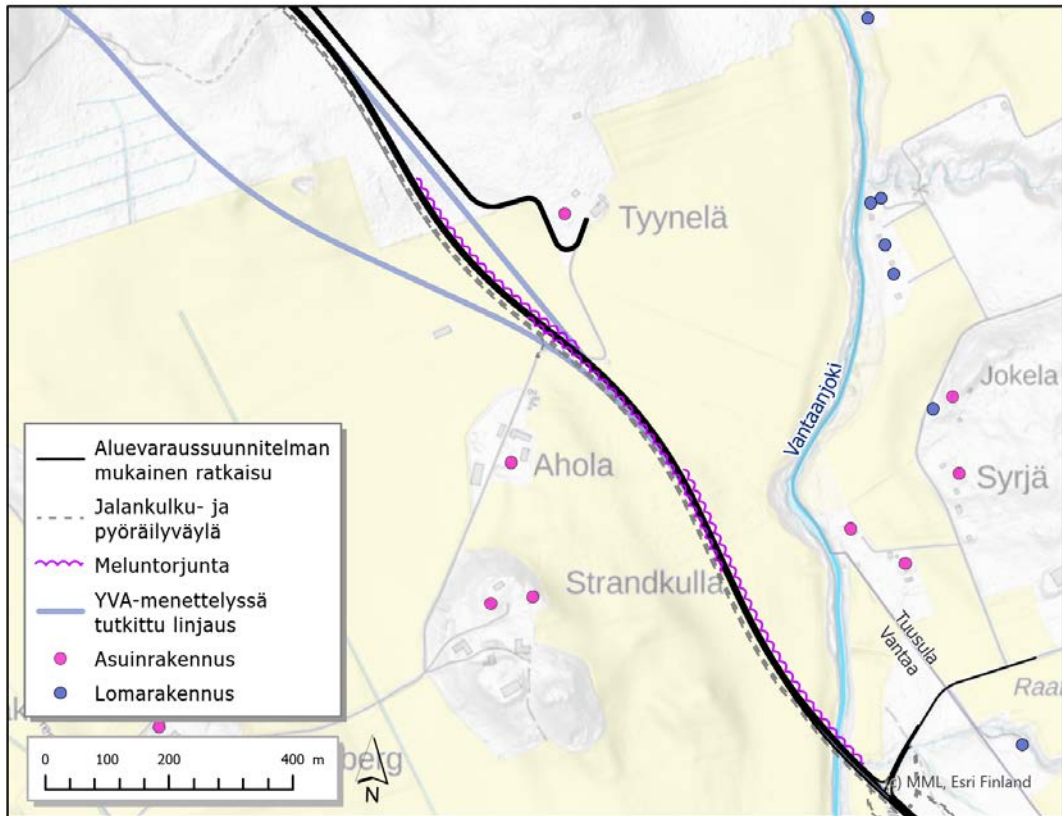
pirstoutuu, joten uusi väylä aiheuttaa suurta haittaa alueen elinympäristön virkistysarvoille. Pururata voidaan jatkosuunnittelussa korvata uusilla järjestelyillä ja risteämiselle maantien 152 kanssa on esitetty kaksi risteyssiltaa. Samoin Hanskallion ajoharjoittelualue pirstoutuu ja uusi väylä rajoittaa tätä harrastustoimintaa.

Maantien 152 uusi linjaus rajoittaa vapaata liikkumista, vaikka poikittaisista yhteyksistä huolehditaan. Ulkoilureiteille toteutetaan yleensä alikulut. Aluevarasuunnitelman vaiheessa poikittaisia kulkuyhteyksiä on tarkennettu ja lisätty vastaamaan kaavoissa esitettyjä ajantasaisia virkistystarpeita. Tähän suunnitelmaan kuuluvat vihersillat Riipilän länsiosassa (Lammin-suonojan laakso), Reunassa (Josvholm), Vantaanjoen ja Tuusulanjoen kohdilla palvelevat myös ihmisten ulkoilutarpeita keskeisten viheralueiden kohdilla. Seitsemän veljeksien vaellusreitti on Tuusulanjoen kohdalla. Se voi toteutua alikulun ja vihersillan vuoksi katkeamatta.

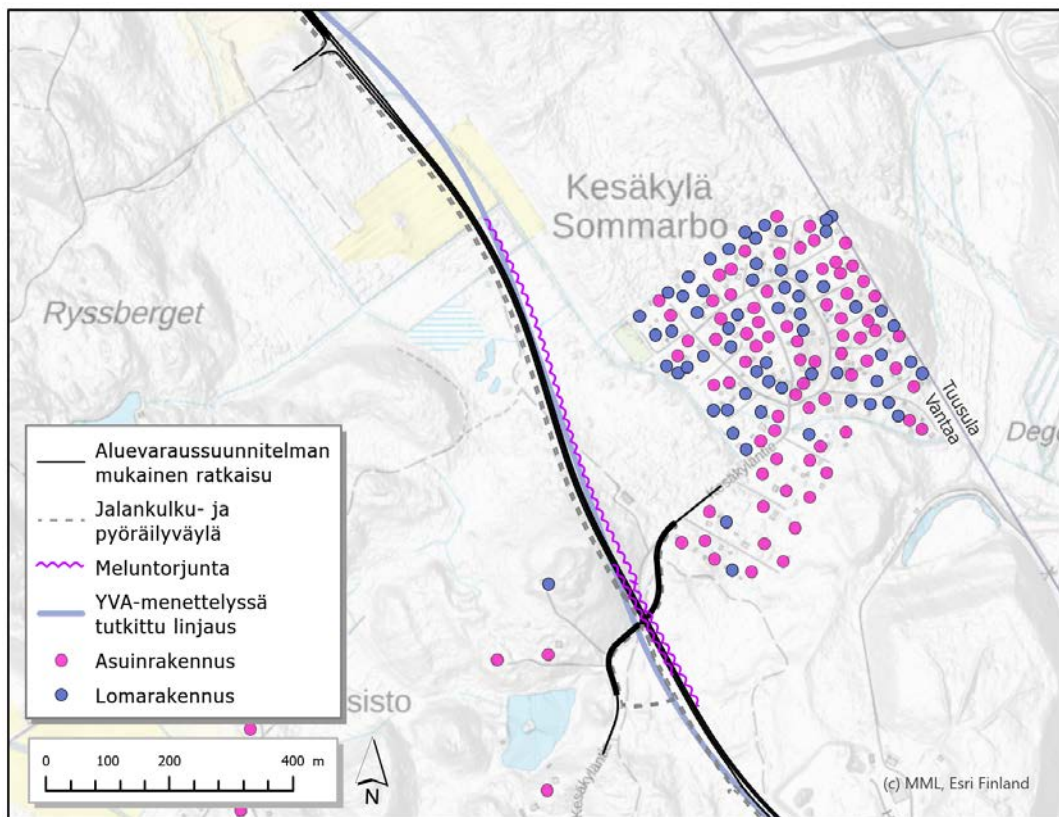
Alueella on lukuisia hevostalleja, joten myös poikittaisiin ratsastusreitteihin on tulossa muutoksia. Vantaan yleiskaavaan on merkitty ratsastusreitit ja ne on otettu huomioon suunnitelmassa. Jalankulku- ja pyöräilyväylä kuuluu myös aluevarasuunnitelmaan, ja se edistää myös virkistyskohteiden saavutettavuutta ja liikkumismahdollisuuksia. Virkistystä ja liikumista palvelevat kulkuyhteydet tarkentuvat entisestään tiesuunnitelmavaiheessa, mutta voi todeta, että aluevarasuunnitelmassa poikittaisten yhteyksien kokonaisuus on hyvää tasoa.

Muut vaikutukset maankäyttöön

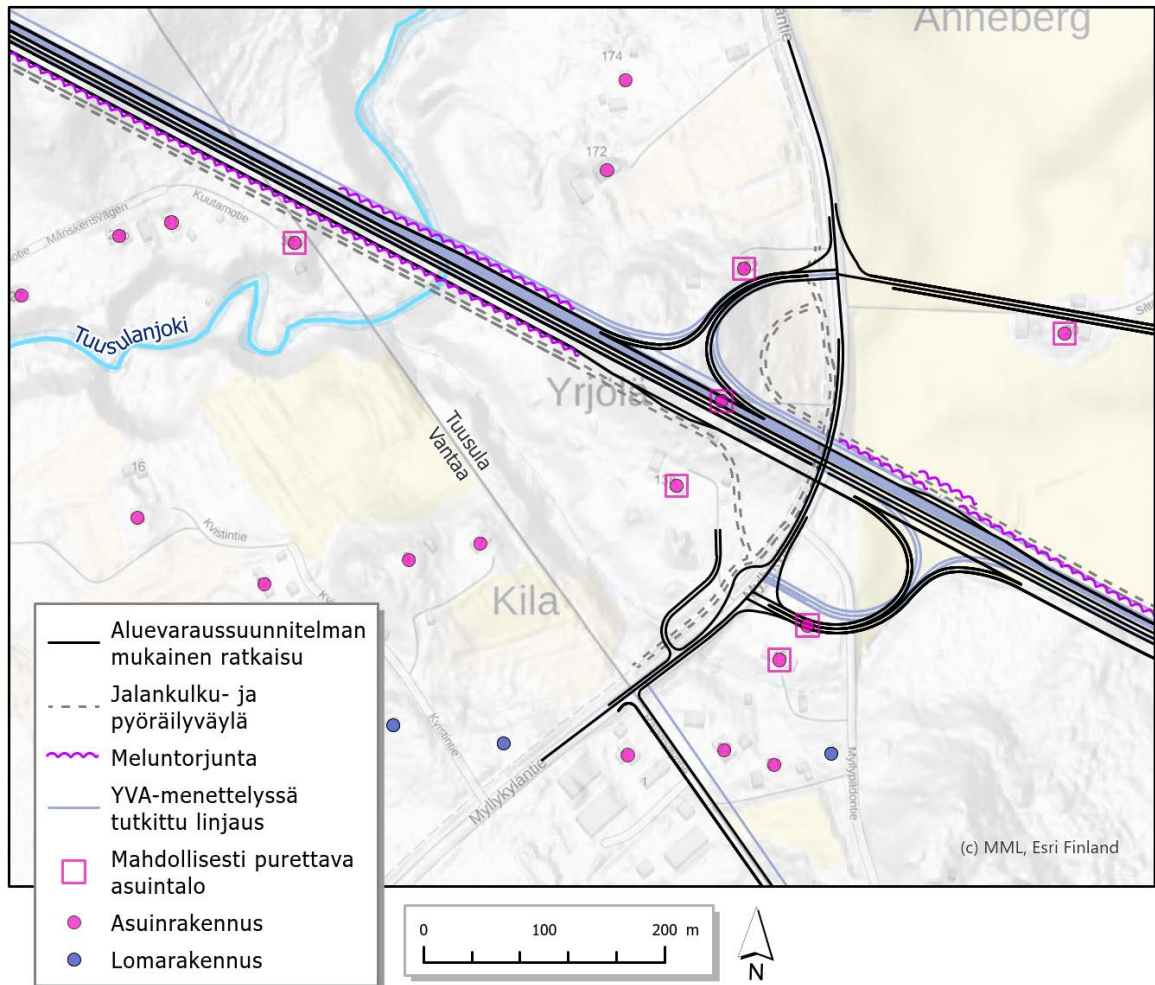
Uusi seututie muuttaa merkittävästi kuntien maankäyttöä ja sen kehittämisen lähtökohtia. Vaikutukset maankäyttöön eivät ole muuttuneet merkittävästi YVA-selostuksesta, mutta aluevarasuunnitelmassa ratkaisua on tarkennettu erityisesti Tuusulan Focus-alueen osalta, jossa myös tulevan maankäytön suunnittelu on edennyt vuoden 2020 aikana. Aluevarasuunnitelman ratkaisut vastaavat alustavassa asemakaavasuunnittelussa tehtyjä ratkaisuja YVA-vaihetta tarkemmalla tasolla. Aluevarasuunnitelmaa on viety eteenpäin yleiskaavan mukaisella katuverkolla, sillä asemakaavasta on laadittu useampia alustavia tarkasteluja erilaisella korttelijaolla ja katuverkolla. Myllykylän eritasoliittymästä esitetään aluevarasuunnitelmassa molemmat vaihtoehdot, joissa eritasoliittymän muoto vaihtelee. Liittymissä on huomioitu lentoestepinnat ja Retailparkin eritasoliittymässä voimalinja.



Kuva 44. Ratkaisun tarkentuminen aluevarausuunnitelmassa Vantaanjokilaakson asutuksen kohdalla.



Kuva 45. Ratkaisun tarkentuminen aluevarausuunnitelmassa Kesäkylän asutuksen kohdalla.



Kuva 46. Ratkaisun tarkentuminen aluevaraussuunnitelmassa Kuutamotien ja asutuksen kohdalla. Kuvassa on Myllykylän eritasoliittymän vaihtoehto 1.

Jatkosuunnittelu ja haittojen lieventämistoimenpiteet

- Yleiskaavojen ja asemakaavojen muutos- ja laatimistarpeet tarkistetaan tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä ja viimeistään tuolloin käynnistetään tarvittavien kaavojen laadinta.
- Maankäyttöön ja toimintoihin kohdistuvia haittoja vähennetään jatkossa tekemällä tiivistä yhteistyötä maankäytön suunnittelun ja alueen toimijoiden kesken. Tavoitteena on saada ratkaisusta sellainen, että se palvelee mahdollisimman hyvin laajenevan maankäytön liikennetarpeita ja aiheuttaa vähän haittaa asutukselle.
- Asuinkiinteistöjen käytölle aiheutuviin haittoihin pystytään vaikuttamaan lähinnä alempitasoisten teiden järjestelyillä ja immissiohaittojen (mm. melu, värinä, pöly ja maisema) osalta tiesuunnittelussa huomioitavilla teknisillä ratkaisuilla ja maantietoimituksessa määritettävillä haitankorvauksilla. Kiinteistöihin kohdistuvien haittojen lieventämistoimenpiteitä on esitetty runsaasti erillisessä kiinteistövaikutusten arvioinnissa. Tien parantamisen haitallisia vaikutuksia maa- ja metsätalouteen sekä kiinteistörakentamiseen voidaan lieventää tilus- ja yksityistiejärjestelyillä. Tilusjärjestelyt ja lunastettavat alueet tarkentuvat tiesuunnitelmavaiheessa, jolloin niistä käydään myös vuoropuhelua omistajien kanssa ja tehdään tarvittaessa kiinteistövaikutusten selvitys (KIVA-selvitys).
- Tiesuunnitelmavaiheessa korvaavien yhteyksien tarpeita ja suunnitelmaratkaisua tarkennetaan vielä yhteistyössä asukkaiden ja maanomistajien kanssa.
- Tielikenteen aiheuttamaa häiriötä voidaan konkreettisimmin lieventää meluntorjunnalla, jota tarkennetaan tiesuunnitelmassa yksityiskohtaisen suunnitelman pohjalta.
- Laadukkaalla ympäristösuunnittelulla voidaan tavoitella mahdollisimman viihtyisää elinympäristöä ja päivittämistä liikkumista.

5.5 Melu- ja värinävaikutukset

5.5.1 Meluvaikutukset asutukseen uuden maantien varrella

Maantie 152 sijoittuu uuteen maastokäytävään, jossa nykytilanteessa on vain vähän tieliikenteen melua. Sijoitettaessa tie täysin uuteen maastokäytävään, melun kielteiset vaikutukset korostuvat täysin uuden melulähteen tullessa alueelle. Erityisesti uuden tien lähiympäristössä melutasot kasvavat merkittävästi. Kielteisiä vaikutuksia voidaan lieventää toteuttamalla meluntorjuntaa suojaamaan asukkaita, mutta melutilanne on lähtökohtaisesti torjunnasta huolimatta huonompi kuin ilman uutta tietä.

Uuden tien meluvaikutuksia on käsitelty ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa laajasti. Tarkentuneen aluevaraus suunnitelman myötä arvioiduissa vaikutuksissa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia kokonaisuudessaan. Tässä suunnitelmaselostuksessa on huomioitu tarkentunut suunnitelma ja johon myös meluntorjunta on samalla tarkennettu.

Uuden maantien varrella on kaksi suurempaa asutuskeskittymää, Reuna ja Kesäkylä, joiden kohdalla tarvitaan meluntorjuntaa ohjearvojen toteutumiseksi. Kesäkylässä on myös loma-asutusta, jolle on voimassa tiukempi ohjearvo (45 dB päivällä), ja tämän toteutumiseksi tarvitaan korkea melueste. Lisäksi Myllykyläntien ja Kuutamotien varrella on useita asuinrakennuksia lähemmäs ja suunnittelualueen länsiosassa useita yksittäisiä asuinrakennuksia, jotka on suojattava. Myllykyläntien varrella joidenkin asuinrakennuksien kohdalla ohjearvo on haasteellista saavuttaa, koska ne sijaitsevat suunniteltua tietä korkeammalla.

Vaikka kaikki asutus suojattaisiin ohjearvojen mukaisesti, uuden tien lähialueesta tulee yleisesti nykyistä meluisampi. Tilanne muuttuu kaikilla lähialueen asukkailla kielteiseen suuntaan sekä piholla että muutoin alueella liikuttaessa, riippumatta siitä, onko kohdalle suunniteltu meluntorjuntaa. Ehdotetulla meluntorjunnalla saadaan uuden tien varren lähes kaikki asunnot alle 55 dB:n meluvyöhykkeelle.

5.5.2 Meluvaikutukset asutukseen muiden teiden varrella

Suurempien teiden varren melutilanteeseen maantien 152 toteutuksella ei ole merkitsevää vaikutusta, mutta uuden tien kanssa risteävien teiden varrella melutilanteen muutos voi liikennemäärien muutoksen myötä olla merkitsevää.

Myllykyläntiellä uudesta tiestä etelään liikennemäärä kaksinkertaistuu ja uudesta tiestä pohjoiseen puolittuu nykyiseen verrattuna. Kumpikin muutos on niin suuri, että se todennäköisesti on asukkaille havaittavissa.

Seutulantiellä liikennemäärä kasvaa huomattavasti ja Katriinantiellä ja Riipiläntiellä liikennemäärät vähenevät suhteessa nykytilanteeseen. Kokonaisliikennemäärät näiden teiden varrella ovat kuitenkin niin pienet, että ainoastaan aivan teiden vieressä asuvat saattavat huomata muutoksen.

5.5.3 Meluvaikutukset suojelualueilla

Maantien 152 suunnitellun linjauksen lähistöllä on kaksi kaavan luonnonsuojelualueita, Josvholm ja Lillån. Suojelualueilla ohjearvo 45 dB ylittyy ilman meluntorjuntaa, ja se on vaikea saavuttaa myöskin suunnitellulla torjunnalla. Ohjearvon saavuttaminen koko suojelualueilla vaatisi korkeita meluesteitä, joiden toteutus alueiden kohdalla on haasteellista tien sijoituksessa osin sillalle.

5.5.4 Vaikutukset tärinään

Tärinävaikutuksia on arvioitu kattavasti ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa, eikä tilanne ole muuttunut tarkentuneen aluevaraussuunnitelman myötä.

Suunnitellun maantien 152 lähellä on Kuutamotien ja Myllykyläntien varrella muutamia asuinrakennuksia pehmeällä maalla niin lähellä tietä, että raskas liikenne voi aiheuttaa tärinävaikutuksia. Tämä on kuitenkin epätodennäköistä ja hallittavissa uutta tietä perustaessa.

Mikäli raskasta liikennettä suuntautuu nykyistä enemmän risteävälle tieverkolle, voidaan myös niiden varrella havaita tärinävaikutuksia. Myllykyläntien varressa alle 100 metrin etäisyydellä pehmeällä maalla on neljä asuinrakennusta, joiden kohdalla tärinävaikutuksia voidaan havaita, mikäli tietä ei paranneta lisääntyvä liikenne huomioiden.

Jatkosuunnittelu ja haittojen lieventämistoimenpiteet

- Lähtökohtaisesti uuden tien lähiympäristössä meluvaikutukset ovat kaikille asukkaille kielteisiä huolimatta meluntorjunnasta.
- Haittojen lieventämiseksi meluntorjunta tulee tiesuunnitelmassa suunnitella huolellisesti ja pyrkiä ratkaisemaan tilanne myös haastavissa kohteissa.
- Meluntorjuntaa suunniteltaessa on myös huomioitava loma-asutuksen ja luonnonsuojelualueiden tiukemmat ohjeavot.
- Tärinävaikutukset ovat epätodennäköisiä, mutta selvitettävä tiesuunnitelmassa erityisesti Myllykyläntien lähialueella.

5.6 Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön

5.6.1 Vaikutukset maisemaan

Suunnittelualue on yhdistelmä vanhaa kulttuurimaisemaa, pientalo- ja loma-asutusalueita sekä järeästi rakennettuja teollisuusalueita maisemahäiriöineen. Alueella on erityisiä maisema- ja kulttuuriarvoja, mutta ne ovat osin jo muuttuneet tai heikentyneet. Uusi väylä ja sen myötä kehittyvä maankäyttö muuttaa nykyistä maisemaa niin maisemarakenteen kuin maisemakuvankin osalta. Maisemarakenteeseen kohdistuva muutos on merkittävä, sillä uuden tien linjaus on maiseman suuntautuneisuutta vastaan, mikä korostuu ja näkyy erityisesti jokilaaksoissa ja avoimilla peltoalueilla. Vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriperintöön on arvioitu jaksoittain niiden arvoluokitukseen ja arvojen säilymiseen pohjautuen. Tässä keskeisiä elementtejä ovat muutokset, jotka kohdistuvat avoimiin maisematiloihin kuten laajoihin peltoalueisiin pitkine näkymineen, vesistöylityksiin tai -ohituksiin sekä maisemavaurioita aiheuttaviin laajoihin maa-, metsä- ja kallioleikkauksiin sekä meluntorjuntarakenteisiin. Ylipäätään kaikki maisemarakennetta ja jokilaaksoja vastaan linjautuvat rakenteet tai kokonaisuuksia muuttavat ratkaisut ovat merkittäviä muutoksia. Myös eritasoliittymäalueet ja niiden vaatima tilantarve sekä maastomuutokset aiheuttavat haitallisia vaikutuksia.

Erityisesti Vantaanjokilaakson vanhassa kulttuurimaisemassa sekä Myllykylässä maisemaan kohdistuvat muutokset ovat suuria nykytilanteeseen verrattuna. Vesistöylitykset Vantaanjoen ja Tuusulanjoen ylitse ovat haasteellisia, ja myös niissä maisemaan kohdistuu merkittäviä muutoksia. Kiilan ja Focuksen alueella on paljon teollisuutta ja ympäristöhäiriöitä, ja niissä maiseman arvot ovat jo heikentyneet.

Edellä mainittuihin alueisiin ja koko jaksolle kohdistuvia vaikutuksia on käsitelty laajasti YVA-selostuksessa. Aluevarausuunnitelmassa maantien ratkaisu on tarkentunut, mutta muutokset maiseman ja kulttuuriperinnön näkökulmasta ovat kokonaisuutena pieniä YVA-vaiheeseen verrattuna. Vaikutusten kannalta seuraavat tarkennukset ovat huomionarvoisia:

- Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen arvo on pitkälti se, että se on säilynyt rakentamattomana tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Kokonaisuutena YVA-menettelyn ja aluevarausuunnitelman mukaisten linjausten vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön ovat lähes samat. Tällä kohdin uusi kaareva tien linjaus istuu maisemaan jopa paremmin.
- Myllykylän alueella aluevarausuunnitelman mukainen linjaus on siirtynyt YVA-vaiheen linjauksesta hieman länteen, mutta muutos ei ole maiseman kannalta merkittävä.

5.6.2 Vaikutukset kulttuuriperintöön

Suunnittelualueella sijaitsevilla kulttuurimaisemakokonaisuuksilla on lukuisia kulttuuriperinnön arvoja, joten näihin kohdistuvat vaikutukset limittyvät toisiinsa. Alueelle sijoittuu vanhoja tilakeskuksia, joista osa on Vantaan kaupungin ja Tuusulan kunnan rakennusperintökohteita. Rakennusryhmien lisäksi vanhat tielinjaukset ja siltapaikat sekä ylipäättänsä maatalouteen liittyvä toiminta ja asutuksen kerroksellisuus on kulttuurihistoriallisesti arvokasta. Kokonaisuuksista mainittakoon Vantaanjokilaakso, Tuusulanjokilaakso ja siellä erityisesti Myllykylä sekä Kesäkylä, vaikkakin se on poistettu suojeltavien kohteiden listauksesta Vantaan kaupungin museon toimesta.

Muinaismuistolain (295/63) suojelemien muinaisjäännösten päälle ei tule osoittaa sellaista maankäyttöä, jonka yhteydessä muinaisjäännöksen säilyminen vaarantuisi. Vantaanjokilaakson reuna-alueella on useampia kivikautisia muinaisjäännöksiä, jotka liittyvät pitkälti muinaisiin merenrannan vaiheisiin, mutta ne eivät ulotu suunnittelualueelle. Eniten kohteita on Tuusulan Focus-alueella, ja osa niistä sijoittuu alle 200 metrin etäisyydelle tutkittavista tielinjauksista.

Aluevarausuunnitelmassa maantien ratkaisu on tarkentunut, mutta muutokset maiseman ja kulttuuriperinnön näkökulmasta ovat kokonaisuutena pieniä YVA-vaiheeseen verrattuna. Vaikutusten kannalta seuraavat tarkennukset ovat huomionarvoisia:

- Muinaismuistojen osalta aluevarausuunnitelman linjaus ei poikkea YVA-vaiheesta niin, että sillä olisi kielteistä vaikutusta tunnettuihin kohteisiin.
- Kuten luvussa 5.4.3 on todettu, myös kulttuuriperintöön kohdistuvat vaikutukset kohdistuvat ensisijaisesti laajoihin ja arvokkaisiin maisema-alueisiin.

Jatkosuunnittelu ja haittojen lieventämistoimenpiteet

- Muinaisjäännösten alueilla tulee noudattaa erityistä varovaisuutta, ja käydä tarvittavat neuvottelut museoviranomaisten kanssa sekä sopia niihin liittyvistä jatkotoimenpiteistä.
- Maankäytön suunnittelu ja maantien 152 jatkosuunnittelu tulee tehdä vuorovaikutteisesti ja niissä esitettyjen ratkaisujen tukea tosiaan. Esimerkkinä mainittakoon ulkoilu- ja virkistysreitiverkosto.
- Maiseman arvoalueisiin ja –kohteisiin tulee kiinnittää erityistä huomiota, jotta niiden tärkeimmät ominaispiirteet ja arvot pystytään säilyttämään.
- Vantaanjoen ja Tuusulanjoen siltaympäristöihin sekä eritasoliittymien ympäristöjen ilmeeseen, taitorakenteisiin ja maastonmuotoiluun tulee panostaa erityisesti, samoin meluntorjuntarakenteisiin.
- Väylän suunnittelussa ja rakentamisessa on huomioitava kulttuurimaisema, ekologisuus ja resilienssi.

5.7 Vaikutukset luonnonoloihin

Vaikutuksia luonnonoloihin, suojelukohteisiin, muihin huomionarvoisiin luontokohteisiin sekä suojelun kannalta tärkeisiin lajeihin on kuvattu yksityiskohtaisesti YVA-selostuksessa. Hankkeen tärkeimmät vaikutukset, sekä suunnittelun myötä tarkentuneet seikat ja ehdotetut lievennystoimet on esitetty tässä aluevarausuunnitelmassa.

5.7.1 Vaikutukset suojelukohteisiin

Aluevarausuunnitelman kannalta keskeisiä kohteita ovat Vantaanjoen Natura-alue ja luonnonsuojelualueiden varauksista Reunan Josvaholm ja Tuusulanjokivarren Lillå.

Vantaanjoen Natura-alue (FI0100104)

Tielinjaus ylittää Vantaanjoen Natura-alueen Reunan peltoalueiden itäpuolella. Lievennyksenä tielinjaus toteutetaan maisemasiltana, jolloin pysyvät vaikutukset perusteina oleviin EU:n luontodirektiivin vuollejokisimpukkaan (VU) ja saukkoon (LC) jäävät vähäisiksi eikä lajien liikkumiselle alueella aiheudu rajoituksia toteutettavan linjauksen myötä. Kohteen herkkyyks on muutoksille suuri. Sillan vaikutusten merkittävyys on vähäinen huomioiden vaikutusten tilapäisyys.

Reunan Josvaholm

Yleiskaavassa noin 55 hehtaarin Reunan Josvaholm on osoitettu suojelualueeksi. Josvaholmin lounais-koillisuuntaisessa laaksossa on pinta-alaltaan noin 14 hehtaarin korpi- ja lähteikkö-alue, jolla esiintyy runsaslahopuustoista lehtokorpea (VU) ja metsäluhtaa (DD). Linjauksella esiintyy erittäin uhanalaista (EN) direktiivilajia lahokaviosammalta, jonka ydinalueen linjaus halkaisee keskeltä.

Haittojen lieventämistoimenpiteenä aluevarausuunnitelman tielinjaus ylittää Josvaholmin laakson korkealla maisemasillalla, joka katkaisee yhtenäisen metsän latvayhteyden, mutta ei muuta alueen vesitaloutta. Sillan ali toimii korkea ja leveä häiriötön liikkumisyhteys, johon metsäkasvillisuus ainakin osittain palaa rakentamisen jälkeen.

Itäpuolisen metsäalueen arvokohteita ovat jalopuulehdot, liito-oravien asuttamat suuret haavikot ja lahokaviosammalten esiintymiskohteet. Aluevarausuunnitelmaan valittu linjaus kulkee alueen poikki kallioharjannetta, joka on äskettäin suurimmaksi osaksi avo- tai harvennushakattu ja siten metsäyhteydet ovat jo pahoin pirstoutuneet. Linjaus kiertää alueen jalopuulehdot ja suuret haavikot, mutta osa ojitetulla kuusi-istutuksella Rajakoskentie itäpuolella sijaitsevista lahokaviosammalten esiintymistä on kuitenkin jäämässä vastaavasti linjauksen alle. Linjauksella on suuri kielteinen vaikutus kohteeseen.

Myllykylän Lillå

Tuusulanjokivarressa sijaitseva erittäin edustava jokilaakso sijoittuu Vantaan puolella olevan Katriinantien sekä Tuusulan puoleisen Myllykyläntien väliselle alueelle. Vantaan puolella luonnonsuojelualuevaraus on 9,8 hehtaaria ja yleiskaava 2020 mukainen luonnonsuojelualueeksi soveltuva alue 17,1 hehtaaria. Uudenmaan maakuntakaavan (Uusimaa-kaava 2050, hyväksytty 2020) mukainen luonnonsuojelualuevaraus on Tuusulan puolella 16,3 hehtaaria. Kohde on linjauksen itäosalta jyrkkäreunainen ja mutkitteleva jokilaakso, jonka rinteillä on lehtoja, kookasta haapa- ja kuusimetsää sekä Tuusulan puolella liito-oravien ydinaluetta. Joessa lisääntyy erittäin uhanalainen meritaimen (EN), vaarantuneeksi luokiteltu vuollejokisimpukka (VU) ja direktiivilajeihin kuuluva kirjojokikorento (LC).

Haittojen lievennystoimenpiteenä tielinjaus kulkee yli sata metriä pitkänä maisemasiltana kymmenen metrin korkeudella Tuusulanjoen vesipinnan yli, joten vaikutukset jokiekosysteemiin jäävät rakentamisen aikaisiksi ja joen lajistolle ei jää haittaa ylityksestä. Maalla linjaus jakaa yhtenäisen metsäalueen kahtia, mutta jokivarren maaeliöstön siirtyminen laaksoa pitkin on käytännössä esteetöntä joen vesirajaa ja länsipuolelta maata pitkin sillan ali. Itäpuolella linjaus katkaisee maan pinnalla metsäyhteyden kokonaan ja maayhteyden osittain. Linjauksella on suuri kielteinen vaikutus kohteen maaekosysteemiin.

5.7.2 Vaikutukset muihin huomionarvoisiin luontokohteisiin

Kesäkylän pajuluhta (LC) on paikallisesti arvokas kohde, jossa on monilajinen päiväperhoslajisto mukaan lukien harvinaistunut ketokultasiipi (NT). Tielinjaus kulkee osin alueen itäosan yli ja hävittää luhtakasvillisuuden linjaukselta. Tie pengerretään alueella noin 3-6 metrin korkeudelle, mikä leventää tiealueen kokonaispinta-alaa. Tie voi osin muuttaa kohteen vesitaloutta. Todennäköisesti jäljelle jäävät osat säilyttävät luhtaisen luonteensa. Vaikutusta on pidettävä alueelle kohtalaisen kielteisenä.

Kesäkylän Kesämetsän korpi (EN) on kasvillisuudeltaan arvokkaaksi todettu kohde. Tielinjaukselta kaadetaan puusto ja tie pengerretään alueelle noin 3-6 metrin korkeudelle, mikä leventää tiealueen kokonaispinta-alaa. Tie tulee vaikuttamaan alueen vesitalouteen ja luomaan tienvarteen lämpimämmän ja aurinkoisemman mikroilmaston. On todennäköistä, että reunametsät kuivuvat ja reunavaikutusalueella kuolee kuusia välillisiin vaikutuksiin. Vaikutusta uhanalaiseen luontotyyppiin ja lajistollisesti arvokkaaseen alueeseen on suuri.

Tuusulanjoen länsipuolisen jokilaakson pähkinä- ja jalopuulehdot ja -kankaat, joiden poikki linjaus kulkee, ovat pääosin kuusivaltaista talousmetsää, jossa kasvaa yksittäin ja ryhminä lehmusta, vaahteraa ja paikoin runsaasti pähkinäpensasta. Laakson rinteet joelle päin ovat pääosin vanhaa hakkuuaukeaa, jossa kasvaa paikoin runsaasti pähkinäpensasta. Alueeseen kokonaisuutena kohdistuva haitallinen vaikutus on vähäinen.

Siltaniitunmäen itä- ja kaakkoispuolen tammimetsiköstä saattaa jäädä joitain pieniä tammia linjauksen alle, mutta pääosa kookkaasta puustosta säilyy linjauksen eteläpuolella. Linjaus saattaa vaikuttaa lentoaseman suuntaan laskeutuvan laakson vesitalouteen kuivattavasti, mutta vaikutus tammiin on vähäinen. Avoimeen maastoon kylväytyy koko ajan uusia tammia, joten pieneen osaan tammimetsikköä kohdistuva haitallinen vaikutus on vähäinen.

Huhtarinmäen douglaskuusikoealan pohjoisosa jää osin linjauksen alle ja osa puista joudutaan kaatamaan. Kymmeniä puita jää kuitenkin jäljelle ja vaikka laji ei ole meillä kotimainen, niin kookkailla, jopa yli 50 metrisiksi kasvavilla puilla on merkitystä luonnonnähtävyytenä. Kokonaisuutena haitallinen vaikutus kohteeseen on vähäinen.

5.7.3 Vaikutukset suojelun kannalta tärkeisiin lajeihin

Lahokaviosammal

Lahokaviosammalta esiintyy Reunan, Vantaanmetsän, Kesäkylän ja Hanskallion alueilla. Suojeluvarakseen kuuluvalla Reunan Josvaholmin korpialueella linjaus kulkee lajille määritellyn ydinalueen poikki ja edelleen idempänä poikki laajan Vantaanmetsän ydinalueen pirstoen sen kahtia. Riipilän osuudella Kesäkylän kesämetsän esiintymä supistuu reunastaan pieneltä osin ja Hanskallionkujan ydinalue pirstoutuu keskeltä kahtia ja supistaen ydinaluetta oleellisesti. Linjaus sijoittuu Hanskallion itäosan ydinalueille siten, että läntisempi supistuu reunastaan ja itäisempi pirstoutuu kahtia. Tielinjaus supistaa kaikkia neljää ydinaluetta ja siten

linjauksella on kielteinen vaikutus. Suuri kielteinen vaikutus kohdistuu kahteen ydinalueeseen, jotka pirstoutuvat kahtia.

Tielinjauksen alueilla on tunnettuja lahokaviosammalen esiintymiä, jotka häviäisivät. Linjauksen vaikutus aiheuttaa siis suuria kielteisiä paikallisia muutoksia. Lisäksi alueiden vesitaloudessa ja mikroilmastossa voi tapahtua rakentamisen aikaisia muutoksia tiealuetta laajemmille alueille. Ydinalueiden herkkyys on suuri ja muutoksen suuruus on kohtalainen. Vaikutukset lahokaviosammalen ydinalueisiin ovat kohtalaisen kielteisiä vaikutusten kohdistuessa rajalliseen osaan ydinaluetta. Lajiin kohdistuu kuitenkin suunnitellulla linjauksella suoria, yksilöihin kohdistuvia vaikutuksia, jotka ovat suuria ja kielteisiä lajin yksilöiden jäädessä tielinjauksen alle.

Vuollejokisimpukka

Vuollejokisimpukalla on Vantaanjoessa ja Tuusulanjoessa merkittävät esiintymisalueet. Molempien jokien ylitykset on suunniteltu rakennettavaksi maisemasiltoina eli ne eivät valmistuttuaan haittaa merkittävästi vuollejokisimpukan esiintymistä tai muita alueen vesieläimiä rakentamisen jälkeen. Rakentamisen aikainen toiminta on uhka simpukoille veden mahdollisen tilapäisen samentumisen sekä suoran, rakentamisesta aiheutuvan, pohjaa muuttavan toiminnan seurauksena. Haitalliset vaikutukset lajin esiintymiseen ovat vähäisiä, kun lieventämis托imina toteutetaan tarvittaessa simpukoiden siirto tielinjauksen kohdalta.

Saukko

Saukkoa on havaittu sekä Vantaanjoella että Tuusulanjoella. Saukon normaali liikkuminen jokivartta pitkin voi häiriintyä maisemasiltatyömaiden ollessa käynnissä päivisin. Silloin, kun työt eivät ole käynnissä ja rakentamisen jälkeen ei maisemasilloista ole haittaa saukoille. Saukolle kohdistuu korkeintaan vähäinen rakentamisen aikainen kielteinen vaikutus.

Lepakot

Lepakoiden ainoa havaittu todennäköinen lisääntymispaikka on rekkaparkin alle jäämässä olevalla Malmin tilalla. Selvityksessä alueella havaittiin yksi korvayökkö, pohjanlepakkoa ja siippalajeja. Ennen rakentamista linjauksen alle jäävät rakennukset ja kookkaat pihapuut tulee tarkistaa yhdyskuntien varalta ja mahdollisten yhdyskuntien löytyessä hakea poikkeamislupaa purkua varten. Lisääntymispaikan häviämällä on lajeille suuri kielteinen vaikutus.

Reunan Josvahalmissa ja Tuusulanjokivarressa väylä pirstoo metsäalueita, jotka ovat lepakoille tärkeitä ruokailualueita. Viikisiipat saalistavat mielellään korkealla puiden latvoissa eivätkä pidä kirkkaasta valaistuksesta, joka linjaukselle tien myötä tulee. Vesisiippa taas saalistaa vesialueilla veden pinnan myötäisesti. Koska tielinjauksen ympäristössä säilyy yhtenäisiä metsäalueita ja pysyviä vaikutuksia ei jokiympäristöön tule, arvioidaan haitalliset vaikutukset lepakolajien esiintymiseen vähäisiksi.

Liito-orava

Hankealueella olevista liito-oravareviireistä Josvahalmin reunametsä sijoittuu linjaukselle. Kyseisestä reunametsästä ei viime vuosina ole enää havaittu liito-oravaa, mutta liito-oravati-lanne voi kuitenkin muuttua nopeastikin. Tielinjaus heikentää kohteen soveltuvuutta liito-oravalle, koska lajille sopivasta ympäristöstä häviää jonkin verran maisemasillan alta. Maisemasilta mahdollistaa liito-oravien liikkumisen esteettä tien poikki ja lajille on runsaasti kookasta puustoa, joten väylän haitallista vaikutusta on pidettävä liito-oravalle vähäisenä nykytilanteessa.

Tuusulanjokivarren liito-oravan ydinalueet (rajauspäätökset) sijoittuvat linjauksen pohjoispuolelle, eikä tielinjaus supista kyseisiä alueita. Lajille soveltuvaa ympäristöä on laajalti jokivarressa ja tielinjaus pirstoo kyseisen yhtenäisen metsäympäristön. Tuusulanjoen ylittävä maisemasilta mahdollistaa liito-oravien liikkumisen sillan ali varsinkin länsipuolella, mutta liito-oravat pystyvät liitämään sen yli myös joen itäpuolella. Kohteen reunaympäristön puuden säilyttäminen on tästä syystä tärkeää. Lajiin kohdistuvat vaikutukset ovat merkittävyydeltään vähäiset.

Viitasammakko

Lajin suojeltavia lisääntymispaikkoja ei ole linjauksella, mutta Kesäkylän Koivikon kohdalla linjauksen länsipuolelle jää aiemmin lajin lisääntymispaikaksi todettu suolampare. Kohteen etäisyys tulee olemaan noin 40 metriä linjauksen länsipuolen jalankulku- ja pyöräilyväylästä. Sen vuoksi jatkosuunnittelussa tulee huolehtia, että viereisen suoalueen vesitaloudessa ei tapahdu merkittäviä muutoksia. Kohteella on viime vuosina tehty metsäojituksia, joiden poikki linjaus kulkee. Nämä ojat tukitaan mahdollisuuksien mukaan rakennustöiden yhteydessä linjauksella, mikäli niiden katsotaan uhkaavaan viitasammakon lisääntymispaikan vesitaloutta.

Kirjojokikorento

Laji lisääntyy vain jokivarsien virtaavassa vedessä. Aikuisia yksilöitä löytyi laajalti kesän 2019 selvityksissä Kesäkylän ja Kiilan ympäristöstä aina Myllykylään saakka. Todennäköisesti lajin toukkia elää hyvin pitkällä matkalla Tuusulanjoella, joka on ainoa lähiseudulla niille sopiva elinympäristö. Lajiin kohdistuu korkeintaan vähäinen paikallinen rakentamisen aikainen kielteinen vaikutus.

Taimen

Tuusulanjoen ja Vantaanjoen kalasto on monipuolinen. Molemmissa jokivesistöissä esiintyy taimenta ja joet luokitellaan vaelluskalavesistöiksi. Vesistösiltojen rakentamisen aikainen vaikutus kalastoon arvioidaan vähäiseksi ja ohimeneväksi. Mahdollisuuksien mukaan sillat rakennetaan siten, että jokiuomiin kohdistuu mahdollisimman vähän toimenpiteitä.

Kalastoon mahdollisesti kohdistuvia, siltöjen rakentamisesta aiheutuvia vaikutuksia voidaan lieventää huomioimalla kalan nousu- ja kutuajat rakentamisen aikana ja ajoittaa intensiivisimmät rakennustoimenpiteet näiden aikojen ulkopuolelle. Lisäksi työn aikaisia haittoja voidaan vähentää rakentamalla sillat ja penkereet mahdollisimman pitkälti kuivatyönä.

Vantaanjoen ja Tuusulanjoen ylittävälle silloille haettavien vesilain mukaisten lupien ehtoja noudattamalla lievennetään ja ehkäistään haitallisia vesistövaikutuksia ja turvataan jokivesistöissä esiintyvää lajistoa.

5.7.4 Vaikutukset viherverkostoon ja ekologiin yhteyksiin

Aluevarausuunnitelmassa käsiteltävän tielinjauksen vaikutukset ekologiin yhteyksiin vaihtelevat eliöryhmästä toiseen. Tielinjauksen yhteyteen ei ole suunniteltu riista-aitoja, jolloin isommat maaeläimet kykenevät ylittämään sen ja estevaikutus näille jää vähäisemmäksi kuin pienempien ja heikommin liikkumaan kykenevien eliöiden osalta. Täydellistä estevaikutusta itse tielinjauksesta ei kuitenkaan minkään eliöryhmän osalta muodostu. Ekologisten yhteyksien toimivuuteen on kuitenkin kiinnitettävä suunnitteluprosessissa erityistä huomiota ja erityisesti paikallisen lajiston, kuten liito-oravan hyödyntämien yhteyksien toimivuus on varmistettava.

Tielinjauksen länsipäässä Hämeenlinnanväylän läheisyydessä tielinjaus ylittää viljelyssä olevan Lamminsuonojan laakson sekä sen itäpuolella alkavan Reunan yhtenäisen metsäalueen läpi kulkevan maakuntatasolla merkittävän ekologisen yhteyden, joka on osa Vantaanjoen sekä Nuuksion ja Sipoonkorven välistä ekologista runkoyhteyttä. Hämeenlinnanväylän muodostama estevaikutus tulee alueella entisestään korostumaan uuden tielinjauksen toteutuksen myötä. Reunan itäpuolella tielinjaus ylittää Vantaanjoen jokikäytävän, mikä toimii maakunnallisesti huomattavan merkittävänä ekologisena yhteytenä osana Nuuksion ja Sipoonkorven välistä yhteysverkostoa ja edelleen yhdistää Vantaan ja Helsingin eteläisemmät metsäalueet osaksi Reunan ja Kesäkyllän alueen laajoja yhtenäisiä metsäalueita.

Uuden väylän keskivaiheilla välittömästi Vantaanjoen jokilaakson itäpuolella linjaus ylittää Uudenmaan maakuntakaavaan 2050 merkityn Kesäkyllän metsäalueiden ja Sotilaskorven välisen viheryhteystarpeen. Toimivan yhteyden säilyminen tällä alueella on keskeistä Nuuksion ja Sipoonkorven välisen runkoyhteyden toimivuuden kannalta. Lamminsuonojan laakson, Reunan metsäselänteiden sekä Vantaanjoen ylityksien toteuttaminen pitkien yhtäjaksoisten ja korkeiden maisemasiltojen avulla varmistaa, että eliöstön kulkumahdollisuudet alueella pysyvät hyvinä ja toimiva ekologinen yhteyskäytävä säilyy edelleen sekä paikallisella että alueellisella tasolla. Ekologisten yhteyksien toimivuutta alueella heikentävät ennestään Kiilan alueen maa-ainesten otto ja sijoitus sekä metsäteollisuus. Muuten linjaus halkoo keskivaiheillaan varsin yhtenäistä metsäaluetta, jolla ekologiset yhteydet toimivat nykyisellään pääasiassa hyvin. Tielinjauksen haitalliset vaikutukset konkretisoituisivat osuudella erityisesti heikommin liikkuvien eliölajien kohdalla.

Tielinjaus ylittää Tuusulanjokilaakson, joka toimii alueella maakunnallisesti merkittävänä runkoyhteytenä pohjoisen suuntaan ja liittyy sekä etelässä että pohjoisessa osaksi laajempaa Nuuksion ja Sipoonkorven välistä ekologisten yhteyksien verkkoa. Ylityksen toteuttaminen maisemasiltana sekä pienempi Kuutamotien alikulkukäytävä lännempänä varmistavat, että eliöstön kulkumahdollisuudet alueella säilyvät hyvinä ja yhteyden toimivuus ei heikkene merkittävästi. Heikommin liikkuvien eliölajien yhteyksien säilymistä alueella voidaan edesauttaa huolehtimalla siitä, että paikallisella tasolla tärkeät vesistönylitykset toteutetaan huomioiden sekä vesi- että maaeliöstön liikkumistarpeet esimerkiksi kulkuluiskien sekä vapaan molemmin suuntaisen liikkumisen mahdollistavien ylitysratkaisujen avulla.

Itäosissaan linjaus ylittää Mäkiniiiton ja Myllykylän välisen paikallisesti tärkeän ekologisen yhteyden sekä lisäksi sivuaa useita paikallisella tasolla merkittäviä yhteyksiä. Näistä erityisen huomionarvoinen on Vantaan Kylmäjoen viherkäytävä ja Mäkiniiiton välinen yhteys, jonka tielinjaus katkaisee ainakin osittain. Yhteyden toimivuus on todennäköisesti jo ennestään heikentynyt lentokenttäalueen läheisyyden ja Tuusulanväylän alituksen takia. Uusi väylä myös vahvistaa ennestään hieman Tuusulanväylän alueellista estevaikutusta.

Jatkosuunnittelu ja haittojen lieventämistoimenpiteet

- Lähtökohtaisesti uuden tien toteutuminen heikentää viherverkostoa ja paikallisten sekä alueellisten ekologisten yhteyksien toimivuutta. Vaikutusten suuruus ja merkittävyys vaihtelevat yhteys- ja eliöryhmäkohtaisesti.
- Eliölajien esiintyminen voi muuttua ajan kuluessa ja lajien esiintyminen tulee kartoittaa ennen rakentamisen aloittamista, mikäli viimeisestä selvityksestä on kulunut yli kolme vuotta tai mikäli linjauksella on tapahtunut merkittäviä muutoksia.
- Haittojen lieventämiseksi tiesuunnitelmassa tulee kiinnittää erityistä huomiota lieventämistoimenpiteiden suunnitteluun ja toteutukseen. Vieraslajien esiintymisen ehkäisemiseksi tulee maisemasuunnittelussa suosia alkuperäisiä pintamaita ja kasvillisuutta.

- Aluevarausuunnitelmassa esitetyt maisemasillat tulee suunnitella siten, että eri eliöryhmien liikkuminen niiden alitse on mahdollisimman sujuvaa ja myös rakentamisen aikana. Käytännössä tämä tarkoittaa erilaisten yhteyksien (esim. puusto-, maa- ja vesistöyhteydet) huomioimista ja toimivuuden varmistamista soveltuvin suunnitteluratkaisuin.
- Ennen siltojen rakentamista Vantaanjoen ja Tuusulanjoen vuollejokisimpukkatilanne selvitetään rakentamisalueella sukeltamalla, jonka jälkeen tehdään tarvittavat suunnitelmat yksilöiden siirtämiseksi niille sopivaan kohtaan lähialueella. Siirto vaatii poikkeamisluvan.
- Lahokaviosammaleesiintymien alueilla tulee lievennyksenä siirtää linjauksilla olevat kaatuneet puut joko kokonaisina tai osina mahdollisuuksien mukaan syvemmälle metsään sekä siirtää linjaukselta kaadettuja puita lahoppuujatkumon varmistamiseksi.
- Linjauksen yhteyteen toteutettavat pienemmät vesistönylitykset tulee suunnitella siten, että sekä maa- että vesieliöstöllä on esteetön kulku niiden alitse ympäri vuoden. Käytännössä tämä tarkoittaa muun muassa alikulkupenkereiden tai erillisten pieneläintunnelien toteuttamista uomanlytysten yhteyteen sekä vesieliöstön molemmin suuntaisen esteettömän liikkumisen varmistamista esimerkiksi suisteiden ja puoliavoimien, luonnollisen uoman pohjan substraatin sisältävien siltarumpuratkaisujen avulla.

5.8 Vaikutukset vesiin

5.8.1 Vaikutukset pintavesiin

Vedenlaatu ja hydrologia

Hankkeen vesistövaikutukset ovat sekä rakentamisen, että käytön aikaisia. Rakentamisen aikaiset vaikutukset syntyvät esimerkiksi louhinnasta, maanmuokkauksesta ja täyttötöistä ja ne ilmenevät erityisesti kiintoainekuormituksen aiheuttamana vesien samentumisena. Tien käytön aikaiset pintavesivaikutukset syntyvät läpäisemättömän pinta-alan kasvun ja edelleen muodostuvien maantiehulevesien kasvun myötä. Samoin kasvaa myös hulevesien sisältävien epäpuhtauksien ja haitta-aineiden kuormitus vastaanottavissa vesistöissä.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset arvioidaan käytön aikaisia vaikutuksia merkittävimmit suurimpien vesistöjen, kuten Vantaanjoen ja Tuusulanjoen kohdalla hyvien sekoittumisolosuhteiden vuoksi. Jokiin kohdistuvat vesistövaikutukset arvioidaan kokonaisuudessaan korkeintaan vähäisen kielteisiksi, koska molemmat kohteet ylitetään maisemasilloja pitkin eikä niistä kohdistu enää rakentamisen jälkeen vaikutuksia jokivesistöihin. Jokivesistöihin kohdistuvia rakentamisen aikaisia vedenlaadullisia ja eliöstöön kohdistuvia muutoksia voidaan lieventää siltojen rakentamisen huolellisella suunnittelulla sekä noudattamalla vesilain mukaisissa lupapäätöksissä annettuja ehtoja.

Hydrologiset ja vedenlaadulliset muutokset ovat selkeimmin havaittavissa pienemmissä virtavesissä, kuten puroissa ja noroissa. Vaikutukset ovat sekä rakentamisen, että käytön aikaisia ja voimakkaimpia purkualueen välittömässä läheisyydessä. Jatkosuunnittelussa pienvedet tulee huomioida suunnitteleamalla uomien ylitykset niin, ettei veden kulku muutu merkittävästi, tai kokonaan esty. Pienvesiin eli puroihin ja erillisselvityksessä käsiteltyihin noroihin kohdistuvat vaikutukset arvioidaan korkeintaan kohtalaisiksi. Noroselvitys tehtiin aluevarausuunnitelman laatimisen yhteydessä ja se on esitetty liitteessä 2. Pintavesien viivytystä ennen laskemista nykyisiin vesistöihin on käsitelty luvussa 4.1.15.

5.8.2 Vaikutukset pohjavesiin

Pohjavesiin kohdistuvia vaikutuksia on käsitelty laajasti YVA-selostuksessa. Aluevaraussuunnitelmassa maantien ratkaisu on tarkentunut, jonka mukaisesti vaikutusavioita on päivitetty.

Pohjavesien kannalta merkittävimmät vaikutukset liittyvät tien rakentamisvaiheeseen, kun maata muokataan voimakkaasti ja maastossa on runsaasti koneita ja yleensä polttoainesäiliöitä koneiden tankkausta varten. Rakennettaessa uutta tietä poistetaan pohjavettä suojaavaa ja vajovettä suodattavaa pintamaannosta. Vaikutus jää suhteellisesti pienemmäksi, jos rakentaminen kohdistuu olemassa olevan tielinjan maastokäytävään tai muuten muokattuun maastoon. Maanrakennus- ja louhintatyöt voivat vaikuttaa väliaikaisesti pohjaveden laatuun aiheuttamalla esimerkiksi veden samentumista ja paikoin muuttaa pohjaveden virtausolosuhteita. Toteutettaessa maanrakennustöitä pilaantuneen maaperän alueella, kohdistuu pohjaveteen pilaantumisriski. Pohjavedenpinnan yläpuolella tapahtuvan maanmuokkauksen aiheuttama vaikutus pohjaveteen on vähäinen, eikä se välttämättä ole havaittavissa pohjaveden laadussa tai määrässä.

Tienpidosta aiheutuva pohjaveden pilaantumisriski muodostuu suurelta osin liukkaudentorjunnassa käytettävästä tiesuolasta, joka voi nostaa pohjaveden kloridipitoisuuksia tien läheisyydessä. Myös vaarallisten aineiden kuljetuksiin ja mahdollisiin onnettomuustilanteisiin liittyy pohjaveden pilaantumisriski.

Luokitellut pohjavesialueet

Tielinjauksen itäosa sijoittuu vedenhankintaa varten tärkeälle Mätäkivi B pohjavesialueelle noin 650 metrin matkalla. Tielinjaus ei sijoitu pohjaveden muodostumisalueelle. Etäisyys tielinjaukselta Kuninkaanlähteen vedenottamolle on noin 700 metriä. Paikallinen pohjaveden virtaussuunta alueella on tielinjaukselta kohti vedenottamoaa. Alueella on kuitenkin jo nykyisin runsaasti liikennettä ja kuormituslähteitä, kuten Sammonmäen teollisuusalue. Alueen mahdollinen suojaustarve täytyy määritellä yhdessä maankäytön suunnittelun kanssa.

Mätäkiven pohjavesialueeseen kohdistuvat kielteiset vaikutukset ovat pääosin rakentamisen aikaisia. Tien rakentamisen arvioidaan aiheuttavan pohjaveden tilapäistä samentumista tiealueen läheisyydessä. Vaikutusten ei arvioida ulottuvan Kuninkaanlähteen vedenottamolle asti. Rakentamisen aikana on kiinnitettävä huomiota alueen maaperän mahdolliseen pilaantumiseen, sillä pilaantuneen maaperän kaivutyöt aiheuttavat riskin haitta-aineiden kulkeutumiselle pohjaveteen. Pilaantuneen maaperän kohteita on käsitelty tarkemmin luvussa 5.9.3. Tien käytön aikaisten vaikutusten ei arvioida olevan merkittäviä, varsinkin jos pohjavesialueella kulkevalle tieosuudelle rakennetaan pohjaveden suojausrakenne.

Yksityiskaivot

Tielinjauksen läheisyyteen sijoittuu useita yksityiskaivoja erityisesti Reunan ja Kesäkylän pientaloalueilla. Lähimmät kaivot sijaitsevat todennäköisesti vain noin 100 metrin etäisyydellä tielinjauksesta. Kaivojen lähellä tapahtuva rakentaminen voi vaikuttaa väliaikaisesti kaivoveden laatuun tai määrään, aiheuttaen esimerkiksi veden samentumista. Tien käyttö voi nostaa tien välittömässä läheisyydessä sijaitsevien kaivojen veden kloridipitoisuuksia ja mahdollisiin onnettomuustilanteisiin liittyy pohjaveden paikallinen pilaantumisriski.

Reunan pientaloalueen maaperäolosuhteiden perusteella pohjaveden muodostuminen tiealueen välittömässä läheisyydessä on kuitenkin hyvin vähäistä, eikä tien rakentamisen pohjavesivaikutusten arvioida ulottuvan merkittävästi tiealueen ulkopuolelle. Rakentamisen väliaikaisten pohjavesivaikutusten laajuus ja merkittävyys riippuvat erityisesti tienrakennuksen

teknisestä toteutuksesta, kuten pohjanvahvistusmenetelmästä. Lisäksi osuuden laajat kallioleikkaukset voivat paikallisesti laskea pohjaveden pinnan korkeutta ja vaikuttaa virtausolosuhteisiin.

Kesäkylän läheisyydessä olevalla kalliomäellä väylä rakennetaan kallioleikkaukseen. Louhinnat eivät kuitenkaan ulotu kovin syvälle kallioperään (louhintataso noin +60), eikä niillä arvioida olevan merkittävää vaikutusta lähistön kallioportaivojen vedenlaatuun.

Lähteet

Reunan alueella, Rajakoskentien varrella on pieni maastokarttaan merkitty lähde tielinjauksen pohjoispuolella noin 190 metrin etäisyydellä. Lähteiköstä purkautuvan pohjaveden pääasiallinen muodostumisalue sijoittuu lähteen länsipuolella olevalle hiekkamoreenialueelle, jolle uusi tielinjaus ei sijoitu eikä hankkeen arvioida vaikuttavan lähteestä purkautuvan veden määrään tai laatuun.

Riipiläntien varrella, aivan suunnitellun tielinjauksen eteläpuolella olevassa notkelmassa sijaitsee Josvahalmin lähteikköalue. Lähteiköstä purkautuvan pohjaveden pääasiallinen muodostumisalue sijoittuu suunnitellun tielinjauksen eteläpuolella oleville hiekka- ja hiekkamoreenialueille. Tielinjaus kulkee lähteikköalueen välittömässä läheisyydessä, ja jatkosuunnittelussa on huomioitava lähtekön vesitalouden turvaaminen maisemasiltaa rakennettaessa. Siltaratkaisun johdosta alueen vesitaloudessa ei pitäisi syntyä merkittäviä käytön aikaisia muutoksia.

Kesäkylän luoteispuolella, Mossabackan alueella, sijaitsee lähde noin 170 metrin etäisyydellä suunnitellusta tielinjauksesta pohjoiseen. Lähteestä purkautuvan pohjaveden muodostumisalue sijoittuu lähteen pohjoispuolella olevalle Fågelbergin hiekkamoreenialueelle, jolle suunniteltu tielinjaus ei sijoitu. Hankkeella ei arvioida olevan vaikutuksia lähteestä purkautuvan pohjaveden määrään tai laatuun.

Suunnittelualueen itäosassa, Tuusulanväylän ja Kulomäentien liittymän välittömässä läheisyydessä sijaitsevan lähteen etäisyys suunniteltavaan tielinjaukseen on noin 100 metriä. Lähde sijaitsee jo nykyisellään voimakkaasti rakennetulla alueella liittymäalueen välittömässä läheisyydessä. Lähteen läheisyydessä tielinjaus sijoittuu olemassa olevaan maastokäytävään. Rakentamisen aikana lähteen vedenlaatuun ja antoisuuteen tulee mahdollisesti kohdistumaan kielteisiä vaikutuksia, kuten veden väliaikaista samentumista. Tien käytön aikaisten vaikutusten ei arvioida poikkeavan merkittävästi nykyisestä.

Päijännetunneli

Suunniteltava tielinjaus ylittää Päijännetunnelin Myllykyläntien eritasoliittymän kohdalla. Eritasoliittymän suunnitelmaratkaisu on tarkentunut YVA-vaiheen jälkeen. Eritasoliittymä suunnitellaan rakennettavaksi tasoon +42 m, joka on samalla tasolla Päijännetunnelin veden painetason (+42 m) kanssa. Päijännetunnelin sijainti ja rakenteet on tarkasti huomioitava myöhemmissä suunnitteluvaiheissa, erityisesti louhintasuunnitelmissa ja pohjaveden suojausten suunnittelussa. Suojauksilla on estettävä veden virtaaminen Päijännetunneliin etenkin sen korjaus- ja huoltotöiden aikana, jolloin tunneli saatetaan tyhjentää vedestä.

Päijännetunneliin kohdistuvien vaikutusten kannalta merkittävien tekijä ovat mahdolliset louhinnat, jos niitä toteutetaan tunnelin välittömässä läheisyydessä. Tunneli sijoittuu syvälle kallioperään, mutta kallioperä on paikoin rikkonaista ja vettä johtavan rakoilun kautta Päijännetunnelin vesi on hydrologisessa vuorovaikutuksessa kallioperässä esiintyvän pohjaveden kanssa. Mahdolliset louhinnat voivat myös suurentaa olemassa olevia kallioperän rakoja.

Päijännetunnelin normaalin käyttötilanteen aikana kalliopohjaveden virtaussuunta on pois-päin tunnelista ja veden ylipaine suojaa osaltaan tunnelin raakavettä haitta-aineiden kulkeutumiselta. Lisäksi tunnelin veden painetaso tällä kohdalla on korkeammalla kuin ympäristön luontaiset pohjaveden pinnat. Tiealueen kuivatusvesien johtamisen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota Päijännetunneliin ja huomioida muun muassa sen ilmareikä.

Pohjaveden pinnantasot ja paineellinen pohjavesi

Tielinjaus ylittää laajoja savikkoalueita Vantaanjokilaaksossa. Savikkoalueilla esiintyy mahdollisesti paineellista pohjavettä, mikä tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

Focus-alueelle suunnitellaan laaja-alaisia louhintoja, jotka laskevat todennäköisesti pohjaveden pinnan tasoa paikallisesti kalliroleikkausten läheisyydessä.

Jatkosuunnittelu ja haittojen lieventämistoimenpiteet

- Vesistöjen vedenlaadun heikkenemistä ja hydrologisia muutoksia voidaan ehkäistä esimerkiksi viivyttämällä ja laskeuttamalla valumavesiä sekä noudattamalla vesilupapäätösten ehtoja.
- Tärkeää on estää ja vähentää hule- ja muiden valumavesien hallitsematonta laadullista ja määrällistä leviämistä vesistöihin ja etenkin pienvesiin.
- Vantaanjoen ja Tuusulanjoen ylittävien siltojen rakentaminen vaatii vesilain mukaiset luvat, jotka tulee hakea viimeistään tiesuunnitelmavaiheessa Aluehallintovirastosta.
- Myös luonnontilaisenkaltaisten purojen ja norojen läheisyydessä tehtävien toimenpiteiden lupatarve tulee selvittää viimeistään tiesuunnitelmavaiheessa.
- Pienvesien ylitysten yhteydessä on tärkeää turvata etenkin luonnontilaisten uomien nykytila ja suunnitella ylitykset niin, ettei veden kulku muutu merkittävästi tai kokonaan esty. Purot ja norot ohjataan linjauksen ali tunneliratkaisuihin niin, että myös vesi- ja maaeläinten esteetön kulku linjauksen ali varmistetaan.
- Vuollejokisimpukan esiintyminen tulee selvittää Vantaanjoen ja Tuusulanjoen siltaylitysten rakentamisaikavälillä ennen siltatöitä ja tarpeen vaatiessa hakea poikkeuslupaa simpukoiden siirtämiseksi.
- Tienpidosta johtuvia Mätäkivi B pohjavesialueeseen kohdistuvia haittavaikutuksia ja riskejä voidaan pienentää rakentamalla pohjavesialueella kulkevalle tieosuudelle pohjaveden suojausrakenne. Suojausrakenteen tarve on selvitettävä tarkemmin seuraavissa suunnitteluvaiheissa yhdessä alueen maankäytön kanssa.
- Yksityiskaivot kartoitetaan myöhemmässä tiesuunnitteluvaiheessa Väyläviraston ohjeistuksen mukaisesti, kun tarkemmat suunnitteluratkaisut ovat tiedossa. Tuolloin täytetään kiinteistökohtaiset kaivokortit sekä mitataan pohjavedenpinnan tasot ja tehdään vedenlaatumääritykset.
- Paineellisen pohjaveden mahdollinen esiintyminen suunnittelualueella tulee selvittää tarkemmin ja huomioida jatkosuunnittelussa. Paineellisen pohjaveden esiintymisaikavälillä tulee välttää syvälle maakerrokseen ulottuvaa rakentamista, jotta pohjavesikerroksen yläpuolisia vettä pidättäviä savikerrostumia ei puhkaista.
- Suunniteltaessa toimenpiteitä Seutulan vanhan kaatopaikan, Kuusakoski Oy:n jätteenkäsittelylaitoksen sekä Sammonmäen teollisuusalueen läheisyydessä on kiinnitettävä erityistä huomiota maaperän pilaantuneisuuteen ja siihen liittyvään pohjaveden pilaantumisriskiin rakennustöiden aikana.
- Reunan Riipiläntien varressa sijaitsevan Josvaholmin korpi- ja lähteikkökohteen ylityksen toteuttaminen maisemasiltatyypisenä ratkaisuna mahdollistaa kohteen vesitalouden säilymisen.
- Myllykyläntien eritasoliittymän jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota Päijännetunnelin sijoittumiseen ja rakenteisiin alueella. Hankkeen seuraavissa suunnitteluvaiheissa tulee ottaa huomioon myös mahdollinen pohjaveden tai maaperän suojaustarpeen arviointi Päijännetunnelin suoja-
vyöhykkeen kohdalla.
- Rakentamisen pohjavesivaikutusten tarkkailua toteutetaan myöhemmin laadittavan tarkkailuohjelman mukaisesti. Tarkkailuohjelmaan sisällytetään pohjaveden määrän ja laadun tarkkailu ennen rakentamista, rakentamisen aikana ja sen jälkeen.
- Urakoitsijoilta tulee edellyttää ympäristövastuullista toimintaa muun muassa koneiden huollossa, tankkauksissa ja polttoaineiden säilytyksessä. Talousvesikaivojen lähellä työskenneltäessä on noudatettava erityistä varovaisuutta.

5.9 Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvaroihin

5.9.1 Vaikutukset maaperään ja kallioperään

Tien rakentamisen päällysrakennemassat tarvitsee hankkia tielinjauksen ulkopuolelta, mutta muut tarvittavat pengermassat saadaan tielinjalta. Tien korkeusaseman suunnittelulla jatko-suunnittelussa voidaan optimoida maamassojen tarvetta. Tien rakentamisesta syntyy jonkin verran rakentamiseen kelpaamattomia maamassoja, jotka täytyy sijoittaa maa-ainesten sijoittamisalueille. Ne pyritään osoittamaan tien läheisyydestä.

Focus-alueella maantie rakennetaan syvälle nykyisen maanpinnan alapuolelle. Kallio maantien alueelta louhitaan osana laajoja maa-ainestenottohankkeita eikä maantien rakentamisen vuoksi. Focus-alueen eritasoliittymien rakentaminen vaatii hankkeen ulkopuolisia päällysrakenne- ja pengermassoja, jos eritasoliittymät rakennetaan vasta myöhemmin maa-ainesten oton jälkeen.

Vantaanjoen jokilaakson alueella esiintyy mahdollisesti happamia sulfaattimaita. Geologian tutkimuskeskuksen happamat sulfaattimaat –karttapalvelun perusteella sulfaattimaan esiintymistodennäköisyys kohteella on pieni tai hyvin pieni.

Tuusulanjokilaaksossa esiintyy mahdollisesti happamia sulfaattimaita. Jokilaakso sijoittuu Liitorina-ajan alapuolelle. Geologian tutkimuskeskuksen todennäköisyysluokituksen mukaan sulfaattimaan esiintymistodennäköisyys alueella on pieni.

5.9.2 Vaikutukset luonnonvaroihin

Luonnonvarojen käyttö ajoittuu hankkeen rakentamisen ajalle, jolloin rakentamisen yhteydessä tehdään maansiirtotöitä ja tie päällystetään. Tien ylläpito edellyttää ajoittaista päällysteen uusimista. Lisäksi välillisenä vaikutuksena hanke lyhentää alueen pääyhteyksiä nykytilanteeseen verrattuna ja vähentää vilkkaiden väylien, kuten Kehä III:n liikennettä, mikä osaltaan vähentää polttoaineen kulutusta.

Hankkeen rakentaminen vaikuttaa luonnonvaroihin, kuten pinta- ja pohjavesiin, viljelysmaahan ja metsävaroihin tielinjauksen kohdalla, mutta parantaa niiden saavutettavuutta linjauksen ulkopuolella. Noin 14 kilometriä pitkä uusi väylä muuttaa ympäristöä, jossa on monia luontoarvoja ja suojelukohteita.

Jätteen muodostuminen painottuu rakentamisen aikaisiin vaikutuksiin. Nykyaikaisessa tie-suunnittelussa pyritään hyödyntämään ylijäämämaat, käyttämään uusiomateriaaleja ja kierrättämään syntyvät jätteet tehokkaasti.

5.9.3 Pilaantuneet maa-alueet

Suunnittelualueen läheisyyteen sijoittuvat mahdolliset pilaantuneen maan kohteet tietoi-neen on esitetty alla (Taulukko 6). Taulukossa on myös esitetty kohdekohtaisesti arvio siitä, onko kohteella mahdollisia vaikutuksia hankkeeseen ja miten asia tulee huomioida jatko-suunnittelussa. Kohteiden sijainti on esitetty kuvassa 31.

Taulukko 6. Suunnittelualueen läheisyyteen sijoittuvat mahdolliset pilaantuneen maan kohteet ja niiden arvioitu vaikutus hankeen suunnitteluun. Jatkosuunnittelussa huomioitavat kohteet on korostettu oranssilla.

Kohteen nimi ja sijaintikunta	ID	Kuvaus	Sijainti	Huomiointi jatko-suunnittelussa
Seutulan vanha kaatopaikka - Kiila Hankalliontie, Vantaa	121616	Vuosina 1962–1987 toiminut yhdyskuntakaatopaikka. Maaperän pilaantuneisuuden selvitystarve. Jätetäyttö on kaatopaikan käytöstä poistamisen jälkeen peitetty maakerroksella.	Suunniteltu tielinjauksen kulkee vanhan kaatopaikan eteläpuolelta, sijoittuen alueen välittömään läheisyyteen.	Maaperän mahdollinen pilaantuneisuus sekä pohja- ja pintaveden pilaantumisen riski on huomiotava.
Kuusakoski Oy - Kiila Hankalliontie, Vantaa	121930	Toiminnassa oleva jätteenkäsittelylaitos. Palvelupisteellä vastaanotetaan ja käsitellään metallia ja muita materiaaleja jatkokäyttöä varten. Alueella varastoidaan jonkin verran polttoainetta ja jäteöljyjä.	Suunniteltu tielinjauksen kulkee kohteen pohjoispuolella, sijoittuen alueen välittömään läheisyyteen.	Maaperän mahdollinen pilaantuneisuus sekä pohja- ja pintaveden pilaantumisen riski on huomiotava.
Autohalli ja autojen huolto Myllykyläntie, Tuusula	20006446	Kiinteistöllä on harjoitettu kuljetusliikkeen autojen huoltotoimintaa. Toiminta on päättynyt ja halli on tällä hetkellä varastokäytössä.	Suunniteltu tielinjauksen sijoittuu kohteen pohjoispuolelle n. 150 m päähän.	Ei vaikutuksia hankkeeseen kohteen etäisyyden ja toiminnan perusteella.
Öljyvahinkoalue, Vantaa	20000702	Entinen öljyvahinkoalue. Öljyhiilivedyillä pilaantunut maaperä kunnostettu vuonna 2004. Ei tarvetta jatkotoimenpiteille.	Suunniteltu tielinjauksen sijoittuu kohteen pohjoispuolelle n. 200 m päähän.	Ei vaikutuksia hankkeeseen, pilaantunut maaperä on kunnostettu.
Siltamäen entinen maankaatopaikka Siltamäenkallio, Tuusula	120540	Entinen maankaatopaikka, jolle on läjitetty kalliomursketta.	Suunniteltu tielinjauksen sijoittuu kohteen pohjoispuolelle n. 200 m päähän.	Ei vaikutuksia hankkeeseen kohteen etäisyyden ja toiminnan perusteella.
Lemminkäinen Oyj - Sammonmäki Puusepantie /Ahtolantie, Tuusula	150922	Teollisuusalue, jolla sijaitsee kolme teollisuuskiinteistöä. Nykyisen toiminnan lisäksi alueella on ollut mm. konepajatoimintaa ja maalitehdas.	Suunniteltu tielinjauksen kulkee alueen eteläpuolelta, sijoittuen alueen välittömään läheisyyteen.	Maaperän mahdollinen pilaantuneisuus sekä pohjaveden pilaantumisen riski on huomiotava.
Lemminkäinen Infra Oy, Asfalttiasema Puusepantie, Tuusula	20002207	Entinen asfalttiasema. Maa-ainesten käyttörajoite.	Suunniteltu tielinjauksen sijoittuu kohteen pohjoispuolelle n. 100 m päähän.	Ei vaikutuksia hankkeeseen kohteen etäisyyden, pohjaveden virtaussuunnan ja toiminnan perusteella.
Entinen romun varastoalue Forseninkuja, Tuusula	150976	Entinen romujen käsittely ja varastointialue. Kiinteistöllä on maaperän pilaantuneisuuden selvitystarve.	Kohde sijaitsee suunnittelualueesta n. 250 m etäisyydelle, Tuusulanväylän itäpuolelle.	Ei vaikutuksia hankkeeseen kohteen etäisyyden ja toiminnan perusteella.

Jatkosuunnittelu ja haittojen lieventämistoimenpiteet

Tietä rakennettaessa ja parannettaessa pyritään maa-ainesten osalta massatasapainoon. Kallio- ja maaleikkauksista irrotettava aines pyritään käyttämään täyttöihin, penkereisiin, tien rakennekerrokseen, meluvallihin tai esimerkiksi erilaisiin maisemointeihin. Tätä varten myöhemmissä suunnitteluvaiheissa maa-ainesten laatu tutkitaan käyttökelpoisuuden toteamiseksi. Muualta tuotavan maa-aineksen määrä on jo taloudellisestikin tarkoituksenmukaista minimoida. Tien korkeusasemaa tarkentamalla saadaan tarvittavat maa-ainekset hankittua tielinjan alueelta.

Sulfaattimaiden esiintyminen tutkitaan tarkemmin myöhemmässä suunnitteluvaiheessa tehtävien pohjatutkimusten yhteydessä. Tulosten perusteella arvioidaan sulfaattimaiden esiintymisalueet ja -syvytydet sekä arvioidaan happamoitumispotentialiaali.

Sulfaattimaiden esiintymisalueilla rakentamisen aikaisia riskinhallintakeinoja kaivutöiden aikana ovat esimerkiksi:

- Kaivantojen kuivatusvesien laadun tarkkailu (erityisesti pH) ja tarvittaessa veden neutralointi.
- Maamassan esikäsittely ennen kaivua (stabilointi tai neutralointi), jos uudet leikkauspinnat jäävät hapellisiin olosuhteisiin.
- Työn vaiheistus ja kaivannon mahdollisimman nopea sulkeminen.
- Kaivumassojen laadun omavalvonta.
- Mikäli kaivumassoja hyödynnetään kaivannon täytöissä, tulee kaivumassat pyrkiä palauttamaan kaivantoon niiden luonnollisessa kerrosjärjestyksessä.
- Jos maa-aines loppusijoitetaan ilman hyödyntämistarkoitusta esimerkiksi maankaatopaikalle, toiminta on luvanvaraista. Jos kaivumassoja suunnitellaan hyödynnettävän maanrakennuksessa, kuten maastonmuotoilussa tai melusuojauksessa, lupatarpeen arvioi viranomainen tapauskohtaisesti. Loppusijoituskohteen valinnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota vesistövaikutusten arviointiin.

5.10 Ilmastovaikutukset

Ilmastovaikutusten lähtökohtia ja menetelmiä on käsitelty laajemmin YVA-selostuksessa. Tässä on esitetty aluevaraussuunnitelman mukaisen ratkaisun vaikutuksia verrattuna tilanteeseen, että uutta väylää ei tehdä. Yksittäisen hankkeen vaikutus liikenteen laskennallisissa kasvihuonekaasupäästöissä on erittäin pieni.

Uuden yhteyden liikenteen ennustetut vuosittaiset kasvihuonepäästöt vähenisivät verrattuna vaihtoehtoon 0 noin 600 t CO₂-ekv. vuodessa.

Uusi yhteys aiheuttaa toteutuessaan arviolta 5 200 tonnin hiilidioksidivaraston poistumisen alueelta. Arvio perustuu alueelta häviävän puuston tilavuuteen ja peltojen hiilivarastoarvioon. Hankealueen puusto sitoo ja peltoalueet vapauttavat jatkuvasti hiilidioksidia. Näin ollen potentiaalisen vuosittaisen hiilidioksidin nettonielun menetys olisi aluevaraussuunnitelman ratkaisussa noin 300 tonnia CO₂-ekv. vuodessa.

Uudella tielinjauksella on myönteinen vaikutus ennustettuihin liikenteen päästöihin niitä vähentäen. Mutta maankäytön muutoksen seurauksena on kielteinen, mutta erittäin vähäinen vaikutus alueen hiilivarastoihin- ja nieluihin.

Uuden yhteyden ilmastovaikutuksia tarkasteltaessa Suomen mittakaavassa jäävät maankäytön muutoksesta aiheutuvat vaikutukset hiilinieluihin- ja varastoihin vähäisiksi. Suomessa metsämaa- maankäyttöluokan hiilen nettonielu oli vuonna 2018 noin 20,8 Mt CO₂-ekv. (Tilastokeskus 2019). Tähän kokonaisnieluun verrattuna uuden linjauksessa menetettävän hiilinielun osuus on 0,01 %. Puun poistuma vuonna 2018 koko Suomessa oli noin 93,7 miljoonaa

kuutiota (Tilastokeskus 2020). Uudessa linjauksessa suurin arvioitu poistuma olisi puuston osalta arviolta 5000 kuutiota.

Tielinjausalueiden peltoalueiden maankäytön muuttuessa menetetään peltomaan hiilivarasto, samanaikaisesti kuitenkin poistuisi myös peltomaan kasvihuonekaasujen päästölähde.

Voidaan kuitenkin todeta, että hankkeen toteuttaminen vaikuttaa tarkastelualueen liikenteen päästöihin niitä vähentävästi. Tielinjauksien vaikutus maankäyttömuodon muutoksen kautta alueen hiilivarastoihin- ja nieluihin ei ole Suomen mittakaavassa merkittävä. Uuden tielinjauksen tieliikenteen vuosittainen päästövähennys on suurempi kuin menetetty puuston vuosittainen hiilinielu. Ottaen huomioon uudelle väylälle ennustetut liikennemäärät ja asuntojen tai loma-asuntojen läheisyydessä niille ei aiheudu väylän liikenteestä ilmanlaatuhaittoja, vaan pitoisuudet jäävät alle ohjearvojen.

Jatkosuunnittelu ja haittojen lieventämistoimenpiteet

Hankeesta muodostuviin kasvihuonekaasupäästöihin voidaan vaikuttaa rakentamisen aikana muun muassa tehokkaalla maamassojen hyödyntämisellä sekä niiden kuljetusmatkojen optimoinnilla. Myös työkoneiden käytön aikaiset päästöt ovat suuressa roolissa päästöjen muodostumisessa.

Suunniteltavaa väylää tulisi ensisijaisesti kehittää logistisena yhteytenä, jolloin raskaan liikenteen liikuminen helpottuu sen siirtyessä ruuhkautuneilta tieosuuksilta uudelle väylälle. Tällä on vaikutusta liikenteen päästöihin muun muassa jarrutusten ja kiihdytysten vähentymisenä ajon aikana.

Hankeella on kuitenkin vaikutusta myös logistisiin ketjuihin laajemmaltikin. Hankealueelle sijoittuvien logististen keskuksien saavutettavuus paranee. Hanke onkin pääasiassa elinkeinoelämän ja logistiikan kehittämishanke. Tärkeää on, ettei maankäytön ratkaisujen kautta lisätä hajauttavaa yhdyskuntarakennetta, kuten asumista ja henkilöliikennettä synnyttäviä palveluja uuden väylän vaikutusalueelle.

5.11 Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Tielinjaus rakennetaan pääosin uuteen maastokäytävään, jolloin vaikutukset nykyisen tieverkon liikenteelle jäävät vähäisiksi ja paikallisiksi. Rakentamisen aikaiset vaikutukset nykyiseen tieverkkoon kohdistuvat Klaukkalan kehätien ja Tuusulanväylän eritasoliittymien alueille. Tämän lisäksi paikallisia vaikutuksia kohdistuu uuden yhteyden ja sitä risteävien teiden kohdille, joissa joudutaan tekemään rakentamisen aikaisia tiejärjestelyjä ja alentamaan nopeusrajoituksia. Tästä aiheutuu vähäistä haittaa liikkumiseen. Vaikutukset elinkeinoelämälle ja sen kuljetuksille ovat vähäisiä, koska toimenpiteet kohdistuvat vain yksittäisiin kohteisiin ja työmaata risteävät yhteydet toimivat koko rakentamisen ajan.

Rakentamisen aikana syntyy melu- ja värinähaittaa kallion räjäytyksistä, louhimisesta ja mahdollisesta kiviaineksen murskaustoiminnasta sekä työmaaliikenteestä. Työmaaliikenne, louhiminen, mahdollinen kiviaineksen murskaustoiminta ja massojen siirto aiheuttavat myös pölyämishaittaa, joka erityisesti kuivina aikoina aiheuttaa haittaa asutukselle ja asukkaille sekä luonnonympäristölle rakentamisen välittömässä läheisyydessä.

Siltojen ja pengertöiden rakentamisen aikaiset vaikutukset pintavesiin vesistöuomien ylityskohdissa ilmenevät lähinnä veden tilapäisenä samenenemisena. Arvioinnin mukaan pysyviä vaikutuksia ei muodostu.

Pohjaveden pinnan alenemista saattaa aiheutua rakentamisen yhteydessä. Sillä voi olla kielteisiä vaikutuksia tien lähiympäristön kaivoihin. Pohjaveden pinnan aleneminen voi olla myös

pysyvää. Tien välittömässä läheisyydessä on melko vähän asutusta, jolloin vaikutusten laajuus rajautuu melko harvoin kiinteistöihin.

Luonnonympäristön osalta rakentamisaika aiheuttaa haitallisia vaikutuksia, lähinnä tilapäistä estevaikutusta eläinten liikkumiselle. Hankkeen työllistävä vaikutus on kaikissa vaihtoehdoissa myönteinen.

Jatkosuunnittelu ja haittojen lieventämistoimenpiteet

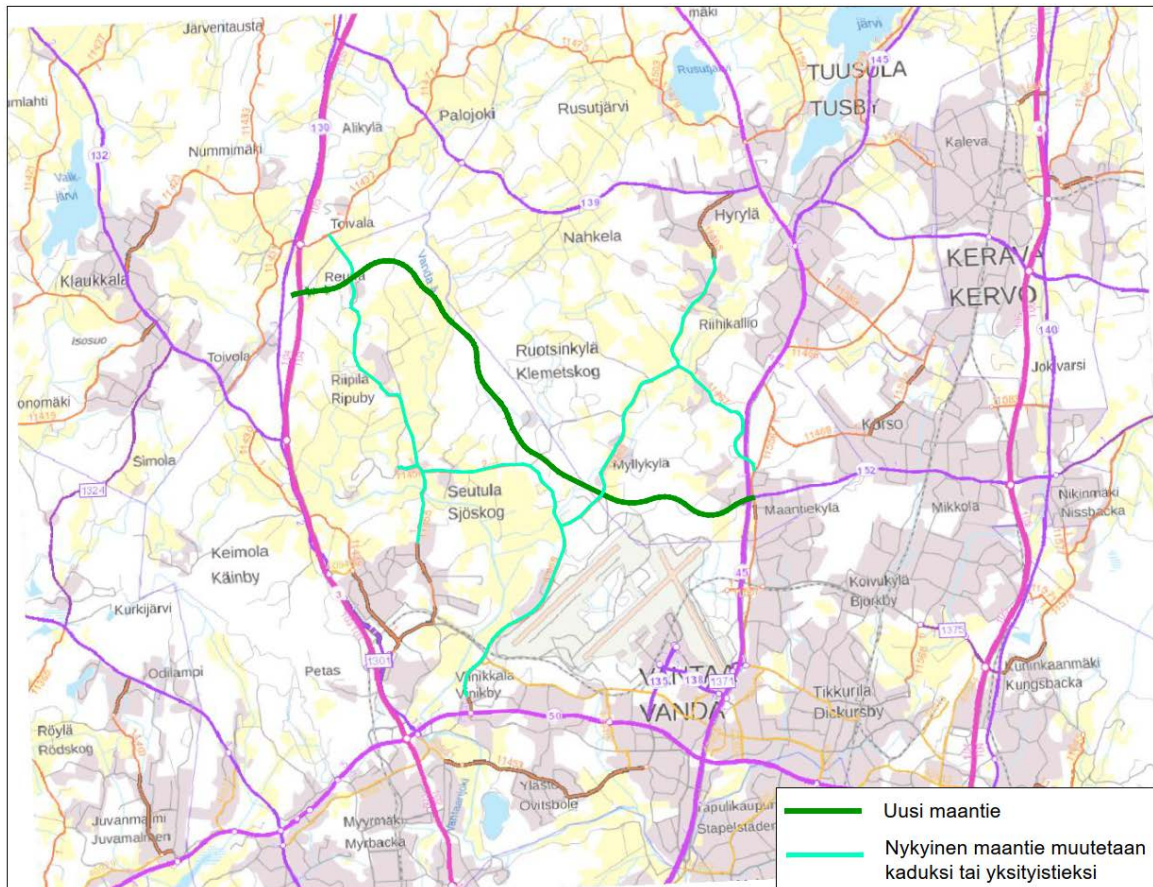
Rakentamisen aikaisia haittoja voidaan lieventää erilaisin ratkaisuin. Rakentamiseen liittyvien toimintojen, kuten kiviaineksen murskaukseen ja työmaatukikohtien sijoittamiseen sekä rakentamisen aikaisten haitallisten vaikutusten hallintaan voidaan vaikuttaa tuotevaatimuksilla ja niiden seurannalla, jotka määrittellään rakentamishankkeen valmistelun yhteydessä. Rakentamiseen tarvittava materiaali saadaan pääosin tielinjalta ja rakentamisen aikainen liikenne voidaan ohjata käyttämään pääosin rakennettavaa tielinjaa, jolloin rakentamisen aiheuttama liikenne muulla tieverkolla pystytään minimoimaan. Haittoja luonnonympäristön arvokohteille voidaan välttää esimerkiksi rakentamisajankohdan määrittelyllä.

5.12 Tieverkon hallinnollisen luokituksen muutosehdotukset

Maantien 152 uuden yhteyden toteuttaminen mahdollistaa muutoksia tieverkon hallinnolliseen luokitukseen. Uudenmaan ELY-keskuksen esitys uuden tieyhteyden toteuttamisen mahdollistamista hallinnollisen luokituksen muutoksista on:

- Maantien 152 uudesta linjauksesta Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välillä tulee osa seudullista maantietä 152. Eritasoliittymien rampit ovat maantien osia.
- Maantie 11455 (Riipiläntie) muutetaan kaavoituksen edetessä kaduksi tai kunnan ylläpitämäksi yksityistieksi.
- Maantie 11456 (Suosaarentie) muutetaan kaavoituksen edetessä kaduksi tai kunnan ylläpitämäksi yksityistieksi.
- Maantie 11459 (Katriinantie) muutetaan kaavoituksen edetessä kaduksi tai kunnan ylläpitämäksi yksityistieksi Riipiläntien ja Kehä III:n pohjoispuolen välillä (nykyisen kadun pääte).
- Maantie 11463 (Myllykyläntie) muutetaan kaavoituksen edetessä kaduksi tai kunnan ylläpitämäksi yksityistieksi Katriinantien ja Maisalantien välillä.
- Maantie 11465 (Lahelantie) muutetaan kaavoituksen edetessä kaduksi tai kunnan ylläpitämäksi yksityistieksi Myllykyläntien ja Lahelanniintyn välillä (nykyisen kadun pääte).
- Maantie 11467 (Maisalantie) muutetaan kaavoituksen edetessä kaduksi tai kunnan ylläpitämäksi yksityistieksi.

Luokitusehdotus täsmentyy tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä. Alueen nykyisen tieverkon sekä uuden tilanteen hallinnollisen luokituksen ehdotukset on esitetty yleis- ja suunnitelmakartoilla.



Kuva 47. Uudenmaan ELY-keskuksen ehdotus tieverkon hallinnollisen luokituksen muutoksiksi.

5.13 Alustava kustannusarvio

Rakentamiskustannukset on arvioitu aluevaraus suunnitelman suunnitelmien osalta hankeosalaskelmalla lukuun ottamatta siltoja, jotka on arvioitu asiantuntija-arviona tarkemmin määrien perusteella. Kustannuksissa ovat mukana aluevaraus suunnitelmassa esitetyt suunnittelualueen toimenpiteet lukuun ottamatta Lamminsuon eritasoliittymään esitettyä rekka-parkkia, joka on oletettu toteutettavan omana hankkeena.

Rakentamiskustannukset on arvioitu elokuun 2020 hintatasossa, jossa maanrakennuskustannusindeksi on 101,1 (2015=100). Kustannukset on esitetty myös Väyläviraston hankekorttien hintatasossa, jossa maanrakennuskustannusindeksi on 130,0 (2010=100).

Kustannusarvion hanketehtäväprosentteissa on käytetty Väyläviraston väylähankkeiden kustannushallintaohjeen (46/2013) mukaisia arvoja. Työmaatehtävien osuus on 20 % ja tilaaja-tehtävien osuus aluevaraus suunnitelmassa suunnitelluissa toimenpiteissä 24 %. Lunastus- ja korvaus sekä tietoimituskustannukset on arvioitu alustavina erikseen.

Aluevaraus suunnitelmassa esitetyn ratkaisun arvioidut kokonaiskustannukset ovat maantien 152 yhteyden osalta 108,1 miljoonaa euroa, josta lunastus-, korvaus- ja tietoimituskustannusten osuus on noin 1,8 miljoonaa euroa. Johto- ja laitesiirojen kustannukset sisältyvät kustannusarvioon. Hankekorttien hintatasossa (Maku 2010=130,0) kustannusarvio on noin 126 miljoonaa euroa.

Hämeenlinnanväylän rekkaparkin kustannusarvio on noin 1,8 miljoonaa euroa (Maku 2015=101,1) ja hankekorttien hintatasossa (Maku 2010=130,0) noin 2,1 miljoonaa euroa. Se ei sisällä alueelle sijoitettavia rakennuksia.

Valtion sekä Vantaan kaupungin ja Tuusulan kunnan välinen kustannusjako sovitaan myöhemmin jatkosuunnittelun yhteydessä.

Taulukko 7. Aluevarausuunnitelmaratkaisun alustava kustannusarvio hankeosittain (MAKU 2015=101,1).

Kustannukset M€ (MAKU 101,14; 2015=100)	
Päätie	38,1
Eritasoliittymien rampit	5,3
Levähdysalueet	1,0
Kadut	5,2
Yksityistiet	1,0
Erilliset jalankulku- ja pyöräilyväylät	0,8
Sillat	51,6
Meluntorjunta	3,3
Rakentamiskustannukset yhteensä	106,3
Lunastus-, korvaus- ja tietöimituskustannukset	1,8
Yhteensä	108,1

5.14 Hankearvioinnin yhteenveto

5.14.1 Vaikuttavuuden arvioinnin yhteenveto

Hankkeen vaikutukset ovat positiivisia lähes kaikilla mittariarvoilla. Liikenteellisistä tavoitteista jäädään todella kauas, mutta ne tavoitteet ovat todella kunnianhimoisesti määriteltynä näin suurelle ja vilkkaalle tarkasteluverkolle. Turvallisuusvaikutusten tavoitteet täyttyvät täysin. Hanke pidentää tieverkkoa, mutta liikenteen siirtymien ansiosta liikennesuorite laskee tavoitetilanteessa verrattuna vertailuvaihtoehtoon. Uusi väylä lisää melulle altistuvien määrää, joten melun osalta vaikutukset ovat negatiivisia. Taulukkoon 8 on kuvattu hankkeen mittariarvot ja tavoitteet sekä hankkeen vaikuttavuus.

Taulukko 8. Hankkeen mittariarvot ja vaikuttavuus.

Tarkasteltava vaikutus (kriteeri ja mittari)	Huonoin arvo	Hankevaihtoehdon vaikutus (vuoden 2040 tilanne)			Vaikuttavuus	
		Vertailu- vaihtoehto	Tavoitetila	Paras arvo / Tavoite	Vertailu- verkko	Tavoitetila
Kannattavuuslaskelmaan sisältyvät vaikutukset						
Päätieverkon henkilöautoliikenteen keskimääräinen matka-aika, min/km	0,82	0,82	0,82	0,66	0 %	0 %
Päätieverkon henkilöautoliikenteen keskimääräinen matkanopeus, km/h	83,86	83,86	84,46	96,13	0 %	5 %
Päätieverkon henkilöautoliikenteen matka-aika arkipäivän ruuhkatuntina, min/km	1,09	1,09	1,04	0,66	0 %	10 %
Päätieverkon raskaan liikenteen keskimääräinen matka-aika, min/km	0,93	0,93	0,91	0,79	0 %	8 %
Päätieverkon raskaan liikenteen keskimääräinen matkanopeus, km/h	70,95	70,95	72,94	77,18	0 %	32 %
Matka-ajan ennakoitavuus päätieverkolla, ruuhkautuvan liikennesuorituksen osuus %	16,1 %	16,1 %	14,0 %	0,0 %	0 %	13 %
Henkilövahinko-onnettomuudet koko verkolla, kappaletta/vuosi	28,85	28,85	28,34	28,34	0 %	100 %
Tieliikenteessä vakavasti loukkaantuneet koko verkolla, loukkaantunutta/vuosi	1,87	1,87	1,82	1,82	0 %	100 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet koko verkolla, henkilöä/vuosi	0,981	0,981	0,970	0,970	0 %	100 %
Tieliikenteen yli 55 dB melulle altistuvat henkilöt suunnittelualueella, henkilöä	32	0	32	0	100 %	0 %
Tieliikenteen hiilidioksidipäästöt (CO2) koko verkolla, 1000 tonnia/vuosi	255,23	255,23	249,91	122,88	0 %	4 %

5.14.2 Taloudellisten vaikutusten arviointi

Hankkeen ja sen eri vaihtoehtojen taloudellisia vaikutuksia on arvioitu seuraavien kustannusten kautta:

- Eri tienkäyttäjärühmille aiheutuvat ajoneuvo-, aika- ja onnettomuuskustannusten muutokset. Nämä näkyvät kannattavuustarkastelussa joko säästönä tai lisäkustannuksena.
- Tienpitäjälle aiheutuvat investointikustannukset, rakentamisen aikaiset korkokustannukset sekä kunnossapitokustannusten muutokset, jotka sisältyvät kannattavuustarkasteluun.
- Kannattavuustarkastelussa on otettu huomioon ne ulkopuolisille aiheutuvat kustannukset ja ympäristökustannukset, joiden määrittelemiseksi on käytettävissä yleisesti hyväksytyt yksikköarvot ja laskentatavat (päästökustannukset sekä liikenteelle aiheutuvat rakennustyön aikaiset haitat).

Hankearvioinnin hyöty-kustannussuhdelaskelma on laadittu IVAR3-ohjelmistolla (versio 2.0.0). Hankearviointi on laadittu käyttäen seuraavia tiehankkeiden arviointiohjeen (julkaistu vuonna 2013 ja tarkistettu vuonna 2015) mukaisia laskentaperiaatteita:

- Hyödyt on laskettu niiden arvioinnissa käytettävien yleisesti hyväksyttyjen, vuonna 2013 julkaistujen yksikkökustannusten mukaisesti (MAKU-indeksi 101,14, 2015=100).
- Rakennusajaksi on oletettu kolme vuotta
- Laskentakorkona on käytetty 3,5 %.
- Hankkeen vertailukustannukset on laskettu 30 vuoden laskentakaudelta vuosilta 2025 – 2055. Vuosi 2025 on oletettu aikaisimmaksi ajankohdaksi, jolloin päähankkeen toteutus saattaisi käynnistyä.
- Rakentamisen aikaisten haittojen on oletettu olevan noin 5 % hankkeen rakentamiskustannuksista. Uuden tielinjauksen rakentaminen ei haittaa nykyisiä liikennevirtoja kuin hieman liittymien kohdalla, joten rakentamisen aikaiset haitat jäävät mataliksi.

5.14.3 Hyöty-kustannuslaskelma

Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 3,4 eli hanke on yhteiskuntataloudellisesti erittäin kannattava. Hankkeen suurimmat hyödyt saavutetaan tienkäyttäjien matkakustannuksista sekä kuljetusten kustannuksista. Tienkäyttäjien matkakustannuksista sekä aikakustannukset että ajoneuvokustannukset ovat merkittävin hyötyerä. Kuljetusten kustannukset koostuvat suurelta osin (noin 70 %) ajoneuvokustannuksien hyödyistä, mutta myös aikakustannuksissa saavutetaan merkittävät hyödyt. Merkittäviä negatiivisia hyötyjä syntyy polttoaine- ja arvolisäverojen pienenemisestä, sillä uusi yhteys lyhentää merkittävästi reittien pituuksia. Hankkeen turvallisuusvaikutukset ovat positiivisia, mutta melko pieniä. Alla olevaan taulukkoon 9 on koostettu kustannusten ja hyötyjen muodostuminen.

Taulukko 9. Hankkeen hyöty-kustannussuhdelaskelma.

Kustannukset, milj.€	Tavoitetilä
KUSTANNUKSET (K) (MAKU = 101,14 2015 = 100)	113,5
Suunnittelukustannukset	6,0
Hankkeen rakennuskustannukset	102,1
Rakentamisen aikainen korko (3,5%)	5,4
HYÖDYT (H)	381,2
Väylänpitäjän kustannukset	-2,3
Kunnossapitokustannukset	-2,3
Tienkäyttäjien matkakustannukset	359,4
Aikakustannukset	162,9
Ajoneuvokustannukset (sis. verot)	196,5
Kuljetusten kustannukset	115,6
Aikakustannukset	36,7
Ajoneuvokustannukset (sis. verot)	78,9
Turvallisuusvaikutukset	7,1
Onnettomuuskustannukset	7,1
Ympäristövaikutukset	5,0
Päästökustannukset	5,1
Melukustannukset	-0,1
Vaikutukset julkiseen talouteen	-105,7
Polttoaine- ja arvonlisäverot	-105,7
Jäännösarvo	7,0
Jäännösarvo tarkasteluajan lopussa	7,0
Rakentamisen aikaiset haitat	-5,0
HYÖTY-KUSTANNUSSUHDE (H/K)	3,4

5.14.4 Herkkyystarkastelu

Hankearvioinnissa tarkasteltiin herkkyystarkasteluina suurinta epävarmuutta aiheuttavien tekijöiden vaikutusta hankkeen kannattavuuteen. Epävarmuustekijöiksi tunnistettiin:

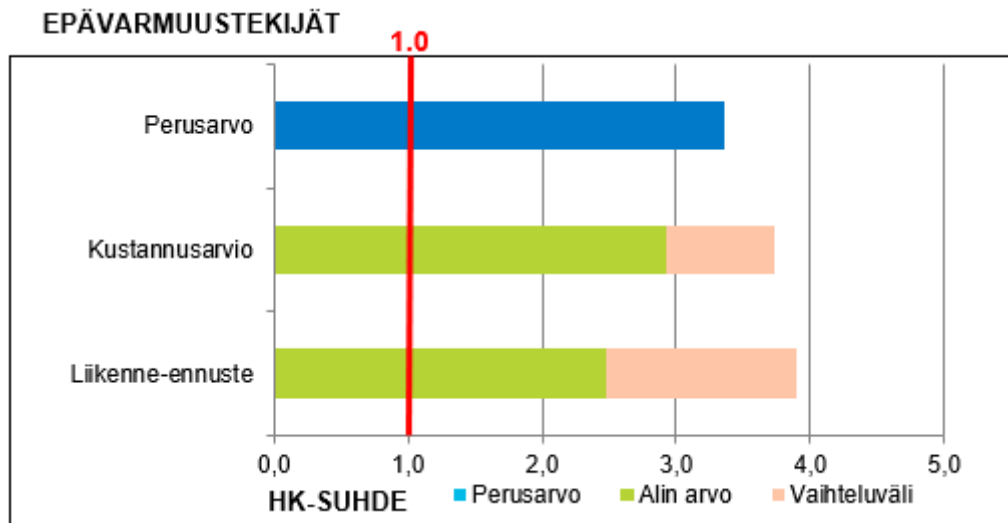
- Kustannusarvio
- Laskentamenetelmä, jolla liikenteen siirtymät arvioitiin HELMET-mallin avulla IVAR verkkoon sopiviksi
- Liikenteen kasvu, sillä hankearviointi tehtiin käyttäen koko verkolle samaa liikenneennustetta.

Rakennuskustannusten vaihteluväliksi arvioitiin – 5 % - + 15 %.

Liikenteen kasvuun liittyvää epävarmuutta arvioitiin laskemalla hankkeen hyödyt 0-ennusteella, eli ilman liikenteen kasvua. Lisäksi toteutettiin laskenta maksimiennusteella, jossa liikennemäärät kasvavat selvästi perusennustetta voimakkaammin.

Taulukko 10. Herkkyystarkasteluiden hyöty-kustannussuhteet.

Herkkyystarkastelu	H/K
Perusennuste	3,36
0-ennuste	2,48
Maksimiennuste	3,89
-10% kustannukset	3,73
+15% kustannukset	2,92



Kuva 48. Herkkyystarkastelut.

Herkkyystarkasteluiden perusteella hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava, vaikka liikennemäärät eivät kasvaisi ollenkaan tai kustannukset nousisivat merkittävästi.

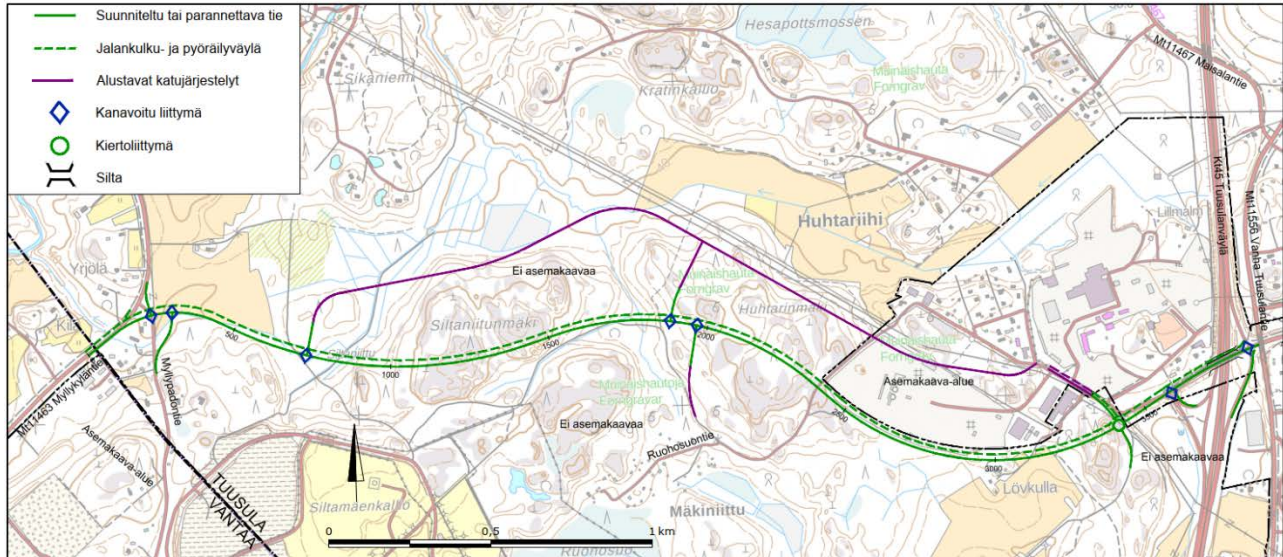
Hankkeen hyöty-kustannussuhde on erinomainen huomioiduilla liikenteen siirtymillä. Hankkeen hyöty-kustannussuhde on noin 3,4 joten paljon pienemmilläkin liikenteen siirtymillä hankkeen hyödyt jäävät selvästi kustannuksia suuremmiksi. Perusennusteessa on oletettu liikennemäärien kasvavan tasaisesti koko verkolla, mutta vaikka liikennemäärät eivät kasvaisi ollenkaan, on hanke silti erittäin kannattava yhteiskuntataloudellisesti. Suoritetuissa herkkyystarkasteluissa hankkeen hyöty-kustannussuhteen vaihteluväli oli noin 2,5 - 4.

5.15 Vaiheittain toteuttaminen

Hanke voidaan toteuttaa vaiheittain. Ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan maantietasoinen väylä Myllykyläntien (mt 11463) ja Tuusulanväylän välille. Yhteys palvelee Focuksen asema-kaava-aluetta kytkien sen Tuusulanväylään ja muuhun tie- ja katuverkkoon. Tiejakso toteutetaan kaksikaistaisena ja tasoliittymän varustettuna tienä. Tuusulanväylän eritasoliittymää parannetaan kaistajärjestelyillä ja liikennevaloilla. Tiejaksolle tulee tasoliittymä Retailparkin eritasoliittymän kohdalle. Se voi olla kiertoliittymä tai kanavoitu tasoliittymä. Finavian eritasoliittymän kohdalle tulee porrastettu tasoliittymä ja Myllykyläntien pohjoissuunta kytketään tiehen tasoliittymällä. Myllykyläntien ja Finavian liittymien välille on mahdollista toteuttaa maankäyttöä palveleva tasoliittymä. Jalankulku- ja pyöräilyväylä on varauduttu toteuttamaan tieyhteyden pohjoispuolelle. Se voi sijoittua myös alueen katuverkolle ja asia tarkentuu

alueen maankäytön suunnittelun edetessä. Tiejakso ja siihen liittyvät jalankulku- ja pyöräilyväylät valaistaan.

Ensimmäisen vaiheen alustava kustannusennuste on noin 9,2 miljoonaa euroa (Maku 2015=101,1). Kustannusarvio ei sisällä aluetta palvelevaa rinnakkaiskatua.



Kuva 49. Mahdollisen ensimmäisen vaiheen periaatteet.

6 YHTEENVETO

6.1 Tavoitteiden toteutuminen

Tavoitteiden toteutumista on käsitelty laajasti YVA-selostuksessa. Aluevaraus suunnitelmassa johtopäätöksiin ei ole tullut muutosta. Hanke täyttää varsin hyvin sille asetut tavoitteet. Hanke tukee sille asetettuja liikenteellisiä tavoitteita ja alueen maankäytön suunniteltua kehittämistä. Valtakunnallisissa alueiden käyttötavoitteissa on monia kohtia, joiden kanssa hanke on linjassa. Hanke kuitenkin muuttaa ympäristöä ja vaikuttaa alueen ihmisten elinolosuhteisiin, joten ristiriitöjakin on nähtävissä. Merkittävimpänä asiana voidaan tuoda esille, että hanke tukee valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista tehokasta liikennejärjestelmää.

6.2 Keskeiset vaikutukset

Maantie 152 on koko pääkaupunkiseudun ja Uudenmaan kannalta merkittävä uusi seutuväylä, joka vaikuttaa maankäytön kehittymiseen ja yhdyskuntarakenteeseen osin ratkaisevana uutena yhteytenä. Maantien 152 jatke on sekä maakuntakaavan että Vantaan ja Tuusulan tavoitteiden mukainen hanke. Alueen maankäyttöä on suunniteltu vuosia uuden kehäväylän pohjalta ja varsinkin Tuusulan Focus-alueella on pitkään suunniteltu sen varaan.

Uusi seututie muuttaa laaja-alaisesti ympäristöä. Hankkeessa merkittäviksi vaikutuksiksi ovat nousseet liikenteelliset ja maankäytölliset vaikutukset, vaikutukset ihmisten elinoloihin, maisemaan ja kulttuuriperintöön sekä luonnon monimuotoisuuteen. Myös uuden väylän yhteisvaikutukset maankäytön kanssa ovat merkittäviä. Yleistäen voi todeta, että uusi tie aiheuttaa haittaa asutukselle ja ympäristölle, mutta sillä on myös myönteisiä vaikutuksia maankäytön kehittämiselle ja liikenneyhteyksille. Väylähankkeesta muodostuu lähtökohtaisesti yhteisvaikutuksia, koska se muuttaa liikenteen virtoja ja maankäytön kehittämistä.

Edellä mainittuja vaikutuksia on käsitelty laajasti YVA-selostuksessa. Aluevaraus suunnitelman tarkentuneen suunnitelman myötä kuva hankkeen vaikutuksista on tarkentunut, mutta merkittäviä muutoksia YVA-vaiheen vaikutuksiin ei ilmennyt. Monet vaikutukset tarkentuvat vasta yksityiskohtaisen tiesuunnittelun myötä ja asemakaavoituksessa.

Aluevaraus suunnitelmassa on käsitelty YVA-selostusta laajemmin hankkeen liikenteellisiä vaikutuksia. Uusi tieyhteys tarjoaa sujuvan ja yhteyksiä lyhentävän väylän nykyisille ja kehittyville logistiikkakeskuksille sekä muille alueen toiminnoille. Sille siirtyy etenkin Vantaan itäosista sekä Tuusulan eteläosista valtatielle 3 suuntautuvaa liikennettä, joka nykyverkolla käyttää Kehä III:n ja Tuusulanväylän kautta kulkevia reittejä. Tämän pitkämatkaisen liikenteen lisäksi maantielle 152 siirtyy alemmaa tieverkkoa nykyverkolla käyttävää poikittaisliikennettä Nurmijärveltä Tuusulaan ja Vantaalle. Liikkuminen helpottuu muun muassa Luoteis-Vantaan ja Koillis-Vantaan välillä sekä Klaukkalan suunnasta itään. Myös autolla liikkumiseen tulee lisää reittivaihtoehtoja. Maantien 152 toteuttaminen keventää voimakkaimmin kuormittuneiden Kehä III:n, Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän kuormitusta, joka parantaa näiden osuuksien liikenteen sujuvuutta ja vähentää häiriöherkkyyttä. Läpiajoliikenteen rauhoittaminen luo edellytykset paremmalle liikenneturvallisuudelle ja viihtyisämmälle elinympäristölle alemman tieverkon varrella. Uusi tieyhteys toimii myös Helsinki-Vantaan lentoaseman varayhteytenä ja vähentää siltä osin riskejä mahdollisissa ongelmatilanteissa. Hanke täydentää oleellisesti myös alueen suurten erikoiskuljetusten verkkoa. Maantien 152 rinnalle tulee pyöräilyn ja jalankulun reitti, joten se saattaa tarjota uuden reitin esimerkiksi työmatkapyöräilyyn.

Hanke parantaa liikenneverkon turvallisuutta ja sujuvuutta. Se lisää liikenteen taloudellisuutta ja vähentää merkittävästi kuljetusten kustannuksia. Hankkeen hyöty-kustannussuhde on noin 3,4 eli se on taloudellisesti erittäin kannattava. Hanke vähentää myös liikenteen aiheuttamia hiilidioksidipäästöjä ja tukee siten valtakunnallisia ilmastotavoitteita.

Aluevaraus suunnitelmassa itse väyläsuunnitelma on muuttunut linjaukseltaan hieman YVA-vaiheen vaihtoehdosta 1, ja sen mukaisesti pieniä tarkennuksia tien vaikutuksissa on tunnistettavissa: Vaikutusten kannalta Reunan ja Vantaanjokilaakson kohdalla tielinjaus on sovitettu maisemaan tarkemmin, mikä hieman lieventää haitallista vaikutusta maisemaan ja yhteen asuintaloon. Kuutamotien asutuksen kohdalla ratkaisu meluntorjuntoihin on entistä ahtaampi, kun Myllykylässä linjausta on sopeutettu kokonaisuuteen. Varsinkin Päijännetunnelin kohdalla suunnitelmaratkaisu on muuttunut (louhintoja vähemmän). Focus-alueella suunnitelmaa on sovitettu yhteen asemakaavoituksen kanssa. Myllykylän eritasoliittymään jää kaksi vaihtoehtoa, mutta asuintalojen purkamistarve on aiempaa selkeämpi. Kaiken kaikkiaan 4-7 asuintaloa puretaan tiesuunnitelman ja maankäytön ratkaisusta riippuen. Myllykylässä alue muuttuu työpaikkojen rakentumisen myötä muutoinkin.

7 JATKOTOIMENPITEET

7.1 Aluevaraussuunnitelman käsittely

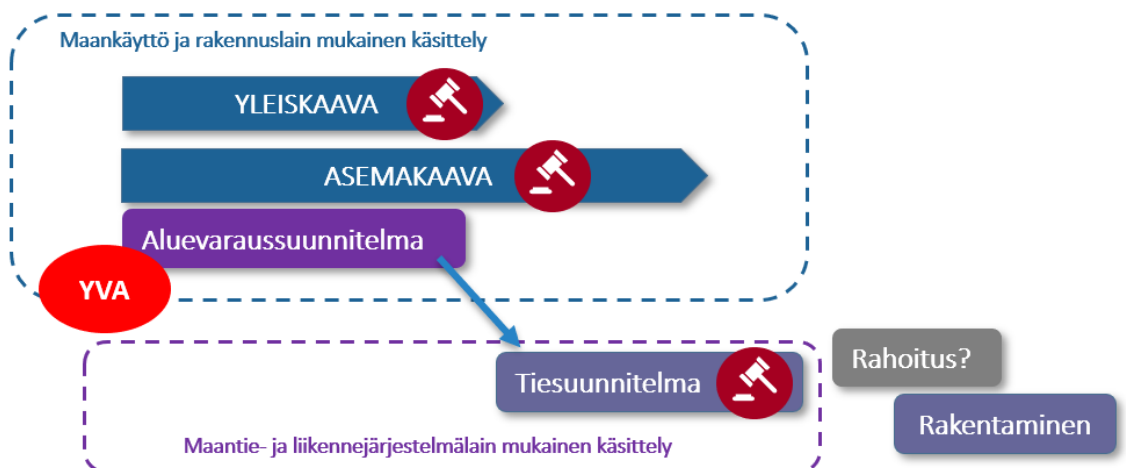
Suunnitteluratkaisu toimii kuntien tulevan maankäytön suunnittelun lähtökohtana. Aluevaraussuunnitelman perustella linjaus voidaan osoittaa yleiskaavoissa ja Focus-alueen osalta asemakaavoissa. YVA-selostus ja aluevaraussuunnitelma palvelevat alueen meneillään olevaa kaavoitusta ja ovat niiden tausta-aineistoja. Ne käsitellään alueen kaavojen yhteydessä Vantaalla ja Tuusulassa. Kaavojen päätöksenteon perusteella tulee hyväksytyksi hankkeen ratkaisu. Seuraavassa vaiheessa laadittavan tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty.

Hankkeen edetessä lupavaiheeseen lupaviranomainen varmistaa, että YVA-menettelyn perusteltu päätelmä on ajan tasalla lupa-asiaa ratkaistaessa.

Ennen hankkeen toteuttamista laaditaan tiesuunnitelma ja rakentamisen yhteydessä rakennussuunnitelma. Tämän hetken käsityksen mukaan seuraava lain mukainen suunnitteluvaihe on tiesuunnitelma, jossa määritellään aluevaraussuunnitelmaa tarkemmin tien paikka ja sen vaatimat aluevaraukset. Tiesuunnitelmasta on mahdollisuus tehdä muistutuksia ja sen hyväksymispäätöksestä on mahdollisuus valittaa hallinto-oikeuksiin.

MAL 2019 -suunnitelman mukaan Kehä IV:n suunnitteluvalmiutta edistetään vuoteen 2030 mennessä ja se voidaan toteuttaa vaiheittain maankäytön niin edellyttäessä.

Hankkeen toteuttaminen ei ole Väyläviraston tai Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen toteuttamisohjelmissa. Hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnin ja aluevaraussuunnittelun tavoitteena on muodostaa mahdolliset vaiheittaiset toimenpiteet tiesuuden kehittämiseksi kohti tavoitetilaa. Suunnitteluvalmiuden nostaminen lisää mahdollisuuksia saada hanke esimerkiksi sisältyväksi toteuttamishankkeeksi valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.



Tiesuunnitelmassa ympäristöarvoja selvitetään ja haittoja lievennetään

Monet YVA-menettelyssä ja aluevarausuunnitelmassa esiin nousseet asiat otetaan huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa, jolloin ratkaistaan suunnitelman tarkemmat yksityiskohdat. Aluevarausuunnitelmasta edetään tiesuunnitteluun, jossa väylän paikka tarkentuu ja suunnitelmavaihe sitoo tien paikalleen. Tiesuunnitteluun kuuluu oma vaikutusten arviointi ja sitä tukevat tarvittavat selvitykset. Tiesuunnitelman yhteydessä tehtävät luontoselvitykset ovat tarpeellisia jo siksi, että luonnonympäristöä koskeva tieto vanhenee nopeasti esimerkiksi huomion arvoisten lajien suhteen. Väylän toteuttamisen ajankohta ei ole tiedossa ja tiesuunnitelmaan etenemiseen saattaa mennä vuosia.

Tiesuunnitelmassa linjausta voidaan tarkentaa ottaen huomioon maankäytön reunaehdot. Monet haittojen lieventämistoimenpiteet suunnitellaan ja ratkaistaan vasta tiesuunnitteluvaiheessa. Niihin kuuluvat tässä hankkeessa tärkeät ekologisten yhteyksien ja huomionarvoisten luontoarvojen turvaaminen sekä meluntorjunta. Monet selvitykset kannattaa tai on mahdollista järkevästi toteuttaa vasta tiesuunnitelmavaiheessa suunnittelutarkkuudesta johtuen. Esimerkiksi Vantaanjoen Natura-alueen suojeluperusteena olevien vuollejokisimpukoiden selvittäminen sukeltamalla kannattaa tehdä tiesuunnitelmavaiheessa, kun siltaratkaisu on selvillä. Tiesuunnitelmaan kuuluu myös luonnonsuojelulain mukainen 65 § Natura-arviointi.

7.2 Jatkosuunnittelussa huomioon otettavat asiat ja keskeiset riskit

7.2.1 Tarvittavat luvat ja päätökset

Tämän hankkeen ympäristökohteisiin liittyviä lupia ja päätöksiä ovat alustavasti:

- Vantaanjoen ja Tuusulanjoen ylittävillä silloille tarvitaan vesilain mukaiset luvat, joihin sisältyy rakentamisen aikaista vedenlaadun tarkkailua lupamääräysten mukaisesti (vain vaihtoehto 1). Sillan tai kuljetuslaitteen tekeminen yleisen kulku- tai valtaväylän yli vaatii vesilain (587/2011) 3 luvun 3 §:n nojalla vesiluvan.
- Luonnonsuojelulain mukaisia poikkeamislupia tarvitaan mahdollisesti lahojaviosamman, kirjoverkkoperhosen, vuollejokisimpukan ja liito-oravan esiintymille (luontodirektiivin liitteen IV(a) lajien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittämis- ja heikentämiskiellosta). Suojeltavien lajien esiintyminen hankkeen vaikutusalueella on tutkittava uudelleen ja arvioitava lupatarpeet sen perusteella.
- Muinaismuistolain 15 § mukainen menettely arkeologista kulttuuriperintöä koskien, mikäli rakentamistoimet ulottuvat muinaismuistokohteeseen.
- YVA-laki 252/2017: Lupaviranomainen varmistaa, että YVA-menettelyn perusteltu päätelmä on ajan tasalla lupa-asiaa ratkaistaessa (tiesuunnitelman hyväksymispäätös).

Yleisesti maantien tiesuunnitelma- ja rakentamisprosessiin kuuluvia keskeisimpiä lupia ja päätöksiä ovat:

- tiesuunnitelman hyväksymispäätös,
- mahdolliset kaavamuutokset,
- aluehallintoviraston myöntämät luvat (vesilupa, ympäristölupa),
- murskaustoimintaan tarvittavat ympäristöluvat,
- rakentamisen aikaiset luvat.

7.2.2 Epävarmuustekijät ja riskit

Arvioitujen vaikutusten todennäköisyys vaihtelee, osin riippuen vaikutuslajista. Esimerkiksi maankäytön muutoksen aiheuttamien luontovaikutusten toteutuminen voidaan arvioida melko luotettavasti, kun taas kemikaalionnettomuuden todennäköisyys jää vähäiseksi ja epävarmaksi. Arvioinnissa on otettu huomioon epävarmuustekijöitä. Kaikkein epätodennäköisimmät vaikutukset näyttäytyvät suunnittelun riskeinä. Kaikkia arviointiin liittyviä seikkoja ei tunneta riittävän tarkasti, jolloin vaikutusten arvioinnissa joudutaan käyttämään oletuksia.

7.2.3 Jatkosuunnittelussa huomioon otettavat asiat

Keskeiset haittojen lieventämistoimenpiteitä on tuotu esille sekä YVA-selostuksessa että tarkentuen tässä aluevarausuunnitelmassa.

Jatkosuunnittelu ja haittojen lieventämistoimenpiteet

- Tien linjauksen ja tasauksen tarkentaminen suhteessa massatalouteen ja tarkentuviin maaperätietoihin.
- Suurten erikoiskuljetusten vaatimat yksityiskohdat.
- Tieverkon hallinnollisten muutosten vaatimat selvitykset ja neuvottelut
- Tuusulanväylän eritasoliittymän järjestelyjen yksityiskohdat ottaen huomioon joukko liikenteen tarpeet muun muassa liikennevaloetuksissa ja mahdollisen pohjoissuunnan erillinen bussiramppi. Lisäksi on tarkasteltava raskaan liikenteen tulevaisuuden pääreittien tarpeet, kuten Tuusulan itäväylän ja maantien 152 Tuusulanväylän itäpuolisen osuuden roolit jatkoyhteytenä valtatielle 4.
- Vaiheittain toteuttaminen ja siihen liittyvät yksityiskohdat.
- Kustannusjako Valtion sekä Vantaan ja Tuusulan kesken.
- Väylän suunnittelussa ja rakentamisessa huomioidaan kulttuurimaisema, ekologisuus ja resilienssi. Maisemasillat Reunaan, Vantaanjoelle ja Tuusulanjoelle.
- Meluntorjunnan ja pohjavesisuojausten tarkentuminen.
- Maankäytön suunnittelu yhteistyössä alueen toimijoiden kanssa. Erityisenä kohteena on Hanskallion alueen katuverkon ratkaisut. Aluevarausuunnitelmassa on oletettu, että Hanskallion tien liittymä Katriinantielle säilyy ja voimassa olevassa asemakaavassa se on katkaistu. Liittymän säilyttäminen turvaisi Hanskallion alueelle ja sieltä edelleen Tuusulan puolen maankäytölle hyvät ja toimivat yhteydet. Liittymän katkaisu heikentäisi alueen saavutettavuutta ja aiheuttaisi huomattavaa kiertoa alueen liikenteelle, mikä ei olisi myöskään ympäristön kannalta toivottavaa.
- Tietekniset haitallisia vaikutuksia lieventävät ratkaisut.
- Poikittaisten kulkuyhteyksien ja kiinteistöjen kulkuyhteyksien huomioiminen suunnittelussa estevaikutusten vähentämiseksi.
- Kiinteistövaikutusten lieventäminen esimerkiksi tilusjärjestelyillä.
- Tien suuntauksen elementtien suunnittelu maastonmuotojen ja maisematilojen suhteen.
- Maisemavaikutusten mallintaminen siltojen ja eritasoliittymien yhteydessä.
- Maiseman muistumakohtien säilyttäminen herkillä alueilla ja arvokohteiden yhteydessä.
- Virkistyskäyttömahdollisuuksien ja -reittien turvaaminen jatkosuunnittelussa.

- Pieneläinten kulkuyhteyksien turvaaminen vesistönylitysten yhteydessä.
- Linjauksella sijaitsevien lahopuiden ja lahopio-sammalkasvustoiden siirtäminen lahopiosammalten ydinalueilla.
- Vuollejokisimpukoiden siirtäminen Vantaanjoen ja Tuusulanjoen rakentamisen aikaisilta vaikutusalueilta.
- Kalojen kutu- ja nousuaikojen huomioiminen vesistö rakentamisen ajoittamisessa.
- Yksityiskaivojen kartoittaminen.
- Hulevesisuunnittelu muun muassa viivytysrakenteet rakennustöiden yhteydessä.
- Linjaukselta poistettavien maa-ainesten hyödyntäminen mahdollisuuksien mukaan rakentamisessa.
- Happamien sulfaattimaiden esiintymisen selvittäminen linjauksella.
- Kaivumassojen laadun omavalvonta.
- Johto- ja laitesiirot.
- Rakentamisen aikaisten vaatimusten määrittely.

Seurantatarpeet yhteenveto

- Melutilannetta on hyvä seurata ennen ja jälkeen hankkeen toteutuksen. Menetelmänä ovat melumittaukset, joiden tuloksilla tarkennetaan melumallinnuksen tietoa ja selvitetään, kuinka meluntorjunta toimii.
- Tiesuunnitelmavaiheessa alueelle asennetaan pohjaveden havaintoputkia pohjavesihallinnan ja mahdollisten pohjavesivaikutusten kannalta tärkeille kohteille. Erityisesti kiinnitetään huomiota Mätäksen pohjavesialueen, Päijännetunnelin ylityskohdan sekä hankkeen vaikutusalueella olevien talousvesikaivojen tarkkailuun. Tarkkailun sisältö pohjaveden määrän ja laadun tarkkailu.
- Talousvesikaivot kartoitetaan Väyläviraston ohjeistuksen mukaisesti tie- tai rakennus-suunnitelmavaiheessa noin 300 metrin säteellä tielinjauksesta. Kartoituksen perusteella valitaan tarkkailtavat kohteet. Kartoituksen yhteydessä täytetään kiinteistökohtaiset kaivokortit sekä mitataan pohjavedenpinnan tasot ja tehdään vedenlaatumääritykset.
- Vantaanjoen ja Tuusulanjoen osalta tehdään rakentamisen aikaista vedenlaadun tarkkailua lupapäätöksen määräysten mukaisesti.
- Pintavesiä tarkkaillaan kohteissa, joissa voimakasta maan muokkausta ja rakentamista tapahtuu lähellä (määritellään tapauskohtaisesti) herkkää tai muuten merkittävää pintavesistöä ja joihin rakentamisen alueelta pääsee valumaan hulevesiä. Nämä kohteet yksilöidään tarkemmissa suunnitteluvaiheissa.
- Valittavan vaihtoehdon läheisyydessä (100–300 metriä) pohjavesilähteiden kunto tarkastetaan, valokuvataan ja ylivirtaus mitataan ennen rakentamista.
- Pohja- ja pintavesitarkkailu aloitetaan vuoden sisällä ennen rakentamisen aloittamista ja sitä jatketaan koko rakentamisen ajan. Lisäksi rakennustöiden valmistumisen jälkeen toteutetaan jälkiseuranta.
- Liito-oravatilannetta seurataan tiesuunnitelmavaiheen lähestyessä. Käytännössä seuranta toteutetaan toistuvien inventoinnein. Seurannalla saadaan tietoa liito-oravien elinalueilla tapahtuneista muutoksista. Liito-oravan uudet sukupolvet siirtyvät uusille alueille vuosittain.
- Rakentamisen aikaisten vaatimusten määrittely.

LIITTEET

1. Luontokohteet
2. Noroselvitys
3. Melukartat
4. Toimivuustarkastelut
5. Yhteenveto vaikutuksista kartalla

PIIRUSTUKSET

- | | |
|---------|-----------------------------------|
| Y1-1-5 | Yleiskartat ja -pituusleikkaukset |
| Y2-1-11 | Suunnitelmakartat |
| Y3-1-9 | Pituusleikkaukset |
| | Siltataulukko |
| Y4-1-11 | Siltaluonnokset |



15 § **Detaljplaneändring 002365 samt tomtindelning och ändring av tomtindelning, 61 Dickursby/Konvaljvägen 13**

VD/8962/10.02.04.01/2017

TLA/RIK/TKO/MKU/LS/ALS

Planändringen möjliggör byggnation av en ny byggnad bestående av verksamhetslokaler för stadens bruk i det nya centrumkvarteret vid Konvaljvägen 13. I kvarteret placeras, utöver kontorsutrymmen, även affärs- och servicelokaler samt bostäder. Användningsändamålet ändras från AL (kvartersområde för bostads-, affärs- och kontorsbyggnader) till C (kvartersområde för centrumfunktioner). Den sammanlagda byggrätten är 21 000 kvadratmeter våningsyta, av vilka verksamhetslokalernas andel uppgår till 11 000 m²-vy medan andelen affärs- och servicelokaler är 4 000 m²-vy. På planändringsområdet kan bostäder placeras på en våningsyta om 6 000 m²-vy. Tomtexploateringstalet är 3,38. Byggrätten på planändringsområdet är före planändringen 9 500 m²-vy med ett tomtexploateringstal på 1,50.

Stadsplaneringsnämnden återremitterade genom nämndens beslut 14.5.2018 § 15 de första planändringsutkastet för ytterligare beredning. Vid nämndens andra behandling av utkastet till detaljplaneändring 23.4.2019 § 7 beslutade stadsplaneringsnämnden att till underlag för den fortsatta planeringen föreslå alternativ C, som stadsstyrelsen 29.4.2019 § 40 beslutade lägga fram. Stadsplaneringsnämnden föreslog 19.8.2019 § 8 att stadsstyrelsen lägger fram planändringsförslaget som beretts utifrån alternativ C. Stadsstyrelsen fattade beslut om framläggning 26.8.2019 § 16. Förslaget till detaljplaneändring hölls framlagt 11.9–10.10.2019. Det slutgiltiga materialet som utarbetats utgående från inkomna utlåtanden och detaljplaneringsarbetet har beretts inför behandlingen i stadsplaneringsnämnden 15.12.2020.

Detaljplaneändringen gäller kvarter 61206 samt gatu- och torgområden i stadsdel 61, Dickursby. Ändringen gäller kvarter 61206 i den detaljplan som upphävs samt gatu- och torgområde.

Området är kvartersområde bestående av stadshuset och ämbetshuset väster om stadshuset, i stadsdelen Dickursbys absoluta centrum.

Den som ansöker om detaljplan

Kiinteistö Oy Vantaan Kauppatalo har ansökt om ändring av detaljplan.

Markägare

Området längs med Konvaljvägen, i gällande detaljplan angett som AL-område, ägs av Kiinteistö Oy Vantaan Kauppatalo (tomt nr 61-206-3). Vanda stad äger gatuområdet utmed Konvaljvägen, Lauri Lairalas skvär samt kvartersområdet med YH-beteckning (tomt nr 61-206-5).

Deltagare i beredningen av planen

Planlägningsarbetet har utförts som stadens interna arbete.

Stadens egna sakkunniga har deltagit i arbetet med att ta fram planförslaget.

Generalplanen

Planlägningsområdet är ett område för centrumfunktioner (C) i den generalplan med rättsverkningar som godkänts av stadsfullmäktige 17.12.2007.



Detaljplanen

Tre separata detaljplaner gäller för området som berörs av utkastet till planändring. Inom området med den kommande kontorsbyggnaden gäller detaljplaneändring för Dickursby (Sst 15.1.1990). Området består i detta nu av en tomt för stadens ämbetshus med beteckningen AL (kvartersområde för bostads- och affärsbyggnader), med en byggrätt på 9 500 m²-vy och våningstal IV. I området ligger också Lauri Lairalas skvär.

Den andra delen av planutkastet rör stadshusets tomt för vilken det finns en gällande detaljplaneändring (fge 13.12.2010). Denna plan har beteckningen YH, kvartersområde för förvaltningsbyggnader och ämbetshus, med våningstalet II. Byggnaden anges i planen byggnad som ska skyddas (sr). För Konvaljvägens del gäller detaljplanen för Dickursby centrum nr 610300 (Inrikesministeriet 17.9.1979).

Tre separata alternativ till planutkast har utarbetats för området som omfattar AL-kvartersområdet och skvären:

I det första alternativet utökas byggrätten från 9 500 kvadratmeter våningsyta till 15 000 kvadratmeter våningsyta, varav kontorslokalernas andel utgör 11 000 kvadratmeter våningsyta. På den resterande delen av byggrätten är det möjligt att placera affärs- och servicelokaler, e=2,2.

I det andra alternativet utökas byggrätten från 9 500 kvadratmeter våningsyta till 18 000 kvadratmeter våningsyta, varav kontorslokalernas andel utgör 11 000 kvadratmeter våningsyta. På den resterande delen av byggrätten är det möjligt att placera affärs- och servicelokaler samt bostäder, e=2,6.

I det tredje alternativet utökas byggrätten från 9 500 kvadratmeter våningsyta till 21 000 kvadratmeter våningsyta, varav kontorslokalernas andel utgör 11 000 kvadratmeter våningsyta. På den resterande delen av byggrätten är det möjligt att placera affärs- och servicelokaler samt bostäder, e=3,0.

I samtliga alternativ har det markerats en förbindelse från de nya kontorslokalerna till stadshuset, antingen via källarplanet eller från andra våningen. För samtliga alternativ har likaså i plankartan angetts en gång- och cykelled från Lauri Lairalas skvär till Biblioteksparken.

Det föreslås att alternativ 1 förverkligas.

Motiveringar:

- En hybridbyggnad utgör en risk för byggentreprenören och ägaren.
- Hybridbyggnader leder till dyra och delvis ogenomförbara parkeringslösningar.
- En högre enskild byggnad är tekniskt svår att förverkliga på en så pass liten tomt och orsakar problem för parkens användning genom den skugga byggnaden medför samt även olägenheter för kvarteret Konvaljvägen 15.
- Kontorsbyggnaden bildar tillsammans med stadshuset och det nya kyrkokvarteret ett gemensamt stadsrum.
- Med tanke på kontorsbyggnadens funktionella lösning är det fördelaktigt att fördela verksamhetslokalerna på så få våningar som möjligt.
- Detta projekt passar bäst in i områdets stadsbild, både med avseende på stadshuset liksom också nybyggnaden vid Konvaljvägen 15.

Förfarande för deltagande och växelverkan

Ett program för deltagande och bedömning i enlighet med MBL 63 § gjordes upp 12.2.2018.



I Vantaan Sanomat har meddelats om planens anhängiggörande i enlighet med MBL 62 § och intressenterna har beretts möjlighet att uttala sin åsikt om saken. Det lämnades in 5 åsikter. Ett invånarmöte om planerna anordnades 10.4.2018, ett evenemang för de förtroendevalda 12.4.2018 samt ett möte för stadens personal 13.4.2018. Sammanlagt deltog omkring 140 personer i dessa möten.

Stadens markpolitiska riktlinjer

Arbetet med detaljplaneändringen följer stadens markpolitiska riktlinjer (FGE 17.12.2012, kompletterats och justerats FGE 22.9.2014).

Planlägningsarbetet gäller mark som ägs av Vanda stad med ny våningsyta för bostäder som eventuellt tillkommer på omkring 3 500 m²-vy (alternativ 2 och 3).

Stadsplaneringsnämnden 14.5.2018 § 15

Stadsplaneringsdirektörens förslag:

Stadsplaneringsnämnden beslutar föreslå för stadsstyrelsen att

- a) alternativ 1 (endast en lägre kontorsbyggnad på tomten) utgör underlag för den fortsatta planeringen
- b) utkastet till förslag till detaljplaneändring nr 002365, 61 Dickursby/Konvaljvägen 13, som daterats 14.5.2018, läggs fram i 30 dagar i enlighet med MBF 30 §,
- c) stadsplaneringen berättigas till att begära nödvändiga utlåtanden.

Behandling:

Ledamot Vesa Pajula föreslog en återremittering av ärendet, så att man med alternativ 2 som underlag skulle utarbeta ett alternativ där man framför allt inom tomtens norra del kunde planera högre byggnation (till exempel 12–16 våningar). Ersättaren Marianne Sipilä understödde återremitteringsförslaget.

Ordförande konstaterade att man måste hålla omröstning om saken och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder ledamot Vesa Pajulas förslag om återremittering röstar ja, medan de som understöder stadsplaneringsdirektörens förslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 10 ja-röster (Kivimäki, Kärki, Sipilä, Heinänen, Merelä, Chau, Pajula, Raja-Aho, Korpela, Åstrand) och 7 nej-röster (Eklund, Forsberg, Mäkelä, Räsänen, Valtanen, Vanhanen, Ala-Kapee-Hakulinen). Ordföranden konstaterade att återremitteringsförslaget godkändes.

Beslut:

Nämnden beslutade återremittera ärendet för ytterligare beredning.

I den första nämndbehandlingen av utkastet till ändring av detaljplan beslutade man återremittera ärendet för ytterligare beredning och utgående från alternativ 2 skulle ett alternativ utarbetas där man framför allt inom tomtens norra del skulle studera högre byggnation (till exempel 12–16 våningar). Som ett resultat av arbetet som utförts efter den första behandlingen i nämnden har man nu utarbetat fyra alternativa planutkast. I tre av dessa ingår även bostäder, medan det i ett alternativ endast finns kontors-, affärs- och servicelokaler. Dessa fyra olika alternativ samt ändringarna som innehållsmässigt gjorts i planbeskrivningen under planarbetets gång beskrivs nedan.



Den som ansöker om detaljplan

Ansökan om planändring har inlämnats av Kiinteistö Oy Vantaan Kauppatalo, som sedermera fusionerats med VTK Kiinteistöt Oy.

Markägare

Området längs med Konvaljvägen, i gällande detaljplan angett som AL-område, ägs av VTK Kiinteistöt Oy (tomt nr 61-206-3). Vanda stad äger gatuområdet utmed Konvaljvägen, Lauri Lairalas skvär samt kvartersområdet med YH-beteckning (tomt nr 61-206-5).

Deltagare i beredningen av planen

Planläggningsarbetet har gjorts som stadens interna arbete. En utvärdering av planläggningsområdet med avseende på ekonomi och genomförande gjordes upp av Rapal Oy med Viator Oy, Calash Oy samt JKMM Arkkitehdit Oy som partner. Stadens egna sakkunniga har medverkat vid beredningen av förslaget till planutkast.

Stadens markpolitiska riktlinjer

Arbetet med detaljplaneändringen följer stadens mark- och bostadspolitiska riktlinjer (fge 18.6.2018): bland annat omfattas området av servicenätet, byggnationen rör Dickursby centrum utmed spårtrafiken, och anknyter till redan existerande infrastruktur.

Avtal

Detaljplaneändringen omfattar ett avtal.

Alternativ till detaljplaneutkast A, B, C och D

Fyra utkastalternativ har utarbetats för detaljplaneändringen för kvartersområdet med beteckning AL samt en del av Lauri Lairalas skvär. I ett lösningsalternativ hade man på den kommande tomten placerat en kontorsbyggnad med affärs- och servicelokaler i första våningen. De lösningar som inkluderar möjlighet till boende, sammanlagt tre till antalet, skiljer sig från varandra främst genom bostädernas placering, men även till en del i fråga om kontorsbyggnadens area och våningstal.

I samtliga alternativ har parkeringen ordnats i en källarvåning under jord. Fastighetens servicetrafik ordnas längs med Näckrosgränden. Via en serie innergårdar löper en gång- och cykelled från Lauri Lairalas skvär till Biblioteksparken i Dickursby. Från den nya kontorsbyggnaden finns det möjlighet att skapa en förbindelse till stadshuset från två olika ställen, antingen under jord eller med en brolösning.

A Kontorsbyggnad, affärs- och servicelokaler samt bostadstorn ovanpå taket i kontorsbyggnadens nordöstra hörn

I detta alternativ ökar byggrätten från 9 500 m²-vy till 21 000 m²-vy. Andelen kontorslokaler uppgår till 11 000 m²-vy. I byggnadens gatuplan finns affärs- och servicelokaler. Ovanpå ligger kontorslokalerna i tre våningar. Bostäder placeras i 5–16 våningen på sammanlagt 6 000 m²-vy. Bostäderna har förlagts till tomtens nordöstra hörn. Tomtexploateringsstalet är 3,29.

B Kontorsbyggnad, affärs- och servicelokaler samt bostäder utmed Konvaljvägen

Alternativet har en byggrätt på 20 500 m²-vy. Kontorslokalernas andel uppgår till 11 000 m²-vy. I kontorsbyggnadens första våning i gatuplan finns affärs- och servicelokaler på omkring 2 500 m²-vy. Kontorslokalerna ligger i 2–5 våningen. Mellan Konvaljvägen och kontorsbyggnaden har ett bostadstorn med tolv våningar placerats och en bostadsyta på 6 000 m²-vy. Bostadstornet kan också placeras på en



egen tomt. I bostadshusets gatuplan har dessutom anvisats 500 m²-vy byggrätt för affärs- och service-lokaler, vilka förbinds till affärs- och servicelokalerna i kontorsbyggnadens första våning. Tomtexploateringsstalet är 3,21.

C Kontorsbyggnad, affärs- och servicelokaler samt bostäder på kontorshusets tak längs västra och norra sidorna

Detta alternativ har en byggrätt på 21 000 m²-vy. Kontorslokalernas andel uppgår till 11 000 m²-vy. I första våningen på gatuplan finns affärs- och servicelokaler. Kontorslokalerna är placerade i tre våningar ovanpå dessa. Bostäderna har placerats i 3–4 plan runtomkring kontorsbyggnadens tak på västra och norra sidan. Bostadsytan är även i detta förslag 6 000 m²-vy. Det finns totalt tre flervåningshus för bostäder på kontorsbyggnadens tak och våningstal 7–8. Tomtexploateringsstalet är 3,29.

D Kontorsbyggnad samt affärs- och servicelokaler

I detta alternativ ökar byggrätten från 9 500 m²-vy till 15 000 m²-vy. Kontorslokalernas andel uppgår till 11 000 m²-vy. I byggnadens gatuplan ligger affärs- och servicelokaler, och ovanpå dessa kontorslokaler i tre våningar. Våningstalet är IV–V och tomtexploateringsstalet 2,35.

Alternativ D föreslås förverkligas.

Motiveringar:

- Kontorslokalernas funktionalitet stärks av öppna våningar med bästa möjligheter till flexibla och mångfunktionella kontorslokaler
- Den tydligaste och bäst fungerande lösningen med tanke på de stadsanställda som flyttar in i kontorslokalerna
- Lösningen följer bäst dimensionerna i stadens offentliga byggnation
- Smälter väl in i miljön kring Vanda stadshus, det nya torget i Dickursby och kyrkan som byggs
- Möjliggör byggande av ett ljust stads kvarter, har ingen skuggande effekt
- Första våningen består av öppna affärs- och servicelokaler, ger liv åt Dickursby centrum
- Ett klart markerat byggprojekt, lätt att konkurrensutsätta och förverkliga

Stadsplaneringsnämnden 1.4.2019 § 9

Stadsplaneringsdirektörens förslag:

Stadsplaneringsnämnden beslutar föreslå för stadsstyrelsen att

- a) alternativ D utses till underlag för den fortsatta planeringen (affärs-, service- och kontorsbyggnad i 4–5 våningar),
- b) utkastet till detaljplaneändring 002365, 61 Dickursby / Konvaljvägen 13, som daterats 1.4.2019, läggs fram i 30 dagar i enlighet med MBF 30 §,
- c) stadsplaneringen berättigas be om behövliga utlåtanden.

Behandling:

På stadsplaneringsdirektörens förslag gjordes en teknisk justering i planbeskrivningen s. 30–31, som medföljer som bilaga. Alternativens bokstäver A–D justerades så att de motsvarar bokstavsordningen i beslutsförslaget.

Beslut:

Nämnden beslutade enhälligt bordlägga ärendet till nämndens följande sammanträde.



Stadsplaneringsnämnden 23.4.2019 § 7

Stadsplaneringsdirektörens förslag:

Stadsplaneringsnämnden beslutar föreslå för stadsstyrelsen att

- alternativ D utses till underlag för den fortsatta planeringen (affärs-, service- och kontorsbyggnad i 4–5 våningar),
- utkastet till detaljplaneändring 002365, 61 Dickursby / Konvaljvägen 13, som daterats 1.4.2019, läggs fram i 30 dagar i enlighet med MBF 30 §,
- stadsplaneringen berättigas be om behövliga utlåtanden.

Behandling:

Stadsplaneringsnämndens ledamot Vesa Pajula föreslog att punkt a i beslutsförslaget ändras så att till underlag för den fortsatta planeringen väljs alternativ C. Förslaget understöddes av ledamöterna Mikko Merelä och Niilo Kärki.

Stadsplaneringsnämndens ledamöter Sveta Silvennoinen-Hiisku och Hanna Valtanen understödde stadsplaneringsdirektörens förslag.

Ordföranden konstaterade att man måste hålla omröstning om saken och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder stadsplaneringsdirektörens förslag röstar ja, medan de som understöder ledamot Pajulas förslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 2 ja-röster (Silvennoinen-Hiisku, Valtanen) och 14 nej-röster (Puurtinen, Forsberg, Lyyra, Kurki, Kärki, Lehmuskallio, Lind, Merelä, Spets, Nguyen, Pajula, Räsänen, Åstrand, Ala-Kapee-Hakulinen). Ordförande konstaterade att ändringsförslaget hade blivit godkänt.

Beslut:

Förslaget godkändes med ändringen att nämnden beslutar föreslå för stadsstyrelsen att

- alternativ C utgör underlag för den fortsatta planeringen,
- utkastet till detaljplaneändring 002365, 61 Dickursby / Konvaljvägen 13, som daterats 1.4.2019, läggs fram i 30 dagar i enlighet med MBF 30 §,
- stadsplaneringen berättigas be om behövliga utlåtanden.

Stadsstyrelsen 29.4.2019 § 40

Förslag framlagt av biträdande stadsdirektören för verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö:

Stadsstyrelsen beslutar att

- alternativ C utgör underlag för den fortsatta planeringen,
- utkastet till detaljplaneändring 002365, 61 Dickursby / Konvaljvägen 13, som daterats 1.4.2019, läggs fram i 30 dagar i enlighet med MBF 30 §,
- stadsplaneringen berättigas begära behövliga utlåtanden.

Behandling:



Stadsstyrelsens vice ordförande Timo Juurikkala föreslog att punkt a) i beslutsförslaget ändras så att alternativ D väljs till underlag för den fortsatta planeringen. Ledamot Vaula Norrena understödde förslaget.

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och gav följande omröstningsförslag: de som understöder biträdande stadsdirektörens förslag röstar ja, medan de som understöder stadsstyrelsens vice ordförandes Timo Juurikkalas förslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 11 ja-röster (Faysal Abdi, Pentti Hakulinen, Lauri Kaira, Ulla Kaukola, Pirkko Kotila, Sari Multala, Mika Niikko, Anitta Orpana, Pentti Puoskari, Sakari Rokkanen, Sade Tahvanainen) och 2 nej-röster (Timo Juurikkala och Vaula Norrena).

Ordföranden konstaterade att ändringsförslaget förkastats.

Beslut:

Stadsstyrelsen beslutade i enlighet med biträdande stadsdirektörens förslag att

- a) alternativ C utgör underlag för den fortsatta planeringen,
- b) utkastet till detaljplaneändring 002365, 61 Dickursby / Konvaljvägen 13, som daterats 1.4.2019, läggs fram i 30 dagar i enlighet med MBF 30 §,
- c) stadsplaneringen berättigas begära behövliga utlåtanden.

Vid nämndens andra behandling av utkastet till detaljplaneändring 23.4.2019 beslutade stadsplaneringsnämnden att till underlag för den fortsatta planeringen föreslå alternativ C (§ 9) och därmed avvika från stadsplaneringsdirektörens förslag om att välja alternativ D. Stadsstyrelsen beslutade 29.4.2019 till underlag för den fortsatta planeringen välja alternativ C (§ 40). Alternativ C har utgjort underlag för det fortsatta planarbetet.

Framläggning

Alternativ C för utkast till detaljplaneändring hölls framlagt 9.5–7.6.2019 med stöd av MBF 30 §. Under denna tid inlämnades inga åsikter.

Planutlåtanden

Stadsstyrelsen beslutade 29.4.2019 att berättiga stadsplaneringen till att begära nödvändiga utlåtanden. Sex (6) utlåtanden begärdes och inkom (Elisa Abp, Fingrid, HRM, HRT, NTM-centralen, Vanda Energi Ab/Vanda Energi Elnät Ab).

Elisa Abp och Fingrid hade inget att anmärka på utkastet till detaljplaneändring.

Enligt Elisa måste man beakta områdets telekommunikationskablar och om kablarna behöver flyttas måste man kontakta Elisa i god tid. Kabelflyttning är avgiftsbelagd. Enligt HRM granskas i anslutning till utkastet till detaljplaneändring behov som gäller vattenförsörjningen och flyttning av ledningar, och vid behov görs en preliminär plan för vattenförsörjningen upp inklusive kostnadskalkyler. Enligt HRT är det viktigt att lösningen inte leder till förseningar i trafiken, framför allt kollektivtrafiken. NTM-centralens utlåtande gällde främst detaljplanen för granntomten Konvaljvägen 15. Vanda Energi Ab och Vanda Energi Elnät Ab meddelade i sitt utlåtande att jordkablar för mellan- och lågspänningsnätet i området samt fjärrvärmerören bör beaktas. Om kablarna och rören måste flyttas efterföljs vad som avtalats enligt



Vanda stads och Vanda Energi Ab:s samarbetsavtal 20.7.1993. Områdets transformatorer ska beaktas och nya platser reserveras för transformatorerna i planändringsområdet.

Utförda justeringar

Innehållet i utlåtandena har tagits i beaktande och antecknats för kännedom i beskrivningen av förslaget till detaljplaneändring i den del som gäller växelverkan och i stycket om konsekvensbedömning. I enlighet med HRM:s utlåtande har en preliminär plan för vattenförsörjningen inklusive kostnadskalkyl fogats till planbeskrivningen.

Utlåtandena har medfört vissa justeringar i plankartan och tillägg i planbestämmelserna. Fjärrvärmens nya linjedragning har beaktats i plankartan och till följd av linjedragningen har från den nya byggnadsarealen ett hörn kapats av diagonalt i det nordvästra hörnet. Med tanke på de behov vattenförsörjningen och fjärrvärmens ställer har servitut för ledningar och rör angetts på plankartan, och som en följd därav har storleken på den underjordiska parkeringsanläggningen minskats något. Det har bestämts att transformatorerna M1054 och M1219 inom området ska flyttas till det nya byggnadskomplexets första våning.

På basis av stadsstyrelsens beslut och responsen som inkommit i anslutning till växelverkan har planeringen fortsatt utifrån alternativ C, som omfattar affärs- och servicelokaler på 4 000 m²-vy, kontorslokaler 11 000 m²-vy och bostäder 6 000 m²-vy. Justeringen av tomtgränserna har som följd att tomtexploateringsstalet för det nya byggnadskomplexet stiger till 3,38 (21 000 m²-vy/6221,5 m²).

I byggnadens gatuplan finns affärs- och servicelokaler. Våningen på gatuplan har en höjd på 6 meter, vilket möjliggör en representativ bottenvåning och loftutrymme i affärslokalerna. Ovanpå första våningen ligger kontorslokaler i tre våningar. Kontorslokalerna är placerade kring en ljusgård, vilket ger ett ljusflöde ner till kontorsvåningarna. Ovanpå alla dessa ligger bostäder i tre skilda bostadsbyggnader. Bostadsbyggnaderna består av 3–4 våningar. Bostadsbyggnadernas gårdsplan ligger på kontorshusets tak som mestadels består av gröntak. Mellan det nya byggnadskomplexet och stadshuset från 1950-talet bildas en räckta högklassiga innergårdar längs vilken gång- och cykelleden från Lauri Lairalas skvär till Biblioteksparken i Dickursby löper. Källarvåningens parkeringsanläggning betjänar byggnadskomplexets samtliga delar. De kommunaltekniska behoven har beaktats genom servitut som angetts i planen. Planen förutsätter grönytefaktor 0,8 för den områdeshelhet som bildas av Lauri Lairalas skvär, stadshuset och det nya kontorshusets tomt.

Stadsplaneringsnämnden 19.8.2019 § 8

Stadsplaneringsdirektörens förslag:

Stadsplaneringsnämnden beslutar föreslå för stadsstyrelsen att

- utlåtandena som gäller utkastet till detaljplaneändring ges svar i enlighet med bilagan och de föreslagna justeringarna utförs,
- förslaget till detaljplaneändring 002365, 61 Dickursby/Konvaljvägen 13, som daterats 19.8.2019, läggs fram i 30 dagar i enlighet med MBF 27 §,
- stadsplaneringen berättigas begära behövliga utlåtanden om utkastet till detaljplaneändring.

Behandling:

Stadsplaneringsdirektören ändrade sitt förslag enligt följande: Planbestämmelsen som gäller mängden våningsyta ändras till att lyda: Bostäder på totalt 6 000 m²-vy ska placeras på affärs-, service- och kontorsbyggnadens tak i våningarna V–VIII.



Beslut:

Det ändrade förslaget godkändes.

Stadsstyrelsen 26.8.2019 § 16

Förslag framlagt av biträdande stadsdirektören för verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö:

Stadsstyrelsen beslutar att

- a) utlåtandena som gäller utkastet till detaljplaneändring ges svar i enlighet med bilagan och de föreslagna justeringarna utförs,
- b) förslaget till detaljplaneändring 002365, 61 Dickursby/ Konvaljvägen 13, som daterats 19.8.2019, läggs fram i 30 dagar i enlighet med MBF 27 §,
- c) stadsplaneringen berättigas be om behövliga utlåtanden om utkastet till detaljplaneändring.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Framläggning

Förslaget till detaljplaneändring samt förslaget till ändring av tomtindelningen hölls framlagt 11.9–10.10.2019 med stöd av MBF 27 §. Under denna tid inlämnades inga anmärkningar.

Planutlåtanden

Stadsstyrelsen beslutade 26.8.2019 berättiga stadsplaneringen till att begära nödvändiga utlåtanden. Det begärdes fem utlåtanden och fyra utlåtanden inkom.

Utförda justeringar

Det informativa innehållet i utlåtandena som inkommit finns i beskrivningen i komprimerad form. Utlåtandena föranleder inte några ändringar i plankartan eller bestämmelserna. Fyra planbestämmelser och en områdesbeteckning på kartan justerades till följd av detaljplaneringsenhetens eget planläggningsarbete. Dessutom överfördes bestämmelserna som gäller gamla stadshuset som sådana från den tidigare detaljplanen och inkluderades i den nya planen.

Justeringarna närmare preciserat:

Justeringar i bestämmelserna

- 1) För att planändringsförslaget ska möjliggöra ett mer flexibelt förverkligande av affärs- och servicelokaler justerades den yta som inte räknas med i affärs- och servicelokalsvåningens byggrätt för loftutrymmena till 50 % av affärs- och servicelokalernas byggrätt från att tidigare varit 30 %.
- 2) Placeringsmöjligheten för en transformator som skulle integreras i byggnaden justerades, och transformatorn får nu placeras fritt inne i byggnaden jämfört med den tidigare bestämmelsen om placering i första våningen.
- 3) en planskild förbindelse från den nya kontorsbyggnaden till gamla stadshuset får nu byggas utöver byggrätten.
- 4) För att förtydliga en eventuell tredimensionell fastighetsbildning i ett senare skede preciserades i planbestämmelsen byggrätten för affärs- och servicelokalen till 4 000 m²-vy och kontorslokalernas byggrätt till 11 000 m²-vy.



Justering i kartan

Den underjordiska ma-markerade förbindelsen som leder till Tikkuparkki preciserades och ökades en aning i planbestämmelsekartan så att källarparkeringen ska kunna förverkligas mer flexibelt och eventuellt samtidigt möjliggöra några fler parkeringsplatser.

Bestämmelser som gäller gamla stadshuset

Bestämmelserna för gamla stadshuset överfördes som sådana från den tidigare planen (002068) till detta planändringsförslag 002365.

Ändring av tomtindelningen

Texten som gäller ändring av tomtindelning och anknyter till detaljplaneändringen har oavsiktligt utelämnats från inledningen till föredragningstexten. Ändringen av tomtindelningen gäller en del av kvarteret 61206 i stadsdel 61, Dickursby.

Justeringarna är inte väsentliga och därför behövs ingen ny framläggning.

Stadens mark- och bostadspolitiska riktlinjer

Planen följer stadens markpolitiska riktlinjer (FGE 18.6.2018 § 9).

Planen gäller i sin helhet mark som ägs av VTK Kiinteistöt Oy, ett dotterbolag i Vanda stads ägo, och genererar ny våningsyta för bostäder på 6 000 m²-vy för omkring 120 boende. Planen möjliggör sammanlagt 15 000 m²-vy arbetsplatsutrymme, vilket är en ökning från tidigare på 5 500 m²-vy. Det nya tomtexploateringsstalet är 3,38.

Deltagare i beredningen av planen Planläggningsarbetet har gjorts internt inom staden och stadens egna sakkunniga har medverkat vid beredningen. En utvärdering som i ett tidigare skede gjordes av planläggningsområdet med avseende på ekonomi och genomförande utarbetades av Rapal Oy med Viator Oy, Calash Oy samt JKMM Arkkitehdit Oy som partner.

Avtal

Detaljplaneändringen omfattar ett markanvändningsavtal.

Stadsplaneringsnämnden 15.12.2020 § 6

Stadsplaneringsdirektörens förslag:

Stadsplaneringsnämnden beslutar föreslå för stadsstyrelsen att

- a) svar ges på utlåtandena i enlighet med bilagan och de föreslagna justeringarna utförs,
- b) avgiftsklass 4 fastställs och det konstateras att markägaren VTK Kiinteistöt Oy betalar ändringskostnaderna (18 000 €), plus en extraavgift för att utarbeta tomtindelningen (1 000 €), sammanlagt 19 000 €,
- c) förslaget till detaljplaneändring 002365 samt förslaget till ändring av tomtindelningen, 61 Dickursby/Konvaljvägen 13, som daterats 15.12.2020, förs till stadsfullmäktige för godkännande.

Behandling:

Det antecknades att stadsplaneringsdirektör Tarja Laine redogjorde för ärendet vid sammanträdet.

**Beslut:**

Förslaget godkändes.

Avtal

Markanvändningsavtalet som hänför sig till detaljplaneändringen undertecknades 22.12.2020.

Stadsstyrelsen 11.1.2021 § 15**Förslag framlagt av biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde:**

Stadsstyrelsen beslutar

- a) ge svar på utlåtandena i enlighet med bilagan och utföra de föreslagna justeringarna,
- b) fastställa avgiftsklass 4 och konstatera att markägaren VTK Kiinteistöt Oy betalar ändringskostnaderna (18 000 €), plus en extraavgift för att utarbeta tomtindelningen (1 000 €), sammanlagt 19 000 €,
- c) föra förslaget till detaljplaneändring 002365 samt förslaget till ändring av tomtindelningen, 61 Dickursby/Konvaljvägen 13, som daterats 15.12.2020, till stadsfullmäktige för godkännande.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 15**Stadsstyrelsens förslag:**

Stadsfullmäktige beslutar godkänna förslaget till detaljplaneändring 002365 och förslaget till ändring av tomtindelningen, 61 Dickursby/ Konvaljvägen 13, som daterats 15.12.2020.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Bilagor:

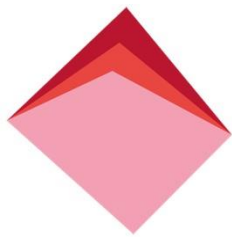
- Detaljplaneändringens beskrivning 15.12.2020
- Utlåtanden och svar 15.12.2020

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärсанvisning

Närmare information:

Ritva Kotilainen, områdesarkitekt, tfn 050 310 4267, fornamn.efternamn[at]vantaa.fi

Terhi Kuusisto, detaljplanerare, tfn 050 302 9691, fornamn.efternamn[at]vantaa.fi



Vantaa
Tikkurila

002365 Kielotie 13

TIKKURILA



MAANKÄYTÖN, RAKENTAMISEN JA YMPÄRISTÖN TOIMIALA / KAUPUNKISUUNNITTELU

Asemakaavamuutosehdotuksen selostus, joka koskee 15.12.2020 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002365. Kaavoitus on tullut vireille 12.2.2018.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

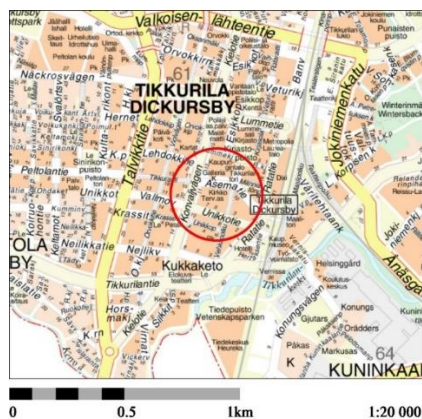
kortteli 61206 sekä katu- ja torialueet kaupunginosassa 61, Tikkurila.

Tonttijaon muutos: Osa korttelista 61206 kaupunginosassa 61, Tikkurila.

Kaavamuutos mahdollistaa Kielotie 13:ssa sijaitsevan virastorakennuksen purkamisen ja uuden, kaupungin toimitilan sisältävän rakennuksen rakentamisen uuteen, muodostuvaan keskustakortteliin. Toimistotilojen lisäksi kortteliin sijoittuu liike- ja palvelutilaa sekä asumista. Käyttötarkoitus muuttuu AL:stä (asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue) C:ksi (keskustatoimintojen korttelialue). Yhteenlaskettu rakennusoikeus 21 000 kerrosneliömetriä, josta toimitilan osuus on 11 000 kerrosneliömetriä. Liike- ja palvelutiloille on mitoitettu 4000 k-m². Asumista kaavamuutosalueelle tulee sijoittaa 6 000 k-m². Tuleva tonttitehokkuus on 3,38, kun Kielotien ja Lummekujan katualueita on levennetty ja toimitilan tontti vastaavasti pienentynyt. Ennen kaavamuutosta rakennusoikeus kaavamuutosalueella oli 9 500 k-m² ja tonttitehokkuus 1,50.

Kaavan laatija: Ritva Kotilainen, aluearkkitehti, Vantaan kaupunki; etunimi.sukunimi@vantaa.fi, puh. 050 310 4267. Terhi Kuusisto, asemakaavasuunnittelija, Vantaan kaupunki; etunimi.sukunimi@vantaa.fi, puh. 050 302 9691.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunniteltava alue on osa Vantaan kaupungintalon korttelia, Tikkurilan kaupunginosan ytimessä. Tikkurilan asemalle on noin 200 metrin matka. Aluetta rajaa etelässä Asematie ja pohjoisessa Lummekuja. Idässä alue rajautuu Tikkurilantoriin ja lännessä Kielotiehen.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Kiinteistö Oy Vantaan kauppatalon jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 6.10.2017. Kaavamuutoksen numeroksi tuli työohjelmassa numero 002365.
- Kaavoitus tuli vireille 12.2.2018.
- Mielenpiirteet pyydettiin 16.3.2018 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 6 kappaletta. Lisäksi määräajan ulkopuolella saatiin yksi (1) mielipide, joka otettiin huomioon.
- Hankkeesta järjestettiin 10.4.2018 asukastilaisuus, 12.4.2018 luottamushenkilöille vuorovaikutustilaisuus sekä 13.4.2018 henkilöstötilaisuus.
- Esiteltiin ensimmäisen kerran kaupunkisuunnittelulautakunnassa 14.5.2018, jolloin asia palautettiin uudelleen valmisteluun.
- Uudelleen valmisteltu kaavaluonnos neljästä vaihtoehdosta esiteltiin 1.4.2019 kaupunkisuunnittelulautakunnalle, joka päätti jättää sen pöydälle (§ 9). Seuraavassa kokouksessa 23.4.2019 kaupunkisuunnittelulautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle jatkosuunnitteluun vaihtoehtoa C (§ 7). Kaupunginhallitus päätti 29.4.2019 (§ 40) että jatkosuunnittelun pohjana on vaihtoehto C.
- Jatkosuunniteltu kaavaluonnosehdotus esiteltiin kaupunginhallituksen valitseman C-vaihtoehdon pohjalta kaupunkisuunnittelulautakunnassa 19.8.2019. Päätettiin asettaa nähtäville Kaupunginhallituksessa 26.8.2019.
- Oli nähtävillä 11.9.-10.10.2019

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä.....	4
2. Lähtökohdat	4
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista.....	4
2.2 Suunnittelutilanne	8
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet	12
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo	12
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö	12
3.3 Päätöksenteko	17
3.4. Asemakaavan tavoitteet.....	17
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot	18
4. Asemakaavaehdotuksen kuvaus	38
4.1 Kaavan rakenne	38
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	39
4.3 Aluevaraukset.....	39
4.4 Kaavan vaikutukset.....	41
4.5 Ympäristön häiriötekijät	45
5. Kaavatyöhön osallistuneet	46
6. Asemakaavan seurantalomake	47
7. Asemakaavakartta ja - määräykset	49
8. Muu suunnitelma-aineisto, liitteet.....	55

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA:

Kannen kuva, vaihtoehto C, JKMM Arkkitehdit Oy / Koski, Miettinen

8.1 Vesihuollon esisuunnitelma, Paula Luomala, Vantaan kaupunki

8.2 Kaavamutoksen vihertehokkuuskortti, Vantaan kaupunki

8.3 Ympäristön pyöräilyreitit, Vampatti-kartat, Vantaan kaupunki

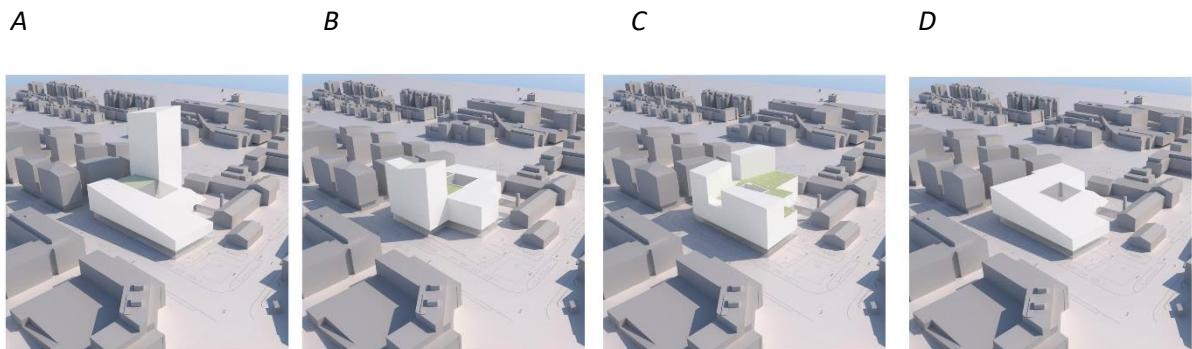
LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA:

Vantaan Tikkurilan toimitila, Kielotie 13:n taloudellisuus ja toteutettavuusarviointi
18.1.2019, Rapal Oy, Calash Oy, Viator Oy, JKMM Arkkitehdit Oy

1. TIIVISTELMÄ

Kielotie 13:n tontille on tutkittu kaupungin uuden toimitilan sijoittumista. Tontille on tutkittu erilaisia mahdollisia kaavallisia ratkaisuja, jotka mahdollistavat Kielotie 13 tontille sijoittuvan kaupungin uuden toimitilan lisäksi liike- ja palvelutilaa sekä kolmessa vaihtoehdossa asumista. Kokouksessaan 23.4.2019 kaupunkisuunnittelulautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle jatkosuunnitteluun kaavamuuosluonnoksen vaihtoehtoa C, jonka pohjalta kaavamuuosetehdotus on laadittu.

Kaavamuuos mahdollista 15 000 k-m2 keskustatoimintoja, josta 4000 k-m2 liike- ja palvelutiloille ja 11 000 k-m2 toimistotiloille. Lisäksi toimistotilojen katolle tulee sijoittaa 6000 k-m2 asumista. Autopaikkoja tontilla on noin 150 ja asukkaita kaava mahdollistaa noin 120. Tonttitehokkuus on 3,38.



Kuvat yllä: Neljä tarkasteltua kaavamuuosluonnosvaihtoehtoa: A, B, C ja D. Vaihtoehtoisissa A ja C toimitilan katolle tarkasteltiin asumista. Vaihtoehtoisissa B asuinkerrostalo sijaitsi toimitilan vieressä Kielotien varrella. Vaihtoehtoisissa D oli toimitilaa sekä liike- ja palvelutilaa, mutta ei asumista. Jatkosuunnittelun pohjaksi kaavaehdotukseen on valittu vaihtoehto C. Kuvat JKMM Arkkitehdit Oy/ Koski ja Miettinen.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Tikkurila sijaitsee Kehä III:n pohjoispuolella, pääradan varrella. Lentoasema on vajaan viiden kilometrin päässä. Alue on Helsingin metropolialueen keskellä, raideliikenteen, lentoliikenteen ja tie liikenteen solmukohdassa. Kehäradan liikenne käynnistyi kesällä 2015 ja Tikkurilasta on tullut Suomen toiseksi vilkkain rautatieasema, jossa vaihdetaan kaukojunista lähiliikenteeseen ja lentoaseman juniin.



Entinen virastorakennus syksyllä 2017

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Alue sijoittuu Keravanjoen ja Kylmäoan laakson savitasangolle. Vuonna 1870–1871 mitatussa Seenaatin kartassa näkyy, että alue on ollut osin peltoa ja osin niittyä. Alue on kuulunut Suuren rantatien vaikutuspiiriin. Tikkurilan ydinkeskustassa alkuperäistä luonnonmaisemaa ei ole enää juuri havaittavissa.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue on jo nykyisin suurelta osin vettä läpäisemätöntä katto- ja asfalttipintaa. Alue ei ole pohjavesialuetta.

Maaperä

Alueen maaperä on savea. Pohjaveden pinta on lähellä maanpintaa, mikä haastaa alueen kellaritilojen kaivamista. Alueen rakennukset joudutaan perustamaan paaluperustukselle.

Topografia

Alue on hyvin tasainen.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Tikkurilassa asui vuoden 2018 alussa 6 074 henkeä. Alueen väkiluku on pysynyt melko tasaisena koko 2000-luvun puolella, mutta kääntyi nousuun parin viimeisen vuoden aikana. Väkiluku on noussut vuodesta 2013 noin 400:lla. Uusia asuntoja on rakenteilla suuri määrä, joten kaupunginosan väkiluku nousee myös lähivuosina. Tikkurilassa on vähän lapsia ja nuoria, yli 65-vuotiaiden osuus on vastaavasti suuri. Koko Tikkurilan suuralueen asukasluku oli 40 094 henkeä, missä on kasvua reilut 3 000 henkeä viimeisen 5 vuoden aikana.¹

Asuminen

Kaava-alueella ei ole asuntoja. Kaavatyö pohjoispuolen naapuritontille on käynnissä. Työssä tarkastellaan asuinkorttelin ja päiväkodin sijoittamista toimitilan pohjoispuoleiselle alueelle.

Sosiaalinen ympäristö

Tikkurilan palvelualueen väestön sosiaalisen rakenteen piirteisiin kuuluu mm. aikuisvaltaisuus, yksin eläminen, lapsettomat avopariperheet ja työttömyys. Tikkurilan väestö on enimmäkseen muualta muuttanut, mikä vaikuttaa hyvinvoinnin taustatekijöihin kuten juurtumiseen, ihmissuhteisiin ja yhteisöllisyyteen.

Palvelut ja työpaikat

Tikkurilan kaupunginosa on Vantaan toiseksi suurin työpaikkakeskittymä lentokentän jälkeen. Lähes 92 prosenttia 6 300 työpaikasta on palvelujen parissa. Kaupunki ja valtio ovat merkittäviä työnantajina.

¹ https://www.vantaa.fi/hallinto_ja_talous/tietoa_vantaasta/tilastot_ja_tutkimukset/vantaa_alueit-tain_ja_aluejaot

Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue on Tikkurilan ydinkeskustaa. Se sijoittuu Kielotien varrelle kaupungintalon länsipuolelle sekä etelästä Asematien varrella sijaitsevaan Lauri Lairalan aukioon. Asematie on Tikkurilan kaupallinen pääakseli, joka johtaa Dixin uudesta liike- ja matkakeskuksesta Tikkuraitin kävelykadulle. Lähivuosina kävelykatua jatketaan koko Asematien matkalle.

Kaupunkikuva

Tikkurilan keskusta on väljä ja matalasti rakennettu. Kaupunkikuvassa on löydettävissä 1950-luvun kirkonkylämaista tunnelmaa sekä 1970-luvun ihanteisiin perustuvaa autokaupunkia. Kaupungintalo ja Tikkurilan vanha asema ovat tärkeitä identiteettitekijöitä. Tikkurilan 1980-luvun rakentaminen toi keskustaan isoja kaupallisia yksiköitä, kuten Tikkurin ja Prisman sekä nykyisen Laurean ammattikorkeakoulun.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Vanhin osa Tikkurilan keskustan rakennuskannan historiallisista kerrostumista on hävinnyt vanhaa rautatieasemaa ja vernissatehdasta lukuun ottamatta. Vantaan kaupungintalo on 1950-luvulta ja se on suojeltu asemakaavalla.

Virkistys

Keravanjoen rantojen viheralueet ovat Tikkurilan keskustan vetovoimaisin viheraluekokonaisuus. Jokimaisemassa näkyvät eri vuosikymmenillä rakennetut Tikkurilan historiasta kertovat rakennukset, jotka liittyvät rautatiehen, teollisuuteen ja maatalouteen.

Liikenne

Kaavamuutosalue sijaitsee Kielotien, Lummekujan ja Asematien välisellä alueella. Kielotie on paikallinen kokoojaku. Lummekujalta on Kirjastopuistossa sijaitsevan rampin kautta yhteys uuden torin alla sijaitsevaan Tikkuparkkiin. Kielotien länsireunalla on paikallispyörätie, itäpuolella pääpyörätieyhteys. Kielotien ja Asematien molemmiin puolin on jalankulkukäytävät, Lummekujalla vain sen eteläreunassa.

Vesihuolto

Kaava-aluetta palvelee länsipuolella Kielotielle rakennettu vesihuoltoverkosto. Kaava-alueen pohjoispuolelle Lummekujalla oleva vesihuolto jää tulevan ratikkatunnelin taakse.

Vedenjakelu

Kielotiellä kulkee vuonna 2010 rakennettu DN225 vesijohto, joka vaihtuu vuonna 1986 rakennetuksi DN400 vesijohdoksi. Alue kuuluu Tikkurilan painepiiriin.

Tikkurilan painepiiri saa vetensä Helsingin Pitkähäkin vedenpuhdistuslaitokselta, josta vesi pumpataan Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta Tikkurilaan.

Alueen verkostopainetta ylläpidetään Hiekkaharjun vesitornilla. Alueen painetasot vaihtelevat välillä +82...+66. Vesitornin varastotilavuus on 6700 m³.

Jätevesiviemäröinti

Kielotiellä kulkee vuonna 2010 rakennettu DN500 jätevesiviemäri, joka vaihtuu 1986 rakennetuksi DN400 jätevesiviemäriksi. Viemärit laskevat Tikkurilan ja Viertolan halki Suutarilan jätevedenpumppaamolle. Suutarilasta vedet johtuvat lopulta Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemäröinti

Kielotiellä kulkee 2010 rakennettu DN600 hulevesiviemäri, joka muuttuu 1986 rakennetuksi DN800 hulevesiviemäriksi. Kaava-alueen hulevedet johtuvat pääasiassa Kielotien hulevesiviemärin kautta Keravanjokeen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Johdot kulkevat Lummekujan ja Kielotien katualueilla.

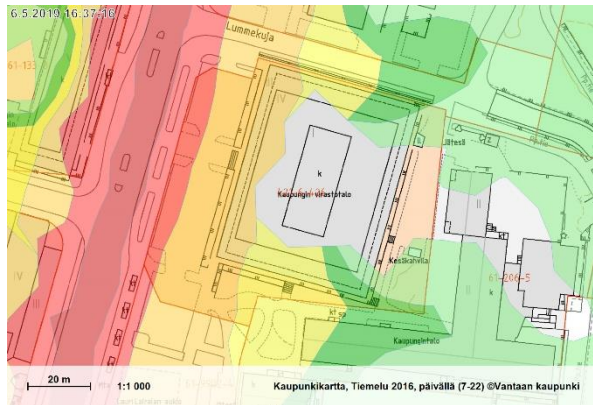
Sähköverkko

Vantaan Energialle kuuluvia pienjännitemaakaapeleita on Kielotien ja Lummekujan varressa.

Tietoliikenne

Tietoliikenteen verkko ulottuu alueelle ja kulkee Lummekujalla, Kielotiellä sekä Asematiellä.

Ympäristöhäiriöt



Liikennemelu

Vuoden 2018 alusta voimaan tullut Ympäristöministeriön asetus rakennuksen ääniympäristöstä antaa vaatimukset uuden rakennuksen meluntorjunnalle. Asuinrakennuksen ulkovai-
pan ääneneristys on suunniteltava ja toteutet-
tava siten, että ääneneristys on vähintään 30
dB. Virkistykseen käytettävillä piha-alueilla
sekä parvekkeilla melun keskiäänitaso ei saa
ylittää 55 dB päivällä 7-22, viherhuoneilla 45
dB.²

Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992 määrää asumisen ulkoalueiden kes-
kiäänitasosta, joka saa olla päivällä 7-22 enintään 55 dB (LAeq) ja yöllä 22-7 enintään 50 dB (LAeq),
uusilla alueilla 45 dB (LAeq).³

ELY-keskuksen opas ”Melun- ja värinän torjunta maankäytön suunnittelussa” sisältää ohjeita par-
vekkeiden ja julkisivujen melutasoista. Ohjeiden edellytetään täyttyvän kaavaratkaisussa. Oppaan
mukaan parvekkeita ei tule sijoittaa julkisivuille, mikäli päiväajan keskiäänitaso ylittää 65 dB. Jos
tämä taso ylittyy asuinrakennuksen julkisivulla, tulee asunnot määrätä aukeamaan myös hiljaisem-
paan suuntaan.

Kielotie 13 on katumelun (päivä 7-22, 2016) meluvyöhykkeillä <50 dB (vaalean vihreä), 50-55 dB
(tumma vihreä), 55-60 dB (keltainen), 60-65 dB (oranssi) ja 65-70 dB (punainen). Kaupungin oman
ohjeen mukaan nykyarvot edellyttävät asuinhuoneiden osalta erillistä selvitystä Tikkurilantien var-
ren melusta. Muilla julkisivuilla ohje edellyttää asuinrakennuksissa äänitasoeroa 28-35 dB riippuen
melutasosta eri kohdissa tonttia. Pihan melua tulisi vähentää arvoon 55 dB päivällä ja 50 dB yöllä
Tähän on mahdollista vaikuttaa rakennuksen asemoinnilla tontilla.

Liikenteen aiheuttamaa melua ja meluntorjuntaa tulee tarkastella erikseen tehtävässä meluselvi-
tyksessä. Vuoden 2040 liikenne-ennustetilanne on mitoittava, sillä ajoneuvojen määrän on las-
kettu kasvavan nykyisestä.

Ilmanlaatu

Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY mittaa ilmanlaatua pääkaupunkiseudun mittauspisteissä.
Kielotie 13:n lähin mittauspiste sijaitsee Tikkurilassa Ratatien ja Neilikkatien risteyksessä.

Ilmanlaatuun Tikkurilassa vaikuttaa lähinnä liikenne ja katupöly. Mittausasemalla mitataan mm.
typen oksidien (NO, NO₂), hengitettävien hiukkasten (PM₁₀), pienhiukkasten (PM_{2,5}) pitoisuuksia.
Mittauspisteen liikennemäärä ja olosuhteet vastaavat tarpeeksi hyvin Kielotie 13:n tilannetta,
jotta mittauspisteen tietoja voi käyttää työn tueksi.

² Ympäristöministeriön asetus rakennuksen ääniympäristöstä 796/2017

³ Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992

Typen oksidit ovat typpimonoksidi ja typpidioksidi. Suurimmat päästölähteet ovat energiantuotanto ja liikenne, erityisesti raskas liikenne. Tikkurilassa NO₂-pitoisuus ei ylittänyt vuosiraja-arvoa 40 µg/m³ tuntiraja-arvoa 200 µg/m³ eikä vuorokausiraja-arvoa 70 µg/m³ vuonna 2016. Typpimonoksidipitoisuudet laskivat jo 1990-luvulla autojen katalyysattorien myötä.

Hengitettävät hiukkaset (PM₁₀) ovat suureksi osaksi liikenteen nostattamaa katupölyä. Vuonna 2016 hengitettävien hiukkasten vuosiraja-arvo 40 µg/m³ ei ylittynyt. Vuorokausiraja-arvo 50 µg/m³ ylittyi kerran. Raja ei saa ylittyä useammin kuin 35 päivänä kalenterivuodessa. Ylitys johtui katupölystä, jota liikennevirta nostaa kaduilta. Ulkoilman pienhiukkaset (PM_{2,5}) ovat pääosin peräisin liikenteen ja puunpolton päästöistä. Lisäksi niitä kulkeutuu maanrajojen ulkopuolelta. Vuonna 2016 WHO:n vuosiohjearvo 10 µg/m³ ei ylittynyt. Vuorokausiohjearvon 25 µg/m³ ylittäviä päiviä oli Tikkurilassa 2016 yksi. Ylitys johtui seudun paikallisista päästöistä, esim. pakkaspäivinä tai heikkotuulisista inversiotilanteista.

Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksen opas ”Ilmanlaatu maankäytön suunnittelussa” on koonnut käytäntöjä ilmanlaadun huomioonottamisesta maankäytön suunnittelussa. Oppaassa on ilmanlaatuviitehyökkeet asuinrakennuksen sijoittamiselle minimi- ja suositusetaisyysineen ajoradan reunasta. Asumisen minimietäisyys kadulle, jolla kulkee 5 000 ajoneuvoa arkivuorokaudessa, on 0 metriä ja suositusetaisyys 10 metriä, 10 000 ajoneuvolle minimietäisyys on 7 metriä ja suositusetaisyys 20. Vantaan kaupungin liikennesuunnittelun mukaan Kielotien ajoneuvomääräarvio vuorokaudessa vuonna 2040 on 5630 ajon/vrk, jolloin rakennuksen minimietäisyyden ajoradasta tulisi olla noin 0,9 metriä ja suositusetaisyyden 11,3 metriä. Ilmanlaatuun liittyen minimietäisyyksiä sovelletaan jo rakennetuilla alueilla kaavoja muutettaessa ja meluntorjunnasta huolehditaan rakenteiden melusuojauksella.

2.1.4 Maanomistus

Voimassa olevan asemakaavan mukaisen AL-alueen Kielotien varressa omistaa VTK Kiinteistöt Oy (tontti nro 61-206-3). Vantaan kaupunki omistaa Kielotien katualueen, Lauri Lairalan aukion sekä YH-korttelialueen (tontti nro 61-206-5).

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrki- myksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös so- peudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen.

- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

4

⁴ Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista/Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet, 14.12.2017

Maakuntakaava



Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmässä alue on keskustatoimintojen aluetta. Alueen läpi kulkee Päärata.

Keravanjoen varressa on viheryhteystarve. Jokivarsi on merkitty maakunnallisesti merkittävaksi kulttuuriympäristöksi ja Jokiniemen koelaitoksen alue valtakunnallisesti merkittävaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY 2009).

Alue on taajamassa, joka on osoitettu tiivistettäväksi alueeksi. Tikkurilantielle on osoitettu pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli. Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.⁵



Uusimaa-kaava 2050 korvaa voimassa olevat maakuntakaavat tullessaan voimaan. Maakuntavaltuusto on hyväksynyt kaavakokouksen 25.8.2020 ja maakuntahallitus päättää kaavan voimaantulosta loppuvuonna 2020.

Uusimaakaava sisältää lähes samat merkinnät edelliseen kaavayhdistelmään verrattuna. Kartalla punainen ympyrä merkitsee Tikkurilan keskustan keskustatoimintojen alueeksi. Päärata jakaa alueen. Ruskeasävyiset rasterit (viiva ja ruutu) tarkoittavat taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä sekä pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä. Liila ja sininen kolmio tarkoittavat joukkoliikenteen vaihtopaikkaa ja liityntäpysäköintialuetta. Vaaleanturkoosit ruudut merkitsevät kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeää aluetta. Jokirantaa seurailee viheryhteystarve-merkintä. Kartan yläosassa näkyy Valkealähteen pohjavesialue. Kehä III on valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie. Z-merkitty voimajohto kulkee Jokiniemen ja Hakkilan reunavyöhykkeellä. Sen vierellä kulkee maakaasun runkoputki.^{6,7}

Uusimaakaava sisältää lähes samat merkinnät edelliseen kaavayhdistelmään verrattuna. Kartalla punainen ympyrä merkitsee Tikkurilan keskustan keskustatoimintojen alueeksi. Päärata jakaa alueen. Ruskeasävyiset rasterit (viiva ja ruutu) tarkoittavat taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä sekä pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä. Liila ja sininen kolmio tarkoittavat joukkoliikenteen vaihtopaikkaa ja liityntäpysäköintialuetta. Vaaleanturkoosit ruudut merkitsevät kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeää aluetta. Jokirantaa seurailee viheryhteystarve-merkintä. Kartan yläosassa näkyy Valkealähteen pohjavesialue. Kehä III on valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie. Z-merkitty voimajohto kulkee Jokiniemen ja Hakkilan reunavyöhykkeellä. Sen vierellä kulkee maakaasun runkoputki.^{6,7}

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU 2050

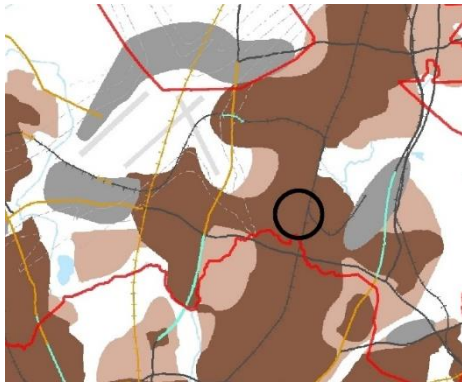
MASU 2050 määrittelee seudun tavoitteellista maankäyttöä ja toimii tausta-aineistona Helsingin seudun liikennejärjestelmälle HLJ2015 sekä Helsingin seudun asunotostrategialle 2025. MASU 2050 on strateginen suunnitelma, joka osoittaa seudun maankäytön kehittämisen vyöhykkeet. Yhteisesti sovittujen tavoitteiden mukaisesti 80 % uudesta maankäytöstä/asuntotuotannosta ohjataan seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle (tumman ruskea vyöhyke). "Maankäyttö täydentää erityisesti olemassa olevaa kaupunkirakennetta" ja "...työpaikkaintensiiviset alueet suunnitellaan seudullisesti hyvin kestäväillä kulkumuodoilla saavutettaviksi". Vantaan kaupunginvaltuusto on hyväksynyt suunnitelman 11.5.2015. Kaavahanke tukee MASun periaatteita.⁸

⁵ <https://kartta.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavat>

⁶ https://www.uudenmaanliitto.fi/files/24933/Kartta_Helsingin_seudun_vaihemaakuntakaava.pdf

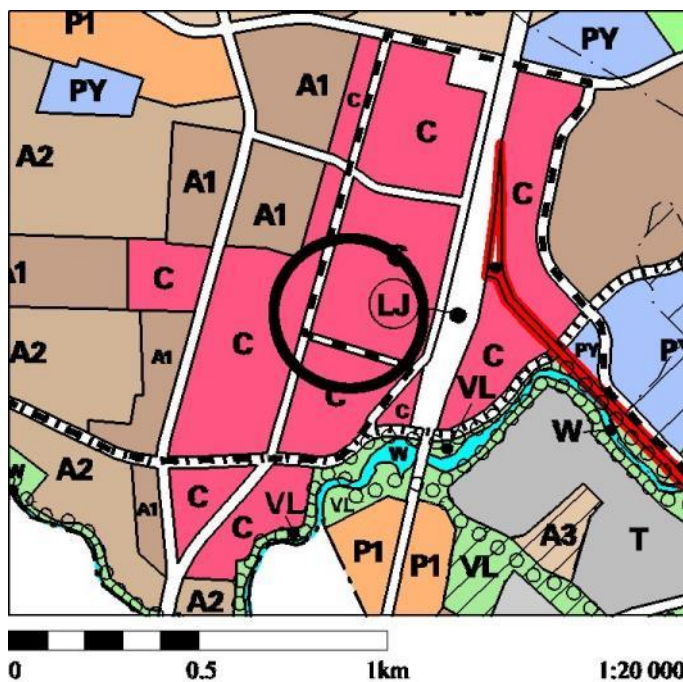
⁷ https://www.uudenmaanliitto.fi/files/24927/Merkinnat_ja_maaraykset_HELSINKI.pdf

⁸ Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU 2050, MAL-NK, HESE-KJ, HSYK 2015



MASU 2050 ja Tikkurilan keskusta-alue ympyröitynä. Kaavamuutosalue sijaitsee ensisijaisesti kehitettävällä vyöhykkeellä Tikkurilan keskustassa. Kuva MASU 2050.

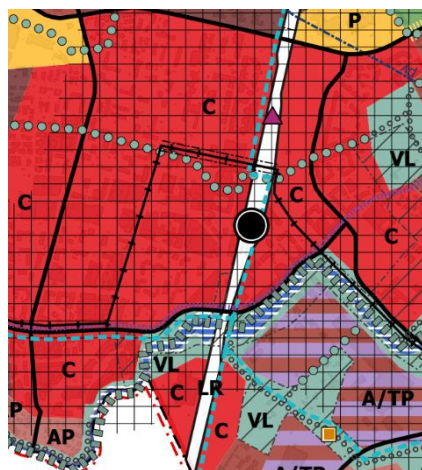
Yleiskaava



Alue on voimassa olevassa yleiskaavassa keskustatoimintojen aluetta (C). Unikkotielle ja Kielotielle on osoitettu ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys.

Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 25.2.2009. Kaavahanke on yleiskaavan mukainen.

Yleiskaava 2020, kaavaehdotus (kh 16.11.2020)



Vantaan yleiskaavaehdotus 2020 on hyväksymisvaiheessa. Yleiskaavatoimikunta on 22.10.2020 hyväksynyt oikeusvaikutteiset yleiskaavakartat määräyksineen ja vastaukset vuorovaikutuspalautteeseen. Kaupunginhallituksessa kaava oli 16.11.2020. Yleiskaavan hyväksyy kaupunginvaltuusto, jonka käsittelyssä yleiskaava on joulukuussa 2020.

Kaavamuutosalue sijoittuu uuden yleiskaavan rasteroidulle "kestävän kasvun vyöhykkeelle" ja tukeutuu joukkoliikenteen runkolinjastoon. Tälle alueelle ohjataan maankäytön tehostuminen. Aseman ja pysäkeiden lähikortteleita kehitetään palveluiden ja kaupan keskittymänä. Tikkurilan asema on valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema ja aseman yhteydessä on seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue.

Vanha rautatieasema on valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön kohde (RKY).

Päärataa seuraillen on merkitty pyöräilyn baana -yhteys. Sama yhteys kulkee myös Tikkurilantietä länteen ja Jokiniemen puolella Värtehtaanrannasta kohti Kuninkaala. Raitiotie on merkitty Jokiniemestä joko Valkoisen Lähteentietä tai Tikkurilan aseman alitse tunnelissa Lummekujalta Kielotielle. Jokivarren virkistyskäytön kehittämisvyöhyke on merkitty sinisellä vaakaviivituksella. Jokirantaa seurailee ekologinen runkoyhteys, joka turvaa eliölajien liikkumista ja luonnon monimuotoisuuden säilymistä.

Vantaan ratikka (aiemmin Raide-Jokeri 3)

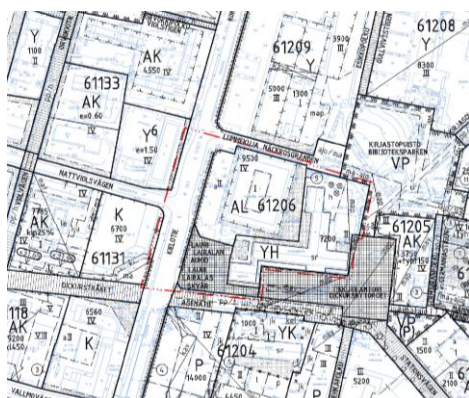
Pidemmällä aikavälillä Tikkurilantielle kaavaillaan raitiotieyhteyttä. Vantaan ratikka -niminen raitiotie kulkisi Mellunmäen metroasemalta Länsimäen, Hakunilan ja Tikkurilan kautta Aviapolikseen ja lentoasemalle. Raitiotien suunnittelu on osa Vantaan yleiskaava 2020 -työtä, jota tehdään parhaillaan. Kielotie 13:n kohdalla reittilinjaus kulkee joko Kielotietä tontin ohitse tai Tikkurilan aseman alitse, Kirjastopuiston alitse ja Lummekujan alta Kielotielle kääntyen, jossa se nousisi Tikkurilan kohdalla maan pintaan. Aseman alittava yhteys edellyttää tilavaroja Lummekujalla ja Kielotielä. ⁹ Kaupunginhallitus päätti 12.11.2018, että jatkosuunnitteluun valitaan alla olevan kuvan mukainen vaihtoehto eli vaihtoehto, joka kulkee juna-aseman ja Kirjastopuiston alitse ja kääntyy etelään Kielotielle. Varavaihtoehtoksi valittiin Valkoisenlähteentien reitti.



Vantaan ratikan reittikartta helmikuulta 2019. Mahdolliset vaihtoehdot Tikkurilan keskustassa ovat reitti Valkoisen Lähteentien kautta Kielotielle tai Tikkurilan aseman alittava reitti, jolloin ratikka kulkisi maan alla Lummekujan kohdalla ja nousisi Kielotielä maan päälle. Kartassa näkyy jälkimmäinen vaihtoehto, joka valittiin jatkosuunnittelun pohjaksi 12.11.2019. Kuvälähde: Vantaan ratikka -esite 02/2019.

Asemakaava

Korttelissa on voimassa asemakaavamuuotos nro 000797 Tikkurila (Kh 15.1.1990). Siinä kaupungin virastotalon tontti on AL = asuin- ja liikerakennusten korttelialuetta, jossa rakennusoikeutta on 9500 k-m² ja kerrosluku IV.



Asemakaavamuuotos 002068 Tikkurila (kv. 13.12.2010) on kaupungintalon tontin asemakaava, joka on YH korttelialuetta = hallinto- ja virastorakennusten korttelialue, jossa kerrosluku on II. Rakennus on kaavassa sr = suojeltava rakennus.

Kielotien osalta voimassa on Tikkurilan keskustan asemakaava nro 610300 (SM 17.9.1979).

⁹ Raide-Jokeri 3, alustava yleissuunnitelma 23.2.2018, Liikennesuunnittelu, Vantaa

Rakennuskielto

Maarekisteritila 421-6-426, jota kaavamuutos koskee, tulee lohkomistoimituksella lohkoa tontiksi. Lohkomattomana se on rakennuskiellossa. Kaavamuutosalueen tiloista/tonteista tulee muodostaa uuden tonttijaon mukaiset tontit ja lohkoa tonteiksi lohkomistoimituksella. Katutiloja Kielotielä ja Lummekujalla levennetään, mikä pienentää kaavamuutostonttia.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Kiinteistö Oy Vantaan Kauppалantalon jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 6.10.2017. Kaavamuutos sai työohjelmassa numeron 002365 ja kaavoitus tuli vireille 12.2.2018.

Samassa OAS:issa tuli vireille Kielotie 15:n kaavamuutos nro 002352, johon liittyen Senaatti-kiinteistöjen jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 12.6.2017.

Molempia kaavamuutosalueita on suunniteltu kaupunkikuvallisesti kokonaisuutena kaupunkisuunnittelussa useamman vuoden aikajaksolla.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

Esim.

- alueen maanomistajat ja maanvuokraajat

- kaavamuutoksen hakijat

- naapurit (viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)

- kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset

- kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia

- kaupungin omat asiantuntijat:

maankäyttötoimi (kiinteistöt ja asuminen, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, tekninen toimiala), Vantaan kaupunginmuseo

- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, Museovirasto, HSY, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj ja HSL.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Kaavaluonnoksista pidettiin kolme erillistä osallistumistilaisuutta kaupungintalon valtuustosalissa viikolla 15 vuonna 2018. Tilaisuuksissa esiteltiin eri luonnosvaihtoehtoja ja sitä, kuinka päädyttiin keskittymään kahden erilaisen ratkaisun esittelyyn tarkemmin.

Tarkemman tarkastelun vaihtoehtoina tässä vaiheessa oli 4–5 -kerroksinen rakennus, jossa sijaitsee pääosin kaupungin toimitiloja. Toisena vaihtoehtona oli toimitilarakennus viisikerroksisena sekä erillinen 12-kerroksinen asumisen mahdollistava rakennus. Molemmissa vaihtoehtoisissa on kivijalassa liike- ja palvelurakentamista.

Asukastilaisuus:

Asukastilaisuus pidettiin 10.4.2018 ja tilaisuuteen osallistui noin 50 henkilöä. Tilaisuuteen liittyi suunnitelmien esittelyjen jälkeen ryhmytyöskentelyä.

Enemmistö piti matalampaa rakentamista hyvänä vaihtoehtona. Uuden rakennuksen toivottiin olevan myös moderni ja näyttävää keskustarakentamista. Rakennuksen alakertaan toivottiin monikäyttötiloja, joissa voisi järjestää konsertteja sekä näyttelyjä, mm. asukasyhdistyskokouksia. Kahviloita ja ravintoloita toivottiin myös kivijalkaan. Myös asumisen yhdistäminen kortteliin nähtiin positiivisena. Asumista perusteltiin korttelin elävyyden parantamisella ympäri vuorokauden. Valaistus, esteettömyys ja turvallisuus nousivat myös esille ulkotilojen suunnittelun kohdalla.

Luottamusmiestilaisuus:

Luottamushenkilöille pidettiin osallistumistilaisuus 12.4.2018. Tilaisuuteen osallistui 15 luottamusmiestä.

Yhdeksi keskustelun pääteemoista nousi rakentamisen korkeus muutosluonnos alueella. Aluetta pidettiin hyvänä paikkana asumiselle, hybridirakentamista pidettiin nykyaikaisena ratkaisuna. Korkean rakentamisen esimerkkejä käsiteltiin. Asumisen sijoittaminen toimitilan kanssa samaan kortteliin lisäisi Tikkurilan keskustaan myös palvelujen käyttäjiä.

Osa luottamusmiehistä ei pitänyt paikkaa sopivana korkealle rakentamiselle. Kaupungintalon ympäristöön toivottiin muodostavan arvokas ympäristö, jossa lähtökohtana on enemmän kauneus ja turvallisuus kuin tehokkuus. Orgaaninen muoto, elävyys sekä eri materiaalien käyttö julkisivuissa miellyttivät. Katsottiin myös, ettei kaupungin instituutiota tarvitse korostaa korkealla rakentamisella.

Korkean tornin ja matalamman vaihtoehdon lisäksi nähtiin hyvänä myös vaihtoehto, jossa rakentamisen korkeus vaihtelisi asteittain. Tontin pohjoisosassa rakennus voisi olla kahdeksankerroksinen ja madaltua kaupungintalon vieressä kolmikerroksiseksi. Näin voitaisiin tutkia hybridirakentamisen vaihtoehtoa, jossa asuminen voisi sijoittua tontin pohjoisosaan.

Yleisesti pidettiin hyvänä, että eri vaihtoehtoja on tutkittu monipuolisesti. Asumisen yhdistämistä samaan rakennukseen pidettiin parempana vaihtoehtona kuin erillisen asuinrakennuksen sijoittamista tontille.

Henkilöstön tilaisuus:

Kaupungin henkilöstölle pidettiin osallistumistilaisuus 13.4.2018. Valtuustosalissa paikalla oli noin 80 henkilöä. Lisäksi tilaisuus kuvattiin ja tilaisuutta oli mahdollista seurata myös nettiyhteyden kautta. Mieliä oli mahdollista jättää myös nettikyselyn kautta.

Henkilöstön kommentteissa oli hyvin paljon samoja kommentteja ja huomioita kuin asukas- ja luottamusmiestilaisuuksissa. Henkilöstön mielipiteissä korostui kuitenkin enemmän matalan rakentamisen suosio ja asumisen sijoittumista samalle korttelialueelle ei pidetty kovinkaan tarpeellisenä. Asuminen ja korkea rakentaminen saivat kuitenkin myös kannatusta.

Rakennuksen muotoon kiinnitettiin melko paljon huomiota. Sen toivottiin olevan orgaaninen ja monimuotoinen, rakennusmateriaaliksi toivottiin mm. puurakentamista. Paikalle toivottiin myös ekologisen, hyvälaatuisen rakennuksen suunnittelua. Myös sisätilojen suunnitteluun annettiin mielipiteitä. Toimitilaan toivottiin mm. 3-6 hengen huoneita, riittävästi tilaa henkilökohtaisten tavaroitten säilyttämiselle ja tilaa pyörien säilytykselle.

3.2.2 Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan

Mielipiteet OAS-vaiheesta pyydettiin 16.3.2018 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 6 kappaletta. Lisäksi määräjän ulkopuolella saatiin yksi mielipide Kirjaamoon ja se otettiin huomioon.

Mielipiteet tiiviisti

Alueella ei ole Fingridin voimajohtoja, joten Fingridillä ei ollut kommentoitavaa OAS:iin.

Vantaan Energia ja – Sähköverkot Oy lausui keski- ja pienjännitemaakaapeleista sekä kaukolämpöputkista. Ne tulee huomioida kaavatyössä ja mikäli niitä tulee siirtää, toimitaan 20.7.1993 sopimuksen mukaisesti (Vantaan kaupunki ja Vantaan Energia Oy). Alueella tarvitaan uusia muuntamoita korvaamaan nykyisiä ja niiden sijainti tulee tarkentaa kaavatyössä.

HSL:n mukaan hankkeen mukainen kaupunkirakenteen tiivistäminen on heidän tavoitteidensa mukaista. Alueen bussipysäkkien sijainnit ovat hyvät ja niiden pituudet riittävät nykyiselle liikenteelle. Jatkossa tulee huomioida Vantaan ratikka, sen pysäkit ja vaihtoyhteydet. HSL haluaa olla mukana jatkosuunnittelussa.

Vantaan kaupunginmuseo lausui rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön osalta. Vantaan moderni rakennuskulttuuri 1930–1979 -inventoinnissa on todettu, että Kauppalantalo on tyypillinen 1970-luvun virastotalo, jonka sisätilat ovat lähes alkuperäisessä tilassa. Kielotie 13 ja 15 ovat todettu inventoinnissa vaatimattomiksi. Karttarajauksessa on mukana asemakaavalla suojeltu Vantaan kaupungintalo, sen suojeluarvot on huomioitava ja merkittävä kaavaan ajantasaisin suojelumerkinnöin ja määräyksin.

HSY:n mukaan aluetta palveleva vesihuoltoverkosto on rakennettu. Kaavatyössä tulee huomioida vesijohdot ja viemärit sekä selvittää uuden vesihuollon tarve. Vesihuoltolinjat tulee sijoittaa yleisille alueille ja mahdollisten johtokuja-aluevarausten tarve pitää selvittää. Putkille ja laitteille tulee varata riittävä tila. Rakennettava vesihuolto kustannusarvioineen tulee esittää alustavassa vesihuollon suunnitelmassa.

Kaksi yksityistä mielipidettä käsitteli suunnitelmia ja ehdotti niille ratkaisuja. Ensimmäisen mukaan muutos on tervetullutta. Kielotie 13:n rakennusten tulisi olla korkeintaan 5-kerroksisia, ja korkeus voisi nousta Lummetietä kohti, jopa 8 kerrokseen. Tornitaloa Kielotie 13:een ei toivottu. Uusi toimitila tulisi kytkeä Vantaan kaupungintaloon ja rakentaa lähelle Kielotietä. Ensimmäiseen kerrokseen toivottiin liiketiloja. Hybridirakennus sopisi keskustaan, esimerkiksi 2–3 kerrosta toimistoja ja 2-3 kerrosta asuntoja. Kielotien julkisivuun toivottiin parvekkeita ja Kielotien ja Asematien risteyskohtaa tiivimmäksi. Tikkuparkin ajoramppi ehdotettiin siirrettäväksi maan alle, sillä nykyisjainnilla se estää kävely-yhteyksiä. Kirjastopuistoa tulisi suurentaa ja pysäköintipaikkoja vähentää. Kahvila tai kioski puiston reunalla elävöittäisi keskustaa. Huomiota tulisi kiinnittää ihmisten mittakaavaan ja kävelijän näkökulmaan.

Toinen yksityinen mielipide ehdotti iäkkäämmän väestön ja kansalaistarpeiden tiloja Kielotie 13:een tai 15:een. Niistä on puutetta, kun osa vanhusten palvelutiloista on lopettanut/lopettamassa ja Hiekkaharjun Leinikkitie on syrjässä. Molempiin taloihin, Kielotie 13:een ja 15:een, ei tulisi sijoittaa päiväkotia. Puisto ei ole puisto, ja saattoliikenne haittaa sitä. Lisäksi Kielotielle ei voi pysäköidä ja maanalaista parkkia ei tulla käyttämään.

Vastineet mielipiteisiin

Pienjännite- ja keskijännitemaakaapelit huomioidaan kaavatyössä ja muuntamoille etsitään uudet paikat.

Vantaan ratikan yksi mahdollinen linjaus kulkee Tikkurilan aseman alitse, Kirjastopuiston ja Lummekujan alitse ja nousee ylös Tikkuraitin kohdalla Kielotiellä. Linjauksen suunnittelutyötä tehdään parhaillaan ja tarkemmat piirustukset ovat saatavissa kaavatyön aikana. Tässä yhteydessä mietitään ratikan pysäkit, bussien pysäkit ja sujuvat vaihtoyhteydet. Kielotietä sekä Lummekujaa tulee ratikan linjauksesta johtuen leventää, mikä on huomioitu kaavamuutosluonnoksessa.

Kaavassa suojeltu Vantaan kaupungintalo on kaavamuutosluonnoksessa merkitty samoin merkinnoin, kun se tällä hetkellä on voimassa olevassa asemakaavassa.

Hulevesi- ja jätevesiviemäreitä sekä vesijohtovetoja tulee korttelialueella siirtää osana rakennustyötä. Rakennettava vesihuolto tilatarpeineen suunnitellaan ja alustava vesihuollon yleissuunnitelma esitetään osana kaavamuutosehdotusta seuraavassa vaiheessa.

Yksityisten mielipiteet huomioitiin mahdollisuuksien mukaan. Kaavamuutosluonnoksessa toimitilan korkeus on 4–5 kerrosta. Toimitilaa korkeammat asuinkerrostalomassat sijaitsevat eri vaihtoehtoisissa joko tontin pohjoisella ja/tai läntisellä reunalla. Toimitila on kytketty kaupungintaloon joko maan alitse tai sillalla.

Rakennus on joka vaihtoehtoisissa hybridirakennus. Sen ensimmäisessä kerroksessa on liike- ja palvelutilaa, ylemmissä kerroksissa toimistotiloja. Kolmessa vaihtoehtoisessa on lisäksi asumista. Tikkuparkin rampin siirtäminen maanalle on mahdollistettu.

Kävelijän mittakaava on pyritty huomioimaan erityisesti sisäpihojen sarjassa uuden toimitilan ja Vantaan kaupungintalon välissä. Iäkkäämmän väestön toimintaa tai kansalaistarpeita on tarkoitettu huomioida ensimmäisen kerroksen palvelutilojen myötä. Tarkemmassa rakennussuunnitteluvaiheessa tilat täsmentyvät. Päiväkotia ei ole tulossa Kielotie 13:een, mutta Kielotie 15:n kaavassa sille on osoitettu tilaa.

Kielotie 15:n kaavan yhteydessä käsitellään Kirjastopuiston suunnitelmaa.

3.2.3 Mielipiteet ja lausunnot kaavamuutosluonnokseen

Kaavamuutosluonnokseen pyydettiin mielipiteet ja lausunnot. Nähtävilläoloaika oli 9.5.-7.6.2019. Mielipiteitä luonnokseen ei saatu. Lausuntoja saatiin kuusi kappaletta.

Lausunnot vastineineen tiiviisti

Lausunto 1: Elisa Oyj:llä ei ollut huomauttamista kaavaluonnokseen. Elisa Oyj:n tietoliikennekaapelit tulee huomioida ja suojata. Mikäli kaapeleita tulee siirtää, tulee ajoissa olla yhteydessä Eliasaan ja tilata siirto, joka on maksullinen.

Vastine: Lausunto ei aiheuta muutoksia kaavakarttaan tai määräyksiin. Asia on huomioitu lisämällä se osaksi kaavaselostuksen vuorovaikutusosiota sekä vaikutusten arvioinnissa.

Lausunto 2: Alueella ei ole Fingridin johtoja, joten heillä ei ole kommentoitavaa asemakaavamuutosluonnokseen.

Vastine: Lausunto ei aiheuta muutoksia kaavakarttaan tai määräyksiin.

Lausunto 3: HSY:n nykyinen vesihuoltoverkosto palvelee aluetta ja asemakaavamuutosluonnos ei edellytä uutta vesihuollon rakentamista. Asemakaavamuutosehdotuksen yhteydessä tarve tarkastellaan uudelleen. Tarvittaessa laaditaan vesihuollon esisuunnitelma kustannusarvioineen.

Vastine: Lausunto ei aiheuta muutoksia kaavakarttaan tai määräyksiin. Asemakaavamuutosehdotuksen selostukseen on lisätty vesihuollon esisuunnitelma kustannusarvioineen.

Lausunto 4: HSL:n mukaan kaavamuutosluonnoksessa esitetty rakentaminen tiivistää alueen maankäyttöä. Alue sijaitsee hyvien joukkoliikenneyhteyksien läheisyydessä. HSL kannattaa tiivistä yhdyskuntarakentamista alueelle. Tärkeää on, että rakentaminen ei vaikuta nykyisten pysäkkien toimintaan. Ajoyhteys Kielotieltä Lummekujalle tulee suunnitella siten, ettei se haittaa liikennettä, erityisesti joukkoliikenne ei saa hidastua. HSL haluaa olla mukana alueen jatkosuunnittelussa.

Vastine: Kielotie 13:n hanke ei aiheuta muutoksia nykyisiin HSL:n pysäkkijärjestelyihin. Rakennusten liikenne järjestetään Lummekujan kautta ja jatkosuunnittelussa huomioidaan, etteivät järjestelyt hidasta liikennettä, erityisesti joukkoliikennettä.

Lausunto 5: ELY-keskus lausui pääasiassa Kielotie 15:n kaavasta, erityisesti melusta.

Vastine: Lausunto ei aiheuta muutoksia kaavakarttaan tai määräyksiin. Melu on huomioitu kaavamääräyksissä: ”Kielotien aiheuttama melu tulee erikseen selvittää ja huomioida julkisivujen ja parvekkeiden suunnittelussa. Teknisin ratkaisuin tulee huolehtia, ettei ohjeiden mukainen melutaso

ylity" ja "asunnot eivät saa avautua vain julkisivulle, joille kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna."

Lausunto 6: Vantaan Energia Sähköverkko Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapeleiden sijainti sekä Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkien sijainti tulee huomioida kaavassa. Alueella sijaitsee pääasiassa keskijännitemaakaapeleita sekä Vantaan kaupungin kiinteistömuuntamo M1054. Kaavamuutosalueella tulee varata tila uudelle kiinteistömuuntamolle. Mikäli maakaapeleita tai putkia tulee siirtää, toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n yhteistyösopimuksen 20.7.1993 mukaisesti.

Vastine: Sähköverkko on rakennettu alueelle ja kaavahankkeen myötä maakaapeleita ja alueella sijaitsevia muuntamoita täytyy kohdin siirtää. Kun maakaapeleita siirretään, toimitaan siirtokustannusten osalta Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 yhteistyösopimuksen mukaan.

Kielotien keskijännitekaapelit kulkevat katualueella ja niitä tulee tarkistaa Vantaan ratikan suunnittelun yhteydessä. Pienjänniteverkko kulkee Kielotien länsipuolta ja Lehdokkitien kohdalla vaihtaa Kielotien itäpuolelle. Tässä kohtaa pienjänniteverkon sijainti tulee tarkistaa ja kaapeleita mahdollisesti siirtää pois Kielotie 13:n toimitalorakennuksen alta. Lummekujaa pitkin kulkevat johdot uudelleen suunnitellaan Vantaan ratikan myötä.

Määräykseen on lisätty muuntamoita koskeva määräys "Kaava-alueella sijaitsevat muuntamot M1054 ja M1219 tulee siirtää ja integroida rakennuksen liike- ja palvelutilakerrokseen. Muuntamot saa rakentaa osoitetun kerrosalan lisäksi."

Kartassa on huomioitu Vantaan ratikan mahdollisesta linjauksesta seuraava kaukolämpöputken vaatima tila ja Kielotien sekä Lummekujan risteyskohdassa on rakennusala viistetty tämä tila. 1950-luvun kaupungintalon ja nykyisen Kielotie 13:n, joka puretaan, kaukolämmön tonttiliittymä on järjestetty Lummekujan suunnasta. Uuden rakentamisen myötä kaukolämmön tonttiliittymä tulee siirtää niin uuden Kielotie 13:n kuin vanhan kaupungin talon osalta.

Lausunnon sisältö on lisätty asemakaavakaavaehdotuksen selostukseen ja huomioitu vaikutusten arviointi -kappaleessa.

3.2.4 Muistutukset ja lausunnot kaavamuutosehdotukseen

Kaavamuutosehdotuksesta pyydettiin muistutukset ja lausunnot. Nähtävillä oloaika oli 11.9.-10.10.2019. Muistutuksia luonnokseen ei saatu. Lausunnot pyydettiin 22.10.2019 mennessä. Lausuntoja saatiin neljä kappaletta.

Elisa Oyj:llä ei ollut huomauttamista asemakaavamuutosehdotukseen. Yrityksen tukiasema ja tietoliikennekaapelit purettavassa Kielotie 13:n kiinteistössä tulee huomioida, suojata ja purkaa hallitusti. Liittymien sulut tulee tilata ajoissa ja olla tästä yhteydessä Elisaan.

Vantaan Energia Oy:n ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n kaukolämpöputket ja keski- ja pienjännitemaakaapelit tulee huomioida. Jos niitä täytyy siirtää, toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 sopimuksen mukaisesti. Muuntamot M1054 ja M1219 korvataan uuteen rakennukseen integroitavalla kiinteistömuuntamolla. Kaavaratkaisu, tonttijako ja sähköliittymien koko määrittelee muuntamon omistussuhteet.

HSL:llä ei ollut lisättävää aikaisempaan mielipiteeseen.

HSY:n mukaan aluetta palvelevat vesijohdot ja viemärit on rakennettu valmiiksi, eikä kaavamuutos edellytä niiden siirtämistä tai uusien yhteyksien rakentamista.

Vastineet lausuntoihin:

Elisa Oyj:n, Vantaan Energian ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n sekä HSL:n ja HSY:n lausuntojen tietosisältö on lisätty kaavaselostukseen, eivätkä ne edellytä muutoksia kaavakarttaan, jossa mainitut asiat on jo huomioitu. Elisa Oyj:n lausunto tukiaseman ja tietoliikennekaapeleiden purusta on jatkolähetetty Kielotie 13 kiinteistön purusta vastaaville tahoille.

3.3 PÄÄTÖKSENTEKO

Kaavamuutostyö esiteltiin lautakunnalle ensimmäisen kerran 14.5.2018. Kokouksessa asia päätettiin palauttaa uudelleen valmisteluun ja vaihtoehto 2:n pohjalta tuli kehittää vaihtoehto, jossa tontin pohjoisrajalla olisi korkeampaa rakentamista (12-16 kerrosta). Asiasta äänestettiin ja äänestysesitys hyväksyttiin. Kaavatyötä jatkettiin esitys huomioiden ja eteenpäin kehiteltiin neljää erilaista ratkaisuvaihtoehtoa (A, B, C ja D), jotka esiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnalle 1.4.2019. Asia päätettiin jättää pöydälle ja seuraavassa kokouksessa 23.4.2019 päätettiin esittää kaupunginhallitukselle jatkosuunnittelun pohjaksi vaihtoehtoa C, jonka kaupunginhallitus päätti 29.4.2019. Jatko-työstetty C-vaihtoehto esitettiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 19.8.2020 ja kaupunginhallitus päätti 26.8.2019 asettaa kaavaehdotuksen nähtäville. Kaavaehdotus oli nähtävillä 11.9.-10.10.2019.

3.4. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2018 – 2021 strategia (Kv 11.12.2017):

Kaupunkia tiivistetään lähiluontoa vaalien. Nykyistä kaupunkirakennetta vahvistetaan resurssivisaasti. Kaupunkikeskusten kehittämismahdollisuudet hyödynnetään rohkeasti ja kaupunkiympäristöistä ja asunnoista tehdään kansainvälisesti kilpailukykyisiä. Ratkaisuihin ja päätöksenteossa turvataan talouden tasapainoa, lisätään kaupungin elinvoimaa ja vetovoimaa, edistetään asukkaiden hyvinvointia, ollaan edelläkävijöitä palvelujen kehittämisessä ja johdetaan uudistuen ja osallistuen.

Vantaan maa- ja asuntopoliittiset linjaukset (Kv 18.6.2018)

Mm.:

- Maankäyttöä ja palveluverkkoa suunnitellaan kokonaisvaltaisesti.
- Rakentaminen painottuu keskuksiin, raideliikenteen yhteyteen ja olemassa olevaan infrastruktuuriin.
- Maaomaisuutta hallitaan järkevästi ja kustannustietoisesti.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):

- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Perustelemme yksittäiset hankkeet osana palveluverkkokokonaisuutta.
- Vahvistamme Vantaan identiteettiä laadukkaalla, kiinnostavalla ja rohkealla arkkitehtuurilla.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestäväan rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 18.6.2018)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkreettiset valtuustokauden 2018–2021 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:

- Kaupunkirakenne on kestävästi täydentyvä ja sekoittuva.
- Liikkuminen on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista.
- Varaudutaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin ja käytetään resurssitehokkaita, luonnonmukaisia ratkaisuja.
- Luonnon monimuotoisuus säilytetään ja sitä kartutetaan myös rakennetuilla alueilla.
- Viherrakenne luo hyvinvointia ja viheralueet ovat helposti saavutettavissa
- Ohjataan uusiutuvan energian käyttöön

3.4.2 Muut tavoitteet

Kaavamuutosalueelle on tarkoitus rakentaa toimistorakennus, johon Vantaan kaupunki asettuu vuokralaiseksi. Vantaan kaupungin tavoitteena on saada käyttöönsä rakennus, johon keskitetään kaupungin työntekijöitä tällä hetkellä hajallaan Tikkurilassa olevista eri toimipisteistä.

Uuteen rakennukseen sijoittuisi noin 800 kaupungin työntekijää. Rakennuksen kivijalkaan on tarkoitus mahdollistaa liike- ja palvelutilan rakentaminen. Kaavaprosessissa tutkitaan myös mahdollisuutta sijoittaa tontille muita toimintoja, kuten asumista. Uuteen monitilatoimistoon sijoitetaan sisäkulkuyhteys kaupungintalolle.

Kaupunkisuunnittelun tavoitteena on saada korttelista kaupunkimainen, ympäristöönsä sopiva ekologinen rakennus, joka on arkkitehtuuriltaan korkeatasoinen ja edistää elävän kaupunkikulttuurin syntymisen.

Hyvä joukkoliikenteen saavutettavuus sekä hyvien kävely- ja pyöräilyreittien lisääminen ovat tärkeässä roolissa uudistettaessa Tikkurilan keskustaa.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Alle on kuvattu asemakaavaratkaisun prosessi vaiheittain. Ensimmäinen vaihe on kuvattu osana selostusta, jotta hankkeen kehitystä kohti asemakaavaluonnosvaihetta II olisi helpompi arvioida. Myös työn II-vaihe on kuvattu. Tämän jälkeen on työstetty asemakaavamuutosehdotusta vaihtoehto C:n pojalta kaupunkisuunnittelulautakunnan 23.4.2019 § 7 esittämän mukaisesti. Ehdotus on tarkemmin kuvattu seuraavassa kappaleessa 4 Asemakaavaehdotuksen kuvaus.

Kaupunkisuunnittelussa on tutkittu muutosalueen rakentamisen mitoitusta, kulkureittejä, kävelykeskustan sujuvoittamista sekä pysäköintiratkaisuja huomioiden naapuritonttien nykytila sekä käynnissä olevat erivaiheiset suunnitelmat.

Kielotien varsi on jo Tikkurilan kaavarunkovaiheessa (19.1.2015) merkitty kaupunkikuvallisesti vaativaksi alueeksi ja kävelykeskustan kehittämisen alueeksi. Samoin Kielotie on merkitty joukkoliikennepainotteiseksi bulevardiksi.

Keväällä 2017 kaupungin monitilatoimiston tontiksi tarkentui tontti osoitteessa Kielotie 13. Toimintilojen tarvitsemaksi rakennusoikeudeksi tarkentui 11 000 k-m².

Uudisrakennuksen koon ja korkeuden välistä suhdetta ympäröivään rakentamiseen nähden sekä varjostuksen vaikutuksia lähiympäristöön on tutkittu eri vaihtoehtoratkaisujen kautta.

Kaavamuutosluonnos, I VAIHE

Ensimmäistä lautakuntakäsittelyä varten tarkasteltiin useita eri vaihtoehtoja, jotka on kuvattu seuraavilla sivuilla.

Kaupunkitilallista tarkastelua**Vaihtoehto A, vaihe I**

Toimitilana yksi rakennus, jossa kivijalassa liike- ja palvelutilaa, yläkerroksissa toimitilaa.

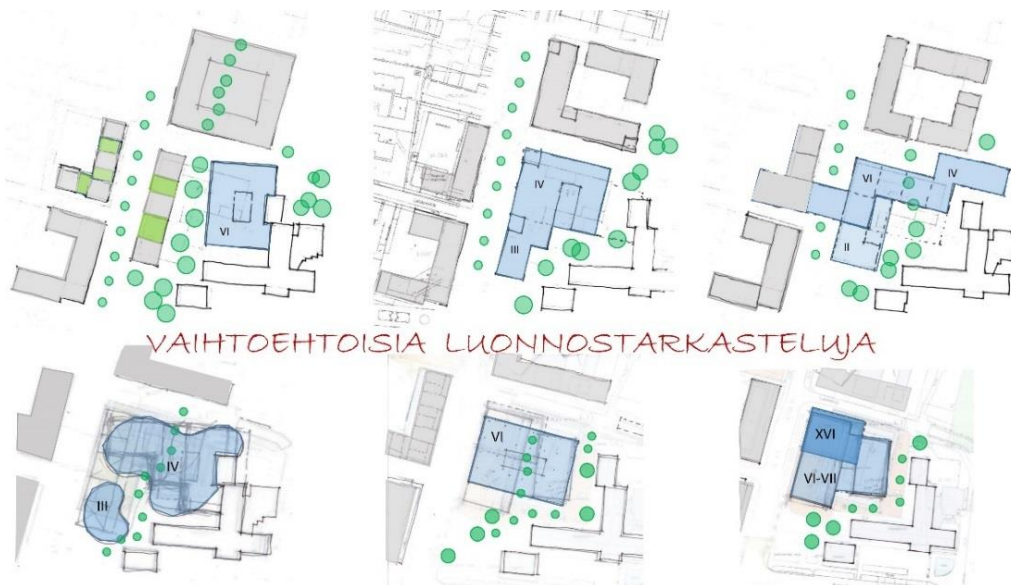
Kulku Lauri Lairalan aukiolta Tikkurilan keskuspuistoon käy monitila-toimiston sisäpihan tilasarjojen kautta.

**Vaihtoehto B, vaihe I**

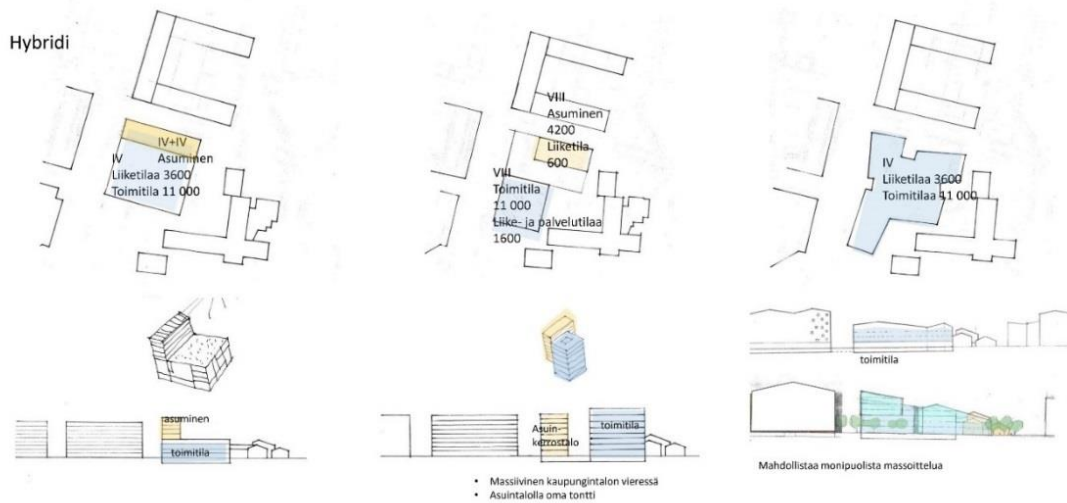
Toimitilana yksi rakennus, jossa kivijalassa liike- ja palvelutilaa, yläkerroksissa toimitilaa.

Kielotien varressa erillinen rakennus, jossa myös asumista.

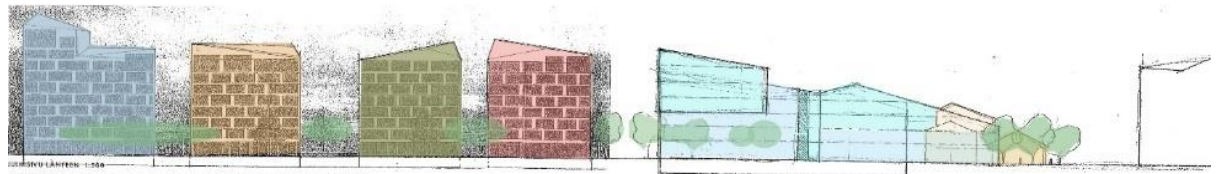
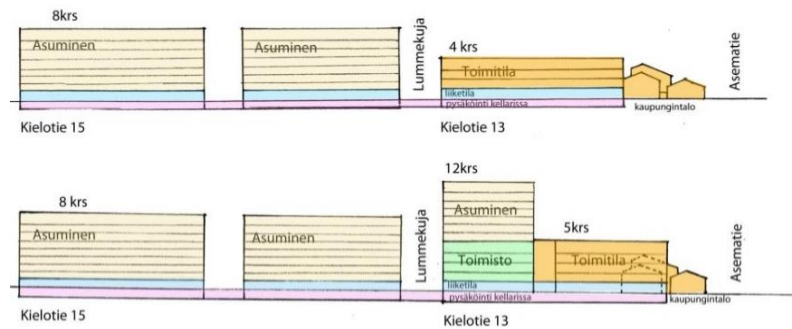
Kulku Lauri Lairalan aukiolta Tikkurilan keskuspuistoon käy monitila-toimiston sisäpihan tilasarjojen kautta.



Vaihtoehtotarkasteluissa tutkittiin eri kokoisten ja -korkeisten rakennusten sijoittumista tontille sekä niiden vaikutukset kaupunkirakenteelle sekä jalankulkuyhteyksille. Vaihe I



Luonnoksissa tutkittiin myös, miten eri muodoissaan tontille sijoittuva asuntorakentaminen toimii kaupunkirakenteessa. Vaihe I



Kielotie 15

Kielotie 13, taustalla K-galleria ja kaupungintalo

Rakentamisen korkeuden vaihtoehtoja tutkittiin suhteessa naapuritonttien ympäristöön. Samalla tutkittiin pysäköinnin sijoittumista alueelle. Korkeamman rakentamisen vaihtoehtoisissa tontin vaatimat autopaikat eivät mahtuneet tontille. Korkeamman rakentamisen vaihtoehtoisissa rakennukset varjostivat, varsinkin loppukesän iltoina, Kirjastopuistoa.

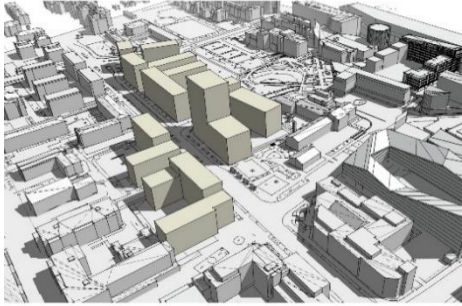
Alla eri vaihtoehtoja, vaihe I:



Kielotie 13 kohdalla kuusikerroksinen toimitilan massa.



Kielotie 13 kohdalla nelikerroksinen orgaaninen toimitilan massa.



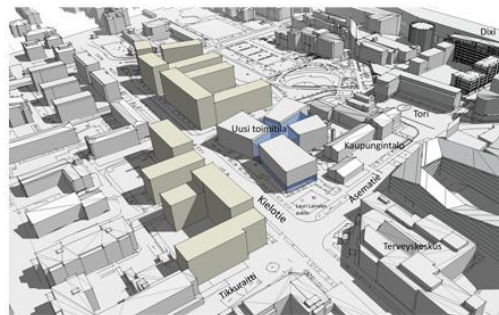
*Kielotie 13 kohdalla toimitila sekä
16 krs asuintorni.*



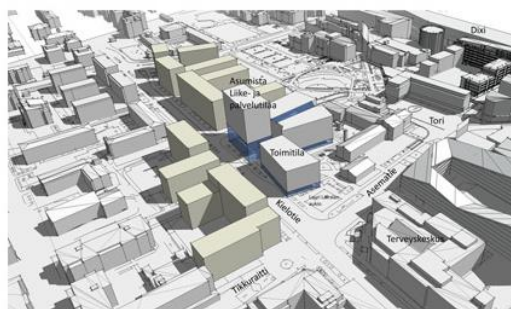
*Kielotie 13 kohdalla toimitila sekä
24 krs asuintorni.*

Osallistumistilaisuuksissa tarkemmassa tarkastelussa esiintyneet vaihtoehdot, vaihe I:

Osallistumistilaisuuksissa tarkasteltiin lähemmin kahta eri vaihtoehtoa, joissa ensimmäisessä vaihtoehdossa sijaitsee pääosin toimitila sekä kivijalkakerroksessa liike- ja palvelutila. Toinen vaihtoehto mahdollistaa toimitilan sekä kivijalkakerroksen liike- ja palvelutilojen lisäksi asumisen sijoittumisen tontille.



Vaihtoehto 1, vaihe I



Vaihtoehto 2, vaihe I

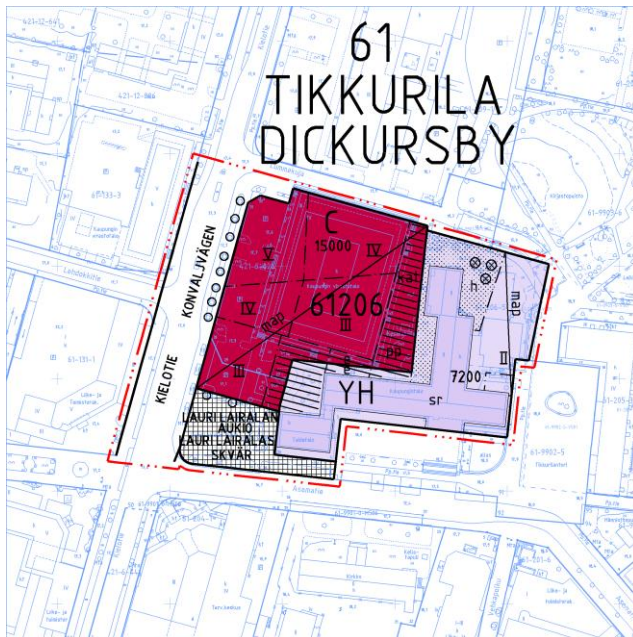
3.4.1 Ensimmäisen lautakuntakäsittelyn asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet, vaihe I

Kaavatyön valmistelun edetessä kaupunkisuunnittelu päätyi tutkimaan kolmea eri suunnitteluratkaisua kaavaluonnosvaihtoehtoiksi.

Vaihtoehto 1, vaihe I

Kaavaluonnos mahdollistaa uuden rakennuksen rakentamisen, jonka korkeus on kolmesta viiteen kerrosta. Rakennus on pohjoisosaltaan korkeampi ja rakennuskorkeus laskee kaupungintalon vieressä. Kaupungintalon ja uuden toimitilan välisessä ulkotilassa on kevyenliikenteen yhteys Kirjastopuiston ja Lauri Lairalan aukion välillä.

Rakennuksen kivijalkakerrokseen on mahdollista sijoittaa liike- ja palvelutiloja. Uudisrakennuksen itäosissa, kaupungintalon puolella, voi sijaita myös kaupungin toimitilaan liittyviä tiloja. Työskentelyolosuhteiltaan ratkaisu mahdollistaa monitilatoimistolle selkeät ja toimivat työtilat.



Vaihtoehto 1, vaihe I

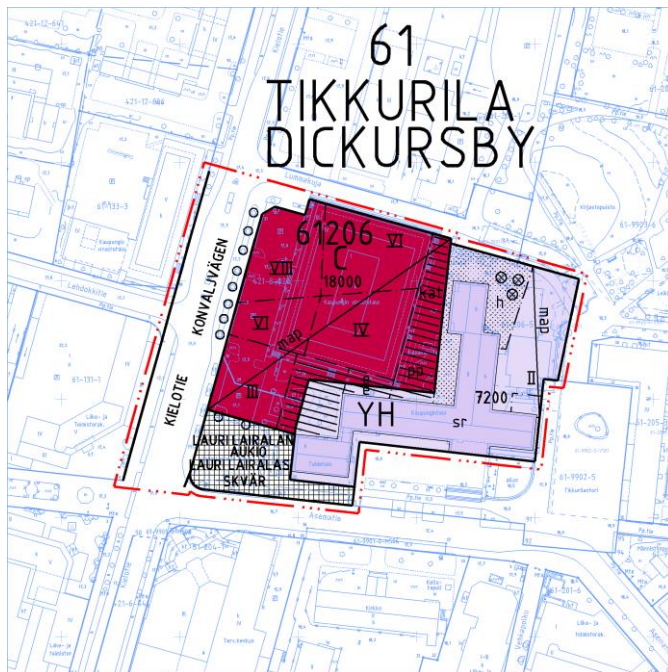
VE1 e=2,2

Vaihtoehto 2, vaihe I

Kaavaluonnos mahdollistaa uuden rakennuksen rakentamisen, jonka korkeus on kolmesta kahdeksaan kerrokseen. Rakennus on pohjoisosaltaan korkeampi ja rakennuskorkeus laskee kohti kaupungintalon rakennusta. Kaupungintalon ja uuden toimitilan välisessä ulkotilassa on kevyenliikenteen yhteys Kirjastopuiston ja Lauri Lairalan aukion välillä.

Rakennuksen kivijalkakerrokseen on mahdollista sijoittaa liike- ja palvelutiloja. Uudisrakennuksen itäosissa, kaupungintalon puolella, voi sijaita myös kaupungin toimitilaan liittyviä tiloja.

Vaihtoehto mahdollistaa myös asuntojen sijoittumisen C-korttelialueelle eli ns. hybridirakennuksen rakentamisen.



Vaihtoehto 2, vaihe I

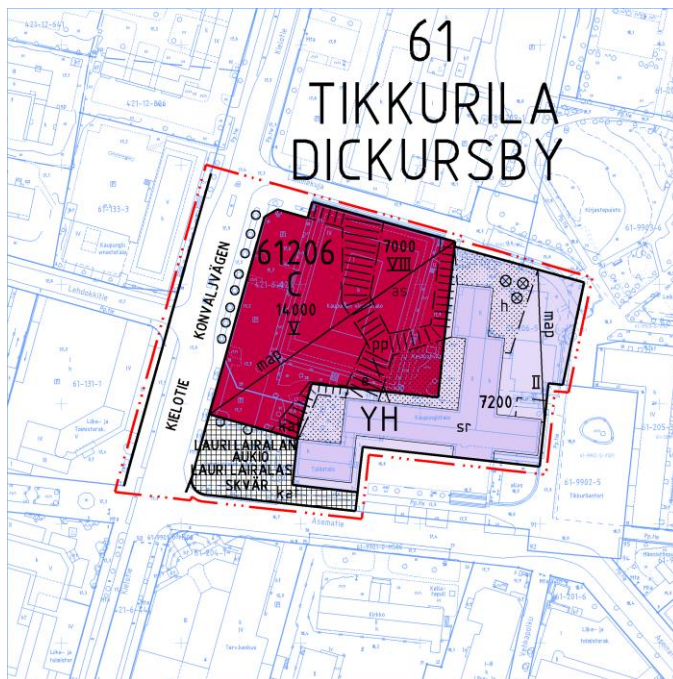
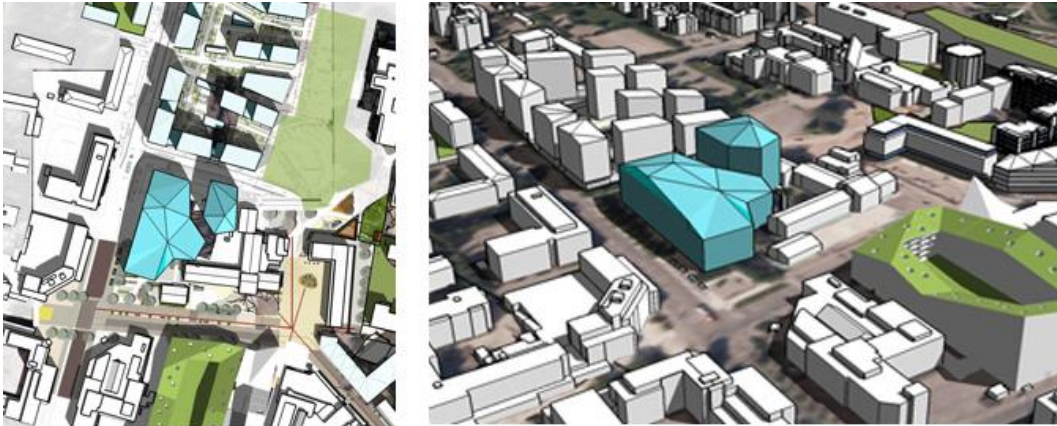
VE2 e=2,6

Vaihtoehto 3, vaihe I

Kaavaluonnos mahdollistaa kahden erillisen rakennuksen rakentamisen. Kielotien varren rakennus on viisikerroksinen ja siinä sijaitsee kaupungin toimitilat sekä kivijalassa liike- ja palvelutiloja.

Lummekujan varressa sijaitsee kahdeksankerroksinen rakennus, joka mahdollistaa liike-palvelu ja toimistotiloja sekä asumisen sijoittumisen alueelle.

Kaupungintalon sekä uudisrakennusten välisessä ulkotilassa on kevyenliikenteen yhteys Kirjasto-puiston ja Lauri Lairalan aukion välillä.



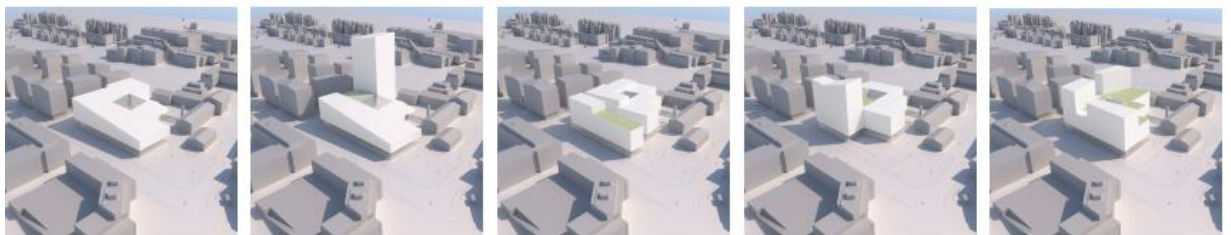
Vaihtoehto 3, vaihe I

VE3 e=3,0.

3.4.2 Asemakaavamuutosluonnos, II VAIHE

Kaavaluonnosvaiheen ensimmäisen lautakuntakäsittelyn 14.5.2018 jälkeen, kun hanke oli palautettu uudelleen valmisteluun (14.5.2018, § 15) tarkoituksena oli tarkastella hankkeeseen sopivan asumisen sovittamista alueen pohjoisreunalle ja työstä tilattiin taloudellisuus- ja toteutettavuus selvitys. Työn laati Rapal Oy yhdessä JKMM Arkkitehdit Oy:n, Calash Oy:n sekä Viator Oy:n kanssa. Tilatun työn yhteydessä tarkasteltiin vaihtoehtoja, joihin yhdistyi asuminen vaihtoehtoisin ratkaisu in, osin jo tehdyn asemakaavatyön pohjalta, sekä työn edistyessä kehittyen. Lisäksi tarkasteltiin vaihtoehto, jossa kaavamuutosalueelle oli sijoitettu vain toimitilaa sekä palvelu- ja liiketilaa.

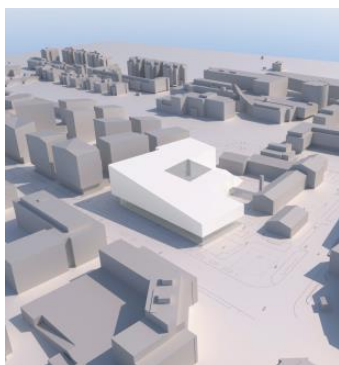
Vaihtoehtoisia ratkaisuja arvioitiin niin taloudellisten seikkojen, toteutettavuuden kuin kaupunkikuvan suhteen. Alle on kuvattu työn yhteydessä tarkastellut vaihtoehtoiset ratkaisut niiden toiminnallisuuden ja kaupunkikuvan osalta. Mallinnuskuvat on laatinut JKMM Arkkitehdit Oy.



Tarkastellut vaihtoehdot 1, 2, 3, 4 ja 5 vasemmalta oikealle, kaavamuutosluonnosvaihe II. Taloudellisuus- ja toteutettavuusarviointi, kuvat JKMM Arkkitehdit Oy/Harri Koski ja Samuli Miettinen.

Vaihtoehto 1, toimistorakennus sekä liike- ja palvelutilaa

Vaihtoehdossa 1, kaavaluonnoksessa D, tarkasteltiin ratkaisua, jossa toimitila sijoittuu 4-5 kerrokseen ja ensimmäinen kerros on liike- ja palvelutilaa. Se oli kehittynyt versio ensimmäisen vaiheen vaihtoehdosta 1. Ensimmäinen kerros muodosti julkisen, yhteisen palvelu- ja liiketilan, joka oli kaikkien käytettävissä. Toisesta neljanteen kerrokseen sijoittui kaupungin toimitila. Viidenteen kerrokseen oli mahdollista sijoittaa mm. teknisiä tiloja sekä liiketilaa. Korkeudeltaan rakennus vastasi 6-kerroksista asuinkerrostaloa. Pysäköintitilat sijoituivat yhteen kellarikerrokseen. Huoltoliikenne rakennukseen kulki Lumme-
kujan kautta. Jalankulun ja pyöräilyn yhteys kulki läpi sisäpihojen sarjan uuden monitilatoimiston ja nykyisen kaupungintalon välitse Lauri Lairalan aukiolta kohti Tikkurilan kirjastopuistoa. Kerrokorkeus nousi neljästä viiteen kaavamuutosalueen pohjoisosaa kohti. Matala osuus huomioi nykyisen kaupungintalon korkeuden alueen eteläreunassa. Ratkaisussa kaupungin toimitilat muodostivat yhdessä suvantokohdan muutoin korkeasti rakennetussa kaupunkitilassa. Matalat massat mahdollistivat valon ja auringonpaisteen pääsyn piha-alueille. Rakennuksen julkinen luonne korostui.



Kuva: Näkymä lounaasta. Kaavamuutosluonnosvaihe II. JKMM Arkkitehdit Oy/ Koski, Miettinen.

Avainlukuja taloudellisesta tarkastelusta:

VE 1/C Nettoinvestointi nykyhintatasossa toimitilan osalta oli 56,1 M€ (nykyhintataso).

Vaihtoehto 2, toimistorakennus, liike- ja palvelutilaa sekä asuintorni toimistotalon katolla koilliskulmassa

Vaihtoehdossa 2, kaavaluonnoksessa A, monitilatoimisto sai asuintornin harteilleen. Ratkaisu oli kehittynyt ensimmäisen kaavaluonnosvaiheen vaihtoehdosta 3. Koilliskulman torniosa oli dominantti, joka ympäristöään selkeästi korkeampana korosti asumista kaavamuutosalueella. Asuinkerrokset alkoivat viidennestä tai kuudennessa kerroksesta toimistotalon katolta ja nousivat 16 kerrokseen. Rakennus oli hybridi, jossa kyseeseen tulivat hallinnanjakosopimukset tai kolmiulotteinen kiinteistönmuodostus. Huoltoliikenne rakennukseen kulki Lummekujan kautta. Toimisto-, liike- ja palvelutilojen sekä asumisen pysäköinti oli järjestelty yhteen kellarikerrokseen. Jalankulun ja pyöräilyn yhteys kulki läpi sisäpihojen sarjan, uuden monitilatoimiston ja nykyisen kaupungintalon välistä, Lauri Lairalan aukiolta kohti Tikkurilan Kirjastopuistoa.



Monitilatoimiston neljä kerrosta oli selvästi alisteinen korkealle asuinosaan. Monitoimitalo-osan mataluus alueen eteläreunalla otti huomioon kaupungintalon mittakaavan. Torniosa varjosti Tikkurilan Kirjastopuistoa ja Lummekujaa ja oli selvästi ympäristöään korkeampi, yksinäinen torni.

Kuva: Näkymä lounaasta. JKMM Arkkitehdit Oy/ Koski, Miettinen.

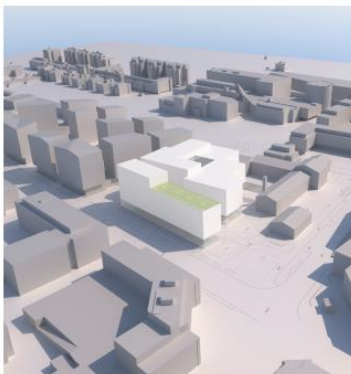
Avainlukuja taloudellisesta tarkastelusta:

VE 2/A Nettoinvestointi nykyhintatasossa toimitilan osalta oli 50,6 M€ (nykyhintataso).

- huomioitu asuntojen rakennusoikeuden myynti ja asuntojen osuus kellaripysäköinnistä

Vaihtoehto 3, 6-8 kerroksinen asuinkerrostalo Kielotien reunassa - toiminnallisuus ja kaupunkitila, lukuja

Vaihtoehdossa 3, josta ei tehty kaavaluonnosvaihtoehtoa, asuminen oli sijoitettu Kielotien varteen, erilliseen rakennukseen omalle tontilleen. Toimitila oli viidessä kerroksessa, josta ensimmäinen oli julkista liike- ja palvelutilaa. Kellarissa sijaitseva toimisto, liike- ja palvelutilan sekä asumisen pysäköinti tuli järjestellä hallinnanjakosopimuksin. Myös 3d-kiinteistönmuodostus oli mahdollinen ratkaisu. Huoltoliikenne rakennukseen kulki Lummekujan kautta. Jalankulun ja pyöräilyn yhteys kulkee läpi sisäpihojen sarjan, uuden monitilatoimiston ja nykyisen kaupungintalon välitse, Lauri Lairalan aukiolta kohti Tikkurilan Kirjastopuistoa. Toimistorakennukselle jäi tässä vaihtoehdossa ratkaisusta pienin maapinta-ala, minkä vuoksi toimitilan kerrosluku kasvoi yhdellä. Asuinrakennus, jossa oli kerroksia 5-8, sijoittui irralliseen, mutta lähelle toimistotaloa ja Kielotien varteen, mikä teki sijainnista hieman ahtaan niin asumiselle kuin monitilatoimistolle.



Avainlukuja taloudellisesta tarkastelusta:

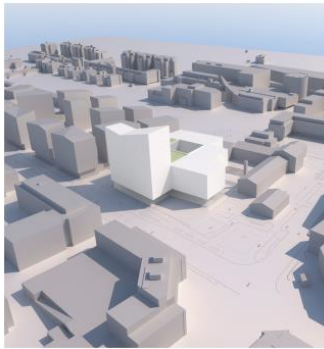
VE 3 Nettoinvestointi nykyhintatasossa toimitilan osalta oli 44,1 M€ (nykyhintataso).

- huomioitu asuntojen rakennusoikeuden myynti ja asuntojen osuus kellaripysäköinnistä
- pienin toimisto-, liike- ja palvelutilan pinta-ala

Kuva: Näkymä lounaasta. Kaavamuutosluonnosvaihe II. JKMM Arkkitehdit Oy/ Koski, Miettinen.

Vaihtoehto 4, Toimistorakennus, liike- ja palvelutilaa sekä 12-kr:n asuintalo Kielotien reunassa

Vaihtoehdossa 4, kaavaluonnoksessa B, asuminen tuotiin Kielotien varteen ja rakennus oli kiinni monitilatoimiston länsijulkisivussa. Ratkaisu oli kehittynyt ensimmäisen luonnosvaiheen 2-vaihtoehdosta. Tämä mahdollisti suuremman kerrospinta-alan järjestämisen monitilatoimistolle, mutta säilytti asuinrakennukselle mahdollisuuden omaan tonttiin. Vaihtoehdon 2 tornitalo oli tässä ratkaisussa sijoitettu maan tasoon. Yhteensä kerroksia asuinkerrostalossa oli 12. Mittakaava sopeutui pohjoispuolen Kielotie 15:n korttelin korkeuteen; Lummetien ja Kielotien risteykseen on kaavamuutoksessa 002352 suunnitteilla saman korkuinen asuinrakennus. Yhdessä nämä kaksi 12-kerroksista, maltillista tornia, muodostivat osan Kielotien tulevaa keskustabulevardia reunustavaa julkisivua. Toimistorakennus oli viidessä kerroksessa. Sen mittakaava sopeutui maltillisesti lähiympäristöön. Pysäköinti oli järjestetty yhteisesti asumiselle, liike-, palvelu- ja monitilatoimiston tiloille yhteen kerrokseen kellariin. Huoltoliikenne rakennukseen kulki Lummekujan kautta. Jalankulun ja pyöräilyn yhteys kulki läpi sisäpihojen sarjan uuden monitilatoimiston ja nykyisen kaupungintalon välitse Lauri Lairalan aukiolta kohti Tikkurilan Kirjastopuistoa.

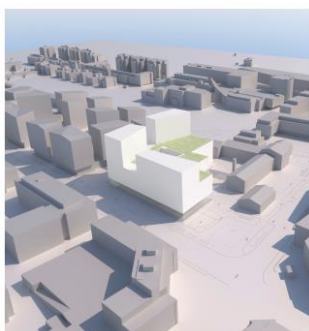
***Avainlukuja taloudellisesta tarkastelusta:***

- 4/B Nettoinvestointi nykyhintatasossa toimitilan osalta oli 49,5 M€ (nykyhintataso).
- huomioitu asuntojen rakennusoikeuden myynti ja asuntojen osuus kellaripysäköinnistä

Kuva: Näkymä lounaasta. JKMM Arkkitehdit Oy/ Koski, Miettinen.

Vaihtoehto 5, toimistorakennus, liike- ja palvelutilaa sekä asumista toimitilan katolla länsi- ja pohjoisreunoilla

Vaihtoehto 5, kaavaluonnoksessa C, syntyi taloudellisuus- ja toteutettavuusselvityksessä tehdyn työn myötä ja päätettiin myöhemmin valita jatkosuunnittelun pohjaksi. Idea massoitteille tuli JKMM:n arkkitehdeiltä. Ratkaisussa asuminen on käännetty vertikaaleista torniosista lappeelleen reunustamaan monitilatoimiston kattoa sen länsi- ja pohjoisreunoilla. Asuinkerroksia on tässä 4-5. Monitilatoimisto on neljässä kerroksessa. Rakennus on hybridi, joka edellyttää hallinnanjakosopimuksia ja/tai 3d-kiinteistönmuodostuksen. Yhteinen pysäköintilaitos on yhdessä kerroksessa maan alla. Ratkaisu on VAU-kohde, mikä tekee rakennuksesta persoonallisen yksilön kaupunkikuvassa. Mittakaava kasvaa pohjoiseen ja länteen. Huoltoliikenne kulkee Lummekujan kautta. Jalankulun ja pyöräilyn yhteys kulkee läpi sisäpihojen sarjan uuden monitilatoimiston ja nykyisen kaupungintalon välitse Lauri Lairalan aukiolta kohti Tikkurilan kirjastopuistoa.

***Avainlukuja taloudellisesta tarkastelusta:***

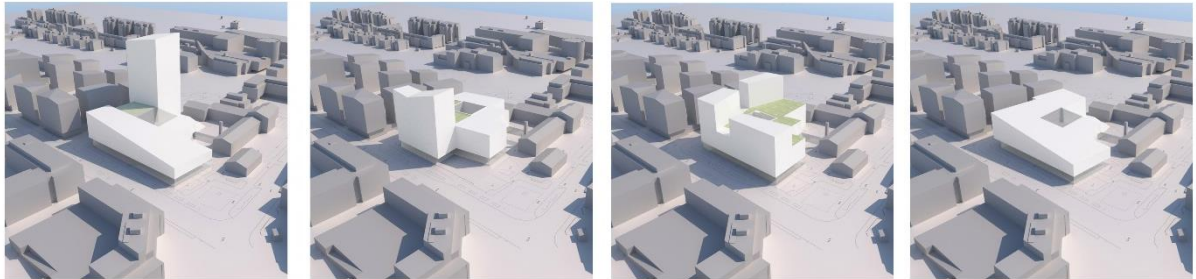
- 5/C Nettoinvestointi nykyhintatasossa toimitilan osalta on 51,7 M€ (nykyhintataso).
- huomioitu asuntojen rakennusoikeuden myynti ja asuntojen osuus kellaripysäköinnistä

Kuva: Näkymä lounaasta. JKMM Arkkitehdit Oy/ Koski, Miettinen.

3.4.3 Asemakaavaratkaisujen valinta ja perustelut, kaavaluonnosvaihe

Jatkokehittelyyn valittiin taloudellisuus- ja toteutettavuusselvityksessä tarkastellut ratkaisut 1,2,4 ja 5 (Tästä eteenpäin D, A, B ja C ja järjestys muutettu aakkosjärjestykseen).

Kuvat alla: Jatkoon valitut vaihtoehdot A, B, C ja D. Kuvat JKMM Arkkitehdit Oy / Koski, Miettinen



Taloudellisuus- ja toteutettavuusselvityksen vaihtoehto 3 jätettiin pois jatkotarkastelusta (kuva alla). Syynä tähän olivat seuraavat seikat: Sekä toimitilan, että asuinrakennukset erilliset tontit muodostuvat pieniksi. Toimitilan yhden kerroksen pinta-ala oli muita vaihtoehtoja selkeästi pienempi, mistä seurasi korkeampi kerrosluku (5) ja korkeampi massa. Asuinrakennuksen pihan toteuttaminen muodostui haasteeksi ja sen ikkunasuunnat päin toimitalon länsiseinää koettiin haastaviksi – etäisyys toimitilaan oli pieni ja toimitilarakennus varjosti asuntoja ja yksipuolisti itäsuunnan näkymät. Muut ratkaisut toteuttivat haettuja tekijöitä paremmin: mm. pienimittakaavaisuus Vantaan kaupungintalon suuntaan, suuri kerrospinta-ala monitilatoimiston tilasuunnittelun joustavuuden mahdollistamiseksi.



Kuva jatkotarkasteluista pois jätetystä vaihtoehdosta 3. Kuva JKMM Arkkitehdit Oy / Koski, Miettinen

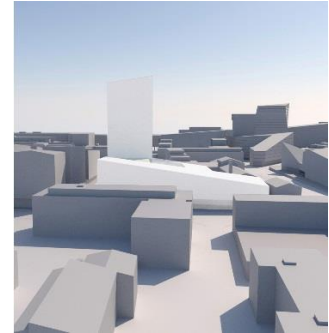
Jatkokehitetyille vaihtoehdoille A, B C ja D yhteistä oli kaupunkitilaan uutta luova sisäpihojen sarja kaupungintalon ja uuden toimitilan välissä. Toimitilan pienimittakaavainen, polveileva sisäpihan rytmitys otti huomioon vanhan kaupungintalon. Toimitila oli matalasta kerrosluvustaan (4-5) huolimatta korkeahko, 18-22 metriä, eli noin 6-7 kerroksisen asuin kerrostalon korkuinen. Pysäköinti sijoittui yhteen maanalaiseen kerrokseen. Kaikissa vaihtoehdoissa toimitilan pinta-ala oli noin 11 000 k-m². Asumisvaihtoehdoissa asumiselle oli kaavoitettu kaikissa vaihtoehdoissa 6 000 k-m². Loppuosa rakennusoikeudesta oli liike-, palvelu- ja kiinteistön huoltotilaa.

Asumisen ratkaisut (A, B, C) korottavat rakennuskokonaisuuden korkeutta ja erottavat vaihtoehdot toisistaan. Vaihtoehdossa A tornimainen asuin kerrostalo toimitilan katolla koilliskulmassa muodosti dominantin, joka erottuu ympäristöstään selvästi, kerrosluku nousee 16:een. Mittakaavaltaan torniosa heijasti Dixin korkeaa mittakaavaa, mutta sijoittui etäälle siitä. Vaihtoehdossa B asuintorni tuotiin maan tasoon Kielotien varteen, kiinni toimitilaan. Se nousi 12 kerrokseen ja oli kokoluokaltaan A-vaihtoehdon tornia vastaava. Koska ratkaisussa asuin kerrostalo nousi katutasosta, se jäi kokonaisuutena A:n tornia matalammalle. Kielotien katujulkisivusta näkyivät asuminen, liike-, palvelu- ja toimitilat. Rakennukset oli mahdollista rakentaa omille tonteilleen. C-vaihtoehdossa, joka myöhemmin valittiin jatkosuunnittelun pohjaksi kaavaehdotukseen, tornimaiset asuinrakennusmassat on käännetty lappeelleen reunustamaan toimitilan kattoja sen pohjois- ja länsijulkisivuilla. Asuin kerrostasoja on 3-4 ja kerrosluvut siten 7-8. Asuinrakennusten piha on toimitalon katolla, kuten muissakin asuin vaihtoehdoissa. Kohde on esimerkki VAU-arkkitehtuurista,

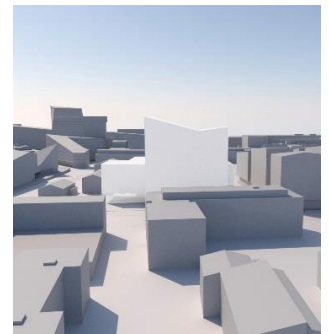
jossa uudenlainen elementti tuo kaupunkikuvaan sen mittakaavaan sopeutuvan ja toiminnallisesti monipuolisen yhdistelmän.

Vaihtoehto D oli puhdas, parhaimmalla mahdollisella tavalla toimiva julkinen rakennus, jossa liike- ja palvelutilan päälle sijoittui toimitilaa kolmeen kerrokseen. Mittakaava sopeutui ympäristöönsä ja muodosti julkisten rakennusten parin Vantaan kaupungintalon kanssa. Kaupunkirakenteeseen syntyi näin suvantokohta, joka alleviivasi Tikkurilan ydinkeskustan julkisen keskustan luonnetta.

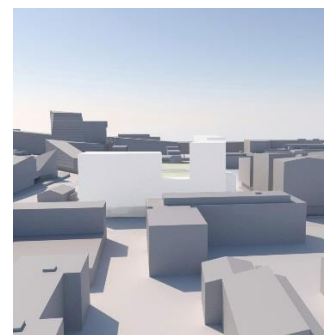
Alla on tiivis kuvallinen vertailu kaavaluonnosvaiheessa jatkoon valituista neljästä vaihtoehtoista ja sitä seuraavalla sivulla taulukko vaihtoehtojen kaupunkikuvallisista ja toiminnallisista ominaisuuksista. Kaavaehdotusvaiheeseen jatkoon valittiin vaihtoehto C.



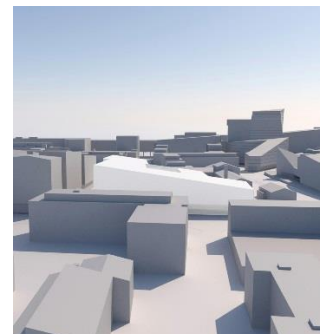
Vaihtoehto A kaakosta ja lännestä. Kuvat JKMM Arkkitehdit Oy / Koski, Miettinen



Vaihtoehto B kaakosta ja lännestä. Kuvat JKMM Arkkitehdit Oy / Koski, Miettinen



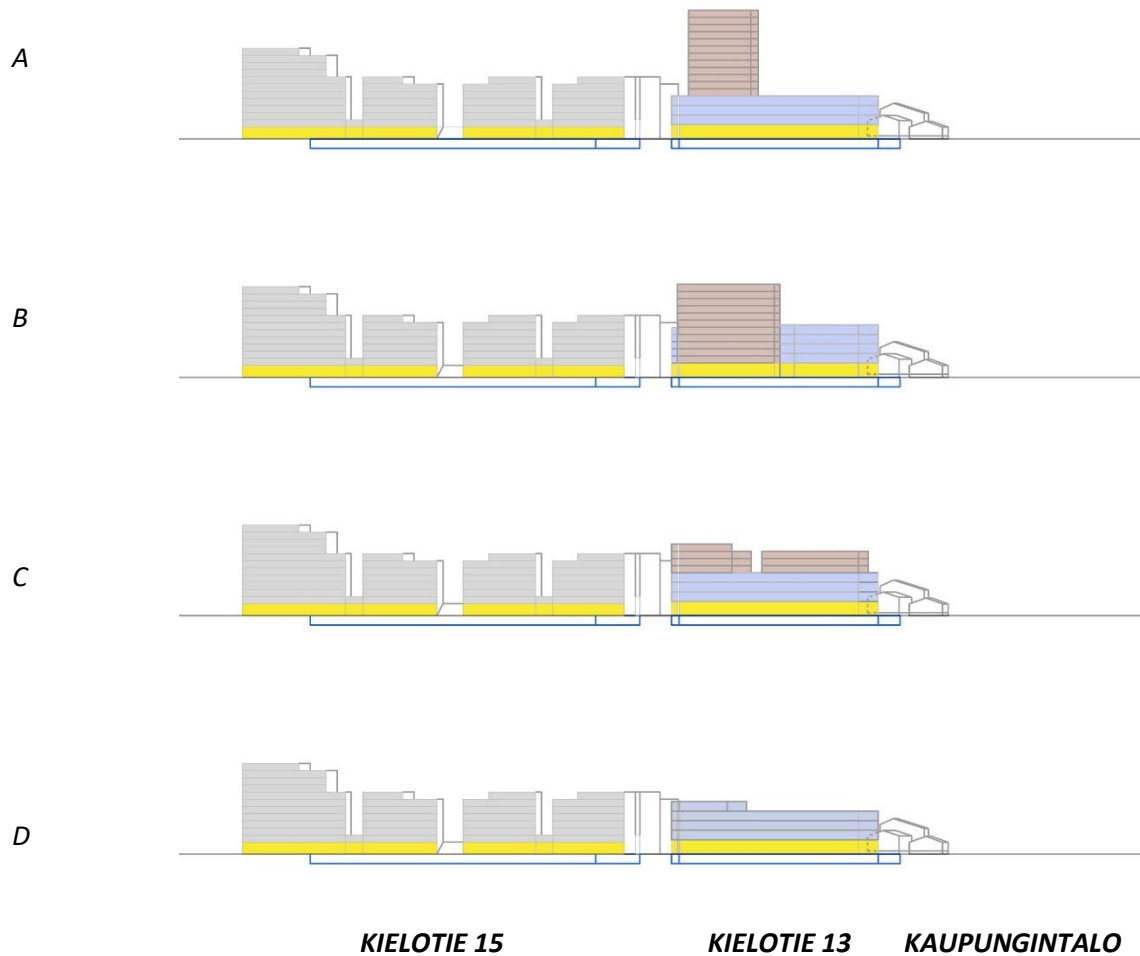
Vaihtoehto C kaakosta ja lännestä. Kuvat JKMM Arkkitehdit Oy / Koski, Miettinen



Vaihtoehto D kaakosta ja lännestä. Kuvat JKMM Arkkitehdit Oy / Koski, Miettinen

A Asuintorni toimitilan päällä koilliskulmassa + Sisäpihojen sarja ja pienimittakaavainen sisäpiha, ensimmäisen kerroksen liike- ja palvelutilat, pysäköinti kellarissa, yhteys Vantaan kaupungintaloon, huolto- ja ajoyhteys Lummekujalta + Kaupunkimainen katujulkisivu, Lummekujalla korkea aksentti + Syvä runko, valokatteinen aula ja kolme laajaa kerrosta, monitilatoimiston joustavuus toteutettavissa + Tuloja myytävistä asuinkerrosneliöistä, liike- ja palvelutiloja mahdollista myydä/vuokrata - Vastaa korkeimmasta osastaan noin 18-kerroksista kerrostaloa (54 metriä) - Korkeahko asuintorni yksinäinen dominantti alueella, varjostaa Kirjastopuistoa iltapäivällä/illalla - Syvä runko vähentää luonnonvalon määrää, asuinkerrostalon kohdalla rakenteelliset ja palotekniset vaatimukset - Asuinrakennusten kohdalla porras-, hissi ja runkorakenteet heikentävät toimistotilojen joustavuutta - Hallinnanjakosopimukset/3d-kiinteistö	B Asumista Kielotien varressa + Sisäpihojen sarja ja pienimittakaavainen sisäpiha, , ensimmäisen kerroksen liike- ja palvelutilat, pysäköinti kellarissa, yhteys Vantaan kaupungintaloon, huolto- ja ajoyhteys Lummekujalta + Asumisen ja toimiston yhdistävä katujulkisivu + 12-kerroksinen asuinkerrostalo muodostaa parin Kielotie 15 ja Lummetien risteyskohdan saman korkuiselle tornille ja on osa Kielotien kaupunkibulevardin tiivistymistä + Vastaa korkeimmillaan noin 13-kerroksista kerrostaloa (39 m) + Toimitilan kapeampi runkosyvyys, enemmän luonnonvaloa + Erillinen asuinrakennus halvempi toteuttaa, ei korkean rakentamisen haasteita + Tuloja myytävistä asuinkerrosneliöistä, liike- ja palvelutiloja mahdollista myydä/vuokrata - Toimitilan kerrosten ala pienempi, monitilatoimiston edut huonommin hyödynnettävissä - Pienempi kerrosala -> toimitilassa yksi kerros enemmän, vertikaaliyhteydet vievät suhteellisesti enemmän tilaa - Iso osa asunnosta aukeaa vain Kielotien suuntaan - Pysäköinnin osalta hallinnanjakosopimukset
C Asumisen kruunu toimitilan päällä + Sisäpihojen sarja ja pienimittakaavainen sisäpiha, , ensimmäisen kerroksen liike- ja palvelutilat, pysäköinti kellarissa, yhteys Vantaan kaupungintaloon, huolto- ja ajoyhteys Lummekujalta + Kaupunkimainen katujulkisivu, VAU-kohde; uusi elementti kaupunkirakenteessa + Syvä runko, valokatteinen aula ja kolme laajaa kerrosta, monitilatoimiston joustavuus toteutettavissa + Vastaa korkeimmillaan noin 10-kerroksista kerrostaloa (30 m) + Tuloja myytävistä asuinkerrosneliöistä, liike- ja palvelutiloja mahdollista myydä/vuokrata - Asuinrakennusten kohdalla porras-, hissi ja runkorakenteet heikentävät toimistotilojen joustavuutta - Syvä runko vähentää luonnonvalon määrää - Hallinnanjakosopimukset/3d-kiinteistö	D Toimitila + Sisäpihojen sarja ja pienimittakaavainen sisäpiha, ensimmäisen kerroksen liike- ja palvelutilat, pysäköinti kellarissa, yhteys Vantaan kaupungintaloon, huolto- ja ajoyhteys Lummekujalta + Kaupunkimainen katujulkisivu + Vastaa korkeimmillaan noin 7-kerroksista kerrostaloa (22 m) + Syvä runko, valokatteinen aula ja kolme laajaa kerrosta, monitilatoimiston joustavuus toteutettavissa optimaalisesti + Tuloja vuorattavista/myytävistä liike- ja palvelutiloista - Ei myytävää asuinrakennusoikeutta - Syvä runko vähentää luonnonvalon määrää

Taulukko: Kaavamuutosluonnosvaiheessa jatkoon valittujen vaihtoehtojen vertailu, kaupunkikuva ja toiminnallisuus, A, B, C ja D. Lähde Kielotie 13:n taloudellisuus ja toteutettavuusarviointi sekä kaupunkisuunnittelun oma arviointityö



Alueleikkaukset vaihtoehtoista, A (16 krs torni), B (12 krs asuinkrstalo), C (talot katolla) ja D (toimitila)

Kielotie 13:n taloudellisuus ja toteutettavuusarviointi - tiivistelmä selvityksen taloudellisen osan tuloksista kaavamuuosluonnosvaiheessa jatkokehittelyyn valituista vaihtoehtoista A, B, C ja D

Kaavatyön jatkuessa suunnitelmista teetettiin taloudellisuus ja toteutettavuusarviointi, joka valmistui tammikuussa 2019. Selvityksen laati Rapal Oy, kumppaneinaan Calash Oy, Viator Oy ja JKMM Arkkitehdit Oy. Selvityksessä kartoitettiin kaupunkikuvan ja tulevan rakennuksen toiminnallisuuden lisäksi hankkeen taloudellisia ominaisuuksia sekä sen toteutettavuutta. Tämän kappaleen tiedot pohjautuvat arvioinnin tietoihin lukuun ottamatta muutamaa lisättyä huomiota.

Talouselukujat

Selvityksen toimitilan ja asuntojen toteutuneet kustannustiedot perustuvat n. 50:een Tarjoushintaindeksin seurantahankkeen toteutumatietoihin ja Vantaan tilahallinnan rakennustyyppien tilatietokantaan sekä asiantuntijakonsultoinnin näkemykseen tämänhetkisestä hintatasosta ja suhdannekehityksestä. Toimitilan arvioitu veroton kustannus (nykysuhdanne) on n. 3 000 €/brm², pysäköintikellarin n. 1 500 €/brm² verottomana. Alla kustannukset nykyhintatasossa/vaihtoehto. Kustannuksista on vähennetty asuntojen autopaikkakustannus (A, B, C) ja asuinrakennusoikeuden myynti on huomioitu:

<i>Vaihtoehto A Asuintorni toimitilan katolla kaakkoiskulmassa</i>	<i>50,6 M€</i>
<i>Vaihtoehto B Asuinkerrostalo Kielotien varressa, 12 kerrosta</i>	<i>49,5 M€</i>
<i>Vaihtoehto C VAU-kohde, reunustavat kerrostalot katolla</i>	<i>51,7 M€</i>
<i>Vaihtoehto D Toimitila, liike- ja palvelutilaa, julkinen rakennus</i>	<i>56,1 M€</i>

Vaihtoehtojen investointikustannukset eivät mainittavasti eroa toisistaan (nykytilanne 49,5-56,1 M€, suurin ero 6,6 M€). Luvut eivät voimakkaasti johda ratkaisun tekemiseen tästä näkökulmasta.¹⁰

Infrarakentamisen veroton investointikustannusarvio 5-10 M€, riippuen raitiotietunnelin rakentamisesta/katujen uusimisesta. Tunnelin rakentamisen ajankohta tulee selvittää ja mahdollinen Tikkuparkin sisäänajon siirto, mikäli Vantaan ratikka päätetään linjata Tikkurilan aseman ja Kirjastopuiston sekä Lummekujan ali Kielotielle. Joka tapauksessa toteutettavaksi tulee sisäpihasarja toimitilan ja Vantaan kaupungintalon välissä.

Asuntorakentamisen kustannusperusteinen keskimääräinen verollinen neliöhinta olisi 6 800 €/asm², tämä luku sisältää rakennusoikeuden ja asuntojen osuuden pysäköintitiloista. Selvityksen mukaan tämä jättäisi myyntikatevaraa noin 500 €/asm². Asuntorakentamisen korkea hinta selittyy pitkälti hintavalla pysäköintiratkaisulla. Asuntojen verollinen kustannusperusteinen neliöhinta €/asm²:

A: 6 800 €/asm² B: 6 700 €/asm² C: 6 600 €/asm² D: ei asuntoja

Toteutettavuudesta

Selvityksen mukaan rakentaminen on jaettavissa urakoihin, mutta kokonaisurakka vaikuttaa toimivimmalta. Tällöin sama urakoitsija vastaisi pysäköintilaitoksen, liike-, palvelu- ja toimitilojen ja mahdollisten asuntojen rakentamisesta. Selvityksen mukaan tämä rajaa mahdollisten urakoitsijoiden määrää ja suuret rakennusliikkeet tulevat kyseeseen.

Rakentamisen haasteet löytyvät aikataulutuksesta, ja toiminnoiltaan erilaisten tilojen yhteensovittamisesta. Urakoitsijan kannalta hankkeen kannattavuus ja kiinnostavuus riippuu ratkaisun tehokkuudesta, ja erityisesti asuntojen toteutettavuutta ei tulisi kaavalla vaarantaa. Kohteen suuri koko ja sen sijainti kiinnostavat. Asumisen maksimointia pidetään taloudellisesta näkökulmasta hyvänä. Selvitys esittää mahdollisia ja kiinnostavia järjestelyitä kohteen toteutuksesta.

Kiinteistöt ovat jaettavissa 3d-kiinteistöiksi. Perinteisesti hybridihankkeita on toteutettu ja tilojen juridinen hallinnointi järjestetty hallinnanjakosopimuksin, mikä on myös mahdollista. Kun kaupunki kilpailuttaa hanketta, selvitys suosittelee, että yhteisjärjestelysopimuksen periaatteet sisällytettäisiin tarjouspyyntöön.¹¹

¹⁰ Vantaan Tikkurilan toimitila, Kielotie 13:n taloudellisuus ja toteutettavuusarviointi 18.1.2019, Rapal Oy, Calash Oy, Viator Oy, JKMM Arkkitehdit Oy

¹¹ Vantaan Tikkurilan toimitila, Kielotie 13:n taloudellisuus ja toteutettavuusarviointi 18.1.2019, Rapal Oy, Calash Oy, Viator Oy, JKMM Arkkitehdit Oy

Alla taulukko, jonka sisältö on suoraan lainattu selvityksestä, rakennuttamisen/rakentamisen näkökulma:

A Asuintorni toimitilan päällä ”+ edullisin vaihtoehto toimistoille (asuntorakennusoikeuden myyntitulot voidaan maksimoida) + edullisimmat autopaikat (suuri pysäköintikellari ja asuntorakentaminen kattaa osan kellarin rakentamiskustannuksista) + kiinteistö voidaan muodostaa kolmiulotteisesti uuden lain mukaisesti - vähän tarjoajia kokonaisurakan koosta ja monimutkaisuudesta johtuen (vain suurimmat rakennusyritykset) - juridisesti monimutkainen rakenne (kolmiulotteisista kiinteistöistä ei vielä kokemuksia)”	B Asumista Kielotien varressa ”+ edullinen vaihtoehto toimistoille (asuntorakennusoikeuden myyntitulot) + melko edulliset autopaikat (keskisuuri pysäköintikellari ja kellarin rakentamisen kustannuksista vastaa osittain asuntorakentaminen) + kiinteistö voidaan muodostaa kolmiulotteisesti uuden lain mukaisesti - tontin pienuudesta johtuen asuntoja ei voida rakentaa kokonaan erilleen toimistoista (yhteistä kellaritilaa) joten kyseessä on myös hybridirakennus - vähän tarjoajia kokonaisurakan koosta ja monimutkaisuudesta johtuen (vain suurimmat rakennusyritykset) - asuntorakentamisen edellyttämän pihan järjestäminen voi olla haaste - juridisesti monimutkainen rakenne (kolmiulotteisista kiinteistöistä ei vielä kokemuksia)”
C Asumisen kruunu toimitilan päällä ”+ edullisin vaihtoehto toimistoille (asuntorakennusoikeuden myyntitulot voidaan maksimoida) + edullisimmat autopaikat (suuri pysäköintikellari ja asuntorakentaminen kattaa osan kellarin rakentamiskustannuksista) + kiinteistö voidaan muodostaa kolmiulotteisesti uuden lain mukaisesti - vähän tarjoajia kokonaisurakan koosta ja monimutkaisuudesta johtuen (vain suurimmat rakennusyritykset) - juridisesti monimutkainen rakenne (kolmiulotteisista kiinteistöistä ei kokemuksia)”	D Toimitila ”+ selkeästi rajattu rakennusprojekti, jonka kilpailuttaminen yksinkertaista. Urakointimalli voidaan valita suhdannetilanteen mukaan esim. kiinteä kokonaishinta tai projektinjohtourakka. - kallein vaihtoehto toimistoille (ei myyntituloja tontin rakennusoikeudesta) - kalleimmat autopaikat (pieni pysäköintikellari, ei kustannusten jakajaa)”

+/- Lähde: Vantaan Tikkurilan toimitila, Kielotie 13:n taloudellisuus ja toteutettavuusarviointi 18.1.2019, Rapal Oy, Calash Oy, Viator Oy, JKMM Arkkitehdit Oy

3.4.4 Asemakaavamuutosehdotus, III VAIHE, VISIO

Kaupunkisuunnittelulautakunta esitti 23.4.2019 jatkosuunnittelun pohjaksi vaihtoehtoa C, jonka kaupunginhallitus päätti 29.4.2019. Kaavamuutosehdotusta on työstetty valitun vaihtoehdon pohjalta. Seuraavaksi, osana vaihetta III on kuvattu visio, joka rakennuskokonaisuudesta työn aikana on muodostunut. Sitä on mahdollista hyödyntää suunnittelussa apuna. Kaavaehdotus kuvataan tarkemmin seuraavassa luvussa ”4. Asemakaavaehdotuksen kuvaus”.

Visio toimitalo-, liike- ja palvelu- sekä asuinrakennus -kokonaisuudesta (Vaihe III)

Kaavamuutosluonnosta on kehitetty kohti ehdotusvaihetta. Kaavamääräyksiä on lisätty ja tarkennettu.

Seuraavissa kappaleissa on kuvattu kaupunkisuunnittelun visio, joka on syntynyt vuorovaikutuksen, taloudellisuus- ja toteutettavuusselvityksen sekä kaupungin eri suunnittelijoiden työn tuloksena. Se on koonti toivotusta lopputuloksesta. Visiota voi hyödyntää rakennussuunnitteluvaiheessa. Visio tukee kaavaehdotuksen kaavamääräyksiä, osin ehdottaa niitä tarkempia valintoja ja kysyy kysymyksiä, jotka jatkosuunnittelussa tulee ratkaista.

3.4.5 Visio

Ilmastomuutos ja energia

Vantaan kaupunki on hiilineutraali vuonna 2030. Kasvihuonepäästöjä on vähennettävä merkittävästi, 80% vuoteen 1990 verrattuna. Jäljelle jäävät päästöt tulee esimerkiksi kompensoida.¹² Kaupunginvaltuustossa 18.6.2018 hyväksytty resurssiviisauden tiekartta konkretisoi valtuustokauden strategiaa 2018-2021. Tiekartan keskeisiä tavoitteita, jotka soveltuvat uuden toimitalon suunnitteluun, ovat mm. kaupunkirakenteen sekoittuminen ja kestävä täydentyminen, resurssitehokaiden ja luonnonmukaisten ratkaisujen edistäminen ja uusiutuvan energian käyttöön ohjaaminen.¹³

Päätökset, joita nyt tehdään, ovat niitä, joilla kohti ilmastotavoitteita päästään. Uusi toimitalo liike- ja palvelu- sekä asuinkerroksineen on kohde, jossa ilmastomuutoksen vaikutukset tulee ottaa huomioon. Kaupungin tulee toimia esimerkkinä omien strategioidensa toteuttajana. Kaavaehdotuksessa on määrätty, että rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää, energiatehokasta, mahdollistaa uusiutuvan energian tuotanto uuden toimitalon tontilla sekä osoittaa pyrkimykset hiilineutraaliuteen. Kaavan aluekokonaisuuden tulee täyttää vihertehokkuusvaatimus 0,8. Ratkaisut, joilla tavoitteisiin päästään, ovat rakennussuunnitteluvaiheen kysymyksiä. Kaavassa ei ole haluttu rajata tekijöitä, jotta suunnitteluvaiheessa olisi käytössä laaja valikoima keinoja asian edistämiseen.

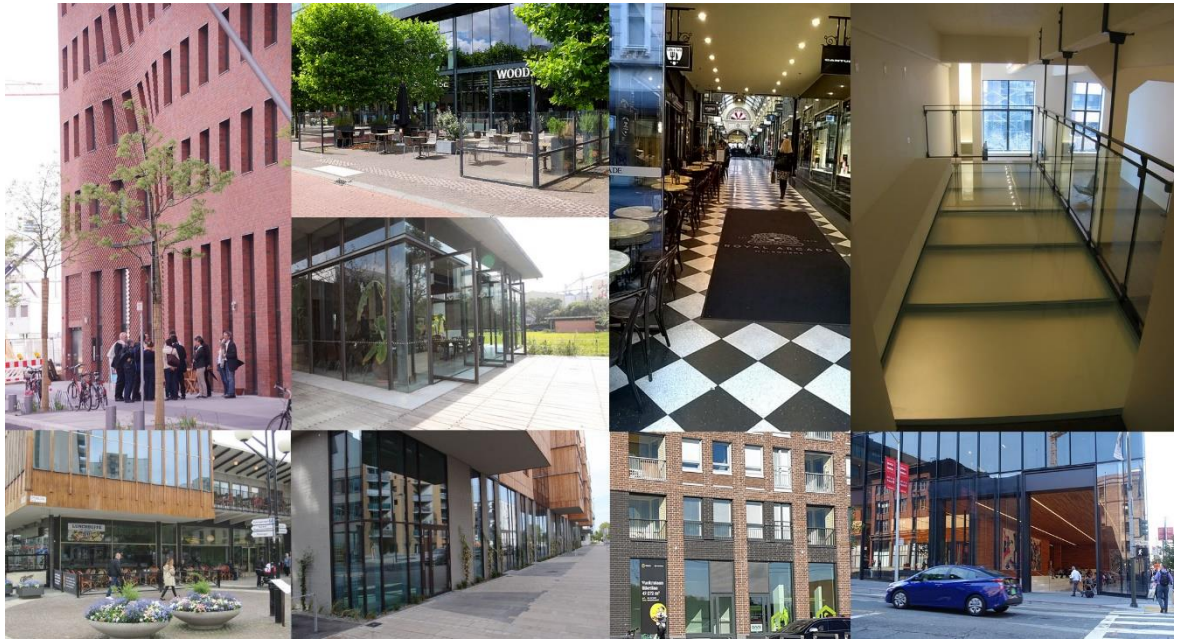
Rakennuskokonaisuus, liike- ja palvelutilaa, toimistotilaa ja asumista

Rakennus on hybridi, sieltä löytyvät palvelu- ja liiketilat, kaupungin toimitilat sekä asumista. Kaikkea tätä palvelee kellarikerroksen pysäköintilaitos. Tavoitteena on kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtonisesti korkealaatuinen ja toimiva kokonaisuus.

Uudisrakennuksen ensimmäinen kerros on liike- ja palvelutilojen kerros. Tämän koko rakennuksen kivijalkakerroksen tulee viestiä kaupunkikulttuurista ja antaa lupaus rakennuksen sisältä löytyvistä toiminnoista. Se tulee suunnitella erityiseksi, selvästi erottuvaksi, avoimeksi ja toiminnalliseksi. Kuusi metriä korkea liike- ja palvelujalusta on huokoinen ja kommunikoi ympäristönsä kanssa. Korkeus mahdollistaa parvitalojen rakentamisen. Tämä luo intiimejä tiloja, joista ohikulkijoita on hauska seurata.

¹² Hiilineutraali Vantaa 2030, Selvitys tarvittavista lisätoimenpiteistä

¹³ Resurssiviisauden tiekartta, 18.6.2019



Referenssikuvat liike- ja palvelutiloihin ja kivijalkakerrokseen:

1 "DSC07170" by *acme london* is licensed under CC BY-NC 2.0 / <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0>

2 "FUJI0177" by *Dutch Simba* is licensed under CC BY-NC-ND 2.0 / <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0>

3 "IMG_1875 - 2009-1025 山水米有機稻場" by *準建築人手札網站 Forgemind ArchiMedia* is licensed under CC BY 2.0 / <https://creativecommons.org/licenses/by/2.0>

4 "IMG-20170801-WA0004" by *alco9* is licensed under CC BY-NC-SA 2.0 / <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0>

5 "View of glass mezzanine from above" by *Caliper Studio* is licensed under CC BY-NC-SA 2.0

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0>

6 Kuva Tukholmasta, kuva Vantaan kaupunkisuunnittelu, Ritva Kotilainen

7 Kuva Rotterdamista, kuva Vantaan kaupunkisuunnittelu, Seppo Niva

8 Kuva Kivistöstä, Keimolantie 9, kuva Vantaan rakennusvalvonta, Matti Kärki

9 Kuva toimistotalo San Franciscossa, kuva Vantaan rakennusvalvonta, Matti Kärki

Kävelijän näkökulmasta kivijalkakerros on aktiivinen, sen tilat näkyvät ulos kadulle, jopa tekstin myytävän tuotteen kyljestä voi nähdä ikkunan läpi. Kerros on avoin yleisölle ja sen tilat avautuvat niin ulos kuin sisäisille kulkuväylille. Lauri Lairalan aukiolle rajautuu kahvilaravintola terasseineen.

Pihan puoli uudisrakennuksen ja kaupungintalon välissä on kävely- ja pyöräilyreitit sekä pihatöimintojen vyöhykettä, jolle ensimmäisen kerroksen liiketilat voivat avautua. Pihapuolen julkisivu suunnitellaan polveilevaksi, pihataskuja synnyttäväksi kokonaisuudeksi. Katu- ja pihatasosta järjestetään käynti rakennuksen eri osiin. Ratkaistava on, missä ovat sopivat sisäänkäyntien paikat ja niiden tarvitsema tila. Minkälaiset luonteet eri tilojen sisäänkäynneillä on?

Ensimmäisen kerroksen päällä on kolme toimistokerrosta, joihin on oma sisäänkäyntinsä. Toimistoissa työskentelevät Vantaan kaupungin työntekijät. Toimistotilat kiertyvät valokatteisen aulan ympärille. Valoa syvään toimistorunkoon tuova avoin lasikatteinen tila jatkuu ensimmäiseen toimistokerrokseen asti, johon syntyy valoisa sisäinen toriaukio. Työntekijöitä ilahduttaa myös neljännen kerroksen terassi, josta on näkymät vanhalle kaupungintalolle.



Referenssikuvat toimistotiloihin:

1 Turun pääkirjaston sisäänkäynti, JKMM Arkkitehdit, kuva Vantaan kaupunkisuunnittelu, Seppo Niva

2 Valokatteinen aulatila, kuva Vantaan kaupunkisuunnittelu, Seppo Niva

3 Atrium-katto, "The Atrium" by bgottsab is licensed under CC BY-NC 2.0 / <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0>

Liike- ja palvelu- sekä toimistotilakerrosten päällä sijaitsee asumista. Asuminen kiertää toimistotilojen kattoja sen pohjois- ja länsisivuilla. Asuminen sijoittuu kolmeen laadukkaaseen kerrostaloon. Kaksi niistä on kolmikerroksisia, yksi nelikerroksinen. Rakennusten välit tuovat valoa ja aurinkoa kattopihalle. Asuntojen sijainti on poikkeuksellinen: Tikkurilan ydinkeskusta, kattotaso. Näkymät ja puoliyksityinen kattopiha tulee täysimääräisesti hyödyntää. Ensimmäisen kerroksen asunnoille on mahdollista suunnitella omat kattopihat tai terassit. Ylimpiin kerroksiin on mahdollista rakentaa asukkaiden yhteisiä tiloja, esimerkiksi saunaosasto terasseineen. Mietittävä on myös asuinosan arkkitehtoninen luonne – sopeutuuko se osaksi muun rakennuksen muoto- ja materiaailmaailmaa vai erottuuko se siitä selvästi?



Referenssikuvat kattokerrokseen ja asumiseen:

1 "IMG_5123.JPG" by dogwood*designer is licensed under CC BY-NC-SA 2.0

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/>

2 Aurinkopaneelit, kuva dreamstime / CC-commons

3 "Roof Garden" by Ganders is licensed under CC BY-NC 2.0 / <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0>

4 Kuva Brysselistä, sisäpiha sijaitsee pysäköinnin päällä, kuva Vantaan kaupunkisuunnittelu, Terhi Kuusisto

Katto ja kulkuyhteydet

Toimitalon katolla viidennen kerroksen tasolla sijaitsee asuntojen oleskelu- ja leikkipiha. Muu osa katosta on viherkattoa, jolla kasvaa keto- ja niittykasvillisuutta. Viherkatto osallistuu hulevesien viivyttämiseen ja kattoa hyödynnetään uusiutuvan energia keräämisessä. Uusiutuvan energia vaihtoehtojen punnitsemisen jälkeen katolle on asennettu aurinkopaneeleita, jotka tuottavat osan rakennuksen tarvitsemasta energiasta. Kaiteen paikka katolla on tarkoin mietittävä – rajaako se vain asuinrakennusten pihatiloja vai koko kattoa viherkattoineen? Iso kysymys on myös katon huolto – miten talvinen lumi poistetaan, voiko sen varastoida katolle, miten mitoitetaan rakenteet?

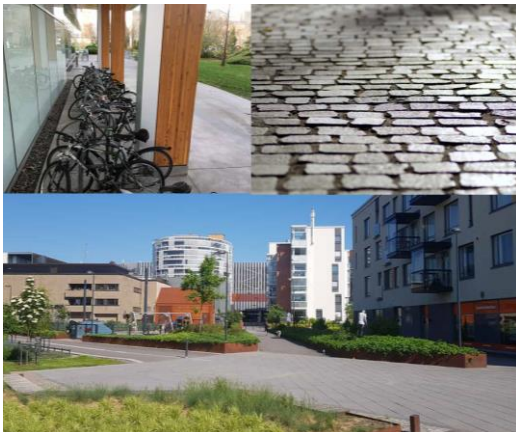
Yhdessä paloturvallisuuteen liittyvien poistumisratkaisujen kanssa on mietittävä, miten rakennuskompleksin eri osien väliset yhteydet ratkaistaan. Kaikkiin tiloihin on sujuvat hissiyhteydet pysäköintikerroksesta, joka sijaitsee yhdessä kerroksessa maan alla. On pyrittävä siihen, että toimisto- ja asuintiloista pääsee myös sisäkautta ensimmäisen kerroksen liike- ja palvelutiloihin, kuten myös pysäköintiin. Kulkuyhteydet erityisesti asumiseen liittyen vaikuttavat siihen, miten asukkaat kohtaavat toisiaan ja siihen, onko kattopiha aktiivinen paikka. Kulku kattopihan kautta porrashuoneisiin toisi elämää katolle – toisaalta asukkaat voisivat arvostaa suoraa hissiyhteyttä omasta porrashuoneesta pysäköintikellariin. Asumisen yhteydet tulee tarkoin suunnitella. Kaavamääräyksen mukaan yhteydet tulee ratkaista kokonaisuutena.

Paloturvallisuus ja poistuminen

Poistumistiet on suunniteltava kokonaisuutena. Vaihtoehtoina ovat tuplaporraskäytävät poistumiseen, pelastustie ja nostopaikat tai automaattiset sammuksjärjestelmät sekä näiden yhdistelmät. Valinta tulee tehdä siten, että kaupunkikuva ei kärsi. Rakennusten välinen mahdollinen sisäsilta-yhteys tulee rakentaa siten, että ambulanssi mahtuu ajamaan sen alta. Silta-yhteyden alituskorkeus on vähintään 3 metriä. Mahdolliset nostopaikat Lummekujalla tulee suunnitella siten, ettei niiden reuna tule kuutta metriä lähemmäksi rakennuksen seinää.

Piha uuden toimitalon ja kaupungintalon välissä

Uudisrakennuksen ja kaupungintalon välinen ulkotilasarja muodostuu Lauri Lairalan aukion ja Kirjastopuiston välille. Uudisrakennuksen ensimmäisen kerroksen liiketilat avautuvat Lauri Lairalan aukion ja Kirjastopuiston väliseen ulkotilaan. Piha-alueen terasseja kansoittavat kesäiset nautiskelijat. Sisäpihan yhteyteen on mahdollista suunnitella auditoriomainen ulkoporras, jota voi hyödyntää myös tapahtumiin. Kulkureitti on vihreä katumainen tila. Keväisin kukkivat puut ihastuttavat ohikulkijoita. Kujanne on osa hulevesien viivytystä.



Referenssikuvat toimitalon ja kaupungintalon väliselle piha-alueelle:

- 1 "IMG_2545" by Dylan Passmore is licensed under CC BY-NC 2.0
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0>
- 2 Kuva puoliläpäisevästä kiveyksestä, kuva dreamstime / CC-commons
- 3 Kuva Tikkurilan Kirjastopuiston ympäristöstä, kuva Vantaan kaupunkisuunnittelu, Terhi Kuusisto

Pysäköinti ja yhteydet

Pysäköinti sijaitsee maan alla yhdessä kerroksessa. Kulku sinne järjestetään Kielotieltä Lummekujan kautta. Pysäköintikerroksesta on hissillä sisäyhteydet liike- ja palvelutiloihin ja toimistotiloihin. Yhteydet asuinkerrokseen tulee erikseen suunnitella. Järjestetäänkö yhteydet katutilasta, sisältä liike- ja palvelutilasta, niistä molemmista? Onko yhteys asuntoihin kattopihan kautta vai suoraan katutasosta? Autopaikkojen lisäksi tulee miettiä pyöräpysäköinti, paikoista puolet tulee olla helposti käytettävissä.

Pysäköintikerroksen kautta on järjestetty maanalainen yhteysmahdollisuus Tikkuparkkiin, mikäli Vantaan ratikka päätetään toteuttaa Lummekujan alitse. Tällöin Tikkuparkin yhteyttä tulee siirtää etelämmäksi, pois ratikkareitin kohdalta. Lummekujalle tulee sijoittaa kymmenen nopean asioinnin pysäköimispaikkaa, jotka palvelevat Kielotie 13:a sekä muuta keskustarakennetta.

4. ASEMAKAAVAEHDOTUKSEN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla muutetaan nykyisen pääosin Vantaan kaupungin virastotalona toimivan tontin käyttötarkoitus vastaamaan uuden monitiloimiston tarpeita. Toimistotilan lisäksi tontille on osoitettu liike- ja palvelutilaa sekä asumista toimistotilojen katolle.

Korttelin osa muuttuu liike- ja asuinrakennusten korttelialueesta AL keskustatoimintojen korttelialueeksi C, mikä mahdollistaa tontille monipuolisen keskustakorttelin rakentumisen sekä ajantasa-kaavaa suuremman rakennusoikeuden. Ratkaisu mahdollistaa tällä hetkellä kaupungin eripuolille sijoittuvien toimitilojen yhdistymistä niin, että suuri osa kaupungin työntekijöistä, 800 henkilöä, mahtuvat työskentelemään samaan rakennukseen.

4.1.1 Mitoitus

Lähtötilanteen pinta-alat:

Kielotie 13, 92-61-206-3	0,63 ha
Asematie 7, 92-61-206-5	0,60 ha
Lauri Lairalan aukio	0,20 ha

Kaavahankkeen mukaiset uudet pinta-alat:

C, Keskustatoimintojen korttelialue	0,62 ha
YH, Hallinto- ja virastorakennusten korttelialue	0,6 ha
Lauri Lairalan aukio	0,14 ha

Lummekujan ja Kielotien katualueet kasvavat 0,015 ha + 0,047 ha

C-alueen, eli toimitilantontin, tonttitehokkuus 3,38 (21 000 k-m²/6221,5 m²)

Muutos mahdollistaa Kielotie 13:ssa sijaitsevan virastotalon rakennuksen purkamisen ja korttelin rakentamisen uudeksi keskustakortteliksi, jossa sijaitsevat kaupungin uudet toimitilat. Kortteliin sijoittuu uusien toimistotilojen lisäksi liike- ja palvelutilaa sekä asumista. Käyttötarkoitus muuttuu keskustatoimintojen korttelialueeksi, C. Yhteenlaskettu rakennusoikeus on 21 000 kerrosneliömetriä, josta toimitilan osuus on noin 11 000 kerrosneliömetriä. Asumiselle on osoitettu 6 000 kerrosneliömetriä.

Pysäköinti, autot ja polkupyörät:

Toimistot	1 autopaikka/ 160 k-m ²
Myymlä- ja palvelutilat	1 ap/ 150 k-m ²
Asunnot	1 ap/ 130 k-m ²

Asuntojen vieraspaikat 1/ 1 500 k-m², asuntojen huolto 1/ 5 000 k-m². Erillisen laskelman perusteella voi saada 10 %:n vähennyksen ja mikäli asuntojen pysäköintipaikat toteutetaan nimeämättöminä, saa niiden perusmitoituksesta 15 %:n vähennyksen.

Liikkumisesteisille mitoitettut paikat sisältyvät perusmitoitukseen, joista:

Toimistot	2 autopaikkaa on mitoitettava liikkumisesteisille
Liike- ja palvelutilat	2 autopaikkaa on mitoitettava liikkumisesteisille
Asunnot	3 autopaikkaa on mitoitettava liikkumisesteisille

Pyöräpaikkoja:

Toimistot	1 polkupyöräpaikka/ 50 k-m ²
Myymlä- ja palvelutilat	1 pp/ 50 k-m ²
Asunnot	2 pp/ asunto

Kaavan ulkopuolella on jatkosuunnittelussa huomioitava seuraavat seikat:

Lummekujalle on sijoitettava kymmenen nopean asioinnin pysäköintipaikkaa, joista kaksi tulee mitoitaa liikkumisesteisille. Nämä paikat ovat kaavan vaatimien pysäköintipaikkojen lisäksi. Lisäksi tulee huomioida, että Lummekujalle sijoittuvien pelastusajoneuvojen nostopaikkojen reunat eivät saa tulla 6 metriä lähemmäksi rakennuksen seinää.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavamuutosehdotus mahdollistaa Tikkurilan ydinkeskustan tiivistymisen ja mahdollistaa kaupunkimaisen korttelin muodostumisen, joka on arkkitehtuuriltaan, ulkotiloiltaan sekä toiminnoiltaan kaupunkikeskustan hengen mukainen.

Kevyen liikenteen kulkureitti Asematien (tuleva Tikkuraitin jatke) ja Kirjastopuiston välille toimitilan ja kaupungintalon välistä lisää mielenkiintoisten reittien valikoimaa keskustassa. Yhteys on tarkoitus suunnitella viihtyisänä sisäpihojen sarjana, jossa on myös istutuksia.

Rakentamisen laadusta ja arkkitehtuurin ilmeestä on määrätty. Rakennusala on väljä, mikä mahdollistaa monenlaiset ratkaisut rakennussuunnitteluvaiheessa. Erityisesti sisäpihajulkisivun suunnitteluratkaisu on haluttu jättää vapaaksi.

4.3 ALUEVARAUKSET

4.3.1 Korttelialueet

C, keskustatoimintojen korttelialueet

Kaavamuutosalueen toimitilalle varattu alueen osa on varattu keskustatoimintojen korttelialueeksi C. Merkintä mahdollistaa parhaiten korttelin eri toiminnoista, liike-, palvelu- ja toimitiloista, koostuvan rakennuksen. Toimitila ja sen ensimmäinen kerros, johon sijoittuu liike- ja palvelutilaa, sijoittuvat 4 kerrokseen. Asumisen kerrosluvut vaihtelevat 5:stä 8:aan. Rakennusoikeutta on 11 000 k-m² toimitiloille, 4 000 k-m² liike- ja palvelutiloille ja 6 000 k-m² asumiselle.

C-korttelialueeseen on liitetty 405 m²:n suuruinen osa nykyisestä Lauri Lairalan aukiosta, joka toimii tällä hetkellä virastotalon pysäköintipaikkana. Kielotien tulevaisuuden kehitystä varten sen kaualuetta on levennetty 3,4 metriä itään ja Lummekujan risteyksestä on viistetty osa kaukolämpöputkea varten (467 m² suuruinen alue). Lummekujaa on levennetty etelään 2,0 metriä ja Kielotien risteyskohdasta on viistetty osa kaukolämpöputkea varten (147 m² suuruinen alue). Vastaavasti toimitilan maa-ala sekä Lauri Lairalan aukio ovat tämän verran pienentyneet.

Kaavassa nykyinen rakennus, Kiinteistö Oy Kauppалantalo, osoitteessa Kielotie 13, ehdotetaan purettavaksi.

Vanhan kaupungintalon ja uuden toimitilan väliin sijoittuu pihojen tilasarja, joka kuljettaa Lauri Lairalan aukiolta kohti Tikkurilan Kirjastopuistoa. Koska toimitilan rakennusala on väljä, mahdollistaa se monenlaiset ratkaisut rakennuksen sisäpihajulkisivun suunnittelemiseksi. Rakennusvaiheen suunnitteluratkaisut vaikuttavat merkittävästi siihen, minkälainen sisäpihasta muodostuu.

Pysäköinti sijoittuu lähes koko uuden tontin pinta-alan kokoiselle alueelle yhteen kellarikerrokseen. Pysäköintiin ajo tapahtuu rakennuksen länsi- tai pohjoispuolelta. Lummekujan suunnasta hoidetaan myös kiinteistön huolto.

Vantaan ratikan yleissuunnittelua tehdään Dixin alittavan vaihtoehdon pohjalta. Linjaus kulkee Lummekujaa maan alla ja kääntyy etelään Kielotielle, jossa nousee maanpintaan Tikkuraitin kohdalla. Tämän seurauksena Kirjastopuiston nykyinen ajoyhteys Tikkuparkkiin tulee uudelleen järjestellä. Siksi mahdollinen maanalainen ajoyhteys Tikkuparkkiin on kaavassa mahdollistettu siten, että uuden toimitalon tontilta tulee olla ajoyhteys Asematie 7:n tontilla sijaitsevaan maanalaiseen tilaan. Tästä tilasta on mahdollista järjestää yhteyksiä Tikkuparkkiin.

Vaihtoehto C, monitilatoimisto ja asuinkerrostalot sen katolla:

Rakennusoikeutta on yhteensä 21 000 k-m², mikä mahdollistaa ensimmäisen kerroksen liike- ja palvelutilat sekä mahdollisia toimitilaan liittyviä tiloja. Toimitilan rakennusoikeus on 11 000 k-m², liike- ja palvelutilat ensimmäisessä kerroksessa 4000 k-m², yhteensä siten 15 000 k-m². Toimitilan vaatimat tilat ovat kolmessa kerroksessa. Vaihtoehdossa asuminen on sijoitettu toimitilan katolle kolmeen eri kerrostalorakennukseen, joissa kerroksia on 3–4. Koska toimitilat ja sen ensimmäinen kerros sijoittuvat yhteensä neljään kerrokseen, ovat asuntojen kerrosluvut tällöin 5–7/8. Tonttitehokkuus on 3,38 (21 000 k-m² / 6221,5 m²).

YH, hallinto- ja virastorakennusten korttelialue

Olemassa oleva 50-luvun perinteikäs kaupungintalo säilytetään ja kaavamääräykset säilyvät YH-korttelin alueella ennallaan. Uutena merkintänä on alueen pohjoisosan ma-merkintä, jolla on varauduttu Tikkuparkkiin johtavan maanalaisen yhteyden rakentamiseen. Lisäksi kaksi tontin tammea on merkitty kaupunkikuvallisesti arvokkaiksi puiksi. Sisätilayhteyttä uudesta toimitilasta kaupungintalolle tutkitaan, se on mahdollista tarkastella maanalaisena yhteytenä tai siltayhteytenä.

4.3.2 Muut alueet

Lauri Lairalan aukio

Lauri Lairalan aukion pohjoisosa on ehdotettu muutettavaksi osaksi C-korttelialuetta, joten Lauri Lairalan aukiota on pienennetty pohjoisosastaan. Aukion länsireunaa on lisäksi kavennettu 3,4 metriä Kielotien tulevaisuuden katujärjestelyjen vuoksi.

4.3.5 Katualueet

Kielotie

Kielotie on suunniteltu joukkoliikennepainotteiseksi bulevardiksi. Kielotien alue on mukana kaavamuutosluonnoksessa. Sen katualueutta on levennetty kaavamuutosalueen kohdalta noin 3,4 metriä itään.

Kielotien itäreunassa oleva puurivi tulee säilyttää tai korvata uusilla puilla. Puista on tehty kunto-kartoitus, jonka mukaan asiaa on mahdollista tarkastella osana katusuunnittelua.

Lummekuja

Kaupunginhallitus päätti 12.11.2018, että Vantaan ratikan jatkosuunnitteluun valitaan Dixin alittava tunnelivaihtoehto. Lummekujan kohdalla ratikka kulkisi edelleen maan alla ja kääntyisi Kielotielle etelään ja nousisi Tikkuraitin kohdalla maan pinnalle. Jotta tulevaisuuden mahdolliselle kehitykselle olisi tilaa, on Lummekujaa levennetty eteläreunastaan noin kaksi (2) metriä. Tällä varaudutaan siihen mahdollisuuteen, että ratikka päätetään toteuttaa tätä reittiä pitkin. Tämä osuus Lummekujaa sisältyy kaavamuutosehdotukseen.

Kielotien ja Lummekujan risteyksessä on toimitilan rakennusalan luoteisnurkasta viistetty osa kaukolämpöputken linjauksen vuoksi. Tässä kohtaa kaukolämpöputki ylittää ratikkatunnelin ja jatkaa etelään Kielotien itäpuolta.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hanke sijoittuu jo rakennetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Se sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Kaavamuutos täydentää Tikkurilan keskustan länsipuolisia kaupunginosia, mikä toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden henkeä. Asumisen vaihtoehdot lisäävät alueelle noin 6000 k-m² asumista. Mikäli asumisväljyys olisi 38 m², tarkoittaisi tämä 157 henkilöä (Vantaan väestöennuste 2017, uudisrakentamisen vaikutus väestömääriin, asumisväljyys kerrostaloissa 2026).

Yhdyskuntarakenne



Alue sijoittuu Tikkurilan keskusta.

Kaavaluonnosratkaisut tiivistävät keskustan rakennetta sekä mahdollistavat uusien työpaikkojen, liike- ja palvelutilojen syntymisen aivan ytimeen.

Alueella on hyvät julkisen liikenteen yhteydet.

Kaavahanke toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden periaatteita; se edistää hyviin yhteyksiin ja resurssitehokkaaseen yhdyskuntakehitykseen perustuvaa aluerakennetta. Lisäksi se luo mahdollisuuksia asuntotuotannolle.

Kaupunkikuva

Kaupunkisuunnittelussa on tutkittu alueelle erilaisia kaupunkikuvallisia ja kaupunkirakenteellisia vaihtoehtoja. Tikkurilan keskusta on uusiutumassa nykyistä korkeammaksi ja tehokkaammin rakennetuksi kaupunkikeskustaksi. Kaavamuutosalue on katsottu hyväksi suunnitella kaupungintalon huomioonottavana, muusta kaupunkirakenteesta erottuvana, julkista tilaa luovana alueena. Jatkosuunnitteluun valittu vaihtoehto C sopeutuu ympäristönsä mittakaavaan. Se nousee eteläosan neljästä kerroksesta kohti pohjoista, jossa se ottaa kiinni Kielotie 15:een tulevan asuinkerrostalokorttelin mittakaavaan. Materiaalivalinnat sekä rakennuksen yksityiskohtaisempi suunnittelu jäävät kaavaehdotus- ja rakennuslupavaiheeseen.

Varjostusvaikutukset

Kaavatyön yhteydessä tutkittiin kaavan mahdollistaman rakennuksen varjostusvaikutukset kevät-päiväntasauksen ja kesäpäivänseisauksen aikoina. Kevätpäiväntasauksen aikaan aamulla kello 9:00 rakennus varjostaa Kielotien länsipuolen julkisivuja. Kesäpäivänseisauksen aikaan varjot ovat lyhyimmillään. Varjostustarkastelukuvat ovat seuraavilla kahdella sivulla.

Varjot noin kevätpäiväntasauksen 21.3. aikaan, C

C, kevätpäiväntasaus 21.3., kellonajat 9:00, 13:00 ja 16:00



Varjot noin kesäpäivänseisauksen 21.6. aikaan, C



C, kesäpäivänseisaus 21.6., kellonajat 9:00, 13:00 ja 17:00

Asuminen

Asumista on sijoitettu alueelle noin 6000 k-m², mikä tarkoittaa asumista melkein 160 henkilölle.

Palvelut ja työpaikat

Alueella säilyy työpaikkavaltaisuus. Rakennuksen koon kasvaessa työpaikkojen osuus kaavamuu-tosalueella kasvaa.

Sosiaalinen ympäristö

Alueen työpaikat ja asukasmäärä lisääntyvät. Kerrostaloasuntojen koot vaihtelevat, mikä mahdol-listaa asumisen elämän eri vaiheissa. Lisääntyvä väestö Tikkurilan keskustassa elävöittää aluetta.

Virkistys

Uuden rakennuksen ensimmäinen kerros on liike- ja palvelutilaa, joka on avointa kaikille. Kaupun-kikulttuurin huvitukset mahdollistuvat ja ne lisäävät Tikkurilan vapaa-ajanviettokohteita. Kävelyn ja pyöräilyn yhteys Lauri Lairalan aukiolta Tikkurilan Kirjastopuistoon, läpi vanhan kaupungintalon ja uuden toimitilan välisen pihasarjan, on yhteys, joka laajentaa keskustan kävelyreittejä.

Liikenne

Kaava-alue sijaitsee kävelyetäisyydellä Dixistä, jossa sijaitsee Tikkurilan bussi- ja rautatieasema. Ratkaisu lisää alueen joukkoliikenteen matkustajamääriä ja parantaa joukkoliikennepalvelujen kannattavuutta.

Vantaan ratikan yksi mahdollisista linjauksista kulkee maan alla Kirjastopuiston ja Lummekujan ali ja nousee pintaan Kielotielle Tikkuraitin kohdalla. Toinen vaihtoehto kiertää aseman Valkoisen Lähteentietä ja ohittaa uuden toimitilan maanpinnalla Kielotietä pitkin. Yhteys lisää joukkoliikenteen yhteyksiä ja tuo alueen entistä lähemmäksi monipuolista joukkoliikennettä. Joka tapauksessa ratikan ja siitä seuraavan kunnallistekniikan tila tulee varmistaa niin Lummekujalta kuin Kielotieltä. Tästä syystä kaavaehdotuksessa Lummekujan katutilaa on levennetty etelään ja Kielotien katutilaa itään. Dixin alittava vaihtoehto on valittu ensisijaiseksi vaihtoehdoksi jatkosuunnitteluun.

Uuden toimitilan huolto järjestetään Lummekujan puolelta, samoin myös ajo rakennuksen maan- alaiseen pysäköintilaitokseen. Tarkat sijainnit ratkaistaan rakennussuunnitteluvaiheessa.

Kunnallistekniikka

Vantaan ratikan yleissuunnitelman yhteydessä Lummekujalle on suunniteltu kaukolämpö-, hulevesi-, jätevesi, vesijohto- ja sähkö- ja telekaapeleita uusiin sijainteihin. Kielotie 13:n hankkeen myötä kunnallistekniikan tonttiliittymiä tulee tarkistaa, samoin kaupungintalon liittymiä. Alla kunnallistekniikan muutoksista tarkemmin.

Vesihuolto

Kaavamuutosalue tukeutuu olemassa olevaan vesihuoltoverkoston, joten kaavamuutoksesta ei aiheudu suunnittelu- tai rakennuskustannuksia yleiselle vesihuollolle. Kaavaa varten on siirrettävä kaupungintalon vesihuoltoa. Kaavaan on varattu riittävä rasite siirrettäville tonttijohdoille.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkosto ulottuu alueelle ja kulkee Lummekujalla ja Kielotien itäreunassa. Vantaan ratikan yleissuunnitelman ohessa kaukolämpöputkien sijaintia on tarkistettu Lummekujalla, joka ratikan ja mahdutettavan kunnallistekniikan kanssa on tarkoin suunniteltava. Alustavissa suunnitelmissa kaukolämpöputki ylittää ratikkatunnelin pohjoiseteläsuuntaisesti Lummekujan kohdalla ja viistää Lummekujan ja Kielotien risteyksessä osan Kielotie 13:n tontin luoteiskulmasta katualueeksi. Tästä kaukolämpöputkilinjaus on suunniteltu jatkumaan Kielotien itävartha, kuten ennenkin. Kaukolämpöputken siirto johtuu Vantaan ratikan suunnitelmasta. Putken linjaus on huomioitu kaavassa ja se vaikuttaa tontin rajaukseen sen luoteiskulmassa sekä rakennusalan muotoon.

1950-luvun kaupungintalon ja nykyisen Kielotie 13:n, joka puretaan, kaukolämmön tonttiliittymä on järjestetty Lummekujan suunnasta. Uuden rakentamisen myötä kaukolämmön tonttiliittymä tulee siirtää uuden toimitalon ja vanhan kaupungin talon osalta. Sopivat paikat tälle ovat liittymä Kielotieltä toimitalorakennuksen eteläpuolelta kohti kaupungintaloa tai liittymä Lummekujalta pihaa pitkin kohti etelää ja kaupungintalon tonttia. Molemmat vaihtoehdot on merkitty karttaan johtorasitteena. Toimitalon eteläpuolen rasite palvelee myös vesihuoltoa.

Mikäli kaukolämpöputkia tulee siirtää, toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energian sopimuksen 20.7.1993 mukaisesti.

Sähköverkko

Sähköverkko on rakennettu alueelle ja kaavahankkeen myötä maakaapeleita ja alueella sijaitsevia muuntamoita täytyy kohdin siirtää. Kun maakaapeleita siirretään, toimitaan siirtokustannusten osalta Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 yhteistyösopimuksen mukaan.

Lummekujaa pitkin kulkevat johdot uudelleen suunnitellaan Vantaan ratikan myötä.

Kielotien keskijännitekaapelit kulkevat katualueella ja niitä tulee tarkistaa Vantaan ratikan suunnittelun yhteydessä. Pienjänniteverkko kulkee Kielotien länsipuolta ja Lehdokkitien kohdalla vaihtaa Kielotien itäpuolelle. Tässä kohtaa pienjänniteverkon sijainti tulee tarkistaa ja kaapeleita mahdollisesti siirtää pois Kielotie 13:n toimitalorakennuksen alta.

OAS-vaiheen palautteessa Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n mukaan nykyisiä muuntamoita M1095, M1054 ja M1219 tulee korvata uusilla. Muuntamo 1054 sijaitsee nykyisen Kielotie 13:n

rakennuksessa, joka puretaan. Muuntamo 1219 sijaitsee vanhan kaupungintalon huoltopihalla kohdassa, jonka kohdalle mahdollisesti rakennetaan uusi maanalainen yhteys Tikkuparkkiin. Kaavassa muutosten vuoksi siirrettävät, uudet muuntamot on sijoitettu integroitavaksi uuden toimitilarakennuksen ensimmäiseen kerrokseen, jossa sijaitsee liike- ja palvelutiloja. Kaavaehdotusvaiheessa Vantaan Energian lausunnon mukaan kaavaratkaisu, tonttijako sekä sähköliittymien koko määrittelee muuntamon omistussuhteet.

Tietoliikennekaapelit

Tietoliikennekaapeleita kulkee Lummekujalla, Kielotiellä, osin Lauri Lairalan aukiolla sekä kaupungintalon ja Kielotie 13:n välissä sisäpihalla. Kaapeleita tulee siirtää niin Vantaan ratikan kuin Kielotie 13:n suunnittelun ja rakentamisen yhteydessä. Lummekujan kaapeleita on alustavasti suunniteltu Vantaan ratikan yleissuunnitelman yhteydessä. Lauri Lairalan aukion reunaa kulkevien kaapeleiden sijoitus tulee tarkistaa ja mahdollisesti siirtää pois Kielotie 13:n toimitilarakennuksen alta. Myös kaupungintalon ja uuden toimitilan välisen sisäpihan tietoliikennekaapelit tulee tarkastella Kielotie 13:n suunnittelun ja rakentamisen yhteydessä ja mahdollisesti siirtää. Mikäli tarkemmassa suunnittelussa huomataan, että siirtoja tulee tehtäväksi, tulee ajoissa olla yhteydessä Elisa Oyj:hin. Siirrot ovat maksullisia.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Maisemarakenne

Hanke sijoittuu rakennetulle keskusta-alueelle. Maisemarakenne ei muutu. Rakennus sijoittuu kaupunkimaisemaan, jossa tyypillistä on ruutukaava ja muutoksessa oleva keskusta-alue. Maasto on tasaista, maaperä on savea.

Luonnonolot, luonnon monimuotoisuus

Uudisrakentaminen sijoittuu jo rakennetuille alueille, eikä sillä ole vaikutusta alueen luontoarvoihin. Hanke hyödyntää pitkälti olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Maaperä

Alueen maaperä on savea ja pohjaveden pinta on lähellä maanpintaa. Maan alla sijaitseva pysäköintilaitos tulee rakentaa vesitiiviiksi. Alueen rakennukset joudutaan perustamaan paaluperustukselle. Rakennushankkeen vaikutukset maaperään tarkentuvat rakennuslupavaiheessa.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue on jo nykyisin suurelta osin vettä läpäisemätöntä katto- ja asfalttipintaa. Hulevesien muodostumista kaava-alueella tullaan vähentämään tonteille tulevalla viherrakentamisella sekä viherkatoilla.

Kaava-alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää/imeyttää tontilla ennen niiden johtamista hulevesiviemäriin, joten alueelta poistuvia hulevesiä hallitaan nykytilaa paremmin uuden rakentamisen myötä. Rakennusluvan yhteydessä tulee laatia hulevesisuunnitelma, joka hyväksytetään kaupungilla.

4.4.3 Muut vaikutukset

Vaikutukset ilmastomuutoksen kannalta

Rakentaminen lisää aina kasvihuonekaasupäästöjä, samoin rakennusten käyttö mm. lämmityksen ja liikenteen kautta. Toisaalta nyt rakennettava keskustakortteli tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Se tukeutuu ja tukee laadukkaita joukkoliikennepalveluja ja raideliikennettä. Rakennus on sekoittunutta, mikä pitää alueen eläväisenä kaikkina vuorokaudenaikana ja mahdollistaa asumisen, työn ja virkistymisen samalla tontilla.

Uusi toimitila on saavutettavissa kestävillä kulkumuodoilla. Tulevaisuudessa mahdollinen Vantaan ratikka sujahtaa tontin vieritse. Lisäksi polkupyörille on varattu paikkoja, joista puolet tulee olla helposti käytettävissä.

Kaava mahdollistaa sisäpihan pihataskujen suunnittelun ja siten mikroilmaston syntymistä. Uuden toimitilan ja vanhan kaupungintalon väliin rakentuu polveileva, sisäpihamainen yhteys Lauri Lairalan aukiolta Kirjastopuistoon. Se mahdollistaa suoralta auringonpaisteelta ja tuulelta suojautumisen. Toisaalta se myös mahdollistaa lämpimien kohtien syntymisen, esimerkiksi suojaisien terassien, mikä lisää virkistytymismahdollisuuksia toimitilan tontilla. Tämä puolestaan tukee sosiaalisuutta ja edistää siten terveyttä. Yhteys sisäpihan kautta monipuolistaa keskustaa-alueen kävelyn ja pyöräilyn verkostoa ja tukee keskustan virkistysmahdollisuuksien käyttöä.

Hulevedet tulee viivyttää kaavamuuotosalueella ennen kuin ne johdetaan yleiseen hulevesijärjestelmään. Toimitilan katon on oltava viherkatto, mikä lisää imeyttävää pintaa toimitilan tontilla. Kaava-alueen vihertehokkuuden tulee olla 0,8. Uusiutuvan energian tuotto tontilla tulee mahdollistaa. Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää, energiatehokasta ja osoittaa pyrkimykset hiili-neutraaliuteen. Kaavassa ei ole haluttu eritellä valmiita ratkaisuja, joilla tavoitteisiin päästään. Rakennussuunnitteluvaiheessa on valittavissa runsas paletti keinoja, jotka tukevat muita suunnitteluratkaisuja.

Taloudelliset vaikutukset

Kadut ja johtoverkot on rakennettu ja kulkevat tontin vieritse. Rakentamisen yhteydessä kaavamuuotosalueen tonteilla tulee hulevesijohtoja, vesijohtoja ja jätevesiviemäreitä siirtää, samoin tietoliikennekaapeleita ja sähköverkon kaapeleita sekä muuntamoita. Mikäli Vantaan ratikka linjataan Lummekujan alitse, tulee kohdan kunnallistekninen verkosto uusia ja suunnitella erikseen. Alla kulkee mm. kaukolämpöputki. Osa siirroista ovat hankkeesta johtuvia, osa Vantaan ratikan hankkeesta johtuvia. Hankkeen tulee maksaa muutoskustannukset, jotka riippuvat sen toteutumisesta.

Asunnot lisäävät alueen asukaspohjaa, ja toimitila kokoaa yhteen kaupungin työvoimaa. Molemmat elävöittävät keskustaa ja lisäävät palveluiden käyttöä ja kehittymistä. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

Ympäristöhäiriöt

Melu

Tikkurilantien aiheuttama melu liikenne-ennustetilanteessa 2040 tulee erikseen selvittää rakennuslupavaiheessa. Teknisin ratkaisuin tulee huolehtia, ettei ohjeiden mukainen melutaso ylitä. Asunnot eivät saa avautua vain julkisivuille, joille kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna.

Pihan melutasoa suojaa rakennusmassa, joka sijaitsee Tikkurilantien ja sisäpiha-alueen välissä.

Ilmanlaatu

Vantaan kaupungin liikennesuunnittelun mukaan Kielotien ajoneuvomääräarvio vuorokaudessa vuonna 2040 on 5630 ajon/vrk, jolloin rakennuksen minimietäisyyden ajoradasta tulisi olla noin 0,9 metriä ja suositusetäisyyden 11,3 metriä. Minimietäisyys ajorataan täyttyy. Ilmanlaatuun liittyen minimietäisyyksiä sovelletaan jo rakennetuilla alueilla kaavoja muutettaessa ja meluntorjunnasta huolehditaan rakenteiden melusuojauksella. Kaavamääräyksen mukaan tuloilma tulee ottaa puhdasilmallisimmilta puolilta rakennusta ja suodattaa tehokkaasti.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Melu ja ilmanlaatu on käsitelty kohdassa 4.4.3 Muut vaikutukset.

5. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Kaupunkisuunnittelu:	Tarja Laine Ritva Kotilainen Vesa Karisalo Seppo Niva Terhi Kuusisto Leena Kaunismäki Elina Ekroos Anni Vainionpää Pia Tasanko Anna-Liisa Vanhala	kaupunkisuunnittelujohtaja aluearkkitehti vs aluearkkitehti arkkitehti asemakaava-arkkitehti suunnitteluavustaja maisema-arkkitehti projektiassistentti vuorovaikutusasiantuntija kaavoitusteknikko
Kuntatekniikan keskus :	Ifa Kytösaho Mikko Juolahti Jarmo Pajunen Samuli Haveri Tiina Hulkko Paula Luomala Hanna Keskinen Seija Tulonen	hankesuunnittelupäällikkö hankekehitysarkkitehti liikenneinsinööri liikenneinsinööri liikenneinsinööri suunnitteluinsinööri puistosuunnittelupäällikkö projektisuunnittelija
Rakennusvalvonta:	Matti Kärki Leena Jaskanen Panu Latvala	kaupunkikuva-arkkitehti vastaava lupa-arkkitehti lupa-arkkitehti
Kiinteistöt ja asuminen:	Janne Juntunen Heikki Virkkunen	projektijohtaja projektijohtaja
Konsultit:	Taloudellisuus- ja toteutettavuusarviointi: Rapal Oy Viator Oy Calash Oy JKMM Arkkitehdit Oy	

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 15. päivänä joulukuuta 2020.

Terhi Kuusisto
asemakaava-arkkitehti

Ritva Kotilainen
aluearkkitehti

Johanna Rajala
aluearkkitehti

6. ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenvedo

Kunta	092 Vantaa	Täyttämispvm	04.11.2020
Kaavan nimi	002365 Tikkurila 61 kaupunginosa		
Hyväksymispvm	Ehdotuspvm		
Hyväksyjä	Vireilletulosta ilm. pvm	12.02.2018	
Hyväksymispykälä	Kunnan kaavatunnus	092002365	
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	1,9224	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	0,7239	Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	1,9224

Ranta-asemakaava Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	1,9224	100,0	28200	1,47	0,0000	11500
A yhteensä	0,0000		0		-0,6242	-9500
P yhteensä						
Y yhteensä	0,6003	31,2	7200	1,20	0,0000	0
C yhteensä	0,6221	32,4	21000	3,38	0,6221	21000
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,7000	36,4	0		0,0021	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,7239	37,7	0	0,0296	0

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä	3	7200	0	0

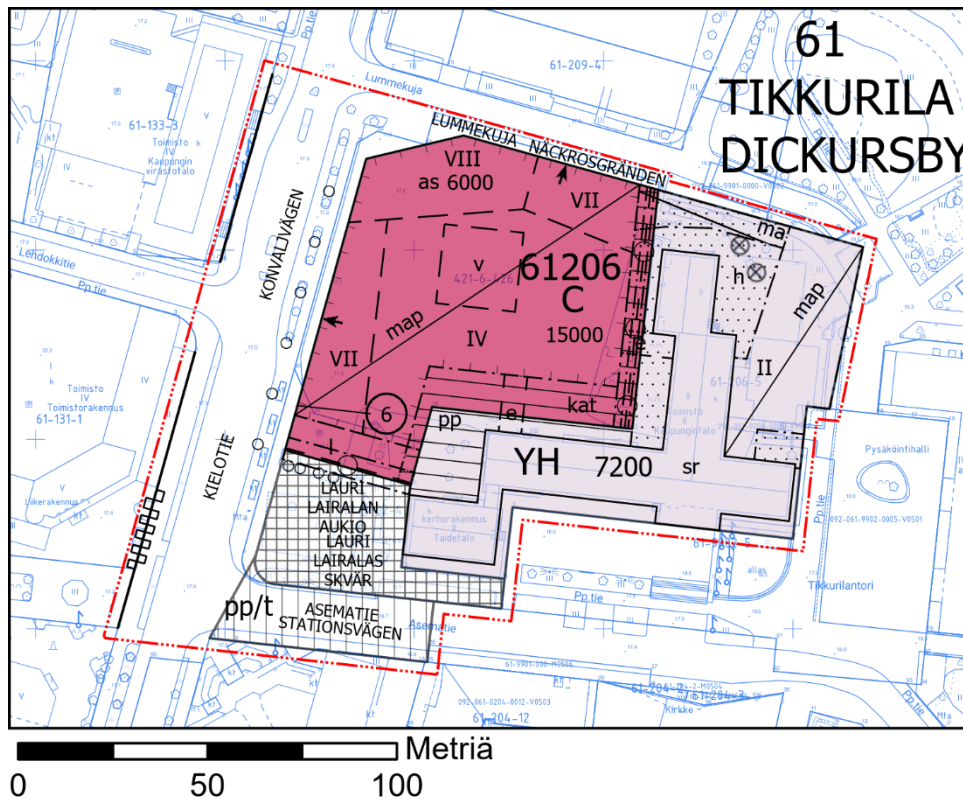
Alamerkinnt

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	1,9224	100,0	28200	1,47	0,0000	11500
A yhteensä	0,0000		0		-0,6242	-9500
AL	0,0000		0		-0,6242	-9500
P yhteensä						
Y yhteensä	0,6003	31,2	7200	1,20	0,0000	0
YH	0,6003	100,0	7200	1,20	0,0000	0
C yhteensä	0,6221	32,4	21000	3,38	0,6221	21000
C	0,6221	100,0	21000	3,38	0,6221	21000
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,7000	36,4	0		0,0021	0
Kadut	0,4690	67,0	0		0,0631	0
Katuauk./torit	0,1418	20,3	0		-0,0594	
Kev.liik.kadut	0,0892	12,7	0		-0,0016	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

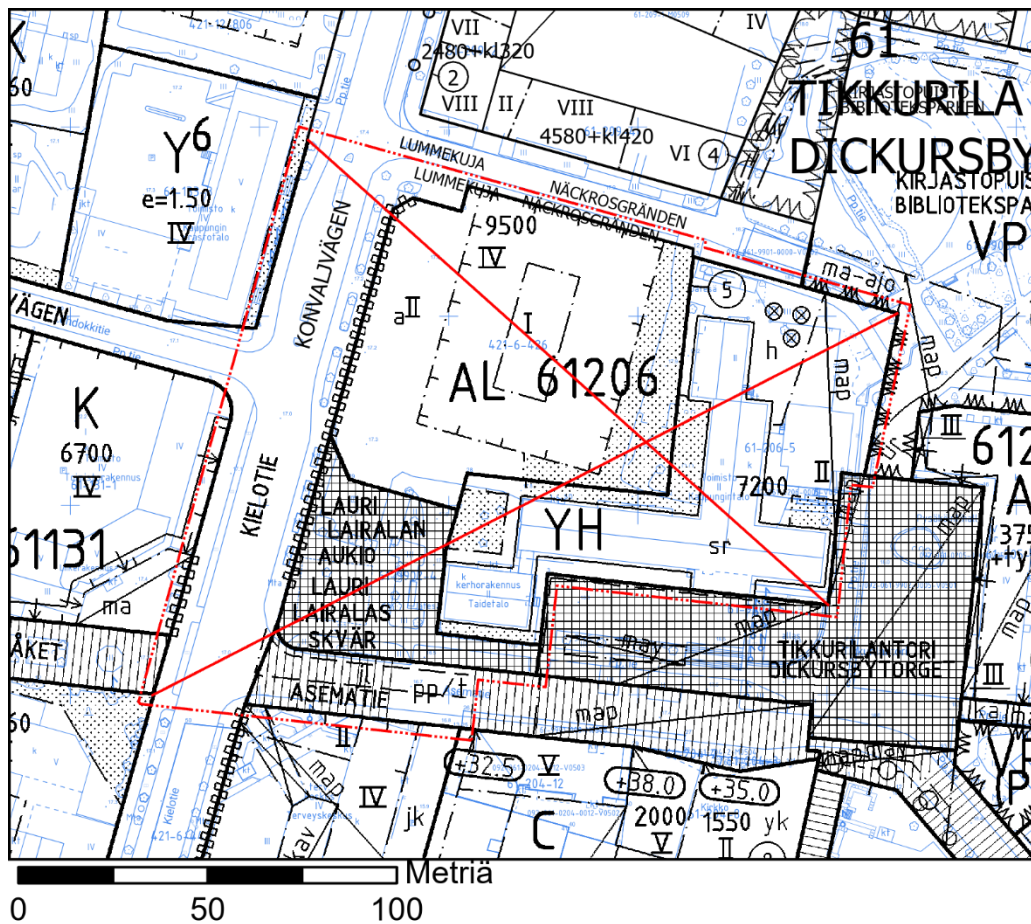
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,7239	37,7	0	0,0296	0
ma	0,0296	4,1	0	0,0296	0
map	0,6943	95,9	0	0,0000	

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä	3	7200	0	0
Asemakaava	3	7200	0	0

7. ASEMAKAAVAKARTTA JA – MÄÄRÄYKSET



YLLÄ: ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS, ALLA: POISTETTAVAT MERKINNÄT



Kaava-alueen numero Planområdets nummer 002365	Päiväys Datum 15.12.2020
Vantaan kaupunki KIELOTIE 13 Kaupunginosa 61, Tikkurila Asemakaavan muutos Kortteli 61206 sekä katu- ja torialueet. Tonttijaon muutos Osa kortteliä 61206. 1:2000	 Vanda stad KONVALJVÄGEN 13 Stadsdel 61, Dickursby Ändring av detaljplanen Kvarteret 61206 samt gatu- och torgområden. Ändring av tomtindelningen Del av kvarteret 61206. 1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Keskustatoimintojen korttelialue.**Yleistä**

Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta, mahdollistaa uusiutuvan energian tuotanto tontilla sekä osoittaa pyrkimys hiilineutraaliuteen.

Katutasoon tulee sijoittaa liike- ja palvelutilaa. II-IV kerroksiin tulee sijoittaa toimistotilaa. Liike- ja palvelutilan rakennusoikeus on 4000 k-m². Toimistotilojen rakennusoikeus on 11 000 k-m².

Asumista tulee sijoittaa yhteensä 6000 k-m² liike-, palvelu- ja toimistorakennuksen katolle kerroksiin V-VIII.

Asuinkerrostalon ylimpään kerrokseen saa sijoittaa liiketilaa, jonka rakennusoikeus sisältyy asumisen rakennusoikeuteen.

Liike- ja palvelutilaa, toimistotilaa ja asumista palveleva maanalainen pysäköintilaitos tulee sijoittaa yhteen kerrokseen.

Pysäköintilaitoksesta tulee olla sujuvat yhteydet liike- ja palvelu-, toimisto- ja asuinkerroksiin. Yhteydet tulee ratkaista kokonaisuutena.

Kielotie 13:n tontilta tulee olla ajoyhteys Asematie 7:n tontilla sijaitsevaan maanalaiseen tilaan (ma), josta on järjestettävissä yhteys Tikkuparkkiin.

Katutasokerroksen vähimmäiskorkeus on 6 m.

Katutasoon liike- ja palvelutiloihin saa rakentaa parvitalaa korkeintaan 50 % liike- ja palvelutilan k-m²:stä. Tilat saa rakentaa asemakaavan salliman kerrosalan lisäksi. Parvitalat eivät mitoiteta autopaikkoja.

Toimisto, liike- ja palvelutilarakennuksen katutasokerroksen läpi tulee suunnitella yleisölle avoimet rakennuksen sisäiset kulkureitit, jotka johtavat rakennuksen läpi itä-länsisuunnassa Kielotielle ja uuden toimitalon ja kaupungintalon väliselle sisäpihalle sekä pohjois-eteläsuunnassa Lauri Lairalan aukiota kohti sekä mahdollisesti Lummekujalle. Reitit saa rakentaa asemakaavan salliman rakennusoikeuden lisäksi.

Katutasokerroksen liike- ja palvelutilojen tulee avautua ensimmäisen kerroksen läpi johtaville yleisölle avoimille kulkureiteille, Kielotielle, Lauri Lairalan aukiolle, sisäpihalle sekä mahdollisesti Lummekujalle.

Katutasoon Lauri Lairalan aukion reunaan tulee suunnitella ravintolakäyttöön soveltuvat tilat, mikä tulee ottaa huomioon iv-suunnittelun yhteydessä.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för centrumfunktioner.**Allmänt**

Byggnaden ska vara hållbart ur ett livscykelperspektiv och energieffektivt, möjliggöra produktion av förnybar energi på tomten och visa strävan mot koldioxidneutralitet.

Affärs- och serviceutrymmen ska placeras i gatuplanet. Kontorslokaler ska placeras i våningarna II-IV. Affärs- och servicelokalens byggrätt är 4000 m²-vy. Kontorslokalernas byggrätt är 11 000 m²-vy.

Totalt 6000 m²-vy boende ska placeras på affärs-, service- och kontorsbyggnadens tak i våningarna V-VIII.

I bostadshusets översta våning får det placeras affärsutrymme vars byggrätt ingår i byggrätten för boende.

Den underjordiska parkeringsanläggningen som betjänar affärs- och servicelokaler, kontorslokaler och boende ska placeras i en våning.

Det ska finnas smidiga förbindelser från parkeringsanläggningen till affärs-, service-, kontors- och bostadsvåningarna. Förbindelserna ska lösas som en helhet.

Från tomten på Konvaljvägen 13 ska det finnas en körförbindelse till det underjordiska utrymmet (ma) på tomten på Stationsvägen 7, varifrån det kan ordnas en förbindelse till Tikkuparkki.

Gatuplansvåningens minimihöjd är 6 m.

I affärs- och servicelokalerna på gatuplanet får högst 50 % av affärs- och serviceutrymmets m²-vy användas för byggande av loftutrymme. Lokaler får byggas utöver den våningsyta som tilläts i detaljplanen. Loftutrymmena räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser.

Genom kontors-, affärs- och servicelokalbyggnadens gatuplansvåning ska förbindelseleder som är öppna för allmänheten planeras inne i byggnaden, vilka leder genom byggnaden i öst-västlig riktning till Konvaljvägen och innergården mellan det nya kontorshuset och stadshuset, samt i nord-sydlig riktning mot Lauri Lairalas skvär samt eventuellt till Konvaljgränden. Lederna får byggas utöver den byggrätt som tilläts i detaljplanen.

Affärs- och servicelokalerna på gatuplansvåningen ska öppna upp mot de för allmänheten öppna gångstråken som leder genom första våningen, Konvaljvägen, Lauri Lairalas skvär, innergården samt eventuellt Konvaljgränden.

I gatuplanet i kanten av Lauri Lairalas skvär ska lokaler planeras som lämpar sig för restaurangbruk, vilket ska beaktas i anslutning till planeringen av ventilationen.

Katualueella rakennusalan saa ylittää toisesta kerroksesta lähtien.

Rakennuksen kaikkien osien tekniset tilat, pysäköintilaitokset, ajoluiskat sekä parvekkeiden ja terassien kiinteästi lasitetut osat ja asuinrakennusten asumista palvelevat yhteistilat ja varastot saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi.

Tekniset tilat, pysäköintilaitokset, ajoluiskat, huoltotilat, parvekkeet tai terassit ja asumista palvelevat yhteistilat ja varastot eivät mitoiteta autopaikkoja eivätkä väestönsuojatiloja.

Terasseja, portaita ja ulokkeita saa rakentaa rakennusalan estämättä.

Rakennuksen katoille saa kerrosluvun ja rakennusoikeuden lisäksi rakentaa teknisiä tiloja ja asentaa teknisiä laitteita. Ne tulee huolitella rakennusten arkkitehtuuriin soveltuviksi. Ne eivät saa aiheuttaa häiriöitä asumiselle.

Asuinrakennusosasta tulee muodostaa kolme erillistä kokonaisuutta.

Asuinrakennusten pihan/pihojen tulee sijaita toimistorakennuksen katolla.

Porrashuoneet, jotka palvelevat asumista I-IV kerroksissa saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.

Kerrosten V-VIII asumista palvelevien porrashuoneiden tulee olla aulamaisia, luonnonvaloisia ja viihtyisiä. Aulamaisesta asumisen ensimmäisestä kerroksesta ei lasketa rakennusoikeuteen 30 k-m². Asumisen yläkerroksissa rakennusoikeuteen ei lasketa 20 k-m² luonnonvaloisasta ja viihtyisästä porrashuoneesta. Porrashuoneet eivät mitoiteta autopaikkoja eivätkä väestönsuojia.

Kaava-alueella sijaitsevat muuntamot M1054 ja M1219 tulee siirtää ja integroida rakennukseen. Muuntamot saa rakentaa osoitetun kerrosalan lisäksi.

Kielotie 13:n rakennuskokonaisuuden paloturvallisuuteen liittyvät ratkaisut ja poistuminen palon sattuessa sen eri osista tulee suunnitella kokonaisuutena siten, ettei kaupunkikuva kärsi valituista ratkaisuista.

Melu

Kielotien aiheuttama melu tulee erikseen selvittää ja huomioida julkisivujen ja parvekkeiden suunnittelussa. Teknisiin ratkaisuihin tulee huolehtia, ettei ohjeiden mukainen melutaso ylitä.

Asunnot eivät saa avautua vain julkisivulle, joille kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna.

Ilmanlaatu

Asuinrakennusten tuloilma tulee ottaa riittävän korkealta rakennuksen puhdasilmäisimmiltä puolilta ja suodattaa tehokkaasti.

Rakennukset

Tontista/korttelista ja rakennuksista tulee muodostaa kaupunkimainen kokonaisuus arkkitehtuurin keinoin.

Korttelin rakennukset ja sen katujulkisivut tulee tehdä kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkealaatuisina ja kaupunkimaisina.

Rakennukselle tulee suunnitella erityinen, avoin ja toiminnallinen katutason kivijalkakeros.

Julkisivujen tulee olla muodoltaan ja massaltaan vaihtelevia ja jäsennöityjä. Pihaa rajaavan julkisivun suunnitteluun tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Rakennusten julkisivut tulee tehdä korkealuokkaisista, kestävästä ja laadukkaista materiaaleista.

II-IV -kerrosten toimistotiloihin tulee suunnitella oma sisäänkäynti. Uuden toimitalon ja kaupungintalon väliselle piha-alueelle on mahdollista suunnitella auditoriomainen ulkoporras.

Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin esim. katoksin ja materiaalein.

Rakentamisen tulee soveltua kaupungintalon historialliseen ympäristöön.

Toimistorakennuksen kattopinnat tulee tehdä pääosin viherkattoina.

I gatuområde får byggnadsytan överskridas från andra våningen och uppåt.

Tekniska utrymmen, parkeringsanläggningar, körramper och balkongernas och terrassernas fast inglasade delar och de gemensamma utrymmen och förråd som betjänar boendet i byggnadernas alla delar får byggas utöver den våningsyta som anges i detaljplanen.

Tekniska utrymmen, parkeringsanläggningar, körramper, serviceutrymmen, balkonger eller terrasser och gemensamma utrymmen och förråd som betjänar boendet räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Terrasser, trappor och utskjutande partier får byggas utan att byggnadsytan utgör något hinder.

På byggnadens tak får man utöver våningstalet och byggrätten bygga tekniska utrymmen och installera tekniska anordningar. De ska anpassas till byggnadernas arkitektur. De får inte störa boendet.

Bostadshusdelen ska bilda tre separata helheter.

Bostadshusens gård/gårdar ska ligga på kontorshusets tak.

Trapphus, som betjänar boendet i våningarna I–IV, får byggas utöver byggrätten.

Trapphusen som betjänar boendet i våningarna V–VIII ska vara entréhallsliknande, trivsamma och ha dagsljusinsläpp. Av den entréhallsliknande första våningen för boende räknas 30 m²-vy inte in i byggrätten. På de övre våningarna för boende räknas 20 m²-vy av trapphuset som har dagsljusinsläpp och är trivsamt inte in i byggrätten. Trapphusen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Transformatorerna M1054 och M1219 i planområdet ska flyttas och integreras i byggnaden. Transformatorerna får byggas utöver den anvisade våningsytan.

Lösningar i anslutning till brandsäkerheten i byggnadskomplexet på Konvaljvägen 13 och evakuering från dess olika delar i händelse av brand ska planeras som en helhet så att inte stadsbilden drabbas av de valda lösningarna.

Buller

Bullret från Konvaljvägen ska utredas separat och beaktas i planeringen av fasader och balkonger. Genom tekniska lösningar ska man söra för att bullernivån enligt anvisningarna inte överskrider.

Bostäderna får inte öppna upp endast mot fasader där bullernivån överskrider 65 dB beräknat enligt den genomsnittliga ljudnivån dagtid.

Luftkvalitet

Bostadshusens tilluft ska tas från en tillräckligt hög höjd på de sidor av byggnaden där luften är renast, och filtreras effektivt.

Luftkvalitet

Tomten/kvarteret och byggnaderna ska bilda en stadsbildsmässig helhet genom arkitektoniska medel.

Kvarterets byggnader och dess gatufasader ska uppföras så att de med avseende på stadsbilden och arkitekturen håller hög kvalitet och är urbana.

En unik, öppen och funktionell stenfotsvåning ska planeras för byggnaden i markplanet.

Fasaderna ska till sin form och massa vara varierande och strukturerade. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid planeringen av fasaden som avgränsar gården.

Byggnadernas fasader ska byggas av högklassiga, hållbara material som håller hög kvalitet.

För kontorslokaler i våningarna II–IV ska en egen ingång planeras. I gårdsområdet mellan det nya kontorshuset och stadshuset är det möjligt att planera en auditorieliknande yttertrappa.

Entréerna ska framhävas med arkitektoniska medel, t.ex. genom skärmtak och material.

Byggandet ska passa in i stadshusets historiska miljö.

Kontorsbyggnadens taktytor ska huvudsakligen byggas som gröntak.

Toimistotilat läpäisevän valokatteisen tilan tulee ulottua toimistotilojen ensimmäisen kerroksen katosta neljännen kerroksen kattoon asti.

Ulkotilat

Uuden toimitalon ja kaupungintalon väliselle piha-alueelle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma, jonka tavoitteena on viihtyisä pihojen tilasarja kulkureitteineen ja istutuksineen koko uuden toimitalon ja kaupungintalon väliselle alueelle tontinrajoista riippumatta. Alueen hyväkuntoisia puita tulee pyrkiä säilyttämään.

Julkiset ja julkisen luonteiset ulkotilat rakenteineen ja kalusteineen on toteutettava kaupunkikuvallisesti korkeatasoisina, muotoilultaan ja materiaaleiltaan aikaa kestävinä ja siten, että ne liittyvät luontevasti toisiinsa.

Uuden toimitalon, kaupungintalon ja Lauri Lairalan aukion muodostaman aluekokonaisuuden vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,8. Laskelma ja pihasuunnitelma on esitettävä rakennuslupavaiheessa.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma.

Yleiselle jalankululle ja pyöräilylle varatulla reitillä tulee vapaan kulkukorkeuden olla vähintään 3 metriä.

Pysäköinti

Autopaikkojen vähimmäismäärät: toimistotilat 1/160 k-m², liiketilat 1/150 k-m², asunnot 1/130 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap/3 asuntoa. Asuntojen vieraspaikat 1/1500k-m², asuntojen huolto 1/5000 k-m².

Kolme paikkaa asuntojen autopaikoista tulee mitoittaa liikkumisesteisille. Toimistotilojen autopaikoista kaksi ja liiketilojen autopaikoista kaksi tulee mitoittaa liikkumisesteisille. Paikat sisältyvät perusmitoitukseen.

Erillisen laskelman perusteella vuorottaiskäytössä voi saada 10 % vähennyksen.

Mikäli asuntojen pysäköintipaikat toteutetaan nimeämättöminä, saa niiden perusmitoituksesta 15% vähennyksen.

Pysäköintipaikoilla tulee varautua sähköautojen latauspisteisiin.

Polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät: toimistotilat 1 pp/50 k-m², liiketilat 1 pp/50 k-m², asunnot 2 pp/asunto.

Polkupyöräpaikoista vähintään puolet tulee olla helposti käytettäviä.

YH

Hallinto- ja virastorakennusten korttelialue.

Yleistä

Pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja saa sijoittaa kellarikerrokseen ja ullakolle.

Asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden ja kerrosluvun lisäksi saa rakentaa teknisiä tiloja.

Korjauksissa tulee ensisijaisesti käyttää alkuperäisiä materiaaleja.

Paikalliselta museoviranomaiselta on pyydettävä lausuntokorjaus- ja muutostöidenpiteistä sekä julkisivujen materiaali- ja värimalleista.

Kaupungintalon ja sen sivurakennuksen välinen pergola tulee säilyttää.

Uudisrakentaminen tulee tehdä olemassa olevaa rakennusta kunnioittaen. Erityistä huomiota on kiinnitettävä kaupungintalon aulan säilyttämiseen, mille ovat luonteenomaisia kolmeen suuntaan avautuvat maisemaikkunat. Uusi laajennusosa tulee liittää vanhaan rakennukseen hienovaraisesti.

Uudisrakentamisen tulee arkkitehtuuriltaan olla korkeatasoista ja korostaa kaupungintalon merkitystä kaupunkikuvassa.

Mikäli kaupungintalossa ja sen sivurakennuksessa on aikaisemmin tehty rakentamistoimenpiteitä nyt esitettyjen suojelutavoitteiden vastaisesti, on rakennus korjaus- tai muutostöiden yhteydessä korjattava rakennuksen alkuperäiseen tyyliin sopivalla tavalla.

Ett utrymme som har tak som släpper igenom ljus och som går igenom kontorslokalerna ska nå från taket till kontorslokalernas första våning ända till fjärde våningens tak.

Uterum

För gårdsområdet mellan det nya kontorshuset och stadshuset ska en enhetlig plan för gården utarbetas, vars mål är en trivsamt serie gårdsutrymmen med färdvägar och planteringar i hela området mellan det nya kontorshuset och stadshuset oberoende av tomtgränserna. Man ska försöka bevara de träd i området som är i gott skick.

Offentliga uterum och uterum av offentlig karaktär ska till sina konstruktioner och inventarier förverkligas så att de stadsbildsmässigt håller hög kvalitet, är tidsbeständiga till sin utformning och sina material och anknyter till varandra på ett naturligt sätt.

Områdeshelheten som bildas av det nya kontorshuset, stadshuset och Lauri Lairalas skvår ska ha en gröneffektivitet på minst 0,8. Kalkylen och planen för gården ska presenteras i bygglovsskedet.

I området ska det ordnas fördröjning av dagvattnet innan det leds ut i det allmänna dagvattenssystemet. För bygglovet ska en dagvattenplan utarbetas.

På det allmänna gång- och cykelstråket ska den fria gånghöjden vara minst 3 meter.

Parkeri

Minimiantalet bilplatser: kontorslokaler 1/160 m²-vy, affärslokaler 1/150 m²-vy, bostäder 1/130 m²-vy, dock minst 1 bp/3 bostäder. Gästplatser för bostäder 1/1500m²-vy, service för bostäder 1/5000 m²-vy.

Tre av bostädernas bilplatser ska dimensioneras för rörelsehindrade. Två av bilplatserna för kontorslokaler och två av bilplatserna för affärslokaler ska dimensioneras för rörelsehindrade. Platserna är inkluderade i grunddimensioneringen.

Enligt en separat kalkyl kan 10 % dras av med växelvis parkering.

Om bostädernas parkeringsplatser byggs så att de är ommarkerade kan man göra ett avdrag på 15 % från platsernas grunddimensionering.

Parkeringsplatserna ska ha beredskap för laddningsställen för elbilar.

Minimiantalet cykelplatser: kontorslokaler 1 cp/50 m²-vy, affärslokaler 1 cp/50 m²-vy, bostäder 2 cp/bostad.

Minst hälften av cykelplatserna ska vara lättillgängliga.

Kvarteretsområde för förvaltningsbyggnader och ämbetshus.

Allmänt

I källar- och vindsvåningen får placeras utrymmen enligt huvudanvändningsändamålet.

Utöver den byggrätt och det våningstal som anges i detaljplanen får tekniska utrymmen byggas.

Vid reparationerna ska i första hand användas ursprungliga material.

Av den lokala museimyndigheten ska utlåtande begäras om reparations- och ändringsåtgärder samt om fasadernas material- och färgförslag

Pergolan mellan stadshuset och dess sidobyggnad ska bevaras.

Nybyggandet ska utföras med respekt för den existerande byggnaden. Särskild vikt ska fästas vid att bevara stadshusets entréhall som karakteriseras av perspektivfönster i tre olika riktningar. Den nya utvidgningsdelen ska på ett diskret sätt anslutas till den gamla byggnaden.

Nybyggandet ska ha en högklassig arkitektur och betonastadshusets betydelse i stadsbilden.

Om det i stadshuset och dess sidobyggnad tidigare vidtagits sådana byggnadsåtgärder som strider mot de skyddsmål som nu föreslås, ska byggnaden i samband med reparations- eller ändringsarbetena iståndsättas på ett sätt som går ihop med den ursprungliga stilen..

Kaupungintalon tontille on tarvittaessa varattava poistumistie torin alle sijoittuvasta pysäköintialasta.

Maanalaisiin pysäköintitiloihin ei tarvitse rakentaa palomuuria tontin rajalle.

Julkisivut ja katto

Julkisivujen ja katon korjaus- ja muutostyöt tulee toteuttaa siten, että kaupungintalon ja sen sivurakennuksen alkuperäinen tyyli ja mittasuhteet säilyvät.

Uusien rakennelmien ja teknisten laitteiden sijoittamista katolle tulee välttää erityisesti Asematien puoleisilla katon lapeilla.

Ikkunoita ja ovia korjattaessa on säilytettävä alkuperäinen ilme, puutejako ja materiaali. Mikäli alkuperäisiä ikkunoita tai ovia joudutaan vaihtamaan, on ne korvattava ulkonäöltään vastaavilla ikkunoilla ja ovilla.

Ikkunoiden asema suhteessa julkisivupintaan tulee säilyttää alkuperäisen kaltaisena.

Sisätilat

Ensisijaisesti alkuperäisinä säilytettäviä ja ennallistaen korjattavia tiloja ovat: kaupungintalon ala-aula ja sen tuulikaappi, portaikko, yläaula, valtuustosali, ruokasali, hallituksen kokoustila ja kaupunginjohtajan työhuone sekä kaupungintalon sivurakennuksen sisääntuloaula, portaikko ja sali.

Edellä mainituissa tiloissa ei saa tehdä sellaisia korjaus- tai muutostöitä, jotka turmelevat tilojen rakennustaiteellista ja historiallista arvoa.

Piha

Kaupungintalon pihalle sijoitettavien rakenteiden ja rakennelmien tulee olla sopusoinnussa kaupungintalon arkkitehtuurin kanssa.

Liuskekipipäälysteiset portaat tulee säilyttää.

Kasvillisuuden ja pinnoitteiden tulee olla sopusoinnussa rakennusten 1950-luvun tyylin ja uudisrakentamisen kanssa.

Huoltopihalle tulee tarvittaessa varata jätetilat toritoiminnalle.

Pysäköinti

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Kaupungintalolle tulee järjestää 105 autopaikkaa Tikkurilanaukion ja kaupungintalon tontin alle sijoittuvaan pysäköintilaitokseen.

Polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään 1 paikka /150 k-m². Paikat tulee sijoittaa sateelta suojattuun, valvottuun tai lukittuun tilaan.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Osa-alueen raja.

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.

Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

61

Kaupunginosan numero.

TIKKU

Kaupunginosan nimi.

61206

Korttelin numero.

KIELOTIE

Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.

7200

Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.

IV

Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

Rakennusala.

Vid behov ska för stadshusets tomt reserveras en utgångsväg i parkeringshuset under torget.

I underjordiska parkeringsutrymmen behövs det inte byggas en brandmur på gränsen mellan tomterna.

Fasader och tak

Arbetena med att reparera och ändra fasaderna och taket ska genomföras så att stadshuset och dess sidobyggnad bibehåller sin ursprungliga stil och sina dimensioner.

Placeringen av nya konstruktioner och tekniska anläggningar på taket ska undvikas särskilt på takfallet mot Stationsvägen.

Vid reparation av fönster och dörrar ska det ursprungligautseendet och fönsterindelningen samt materialen bevaras. Om ursprungliga fönster eller dörrar måste bytas ut ska de ersättas med fönster och dörrar med samma utseende.

Fönstrens läge i förhållande till fasadytan ska bevaras oförändrat.

Inomhusutrymmena

Utrymmen som i första hand ska bevaras i ursprungligt skick och som restaureras i återställande syfte: stadshusets entréhall och vindfång, trapporna, övre galleriet, fullmäktigesalen, matsalen, stadsstyrelsens mötesrum, stadsdirektörens arbetsrum samt entréhallen, trapporna och salen i stadshusets sidobyggnad.

I ovan nämnda utrymmen får inte utföras sådana reparations- och ändringsarbeten som förstör utrymmenas arkitektoniska och historiska värde.

Gården

De konstruktioner och byggnader som placeras på stadshusets gård bör harmoniera med stadshusets arkitektur.

Trapporna av skiffer ska bevaras.

Växtligheten och ytbeläggningarna ska vara i samklang med byggnadernas 1950-tals stil och med det nya byggandet.

På servicegården ska vid behov reserveras avfallsutrymmen för torghverksamhet.

Parkering

Minimiantalet bilplatser:

För stadshuset ska ordnas 105 bilplatser i den parkeringsanläggning som placeras under Dickursplatsen och stadshusets tomt.

Cykelplatser ska reserveras minst 1 plats/150 m² -vy. Platserna ska placeras i ett regnskyddat och övervakat eller låst utrymme.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Gräns för delområde.

Riktgivande gräns för område eller del av område.

Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.

Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

Stadsdelsnummer.

Stadsdelens namn.

Kvartersnummer.

Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.

Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.

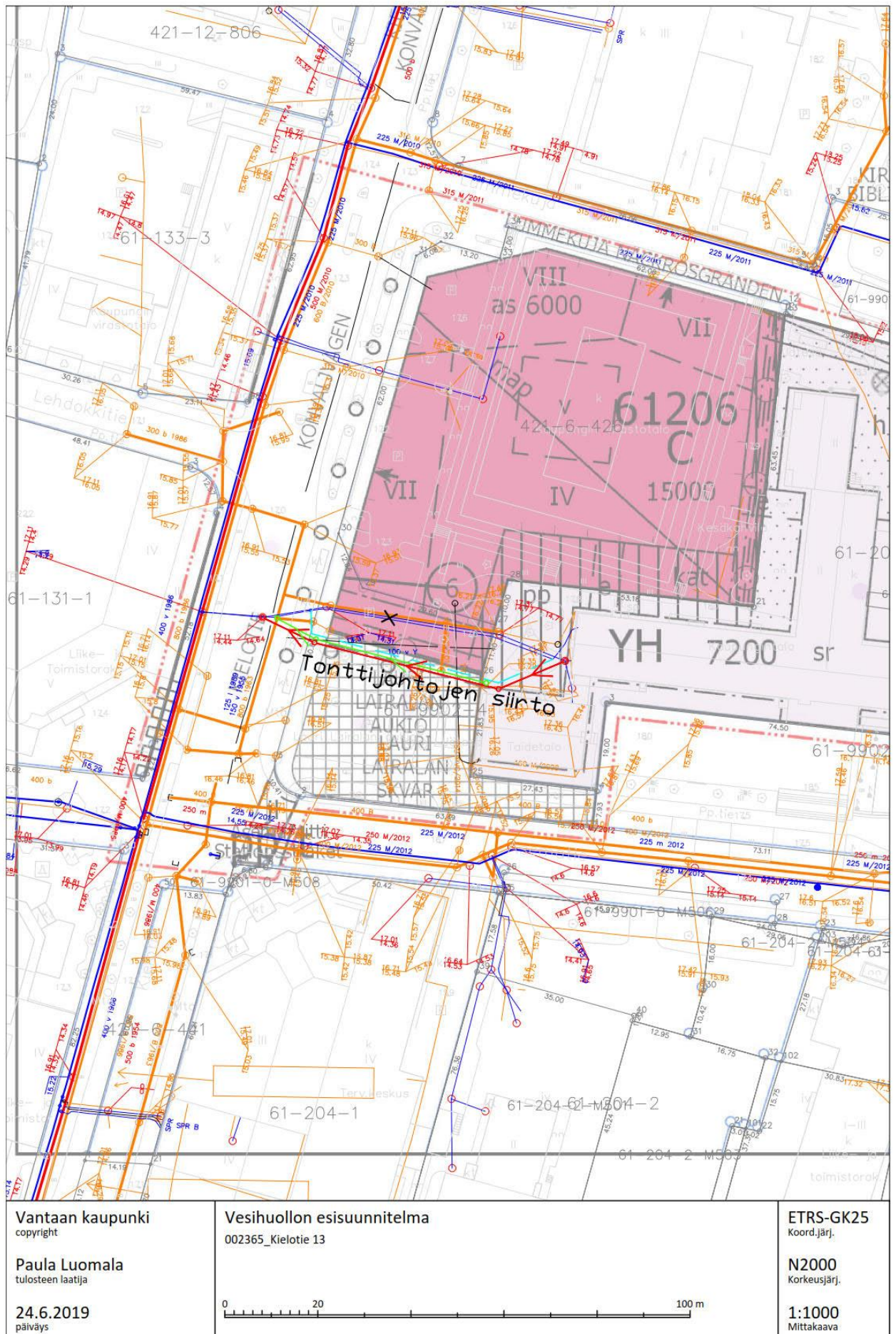
Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.

Byggnadsyta.

	Ohjeellinen rakennusala.	Riktigivande byggnadsyta.	5/5
	Yhtenäiseksi kaupunkitilaksi rakennettava alue.	Område som byggs som ett enhetligt stadsrum.	
	Suojeltava rakennus. Rakennustaiteellisesti ja historiallisesti arvokas ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakennus, jota ei saa purkaa Rakennuksessa suoritettavien korjaus- tai muutostöiden on oltava sellaisia, että rakennuksen rakennustaiteellisesti ja historiallisesti arvokas ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy.	Byggnad som skall skyddas. En arkitektoniskt och historiskt värdefull byggnad som är viktig med tanke på stadsbildens bevarande och inte får rivas. De reparations- och ändringsarbeten som utförs i byggnaden ska vara sådana att byggnadens arkitektoniska och historiska värde samt betydande karaktär med tanke på stadsbildens bevarande.	
	Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa asuinrakennuksen.	Riktigivande byggnadsyta där bostadshus får placeras.	
	Maanalainen tila.	Underjordiskt utrymme.	
	Maanalainen pysäköintitila.	Underjordiskt parkeringsutrymme.	
	Ohjeellinen valokatteinen tila.	Riktigivande glasövertäckt utrymme.	
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.	Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.	
	Määräys on sitova mutta paikka on ohjeellinen.	Områdesdel som skall beläggas med plattor eller sten.	
	Istutettava alueen osa.	Del av område som skall planteras.	
	Säilytettävä/istutettava puurivi.	Trädrad som skall bevaras/planteras.	
	Istutettava puu.	Träd som skall planteras.	
	Kaupunkikuvallisesti arvokas puuyksilö. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.	Med tanke på stadsbildens ett värdefullt träd. Trädet och dess rotsystem får ej skadas.	
	Katu.	Gata.	
	Katuaukio/tori.	Öppen plats/torg.	
	Laatoitettava tai kivettävä alueen osa.	Områdesdel som skall beläggas med plattor eller sten.	
	Ohjeellinen alueen sisäiselle huoltoliikenteelle varattu alueen osa.	Instruktivt för områdets interna servicetrafik reserverad del av område.	
	Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.	För allmän gång- och cykeltrafik reserverad del av område.	
	Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla tontille/rakennuspaikalle ajo on sallittu.	Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där infart till tomt/byggnadsplats är tillåten.	
	Ohjeellinen eritasoristeys. Eritasomerkityn kulkuyhteyden saa rakentaa osoitetun kerrosalan lisäksi.	Riktigivande planskild korsning. Utöver den angivna väningytan får en förbindelse som betecknats som planskild byggas.	
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	Del av gatuumrådes gräns där in- och utfart är förbjuden.	
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.	Del av område reserverad för underjordisk ledning.	
	TONTTIJAKO Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnoin ole toisin osoitettu.	TOMTINDELNING För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.	

Kaupunkirakenne ja ympäristö Asemakaavoitus	Stadsstruktur och miljö Detaljplanering
Kaupunkimittaus Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.	Stadsmätning Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.
Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.	Vantaalla / Vanda __/ __ 20 __ Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.
Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __/ __ 20 __	Godkänd av stadsfullmäktige __/ __ 20 __

8. MUU SUUNNITELMA-AINEISTO, LIITTEET



Tuloskortti

Päivämäärä: 18.6.2019
Lomakkeen täyttäjä ja yritys:

Kohteen osoite:

Kielotie 13

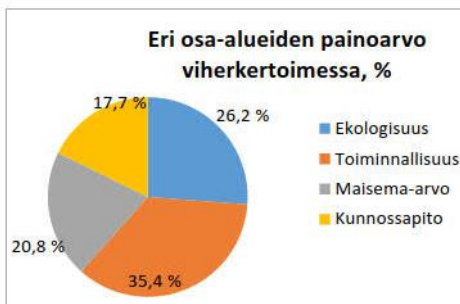
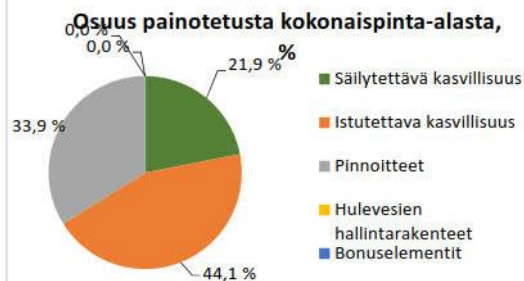
Terhi Kuusisto / Vantaan kaupunkisuunnittelu

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

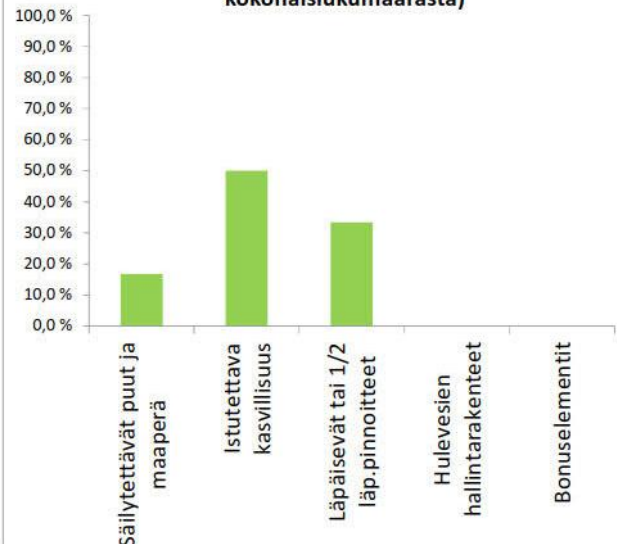
Saavutettu vihertehokkuus
0,8
Tavoitetaso
0,8
Minimitaso
0,5

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Elementtityypin kokonaismäärä, kpl
Säilytettävät puut ja maaperä	1	5
Istutettava kasvillisuus	3	13
Läpäisevät tai 1/2 läp.pinnoitteet	2	2
Hulevesien hallintarakenteet	0	5
Bonuselementit	0	ei käytössä Vantaalla
Yhteensä	6	25

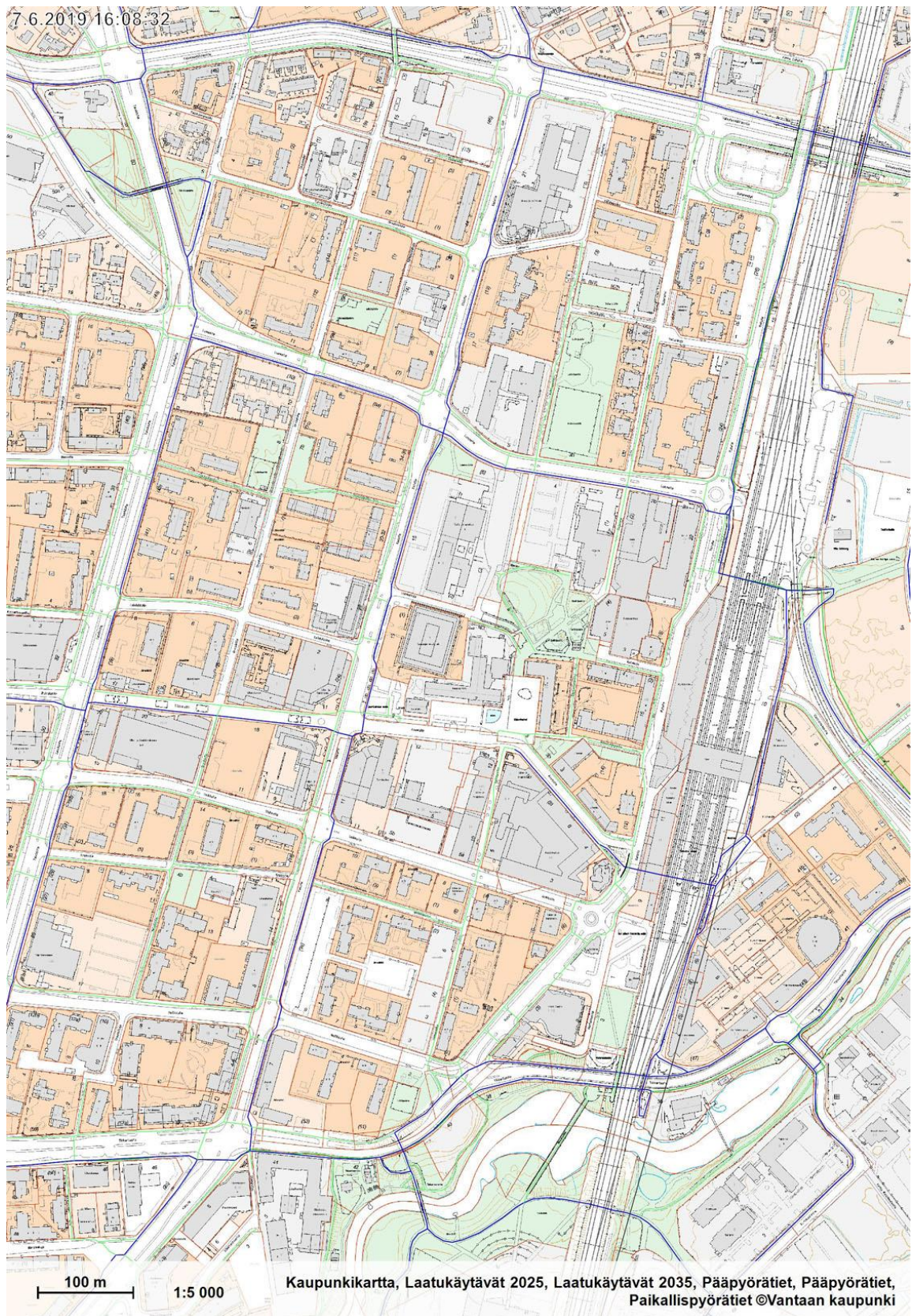
Asemakaavavaiheen pinta-ala kaavio - suuntaa antava



Käytetyt elementit (% elementtien kokonaismäärästä)



8.2 Vihertehokkuuden tuloskortti



8.3 Ympäristön pyöräilyreitit:

Paikallisyörätiet ———

Pääpyörätiet ———

Laatukäytävät 2025 ———

Laatukäytävät 2025 ———

Kaupunkisuunnittelu / Tikkurilan ak-yksikkö

Kaupunginhallitus 26.8.2019 oikeutti kaupunkisuunnittelun pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavamuutosehdotuksesta **nro 002365 / Kielotie 13**. Lausuntoja pyydettiin 5 kpl 22.10.2019 mennessä ja saatiin 4 kpl.

Lausunnonantaja	Lausunto	Tarkistukset
NRO 1 Elisa Oyj	- Ei huomauttamista asemakaavamuutosehdotukseen. - Elisa Oyj:n tukiasema ja tietoliikennekaapelit Kielotie 13:n purettavassa kiinteistössä tulee huomioida, suojata sekä purkaa hallitusti. Liittymien sulut tulee tilata ajoissa ja olla tästä yhteydessä Elisaan.	- Ei muutoksia kaavamuutosehdotuksen karttaan. - Lausunnon tietosisältö on lisätty kaavaselostukseen.
NRO 2 Vantaan Energia	- Vantaan Energia Oy:n ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n kaukolämpöputket sekä keski- ja pienjännitemaakaapelit tulee huomioida. Mikäli niitä tulee siirtää, toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 sopimuksen mukaisesti. - Muuntamot M1054 ja M1219 korvataan uuteen rakennukseen integroitavalla kiinteistömuuntamolla. Kaavaratkaisu, tonttijako ja sähköliittymien koko määrittelee muuntamon omistussuhteet.	- Ei muutoksia kaavamuutosehdotuksen karttaan. - Tietosisältö on lisätty kaavaselostukseen.

NRO 3 HSL	- HSL:llä ei ole lisättävää aikaisempaan mielipiteeseen kaavamuutosehdotuksesta.	- Ei muutoksia kaavamuutosehdotuksen materiaaleihin.
NRO 4 HSY	- Kaavamuutosehdotuksen aluetta palvelevat vesijohdot ja viemärit on rakennettu valmiiksi. Kaavamuutos ei edellytä niiden siirtämistä eikä uusien yhteyksien rakentamista.	- Ei muutoksia kaavamuutosehdotuksen karttaan eikä selostukseen. - Lausunnon tietosisältö löytyy kaavaselistuksesta.



15.12.2020

NRO 1

Lausunto:

Elisa Oyj
Mika Björkqvist

LAUSUNTO

1 (1)

20.9.2019

Vantaa
Kaupunginhallitus

19.9.2019

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo	
Saapunut:	20.9.2019
Dn:o	VD/8962/10.02.04.01/2017

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS NRO 002365, Kielotie 13

61 kaupunginosa, TikkurilaVD/8962/10.02.04.01/2017

Elisa Oyj:llä ei ole huomauttamista asemakaavamuutosehdotukseen.

Kiinteistössä on Elisa Oyj:n tukiasema ja tietoliikennekaapeleita joiden olemassa-olo tarvitsee alueella toimijoiden tiedostaa ja huolehtia niiden riittävästä suojauksesta sekä hallitusta purkamisesta.

Kiinteistön liittymien sulut tulee tilata hyvissä ajoin. Purkajan tulee olla yhteydessä Elisaan, sopia laitteiden ja kaapelien purku.

Lisätietoja asiasta antaa Matti Mäntykenttä|
s-posti: etunimi.sukunimi@elisa.fi

Vastine:

Kaavamuutosehdotustyössä on huomioitu kiinteistön läheisyydessä kulkevat tietoliikennekaapelit, joita kulkee Lummekujalla, Kielotieellä, osin Lauri Lairalan aukiolla sekä kaupungintalon ja Kielotien välissä sisäpihalla. Kaapeleita tullee siirtää niin Kielotie 13:n purkamisen, uuden hankkeen kuin mahdollisen Vantaan ratikan rakentamisen yhteydessä. Asia on kirjattu kaavaselostuksen kohtaan 4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön / Tietoliikennekaapelit. Mikäli tarkemmassa suunnittelussa huomataan, että siirtoja tulee tehtäväksi, tulee ajoissa olla yhteydessä Elisa Oyj:hin ja sopia maksullisista siirroista. Kaavatyöstä erillään Kielotie 13:n purun yhteydessä huomioitiin Elisan liittymien sulut sekä alueen laitteiden ja kaapelien suojattu ja hallittu purku.



15.12.2020

Tarkistukset:

Lausunto ei aiheuta tarkistuksia kaavakarttaan. Lausunnon tietosisältö on lisätty kaavaselostukseen.

NRO 2**Lausunto:**

61 - Tikkurila - 002365

25. syyskuuta 2019 14:31



VE:	1.10.2019	VES:	25.9.2019	KAUPUNGILLE:	1.10.2019
-----	-----------	------	-----------	--------------	-----------

Vantaan kaupunki
Kirjaamo (Kaupunkisuunnittelu)
Asematie 7
01300 VANTAA

Asia: LAUSUNTO

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo

Saapunut: 1.10.2019
Dn:o VD/8962/10.02.04.01/2017

ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO 002365

Kaupunginosa 61, Tikkurila

Kohdealue Kielotie 13

Sähköverkko

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1-2 mukaisesti.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

Kuluttajamuuntamot M1054 ja M1219 korvataan uudella kaavamuuotosalueen rakennukseen integroitavalla kiinteistömuuntamolla. Kaavaratkaisu, tonttijako ja sähköliittymien koko määrittelee uuden muuntamon omistussuhteen Vantaan Energia Sähköverkkojen ja kiinteistön omistajan välillä.

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

Lisätietoja sähköverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija Antti Hartikainen, puh. 050-3266913.

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 3).

Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.



15.12.2020

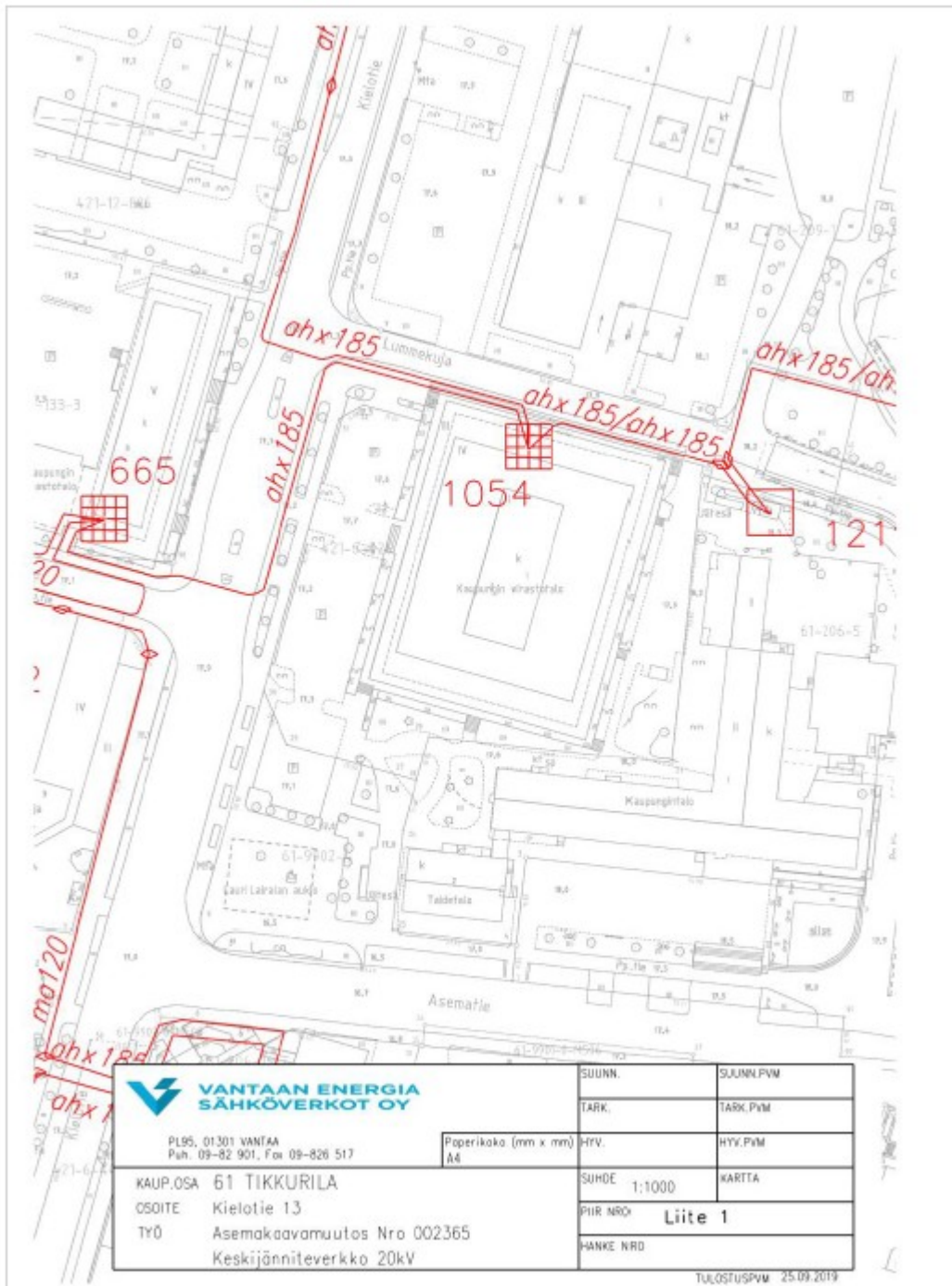
Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

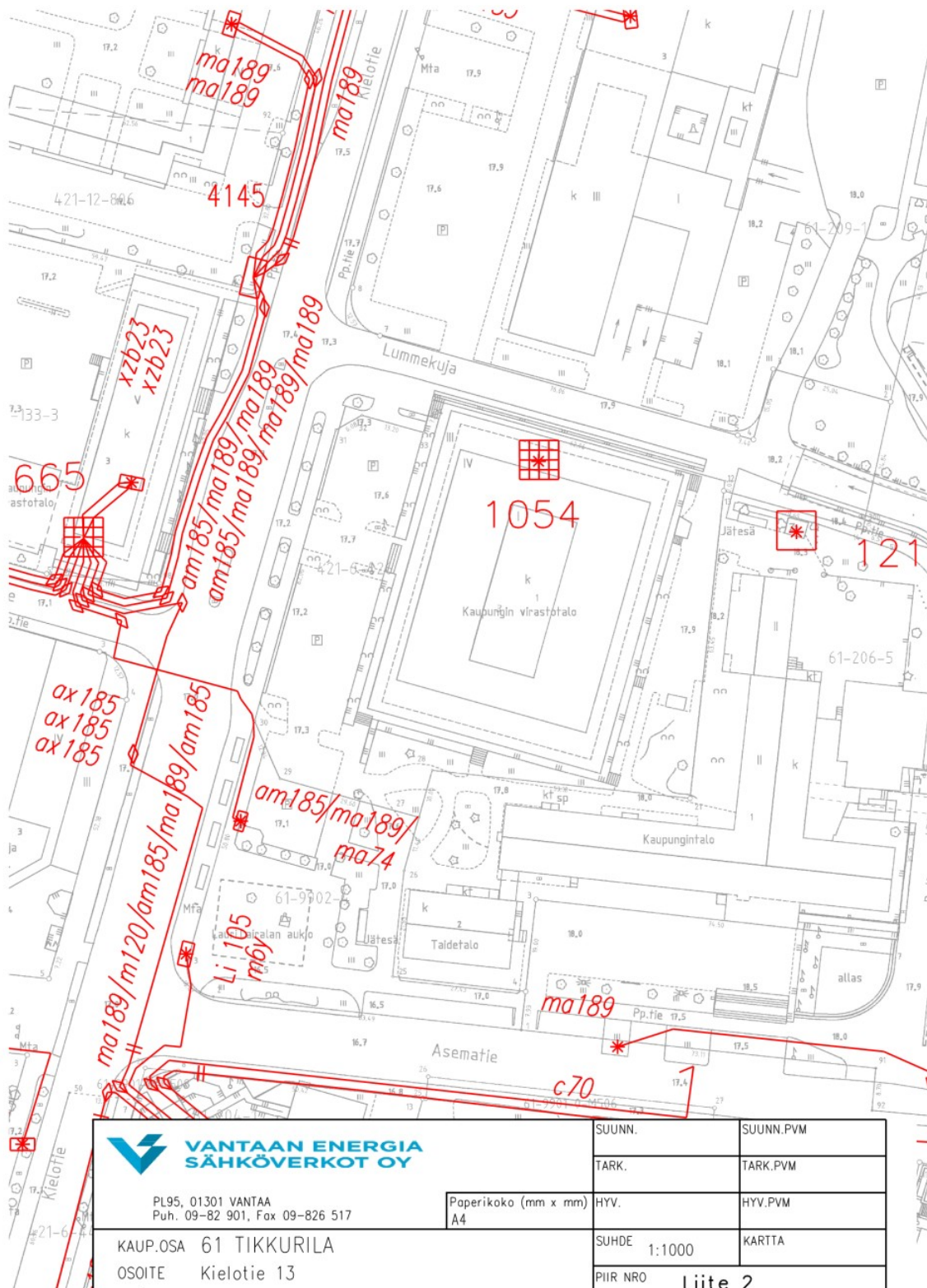
Lisätietoja kaukolämpöverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija Tomi Virtanen, puh. 050-3502664.

Kunnioittavasti

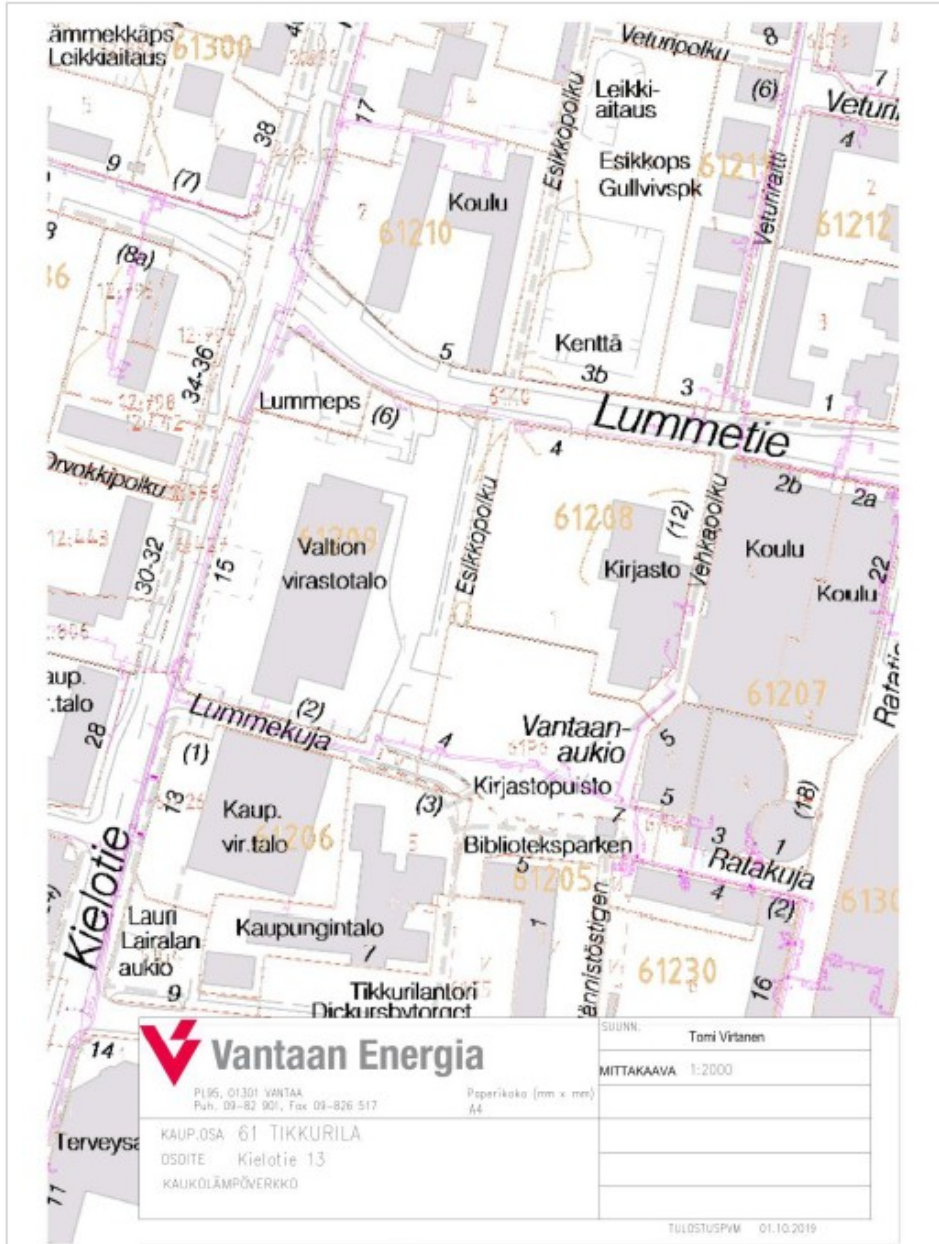
VANTAAN ENERGIA OY

15.12.2020





15.12.2020

**Vastine:**

Kietotie 13:n purku, uuden toimitalohankkeen rakentaminen sekä mahdollinen Vantaan ratikka, joka kääntyy Tikkurilantieltä Lummekujalle laskevassa tunnelissa, vaikuttavat ympäristön sähkömaakaapeleiden sijaintien tarkistamiseen. Kietotie 13:n uuden toimitilarakennuksen suunnittelun ja rakentamisen yhteydessä tulee tarkistaa pien- ja keskijänniteverkon sijainti ja mahdollisesti siirtää pois Kietotie 13:n rakennuksen alta. Tällöin siirrossa toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n sopimuksen 20.7.1993 mukaisesti. Tieto on osana kaavaselostusta.



15.12.2020

Kaavaselostukseen on lisätty tieto siitä, että kaavaratkaisu, tonttijako sekä tulevien sähköliittymien koko vaikuttavat uuteen toimitilarakennukseen integroitavan muuntamon omistussuhteisiin.

Tarkistukset:

Vantaan Energia Oy:n ja Vantaan Energia Oy:n lausunto ei aiheuta muutoksia kaavakarttaan. Lausunnon tietosisältö sähköverkon kaapeleiden huomioimisesta sekä mahdollisesta siirrosta sekä arvio muuntamon tulevista omistussuhteista on lisätty kaavaselostukseen kohtaan 4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön / Sähköverkko

NRO 3**Lausunto:**

VANTAA LAUSUNNOT - Kirjaamo
Saapunut: 14.10.2019
Otsiko: VD/8962/10.02.04.01/2017

Lähettilä: Vuorinen Harri <Harri.Vuorinen@hsl.fi>
Lähetetty: 14. lokakuuta 2019 10:28
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Aihe: Lausunto asemakaavamuutosehdotuksesta nro 002365, Kielotie 13

Asemakaavamuutosehdotus nro 002365, Kielotie 13
61 kaupunginosa, Tikkurila
VD/8962/10.02.04.01/2017

HSL:llä ei ole lisättävää aikaisempaan mielipiteeseen asiasta.

Terveisin Harri Vuorinen
Joukkoliikennesuunnittelija
HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
Opastinsilta 6 A, Helsinki
PL 100, 00077 HSL
Puh. (09) 4766 4242

Vastine:

HSL:n aikaisempi mielipide on huomioitu kaavaa laadittaessa. HSL:llä ei ole lisättävää edelliseen lausuntoon, joten kaavamateriaalia ei tarkisteta tämän lausunnon johdosta.

Tarkistukset:

Lausunto ei aiheuta tarkistuksia kaavamateriaaliin.



15.12.2020

NRO 4**Lausunto:**

414/00.02.022.0220/2019

30.10.2019

Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Asematie 7
01300 Vantaa
kirjaamo@vantaa.fi

VD/8962/10.02.04.01/2017

ASEMAKAAVAN MUUTOS NRO 002365, KIELOTIE 13, 61. KAUPUNGINOSA, TIKKURILA

Suunniteltava alue on osa Vantaan kaupungintalon korttelia, Tikkurilan kaupunginosan ytimessä. Tikkurilan asemalle on noin 200 metrin matka. Aluetta rajaa etelässä Asematie ja pohjoisessa Lummekuja. Idässä alue rajautuu Tikkurilantoriin ja lännessä Kielotiehen.

Kaavamuutos mahdollistaa Kielotie 13:ssa sijaitsevan virastorakennuksen purkamisen ja uuden, kaupungin toimitilan sisältävän rakennuksen rakentamisen uuteen keskustakortteliin. Toimistotilojen lisäksi kortteliin sijoittuu liike- ja palvelutilaa sekä asumista. Käyttötarkoitus muuttuu AL:stä C:ksi. Yhteenlaskettu rakennusoikeus on 21 000 k-m², josta toimitilan osuus on 11 000 k-m². Liike- ja palvelutiloille on mitoitettu 4000 k-m². Asumista kaavamuutosalueelle on mahdollista sijoittaa 6 000 k-m². Tuleva tonttitehokkuus on 3,38. Ennen kaavamuutosta rakennusoikeus kaavamuutosalueella oli 9 500 k-m² ja tonttitehokkuus 1,50.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan seuraavaa:

Aluetta palvelevat yleiset vesijohdot ja viemärit on rakennettu valmiiksi. Asemakaavan muutosehdotus ei edellytä niiden siirtämistä eikä uuden vesihuollon rakentamista.

Lisätietoja antaa aluepäälikkö Mikko Stenius, puh. 09 1561 2109.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

Jukka Saarijärvi, osastonjohtajan sijainen

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Vastine:



15.12.2020

Kielotien länsipuolelta Lauri Lairalan aukion kautta vanhalle kaupungintalolle kulkeva vesijohtoyhteys vanhalle kaupungintalolle tulee mahdollisesti siirtää Kielotie 13:n uuden rakennushankkeen myötä. Putkirasite on merkitty kaavakarttaan.

Tarkistukset:

Lausunto ei aiheuta muutoksia kaavakarttaan. Lausunnon tietosisältö on kaavaselostuksessa vaikutusten arvioinnin 4.4.1 alla Vesihuolto-kappaleessa.



VD/9718/10.00.02.00/2020

HP/AK/AVP/TJ/LS/ALS

Fastighet 49-413-2-395, som ligger vid stranden av Långträsk i Esbo och ägs av Vanda stad, föreslås säljas till Esbo stad. Fastigheten är detaljplanerat närreklamationsområde. Köpesumman är 36 880 euro.

Bakgrund

Professor Lauri af Heurlin erbjöd, av markområden i sin ägo, år 1957 Helsingfors kommun utan ersättning områden på omkring 5 000 m² att användas till tomt för skolan Hämeenkylä koulu (nuvarande Tuomelan koulu). Villkoret för donationserbjudandet var att kommunen av fröken Liljeberg skulle köpa strandskiftet Sandvik, Rn:r 2:370, i Gammelgård by i Esbo kommun, till en köpeskilling på 2 500 000 (gamla) mark. Helsingfors kommunfullmäktige godkände erbjudandet vid sitt sammanträde 28.12.1957, § 17. Strandskiftet i fråga är nuvarande fastighet 49-413-2-395.

Fastighet 49-413-2-395

Fastigheten har enligt fastighetsregistret en areal på 922 m² och området har i gällande detaljplan (beteckning 141000) i sin helhet anvisats som närreklamationsområde. Även i generalplanen för de södra delarna av Esbo (beteckning 800000) har området anvisats för rekreation och utgör en del av de regionala förbindelselederna för rekreation.

Fastigheten är obebyggd och en brygga som tidigare fanns på fastigheten revs på 2000-talet eftersom den förfallit och var i dåligt skick. Enligt enheten för tomter och markanskaffning använder Vandaborna fastigheten i ringa utsträckning. Vanda stad betalar årligen fastighetsskatt på omkring 79 euro för fastigheten. Det finns inga motiveringar till att fastigheten skulle bevaras i Vanda stads ägo.

Köpesumma

Esbo stads tomtenhet tillämpar områdesvis prissättning då de för genomförandet av planläggningen förvärvar nödvändiga områden för gatu-, grön- och andra allmänna områden i enlighet med detaljplan. Zonpriserna utgår från en uppskattning av det genomsnittliga värdet på icke planlagda byggplatser på omkring 3 000 m². Även om det inte nu är fråga om byggplats kan Esbo stad för mindre objekt dock använda sig av prissättning enligt zon. Utifrån prissättning baserat på zon skulle köpesumman för fastigheten då uppgå till 922 m² * 40 euro / m² = 36 880 euro.

Enligt enheten för tomter och markanskaffning motsvarar ett köpepris som fastslagits på ovan nämnda grunder objektets gängse värde.

Befogenheter

Eftersom det är fråga om en fastighet utanför Vanda stads förvaltningsområde ligger befogenheten att besluta om överlåtelse av fastigheten hos stadsfullmäktige.

Stadsplaneringsnämnden 1.12.2020 § 10

Fastighetsdirektörens förslag:

Stadsplaneringsnämnden beslutar föreslå för stadsstyrelsen och vidare för stadsfullmäktige att

- a) Vanda stad säljer fastigheten 49-413-2-395 till Esbo stad för en köpesumma på 36 880 euro,



- b) juristen vid juridik- och beredningsservicen inom stadsmiljöns verksamhetsområde befullmäktigas underteckna överlåtelsehandlingen och utföra ändringar av teknisk natur i denna,
- c) beslutet som gäller denna överlåtelse förfaller om en överlåtelsehandling i enlighet med besluten inte har undertecknats före 31.5.2021.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Stadsstyrelsen 14.12.2020 § 22

Förslag framlagt av biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde:

Stadsstyrelsen beslutar föreslå för stadsfullmäktige att

- a) Vanda stad säljer fastigheten 49-413-2-395 till Esbo stad för en köpesumma på 36 880 euro,
- b) juristen vid juridik- och beredningsservicen inom stadsmiljöns verksamhetsområde befullmäktigas underteckna överlåtelsehandlingen och utföra ändringar av teknisk natur i denna, och
- c) beslutet som gäller denna överlåtelse förfaller om en överlåtelsehandling i enlighet med besluten inte har undertecknats före 31.5.2021.

Behandling:

Stadsstyrelseledamoten Vaula Norrena föreslog att ärendet förkastas. Stadsstyrelseledamoten Sirpa Pajunen understödde förslaget.

Ordföranden konstaterade att man måste hålla omröstning om saken och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder biträdande stadsdirektörens förslag röstar ja, medan de som understöder stadsstyrelseledamoten Vaula Norrenas förslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 10 ja-röster (Tahvanainen, Kaukola, Puoskari, Abdi, Tyystjärvi, Multala, Rokkanen, Orpana, Jääskeläinen, Weckman), 2 nej-röster (Norrena, Pajunen) medan en ledamot röstade blankt (Niikko), varvid ordföranden konstaterade att ändringsförslaget förkastats.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 16

Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar

- a) sälja fastigheten 49-413-2-395 till Esbo stad för en köpesumma på 36 880 euro,
- b) befullmäktiga juristen vid juridik- och beredningsservicen inom stadsmiljöns verksamhetsområde att underteckna överlåtelsehandlingen och utföra ändringar av teknisk natur i denna, och
- c) om en överlåtelsehandling i enlighet med besluten inte undertecknats före 31.5.2021 förfaller beslutet som gäller denna överlåtelse.

Beslut:

Stadsfullmäktige beslutade bordlägga ärendet till följande sammanträde.

Bilagor:

– Kartutdrag ur fastighetsregistret



– Planläggningsläget i området

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

Närmare information:

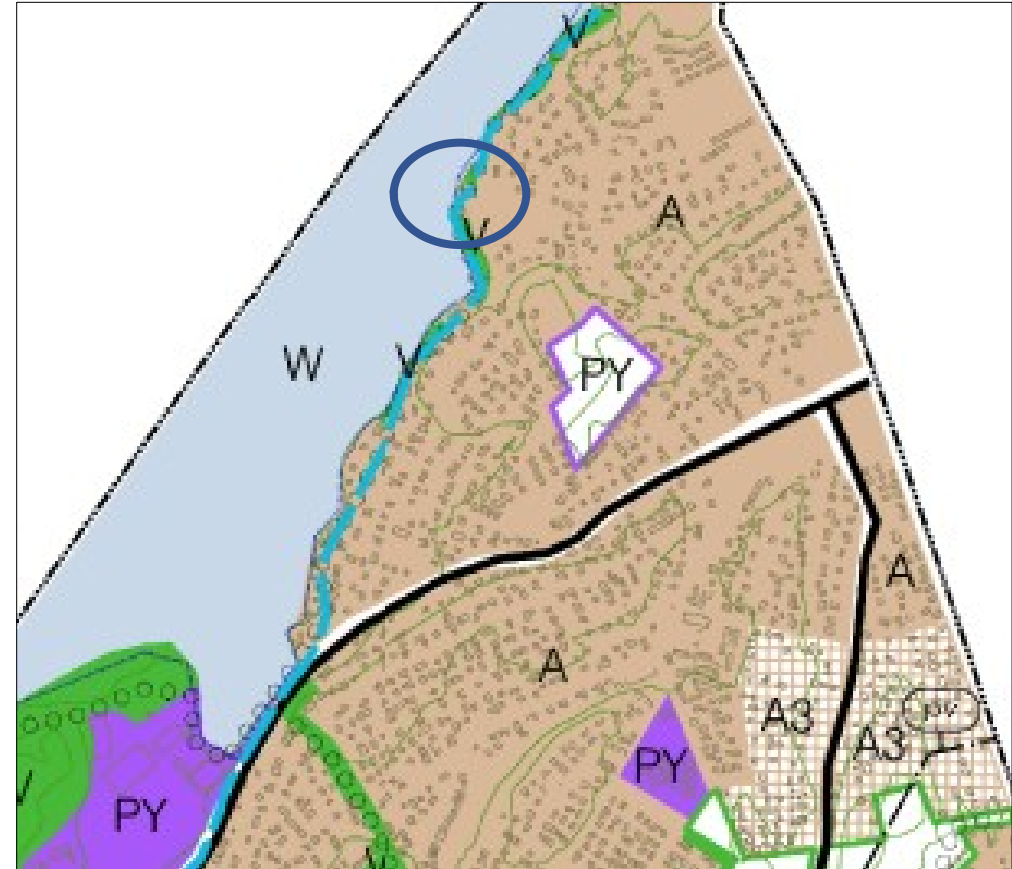
Teemu Jääskeläinen, markanvändningsingenjör, tfn 0407055145, forname.surname@vantaa.fi

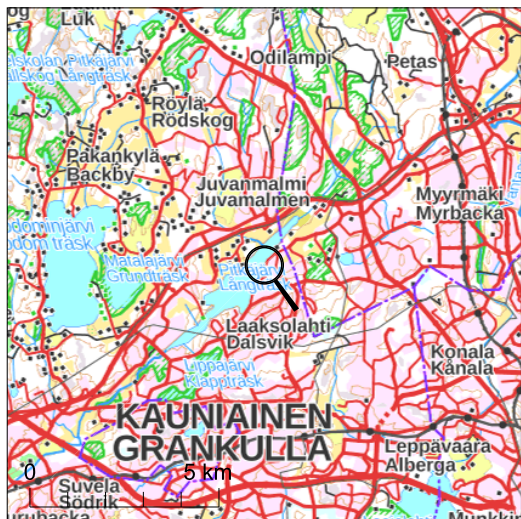
Kaavoitustilanne

Ote asemakaavasta



Ote yleiskaavasta



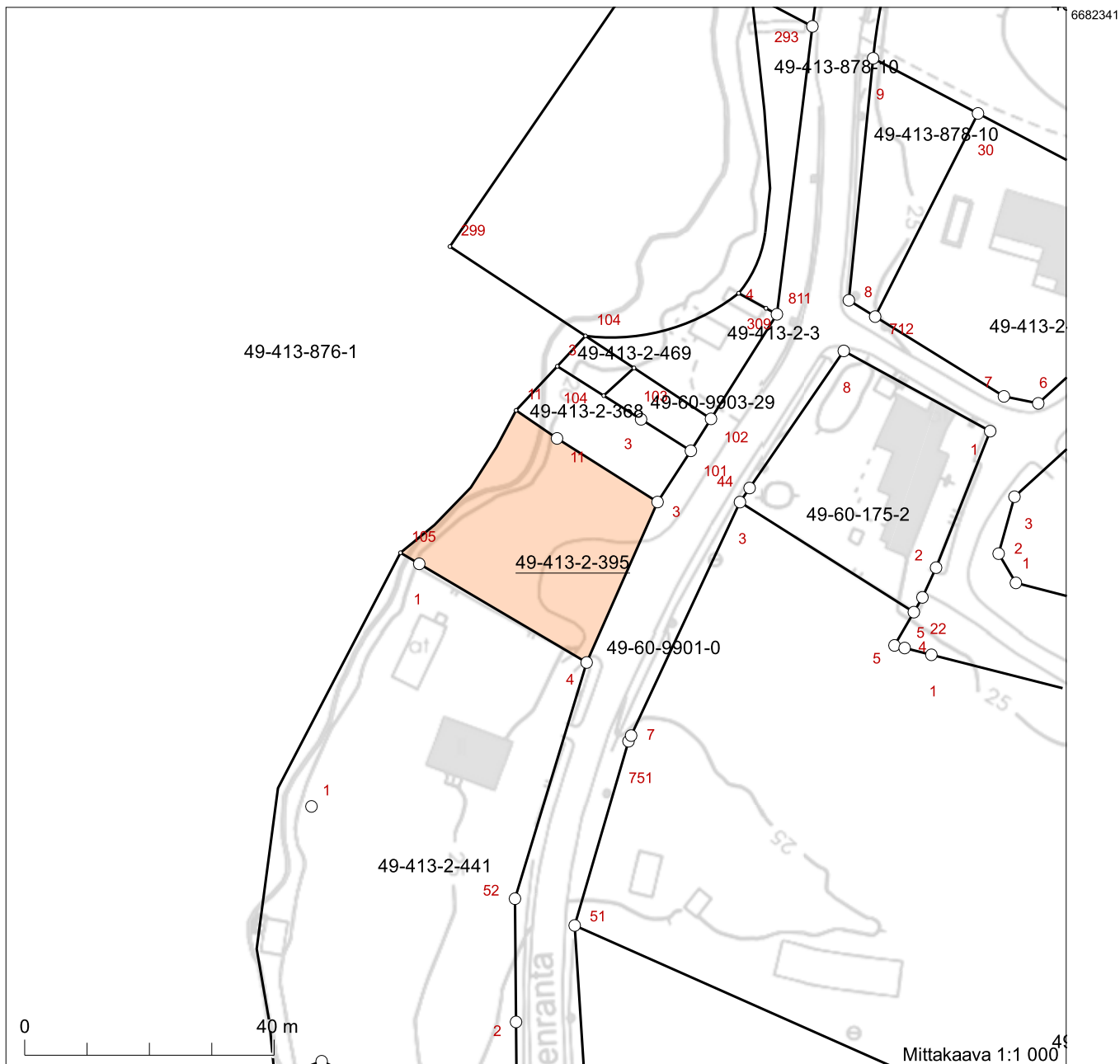


Kiinteistötunnus: 49-413-2-395
Nimi: HIETALAHTI
Rekisteriyksikkölaji: Tila
Kunta: Espoo (49)
Palstojen lukumäärä: 1

Rekisteriyksikön alueella on asemakaava ja yleiskaava.

Tulostettu kiinteistötietojärjestelmästä 20.11.2020.

Kiinteistörekisterin tiedoissa voi olla puutteita ja epätarkkuuksia. Rekisteriyksikön tarkka alueellinen ulottuvuus selviää toimitusasiakirjoista ja maastosta. Rekisteritiedoista katso tarkemmin www.maanmittauslaitos.fi/rekisteritiedot.



Kartta on tulostettu
ETRS-TM35FIN-koordinaatistossa.
Taustakartta on viitteellinen.



17 § **Jari Jääskeläinens och 15 andra ledamöters motion om att bygga en konditionstrappa i Lövkulla**

VD/1024/00.02.00.03/2021

Jari Eskelinen och 15 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Fullmäktigemotion om att bygga en konditionstrappa i området mellan Ester Koskelainens park och daghemmet Päiväkunnan päiväkot i Lövkulla.

Konditionstrappor blir allt populärare och staden borde därför erbjuda denna plånboksvänliga och effektiva motionsform som har en låg träningströskel.”

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 17

Beslut:

Stadsfullmäktige beslutade att ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:

- Jari Jääskeläinens och 15 andra ledamöters undertecknade motion om att bygga en konditionstrappa i Lövkulla

VALTUUSTOALOITTEET KAUPUNGINVALTUUSTON KOKOUS 25.1.2021	
Aloite	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
Valtuustoaloite kuntoportaiden saamiseksi Päiväkumpuun. Valtuustoaloite kuntoportaiden saamiseksi Päiväkumpuun Ester Koskelaisen puiston ja Päiväkummun päiväkodin välimaastoon. Kuntoportaot kasvattavat suosiotaan ja kaupungin tulisikin tarjota tätä jokaisen kukkarolle sopivaa ja tehokasta liikuntamuotoa, johon pääsee kuntoilemaan matalalla kynnyksellä. Kaupunginvaltuuston kokous 25.1.2021, Jari Jääskeläinen	<u>Aloitteen tekijän nimi:</u> Jari Jääskeläinen <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> 1. Antero Eerola 2. Tiina Tuomela 3. Sirpa Kauppinen 4. Vaula Norrena 5. Jarno Eskelinen 6. Minttu Sillanpää 7. Niilo Kärki 8. Kati Tyystjärvi 9. Jussi Saramo 10. Juha Hirvonen 11. Faysal Abdi 12. Sveta Silvennoinen-Hiisku 13. Jussi Vähäkangas 14. Mika Kasonen 15. Sirkka-Liisa Kähärä



18 § **Vänsterförbundets fullmäktigegrupp och 14 andra ledamöters motion om att fortsätta specialungdomsarbetet i högstadierna och inom yrkesutbildningen**

VD/1028/00.02.00.03/2021

Vänsterförbundets fullmäktigegrupp och 14 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Vanda har sedan år 2019 tillämpat ett för finländska förhållanden unikt program för positiv särbehandling. Programmets målsättning har varit att utjämna välfärdsskillnaderna mellan invånarna och områdena, i vilket även ingår att säkerställa integreringen och förebygga att unga marginaliseras.

En av särbehandlingsprogrammets positiva åtgärder är att specialungdomsarbetet blivit en del av högstadierna och yrkesutbildningen. Stadens målsättning har varit att stödja unga i ett övergångsskede i studierna och livet, då man söker till yrkesutbildning samt genom att sporra ungdomarna att slutföra sina studier.

Inom ramen för programmet har man kunnat anställa fem ungdomsarbetare till yrkesinstitutet Varias verksamhetsställen och sex anställda till högstadierna. De som arbetar vid högstadierna jobbar halva arbetstiden i skolorna och andra hälften inom det lokala ungdomsarbetet. För specialungdomsarbetets del har upplägget utformats så att verksamheten tillsammans med projektet Keskeyttämisestä kohtaamiseen utgör en helhet.

Tyvärr pågår projektet endast till slutet av år 2021 trots att det helt uppenbart finns ett behov även i framtiden. Coronaperioden har fört med sig problem också för ungas liv och studier. Det är ännu för tidigt att uttala sig om hur långt undantagsperiodens konsekvenser sträcker sig i framtiden. Samtidigt har dock Varia haft ett stort antal studerande som avbrutit studierna. Det finns därför skäl att fortsätta specialungdomsarbetet inom läroinrättningarna.

På basis av ovanstående och med hänvisning till kapitel 22 punkt 1 i Vanda stads förvaltningsstadga lämnar Vänsterförbundets fullmäktigegrupp in följande motion:

* Specialungdomsarbetet vid högstadierna i Vanda och Yrkesinstitutet Varia fortgår även efter år 2021 antingen inom programmet för positiv särbehandling eller som ett eget separat projekt.”

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 18

Beslut:

Stadsfullmäktige beslutade att ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:

- Vänsterförbundets fullmäktigegrupp och 14 andra ledamöters undertecknade motion om att fortsätta specialungdomsarbetet i högstadierna och inom yrkesutbildningen

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
VASEMMISTOLIITTON VALTUUSTORYHMÄN ALOITE ERITYISNUORISOTYÖN JATKAMINEN YLÄKOULUISSA JA AMMATILLISESSA KOULUTUKSESSA Vantaalla on ollut vuodesta 2019 lähtien käynnissä Suomessa ainutlaatuinen myönteisen erityiskohtelun ohjelma. Sen tavoite on ollut asukkaiden ja alueiden hyvinvointierojen tasaaminen ja tämän osana kotoutumisen varmistaminen ja nuorten syrjäytymisen ehkäisy. Yksi myönteisen erityiskohtelun hankkeen toimenpiteistä on erityisnuorisotyön tuominen osaksi yläkouluja ja ammatillista koulutusta. Kaupungin tavoite on ollut tukea nuoria opintojen ja elämän nivelvaiheessa, ammatilliseen koulutukseen hakeutumisessa sekä kannustaa opintojen loppuun suorittamisessa. Ohjelman puitteissa on kyetty palkkaamaan viisi nuorisotyön työntekijää ammattikoulu Varian toimipisteisiin ja kuusi työntekijää yläkouluille. Yläkouluissa työskentelevät henkilöt tekevät puolet työajastaan kouluilla ja puolet alueellisessa nuorisotyössä. Erityisnuorisotyön osalta tämä muodostaa kokonaisuuden Keskeyttämisestä kohtaamiseen - hankkeen kanssa”. Valitettavasti hanke kuitenkin kestää vain vuoden 2021 loppuun, vaikka sillä selvästi olisi tarvetta myös tulevaisuudessa. Korona-aika on tuonut ongelmia myös nuorten elämään ja opintoihin. Vielä on ennen aikaista sanaa, kuinka	<u>Aloitteen tekijän nimi:</u> Vasemmistoliiton valtuustoryhmä <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> 1. <i>Tiina Tuomela</i> 2. <i>Sirpa Kauppinen</i> 3. <i>Emmi Pajunen</i> 4. <i>Vaula Norrena</i> 5. <i>Maija Rautavaara</i> 6. <i>Carita Orlando</i> 7. <i>Joel Linnainmäki</i> 8. <i>Minna Kuusela</i> 9. <i>Sari Laakso</i> 10. <i>Sveta Silvennoinen-Hiisku</i> 11. <i>Eve Rämö</i> 12. <i>Minna Atiye</i> 13. <i>Tanja Vahvelainen</i> 14. <i>Kai-Ari Lundell</i>

pitkälle poikkeusaikojen vaikutukset ulottuvat. Samalla kuitenkin keskeyttämisprosentit Variassa ovat olleet korkeita. Siksi oppilaitoksiin tuotua erityisnuorisotyötä olisi syytä jatkaa.

Edellä olevan perusteella ja Vantaan kaupungin hallintosäännön 22. luvun 1. kohtaan viitaten, Vasemmistoliiton valtuustoryhmä tekee seuraavan valtuustoaloitteen:

*** Erityisnuorisotyötä jatketaan vantaalaisissa yläkouluissa ja ammattikoulu Variassa myös vuoden 2021 jälkeen joko osana myönteisen erityiskohtelun ohjelmaa tai omana erillisenä hankkeena.**

Vantaalla 25.01.2021

Vasemmistoliiton valtuustoryhmä



19 §

Vänsterförbundets fullmäktigegrupp och 8 andra ledamöters motion om att servera gratis frukost i skolorna i Vanda

VD/1033/00.02.00.03/2021

Vänsterförbundets fullmäktigegrupp och 8 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”På basis av skolhälsoenkäten som Institutet för hälsa och välfärd THL utför åter en betydande del av barn och ungdomar i grundskoleåldern inte frukost på vardagsmorgnarna. Bland eleverna i klasserna 4–5 gäller detta var fjärde elev. Av eleverna i klasserna 8–9 hoppar mer än 40 procent över frukosten.

Undersökningar har påvisat ett samband mellan en hälsosam frukost och skolframgång. Tyvärr har inte alla hem lika förutsättningar att sörja för en näringsrik frukost.

I de kommuner där skolorna serverat en avgiftsfri frukost har resultaten varit positiva. I Lahtis har man till exempel sedan hösten 2019 varje vecka serverat frukost i fyra skolor som tagits med i försöket på socioekonomiska grunder. Frukosten har, utöver att den ger mer ork för skolarbetet, också gjort det möjligt att möta en vuxen under en lugn stund och att kartlägga skolelevernars livssituation.

Det vore skäl att pröva ett liknande arrangemang också i Vanda. Försöket kunde påbörjas i områden där arbetslöshet och ekonomiska svårigheter är tydligt närvarande och en stor andel av eleverna talar ett annat språk än finska eller svenska som sitt modersmål. I praktiken är det fråga om samma områden som redan omfattats av stadens program för positiv särbehandling. Denna praxis kunde senare utsträckas till att omfatta stadens alla grundskolor.

På basis av ovanstående och med hänvisning till kapitel 22 punkt 1 i Vanda stads förvaltningsstadga lämnar Vänsterförbundets fullmäktigegrupp in följande motion:

* Staden börjar ordna med gratis frukost i skolorna i Vanda. Till en början kunde frukost serveras i skolor som ligger i områden som berörs av programmet för positiv särbehandling. Senare kunde denna praxis utsträckas till att omfatta stadens övriga skolor. Staden bör samtidigt följa upp hur den avgiftsfria frukosten inverkar på elevernas ork och välbefinnande.”

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 19

Beslut:

Stadsfullmäktige beslutade ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:

- Vänsterförbundets fullmäktigegrupp och 8 andra ledamöters undertecknade motion om att servera gratis frukost i skolorna i Vanda

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
VASEMMISTOLIITTON VALTUUSTORYHMÄN ALOITE Maksuton aamupala vantaalaisiin kouluihin Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen THL:n kouluterveyskyselyn mukaan peruskouluikäisistä huomattava osa ei syö aamupalaa arkiamuisin. Neljäs- ja viidesluokkalaisten kohdalla näin on joka neljänneksen kohdalla. Kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaista jopa yli 40 prosenttia jättää aamupalan väliin. Tutkimukset ovat osoittaneet linkin terveellisen aamupalan ja koulumenestyksen välillä. Valitettavasti kaikissa kodeissa ei ole yhtäläisiä edellytyksiä huolehtia ravitsevasta aamiaisesta. Niissä kunnissa, joissa koulut ovat tarjonneet ilmaisen aamupalan, tulokset ovat olleet myönteisiä. Esimerkiksi Lahdessa on syksystä 2019 asti tarjottu viikoittainen aamupala neljässä koulussa, jotka on valittu kokeiluun sosioekonomisin perustein. Aamiainen on auttanut paitsi jaksamaan koulutyössä, myös mahdollistanut aikuisten kiireettömän kohtaamisen ja kartoittamaan koululaisten elämäntilannetta. Samanlaista järjestelyä olisi syytä kokeilla myös Vantaalla. Kokeilu voitaisiin aloittaa alueilla, joissa korostuvat työttömyys, taloudelliset vaikeudet ja muuta kuin suomea ja ruotsia äidinkielenään puhuvien oppilaiden osuus. Kyseessä olisivat käytännössä samat alueet, joissa on ollut käynnissä kaupungin myönteisen erityiskohtelun ohjelma. Myöhemmin käytäntö voitaisiin laajentaa	<u>Aloitteen tekijän nimi:</u> Vasemmistoliiton valtuustoryhmä <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> <u>1.</u> Tiina Tuomela <u>2.</u> Sirpa Kauppinen <u>3.</u> Vaula Norrena <u>4.</u> Joel Linnainmäki <u>5.</u> Minna Kuusela <u>6.</u> Sveta Silvennoinen-Hiisku <u>7.</u> Minna Atiye <u>8.</u> Tanja Vahvelainen

kaikkiin kaupungin peruskouluihin. Edellä olevan perusteella ja Vantaan kaupungin hallintosäännön 22. luvun 1. kohtaan viitaten, Vasemmistoliiton valtuustoryhmä tekee seuraavan valtuustoaloitteen: * Kaupunki ryhtyy järjestämään maksutonta aamupalaa vantaalaisissa kouluissa. Ensivaiheessa aamupala voisi olla tarjolla kouluissa, jotka sijaitsevat myönteisen erityiskohtelun ohjelman alueille. Myöhemmin käytäntöä voidaan laajentaa muihin kaupungin kouluihin. Samalla kaupungin pitää seurata maksuttoman aamupalan vaikutuksia oppilaiden jaksamiseen ja hyvinvointiin. Vantaalla 25.1.2020 Vasemmistoliiton valtuustoryhmä	



20 §

Faysal Abdis och 15 andra ledamöters motion om läxläsningssöd för skolelever

VD/1050/00.02.00.03/2021

Faysal Abdi och 15 andra ledamöter lämnade in följande fullmäktigemotion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Jag föreslår att en verksamhet med läxassistenter tas med i stödet i skolgången.

Ungdomar i flera Vandaförorter stöter på många svårigheter i sin skolgång. För en del av eleverna är inte lärarstödet under lektionerna tillräckligt. Ungdomarna får inte tillräckligt med stöd hemma till exempel med hemläxorna efter skoldagens slut. Coronaepidemin har också förvärrat läget ytterligare. Följderna av att allt fler hoppar av skolan märks redan i statistiken på ett ledsamt sätt.

De motgångar ungdomarna upplevt kan i värsta fall leda till skoltrötthet och marginalisering. Det kan vara svårt att i efterhand korrigera skadan. Det är därför viktigt att genast i ett tidigt skede stödja unga i deras skolgång. För att minska antalet avhoppare bland ungdomarna måste samarbetet över förvaltningsgränserna ökas.

Inom ramen för budgeterna för bildningsväsendet respektive fonden för positiv särbehandling föreslår jag följande:

”Läxassistenter” anställs som skolgångsbiträden som finns till hands på lämpliga platser såsom ungdomsgårdar, bibliotek och föreningslokaler för att hjälpa ungdomarna med läxläsningen.

Hjälpen med läxläsning skulle ske utanför skolorna i bibliotek, ungdomsgårdar och föreningslokaler, till exempel genom tidsbokning. Läxhjälp skulle gagna grundskoleeleverna och gymnasiestuderandena i Vanda. Konceptet skulle underlätta barnens och ungdomarnas skolvardag och läxläsning.”

Stadsfullmäktige 25.01.2021 § 20

Beslut:

Stadsfullmäktige beslutade att ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:

- Faysal Abdis och 15 andra ledamöters undertecknade motion om läxläsningssöd för skolelever

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
Läksyavustaja tueksi koululaisille Esitän läksyavustajan toiminnan sisällyttämistä koulunkäynnin tukemiseen. Monessa Vantaan lähiöissä nuorilla on haasteita koulunkäynnissä. Opettajan tuki tunnilla ei ole osalle riittävää. Nuoret eivät saa tarvittavia tukea kodilta esimerkiksi kotiläksyjen tekemiseen koulun jälkeen. Koronaepidemia on myös kärjistänyt tilannetta entisestään. Koulupudokkuuden kasvun seuraukset näkyvät jo tilastoissa ikävällä tavalla. Nuorten kokemat pettymykset voivat pahimmillaan johtaa uupumiseen koulussa ja johtaa syrjäytymiseen. Vahinkoja voi olla vaikea korjata myöhemmin. Siksi nuorten koulukäynnin tukeminen on tärkeää heti varhaisessa vaiheessa. Nuorten koulupudokkuuden vähentämiseksi on tehtävä yhteistyötä entistä enemmän yli hallintoalojen. Esitän, että sivistystoimen ja myönteisen erityiskohtelurahaston budjettien puitteissa: Koulunkäyntiavustajiksi palkataan "Läksyavustajia", jotka jalkautuvat nuorisotaloihin, kirjastoihin ja yhdistysten tiloihin, missä on mahdollista antaa nuorille tukea läksyjen tekemisessä. Läksyjen teon avustaminen tapahtuisi koulujen ulkopuolella kirjastoissa, nuorisotaloissa tai yhdistysten tiloissa esimerkiksi ajanvarauksella.	<u>Aloitteen tekijän nimi: Faysal Abdi</u> <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> <i>Esimerkki:</i> 1. Tiina Tuomela 2. Antero Eerola 3. Sirpa Kauppinen 4. Pirkko Letto 5. Minttu Sillanpää 6. Tarja Eklund 7. Kati Tyytjärvi 8. Jari Jääskeläinen 9. Jussi Saramo 10. Joel Linnainmäki 11. Sveta Silvennoinen-Hiisku 12. Minna Atiye 13. Emmi Pajunen 14. Juha Malmi 15. Minna Räsänen

**Hyötyjiä olisivat vantaalaiset peruskoulun ja lukion opiskelijat.
Tämä konsepti helpottaisi lasten ja nuorten kouluarjen sujumista ja
läksyjen tekoa.**

**Vantaalla 25.01.2021
Faysal Abdi (sd)**



21 § **Joel Linnainmäkis och 25 andra ledamöters motion om att stödja sysselsättningen av personer med funktionsnedsättning**

VD/1052/00.02.00.03/2021

Joel Linnainmäki och 25 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Enligt Kehitysvammaliitto finns det i Finland omkring 30 000 personer med funktionsnedsättning i arbetsför ålder, av vilka endast cirka 500–600 har ett lönearbete i anställningsförhållande. Vanda stad kunde i större utsträckning än vad man gör stödja sysselsättningen av personer med funktionsnedsättning, genom att utreda den privata sektorns möjligheter att sysselsätta och själv i större utsträckning sysselsätta personer med funktionsnedsättning. Som en del av detta bör man erbjuda ett tillräckligt individuellt stöd för sysselsättningen.

Många personer med funktionsnedsättning deltar i olika arbets- och dagverksamheter. För arbetsverksamheten betalas ingen lön, eftersom det är fråga om en socialtjänst. Den som deltar i arbetsverksamheten kan ändå betalas flitpenning, vars storlek fastställs av kommunen. Dagverksamheten erbjuds för de arbetsoförmögna personer med svår funktionsnedsättning, vars funktionsbegränsning är så svår att den hindrar personen från att delta i arbetsverksamheten. Personer med funktionsnedsättning har i allmänhet låg pension och därför kan flitpenningen vara ett viktigt psykologiskt incitament.

Med anledning av det som nämns ovan föreslår vi ledamöter som undertecknat motionen att Vanda stad

1. utreder den privata sektorns möjligheter att sysselsätta personer med funktionsnedsättning
2. vidtar åtgärder för att staden ska sysselsätta fler personer med funktionsnedsättning
3. utreder möjligheten att höja flitpenningen för personer med funktionsnedsättning inom dag- och arbetsverksamheten.”

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 21

Beslut:

Stadsfullmäktige beslutade ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:

- Joel Linnainmäkis och 25 andra ledamöters undertecknade motion om att stödja sysselsättningen av personer med funktionsnedsättning

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
Kehitysvammaisten työllistämisen tukeminen Kehitysvammaliiton mukaan Suomessa on noin 30 000 työikäistä kehitysvammaista henkilöä, joista vain noin 500-600 on työsuhteisessa palkkatyössä. Vantaan kaupunki voisi nykyistä laajemmin tukea kehitysvammaisten työllistymistä kartoittamalla yksityisen sektorin työllistämismahdollisuuksia, sekä työllistämällä itse laajemmin kehitysvammaisia henkilöitä. Osana tätä tulisi tarjota riittävää yksilöllistä tukea työllistymistä varten. Monet kehitysvammaiset osallistuvat erilaisiin työ- ja päivätoimintoihin. Työtoiminnasta ei makseta palkkaa, koska kyseessä on sosiaalipalvelu. Työtoimintaan osallistuvalle voidaan kuitenkin maksaa työosuusrahaa, jonka suuruudesta kunta päättää. Päivätoimintaa tarjotaan vaikeavammaiselle työkyvyttömälle henkilölle, jonka toimintarajoite on niin vaikea, että se estää häntä osallistumaan työtoimintaan. Kehitysvammaisten eläke on yleensä matala, joten työosuusrahat voivat olla tärkeä henkinen kannustin. Yllä esitetyn johdosta me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Vantaan kaupunki 1.) kartoittaa kehitysvammaisten työllistymismahdollisuuksia yksityiselle sektorille 2.) ryhtyy toimiin, jotta kaupunki työllistäisi enemmän kehitysvammaisia ihmisiä	<u>Aloitteen tekijän nimi:</u> Joel Linnainmäki <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> <i>Esimerkki:</i> 1. Sirpa Kauppinen 2. Emmi Pajunen 3. Maija Rautavaara 4. Antero Eerola 5. Minna Kuusela 6. Jarno Eskelinen 7. Sari Laakso 8. Pirkko Letto 9. Minttu Sillanpää 10. Tiina Tuomela 11. Kati Tyystjärvi 12. Jari Jääskeläinen 13. Jussi Saramo 14. Faysal Abdi 15. Sveta Silvennoinen-Hiisku 16. Jenni Chen-Ye 17. Eve Rämö 18. Anniina Kostilainen 19. Salla Lindblad-Palo

2.) selvittää mahdollisuutta päivä- ja työtoiminnassa olevien kehitysvammaisten työosuuskorvausten korottamiseksi

25.1.2020

20. Minna Atiye

21. Juha Hirvonen

22. Niilo Kärki

23. Jussi Vähäkangas

24. Jouko Jääskeläinen

25. Minna Räsänen



22 § **Maija Rautavaaras och Minna Kuuselas och 18 andra ledamöters motion om att utöka stadsodlingen**

VD/1061/00.02.00.03/2021

Maija Rautavaara och Minna Kuusela samt 18 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

” I Vanda vill man stärka invånarnas hälsosamma levnadsvanor och vardagsaktivitet samt utveckla invånarnas delaktighet och förhållande till naturen. Stadsodlingen är en kombination av gemenskap och aktivt deltagande, ökning av naturens mångfald, landskapsvärden, positiva hälsoeffekter och miljöfostran. Den skapar också en ny positiv stadskultur.

Grundtanken med stadsodlingen är att staden ger invånarna möjlighet att ansöka om tillstånd att anlägga små odlingsområden till exempel i stadsägda parkområden och motsvarande områden, på impediment och större vägrenar, eller t.ex. gröntak. Motsvarande kolonilotter finns bland annat i Paris, Bryssel och Berlin – försök har också gjorts i Helsingfors, och erfarenheterna har varit goda. Man kan odla i separata lådor eller påsar, direkt i jord eller på annat sätt som lämpar sig för platsen.

En verksamhet av detta slag som förverkligas av invånarna producerar skötta och uppodlade områden ofta i mindre skala än vad det vanligtvis är möjligt att skapa i offentliga grönområden. Det är också viktigt med manuell skötsel när det gäller att skydda sällsynta och utrotningshotade arter.

Stadsodling kan i bästa fall vara verksamhet med mycket låg tröskel som också ökar samhörigheten. Detta innebär i sin tur att stadsodlingen kan ha inverkan på livskvaliteten hos många stadsbor och överlag på intresset att värna om miljön. Dessutom har flera möjlighet att delta och odlingen ligger närmare hemmet än till exempel stadens större kolonilotter som man kan hyra.

Vi som undertecknat motionen ber att Vanda stad går in för att främja individuell stadsodling och i första skedet erbjuda lämpliga odlingsplatser för invånarna.”

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 22

Beslut:

Stadsfullmäktige beslutade att ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:

- Maija Rautavaaras och Minna Kuuselas och 18 andra ledamöters motion om att utöka stadsodlingen

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
Aloite kaupunkiviljelyn lisäämiseksi Vantaalla halutaan vahvistaa asukkaiden terveellisiä elintapoja ja arkiaktiivisuutta sekä kehittää asukkaiden osallisuutta ja luontosuhdetta. Kaupunkiviljelyssä yhdistyvät yhteisöllisyys ja aktiivinen osallistuminen, luonnon monimuotoisuuden lisääminen, maisemalliset arvot, positiiviset terveysvaikutukset sekä ympäristökasvatus. Se myös luo uudenlaista positiivista kaupunkikulttuuria. Kaupunkiviljelyn periaate on, että kaupunki antaa asukkaille mahdollisuuden hakea lupia perustaa pieniä viljelyalueita esimerkiksi kaupungin omistuksessa oleviin puisto-, ym. alueille, joutomaille ja isommille pientareille, tai vaikka viherkatoille. Vastaavia viljelypalstoja on muun muassa Pariisissa, Brysselissä ja Berliinissä - kokeiluja on ollut myös Helsingissä, ja niistä saadut kokemukset ovat hyviä. Viljely voi olla erillisissä laatikoissa tai pusseissa, suoraan maaperässä tai muulla paikkaan sopivalla tavalla. Tällainen asukkaiden toteuttama toiminta tuottaa usein pienimuotoisemmin hoidettuja alueita, kuin mitä julkisilla viheralueilla yleensä on mahdollista toteuttaa. Käsien toteutettavat hoitotavat ovat tärkeitä myös harvinaisten ja uhanalaisten eliölajien suojelussa. Kaupunkiviljely on parhaimmillaan hyvin matalan kynnyksen toimintaa,	<u>Aloitteen tekijän nimi:</u> <i>Maija Rautavaara ja Minna Kuusela</i> <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> <i>Esimerkki:</i> 1. <i>Antero Eerola</i> 2. <i>Sari Laakso</i> 3. <i>Minttu Sillanpää</i> 4. <i>Tiina Tuomela</i> 5. <i>Jenni Chen-Ye</i> 6. <i>Kati Tyystjärvi</i> 7. <i>Jari Jääskeläinen</i> 8. <i>Jussi Saramo</i> 9. <i>Joel Linnainmäki</i> 10. <i>Sveta Silvennoinen-Hiisku</i> 11. <i>Vaula Norrena</i> 12. <i>Eve Rämö</i> 13. <i>Anniina Kostilainen</i> 14. <i>Minna Atiye</i> 15. <i>Sirpa Kauppinen</i> 16. <i>Juha Hirvonen</i>

mikä nostaa myös yhteisöllisyyttä. Sitä kautta se voi vaikuttaa monen kaupunkilaisen elämänlaatuun ja yleisemminkin ympäristöstä välittämiseen. Osallistumisen mahdollisuus voi olla myös useammalle ja lähempänä kotia kuin esimerkiksi kaupungin isommilla vuokratiljelypalstoilla.

Me allekirjoittaneet pyydämme, että Vantaa lähtee edistämään yksilökohtaista kaupunkiviljelyä ja ensimmäisessä vaiheessa tarjoamaan asukkaille sopivia paikkoja.

25.1.2021

17. Emmi Pajunen

18. Anssi Aura



23 §

Antero Eerolas och 15 andra ledamöters motion om en övergripande strategi för återhämtning efter coronakrisen i Vanda

VD/1064/00.02.00.03/2021

Antero Eerola och 15 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Coronakrisen fortsätter i Finland. Samtidigt har de mänskliga kostnaderna för pandemin och i synnerhet restriktionerna som den medfört ökat i stor grad, vilket betyder att kostnaderna kan bli långvariga.

Social- och hälsoministeriets arbetsgrupp som har utrett de åtgärder för återhämtningen efter coronakrisen som gäller barns rättigheter och välbefinnande, anser att ”det är oroande hur djupt den långdragna krisen påverkar välbefinnandet hos de barn, unga och familjer som redan före krisen var i en svagare ställning”.

Helsingin Sanomat rapporterade 25.1 att lärarnas ork prövas hårt under coronarestriktionerna i huvudstadsregionens kommuner. ”Sannolikheten att lyckas med säkerhetsavstånden i skolan är lika stor som att få en fågel att sluta flyga”, beskriver en lärare sin svåra vardag i Helsingin Sanomats artikel.

I offentligheten har det också berättats om hur företagarnas behov av psykisk hjälp har ökat kraftigt under coronaåret. Situationen blir inte heller bättre av att det tillfälliga konkursskyddet för företag upphör i januari. Att förlora sin arbetsplats kan leda till många olika psykiska problem.

När det gäller tiden efter coronan har Vanda hittills endast börjat med att göra upp planer för anpassning av den kommunala ekonomin. Det här åsidosätter dock pandemins och de pandemirelaterade restriktionernas mänskliga, sociala och hälsorelaterade kostnader samt också kostnader för psykisk hälsa. Inledningen av omfattande vaccineringar spelar en nyckelroll när det gäller att bekämpa coronan och upphäva restriktionerna. Pandemins slut och en ekonomisk återhämtning åtgärdar inte nödvändigtvis mänskliga problem.

Vanda borde därför för sin del inleda ett omfattande och förvaltningssektorsöverskridande strategiarbete för återhämtning efter coronakrisen. Framför allt borde fokus ligga på barn, unga och äldre.

På basis av ovanstående och med hänvisning till kapitel 22 punkt 1 i Vanda stads förvaltningsstadga lämnar vi, undertecknade ledamöter, in följande motion:

* Vanda stad inleder ett övergripande utredningsarbete om vilka mänskliga, sociala och hälsorelaterade kostnader coronapandemin och de pandemirelaterade restriktionerna har medfört, och hur staden och stadsborna kan övergå till tiden efter krisen. Utifrån utredningsarbetet inleds ett övergripande strategiarbete där man skisserar upp en färdplan för återhämtning efter krisen.”

Stadsstyrelsen 25.1.2021 § 23

Beslut:



Stadsfullmäktige beslutade att ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:

- Antero Eerolas och 15 andra ledamöters undertecknade motion om en övergripande strategi för återhämtning efter coronakrisen i Vanda

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
VALTUUSTOALOITE VANTAALLE KOKONAISSVALTAINEN STRATEGIA KORONAKRIISISTÄ TOIPUMISEEN Koronakriisi Suomessa jatkuu. Samalla pandemian ja erityisesti sen tuomien rajoitusten inhimilliset kustannukset kasaantunut. Näin niistä voi tulla vielä pitkäaikaisia. Lasten oikeuksia ja hyvinvointia koronaepidemian jälkihoidossa pohtinut sosiaali- ja terveysministeriön työryhmä varoittaa, että ”pitkittyvä kriisi vaikuttaa syvästi jo valmiiksi heikommassa asemassa olevien lasten, nuorten ja perheiden hyvinvointiin, ja kriisin sosiaaliset vaikutukset voivat olla erittäin pitkäaikaisia”. Helsingin Sanomat uutisoi 25.1. että opettajien jaksaminen on koronarajoitusten keskellä kovalla koetuksella pääkaupunkiseudun kunnissa. ”Turvavälit toteutuvat samalla todennäköisyydellä kuin kieltäisi lintua lentämästä”, eräs opettaja kuvaa vaikeaa arkeaan HS:n uutisoinnissa. Julkisuudessa on kerrottu myös, miten yrittäjien henkinen avuntarve ovat lisääntyneet rajusti koronavuonna. Tilannetta ei ainakaan helpota se, että yritysten tilapäinen konkurssisuoja päättyy tammikuussa. Myös työpaikan menettäminen voi johtaa moniin henkisiin ongelmiin.	<u>Aloitteen tekijän nimi:</u> <i>Antero Eerola</i> <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> 1. <i>Minttu Sillanpää</i> 2. <i>Tiina Tuomela</i> 3. <i>Niilo Kärki</i> 4. <i>Jari Jääskeläinen</i> 5. <i>Kati Tyystjärvi</i> 6. <i>Jussi Saramo</i> 7. <i>Joel Linnainmäki</i> 8. <i>Sveta Silvennoinen-Hiisku</i> 9. <i>Vaula Norrena</i> 10. <i>Minna Kuusela</i> 11. <i>Eve Rämö</i> 12. <i>Emmi Pajunen</i> 13. <i>Tanja Vahvelainen</i> 14. <i>Sirpa Kauppinen</i> 15. <i>Jouko Jääskeläinen</i>

Toistaiseksi Vantaa on reagoinut koronan jälkeiseen aikaan vain suunnitelmilla sopeuttaa kuntataloutta. Tämä jättää kuitenkin huomiotta pandemian ja sen tuomien rajoitusten inhimilliset, sosiaaliset, terveydelliset, myös mielenterveydelliset kustannukset.

Laajamittaisten rokotusten käynnistäminen on avainasemassa koronan voittamisessa ja rajoitusten purkamisessa. Pandemian loppu ja taloudellinen elpyminen ei silti välttämättä korjaa inhimillisiä ongelmia.

Siksi Vantaan pitäisi omalta osaltaan käynnistää laaja-alainen, hallinnonalat ylittävä strategiatyö koronakriisistä toipumiseksi. Painopisteen pitäisi olla ennen mutta lapsissa, nuorissa ja ikäihmisissä.

Edellä olevan perusteella ja Vantaan kaupungin hallintosäännön 22. luvun 1. kohtaan viitaten, me allekirjoittaneet valtuutetut teemme seuraavan valtuustoaloitteen:

*** Vantaan kaupunki käynnistää kokonaisvaltaisen selvitystyön siitä, millaisia inhimillisiä, sosiaalisia ja terveydellisiä kustannuksia koronapandemia ja sen aiheuttamat rajoitukset ovat tuoneet sekä siitä, miten kaupunki ja kaupunkilaiset voivat siirtyä kriisin jälkeiseen aikaan. Selvitystyön perusteella käynnistetään kokonaisvaltainen strategiatyö, jossa hahmotetaan tiekartta koronakriisistä toipumiseen.**

Vantaalla 25.1.2021

Antero Eerola
kaupunginvaltuutettu (vas.)



24 § Jarno Eskelinens och 1 annan ledamots motion om lokaler för modellbygge/-hobbyverksamhet i Vanda

VD/1068/00.02.00.03/2021

Jarno Eskelinen och 1 annan ledamot lämnade in följande fullmäktigemotion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”När man med egna händer lyckas bygga en fungerande modell lyfter det fram en tro på sig själv hos ungdomar och samtidigt blir de också varse hur skolornas matematiska snideri under träslöjden och fysik också är nödvändiga i praktiken.

Dagens trend är fjärrstyrda modellflygplan (drönare) som kommer att öka avsevärt i den närmaste framtiden och därför behövs det hobbyverksamhet på gräsrotsnivå för dem som är intresserade av att flyga modellplan och fungera som instruktörer.

Kameraförsedda modellflygplan och helikoptrar ger mycket snabbt skickliga flygplansentusiaster möjligheter till sysselsättning, till exempel när det gäller reklaminspelning, byggnadsplanering eller andra visuella och tekniska uppgifter, som vid räddningsverk, polis och frivilliga sökpatruller osv.

Modellbyggande är mycket kreativ och utvecklande verksamhet - emellertid kräver modellverksamheten ordentliga arbetsutrymmen och det kan vara så mycket som 4–6 meter mellan modellflygplanens vingspetsar.

Särskilt för nybörjare är det viktigt att de första modellflygplanen är tillräckligt stora och stabila. Byggandet kräver tid och tålamod och för att kunna bygga behövs särskilt upplysta och framför allt ventilerade utrymmen. Det är viktigt med ventilation eftersom det i byggandet används starka lim och lacker.

Det är viktigt att det för halvfärdiga modellflygplan finns förvaringsutrymmen som är nödvändiga då färger, lim och lacker torkar. I hobbylokalerna bör det av ovanstående orsaker finnas förvaringsutrymmen för projekt.

Den nuvarande bristen på modellflygplansutrymmen i Vanda medför hinder särskilt för junior-, ungdoms- och tävlingsverksamheten. Grannkommunerna Helsingfors, Kervo, Esbo, Borgå och Träskända är föregångare i detta avseende.

Vi undertecknade ber genom motionen att Vanda får egna hobbyutrymmen vid goda trafikförbindelser för alla radiostyrda modellplan enligt det ovanstående, så att de som är intresserade av modellplan kan skapa nätverk och främja ungdomsverksamhet.”

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 24

Beslut:

Stadsfullmäktige beslutade ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning av svar.

Bilaga:

– motion undertecknad av Jarno Eskelinen och 1 annan ledamot om lokaler för



modellbygge/-hobbyverksamhet i Vanda

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	
Pienoismalli rakennus/askartelu tilat Vantaalle Lennokkiharrastustoiminnan tilojen puute Vantaalla Kun omin käsin saa rakennettua toimivan pienoismallin, nousee siinä nuorilla usko itseensä ja samalla myös nousee ymmärrys, miten koulujen puutyön matemaattinen veistely ja fysiikka ovatkin käytännössä välttämättömiä. Nyky trendi ovat kauko-ohjattavat lennokit (dronet), jotka lisääntyvät lähitulevaisuudessa merkittävästi ja siksi se kaipaakin lennättäjien ja ohjaajien kaltaista harraste toimintaa ruohonjuuri tasolta alkaen. Kameroilla varustetut lennokit ja helikopterit tarjoavat hyvin nopeasti menestyville harrastajille mahdollisuuksia työllistymiseen, esimerkiksi mainos kuvaukseen, rakennussuunnitteluun tai muihin visuaalisiin ja teknisiin tehtäviin, kuten pelastuslaitos, poliisi ja vapaaehtoiset etsintäpartiot jne. Pienoismallien rakentaminen on erittäin luovaa ja kehittävää toimintaa - pienoismalli toiminta kuitenkin vaatii kunnan työtiloja ja lennokkien siipien kärkevillä saattavat olla jopa 4-6 metriä. Erityisesti aloittelijalle on tärkeää, että ensimmäiset lennokit ovat riittävän isoja ja rauhallisesti käyttäytyviä malleja. Rakentaminen vie aikaa ja kärsivällisyyttä -	<u>Aloitteen tekijän nimi:</u> <i>Jarno Eskelinen</i> <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> <i>1. Jari Jääskeläinen</i>

rakentamisessa tarvitaan erityisesti kunnolla valaistut ja ennen kaikkea tuuletetut tilat. Tuuletus on olennaista, koska mallien rakentamisessa käytetään voimakkaita liimoja ja lakkoja.

Tärkeää on, että keskeneräisiä pienoismallit tarvitsevat maalien, liimojen ja lakkojen kuivuessa välttämättömät säilytys tilat. Näissä harrastetiloissa kuuluisi juuri edellä mainituista syistä olla projekteille säilytystilaa.

Pienoismalli tilojen nykyisen puutteen vuoksi Vantaalla haittaa erityisesti juniori ja nuoriso sekä kilpailu toimintaa. Naapurikunnilla Helsinki, Kerava, Espoo, Porvoo ja Järvenpää ovat tässä edellä kävijöitä.

Aloitteella me allekirjoittaneet pyydämme Vantaalle omia askartelu tiloja kaikille radio-ohjattaville pienoismalleille hyvien kulkuyhteyksien päähän ed. mainituilla tavoin, jossa alan harrastajat voivat verkostoitua ja edistää nuoriso toimintaa.

Vantaalla 25.1.2021



25 §

Paula Lehmuskallios och 2 andra ledamöters motion om att förhindra att plogsnö bildar drivor vid bostadstomternas tomtanslutningar

VD/1070/00.02.00.03/2021

Paula Lehmuskallio och 2 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Det sägs att ”år inte är bröder”, därför konstaterar jag att det kan snöa kaosartat eller att det faktiskt inte snöar varje år, som det var i Vanda i fjol.

Särskilt i år har egnahemsägare haft det tufft när det på en gång har kommit kaosartat med snö och tomtanslutningarna blivit oframkomliga, i värsta fall med ett par timmars mellanrum. Plogbilen täpper till tomtanslutningarna när den längs gatan slungar skräp, snö, is, sand och salt för att städas upp av den som bor på tomten. Utöver tomtanslutningen sprids modden längre än två meter över hela tomtbredden.

Jag förstår att var och en vill röja undan snön på sin egen tomt och vid behov låta transportera bort den om det blir trångt om utrymme, men det förstår jag inte att skräp (cigarettstumpar, omslag, burkar, näsdukar, hela soppor osv.) och modd särskilt från vägar som sköts av staden behöver städas och forslas bort av den som bor på tomten. Den lorten borde inte få hamna i diken eller på stadens mark. Naturligtvis vill ingen heller ha den på sin egen tomt.

Vad i all sin dar har det tagit åt oss ledamöter då vi godkänner detta?

Alla våra invånare är inte unga eller vid god vigör för att rimligen klara av att åtgärda snöbördan på sin egen tomt. De flesta klarar inte längre av att städa undan den smutsiga snön och isen som plogbilarna plogar upp från stadens vägar.

JAG FÖRESLÅR:

Vanda stad samlar upp gatusnön direkt på lastbilar. Plogbladet är senast vid tomtanslutningen vänt mot vägens mitt. Om det inte är möjligt överallt kommer en liten plogbil och städar upp på platsen.”

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 25

Beslut:

Stadsfullmäktige beslutade att ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:

- motion undertecknad av Paula Lehmuskallio och 2 andra ledamöter om att förhindra att plogsnö bildar drivor vid bostadstomternas tomtanslutningar

AURAU SLUMIEN KASAANTUMISEN ESTÄMISEKSI ASUNTOTONTTIEN TIELIITTYMISSÄ	
VALTUUSTOALOITE 25.1.2021 AURAU SLUMIEN KASAANTUMISEN ESTÄMISEKSI ASUNTOTONTTIEN TIELIITTYMISSÄ Sanotaan ”vuodet eivät ole veljeksiä”, siksi totean, että lunta voi tulla kaaosmaisesti tai, ettei lunta tulekaan joka vuosi, kuten Vantaalla viime vuonna. Erityisesti tänä vuonna omakotiasujat ovat olleet lujilla, kun lunta on tullut kerralla kaaosmaisesti ja tonttiliittymät ovat tukkeutuneet läpipääsemättömiksi pahimmillaan kahden tunnin välein. Aura-auto tukkii tieliittymät singotessaan pitkin katua keräämänsä roskan, lumen, jään, hiekan ja suolan tontilla asuvan siivottavaksi. Tieliittymän lisäksi moska leviää yli kaksi metriä koko tontin leveydeltä. Ymmärrän, että jokainen hoitaa oman tonttinsa lumet ja jos tila käy ahtaaksi, tarvittaessa kuljetutta ne pois, mutta sitä en ymmärrä, että erityisesti kaupungin hoidossa olevien teiden roska (tupakantumpit, kääreet, tölkit nenäliinat, kokonaiset roskipussit jne) ja moska on tontilla asuvan siivottava ja hoidettava pois. Sitä saastaa ei saisi laittaa ojaan eikä kaupungin maalle. Sitä ei luonnollisesti kukaan halua omalle tontilleenkaan. Mikä ihme meihin valtuutettuihin on mennyt, että hyväksymme tämän?	<u>Aloitteen tekijän nimi:</u> <i>Paula Lehmuskallio</i> <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> <i>Esimerkki:</i> 1. <i>Maarit Raja-Aho</i> 2. <i>Juha Hirvonen</i>

Kaikki asukkaamme eivät ole nuoria tai hyvävoimaisia, jotka selviytyisivät vielä kohtuudella lumikuormasta omalla tontillaan. Useimmat eivät kuitenkaan enää selviydy kaupungin teiltä auran työntämien roskaisten moskalumien ja jäiden siivoamisesta.

EHDOTAN:

Vantaan kaupunki kokoaa katujen lumen suoraan kuorma -autoihin.

Auran lapa on käännettynä vähintään tonttiliittymän kohdalla tien keskustaan päin.

Jos se ei joka paikassa ole mahdollista pikkuaura käy siistimässä paikat.

Kunnioittaen

PAULA LEHMUSKALLIO



26 §

Sirpa Kauppinen och 16 andra ledamöters motion om att ta med barnen och ungdomarna i beredningen av verksamhetsmodeller för förebyggande av våld i skolorna

VD/1071/00.02.00.03/2021

Sirpa Kauppinen och 16 andra ledamöter lämnade in följande motion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Ungdomars brott mot liv har ökat och inspelningar av videor som innehåller besinningslöst våld blir allt vanligare. Vanda håller på att skapa en gemensam verksamhetsmodell med kommunerna i huvudstadsregionen för att förebygga och behandla skolvåld.

För att förhindra psykiskt och fysiskt våld samt våld i sociala medier och lösa olika mobbningssituationer, krävs klara verksamhetsmodeller, där man vänder sig direkt till eleverna och föräldrarna. Det väsentliga är inte att offret byts, utan att man upplöser ”gänget”, de som begår våld, och ingriper i våldskulturen.

Uppföljningen efter de olika situationerna är ofta bristfällig. Man måste ingripa i våld, även om det sker på andra sidan skolestängslet, eftersom rädslan inte håller sig utanför stängslet och kan göra ett barns skolgång till ett rädslans helvete.

Man vågar inte alltid berätta om mobbning. Detta kan kanske underlättas av en e-postadress eller ett telefonnummer, dit man anonymt kan anmäla mobbning, våld, våld i sociala medier och våldsvideor. Uppgifter om var man får hjälp mot mobbning och hur man får samtalshjälp om man behöver måste också framkomma tydligt. Man måste ingripa mot de sexuella trakasserierna som har ökat.

Lärarna har stor betydelse och de måste hinna och våga ingripa med låg tröskel och på eget initiativ. Detta måste ske i ett så tidigt skede som möjligt och på allvar, eftersom många fall av gängmisshandel är ett resultat av långvarig mobbning.

Vi föreslår att barns och ungdomars syn på hur olika former av mobbning och våld bäst ska förebyggas beaktas vid beredningen av modellen. I de ungas förslag har det bland annat lyfts fram till exempel behovet av en anonym ”postlåda”, liksom en upplösning av våldsstrukturerna i stället för att offret byts. I synnerhet de som är offer för allvarlig mobbning måste höras vid beredningen.”

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 26

Beslut:

Stadsfullmäktige beslutade att ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Bilaga:

- Sirpa Kauppinens och 16 andra ledamöters undertecknade motion om att ta med barnen och ungdomarna i beredningen av verksamhetsmodeller för förebyggande av våld i skolorna

Valtuustoaloite: Lapset ja nuoret mukaan kouluväkivallan ehkäisyn toimintamallien valmisteluun	
Lapset ja nuoret mukaan kouluväkivallan ehkäisyn toimintamallien valmisteluun Nuorten henkirikokset ovat kasvaneet, ja silmitöntä väkivaltaa sisältävien videoiden kuvaaminen on yhä tavallisempaa. Vantaa on luomassa yhteistä toimintamallia pääkaupunkiseudun kuntien kanssa kouluväkivallan ehkäisyyn ja käsittelyyn. Henkisen, fyysisen ja someväkivallan estämiseen ja kiusaamistilanteiden ratkomiseen pitää olla selkeät toimintamallit, joista puhutaan suoraan oppilaille ja vanhemmille. Oleellista ei ole uhrin vaihtaminen, vaan väkivallan tekijöiden ”jengin” hajottaminen ja väkivaltakulttuuriin puuttuminen. Tilanteiden jälkeinen seuranta on usein puutteellista. Väkivaltaan tulee puuttua, vaikka se tapahtuisi koulun aidan toisella puolella, sillä pelko ei jää aidan ulkopuolelle, ja voi tehdä lapsen koulunkäynnistä pelon helvettä. Kiusaamisesta ei aina uskalleta kertoa. Tätä saattaa helpottaa sähköinen osoite tai puhelinnumero, johon voi anonyymisti tehdä ilmoituksen kiusaamisesta, väkivallasta, someväkivallasta tai väkivaltavideosta. Myös tietoa siitä mistä hakea apua kiusaamiseen ja miten saada keskusteluapua tarvittaessa tulee olla selkeästi esillä. Lisääntyneeseen seksuaaliseen häirintään on puututtava. Opettajilla on suuri merkitys, ja heidän tulee ehtiä ja uskaltaa puuttua matalalla kynnyksellä ja oma-aloitteisesti. Tämän tulee tapahtua	<u>Aloitteen tekijän nimi:</u> <i>Sirpa Kauppinen</i> <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> <i>Esimerkki:</i> 1. <i>Minna Kuusela</i> 2. <i>Sari Laakso</i> 3. <i>Jenni Chen-Ye</i> 4. <i>Sveta Silvennoinen-Hiisku</i> 5. <i>Vaula Norrena</i> 6. <i>Maija Rautavaara</i> 7. <i>Jari Jääskeläinen</i> 8. <i>Eve Rämö</i> 9. <i>Anniina Kostilainen</i> 10. <i>Minna Atiye</i> 11. <i>Tanja Vahvelainen</i> 12. <i>Joel Linnainmäki</i> 13. <i>Niilo Kärki</i> 14. <i>Tiina Tuomela</i> 15. <i>Kai-Ari Lundell</i> 16. <i>Mika Kasonen</i>

mahdollisimman varhaisessa vaiheessa ja tosissaan sillä moni joukkopahoinpitely on pitkän kiusaamisen päätös.

Ehdotamme että valmisteltaessa on otettava huomioon lasten ja nuorten näkemys siitä, miten kaikenlaista kiusaamista ja väkivaltaa ehkäistään parhaiten. Nuorten ehdotuksissa on noussut esiin esimerkiksi tarve anonyymille “postilaatikolle”, samoin väkivaltarakenteiden hajottaminen uhrin vaihtamisen sijaan. Erityisesti vakavan kiusaamisen uhreja on kuultava valmistelussa.



Sammanträdet avslutat

Stadsfullmäktige 25.1.2021 § 27

Beslut:

Ordförande avslutade sammanträdet kl. 01.50



Anvisningar för sökande av ändring 1. Besvärshanvisning

Besvärshätt

Ändring i ett beslut som fattats av fullmäktige söks genom besvär.

Besvär får anföras

- av den som ett beslut avser eller vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet (part), samt
- av kommunmedlemmarna.

I ett ärende som gäller utfärdande av byggförbud får besvär anföras

- av den som ett beslut avser eller vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet (part), och
- av en myndighet på grundval av stadgande i lag eller om besvärshätten är nödvändig för det allmänna intresse som myndigheten skall bevaka.

Besvär över ett beslut som gäller **godkännandet av en generalplan, en detaljplan och en byggnadsordning** får dessutom anföras

- av Nylands miljöcentral och andra myndigheter i ärenden som hör till deras verksamhetsområde
- av ett förbund på landskapsnivå och en kommun inom vars område den markanvändning som anges i planen eller byggnadsordningen medför konsekvenser
- av en registrerad lokal eller regional sammanslutning i ärenden som hör till dess verksamhetsområde och inom det geografiska område där sammanslutningen är verksam.

Besvär får anföras på den grunden att:

- beslutet har tillkommit i felaktig ordning
- fullmäktige har överskridit sina befogenheter
- beslutet i övrigt strider mot lag.

Besvärshmyndighet

Besvär anföras hos **Helsingfors förvaltningsdomstol**.

Besvärshid

Besvär ska anföras **inom 30 dagar** från delfåendet av beslutet.

- En part anses ha fått del av beslutet sju dagar efter att brevet avsändes eller inom tre dagar från att ett elektroniskt meddelande har avsänts, om inte något annat påvisas. De som saken gäller anses dock ha fått del av ett beslut som gäller godkännandet av en general- eller detaljplan eller en byggnadsordning eller byggförbud när protokollet har lagts fram offentligt.
- En kommunmedlem anses ha fått del av beslutet sju dagar efter det att protokollet fanns tillgängligt i det allmänna datanätet.



Dagen för delfåendet eller den dag då protokollet har lagts fram räknas inte in i den bestämda tiden.

Om sista dagen av den bestämda tiden är en helgdag eller en annan sådan dag då ämbetsverken är stängda, får besvärshandlingarna inlämnas första vardagen därefter.

Besvärsskriftens innehåll

I besvärsskriften, som ska riktas till besvärsmyndigheten, ska uppges

- det beslut i vilket ändring söks
- till vilka delar ändring söks i beslutet och vilka ändringar som yrkas
- de grunder på vilka ändring yrkas
- ändringssökandens namn och hemkommun
- den postadress och det telefonnummer under vilka meddelanden i saken kan tillställas ändringssökanden.

Besvärsskriften ska undertecknas av ändringssökanden, den lagliga företrädaren eller ombudet. Om ändringssökandens talan förs av en laglig företrädare eller ett ombud eller om besvärsskriften har upprättats av någon annan, ska också hans namn och hemkommun uppges i besvärsskriften.

Till besvärsskriften ska fogas

- det beslut i vilket ändring söks genom besvär, i original eller kopia
- ett intyg över vilken dag beslutet har delgivits eller en annan utredning över när besvärstiden har börjat
- de handlingar som ändringssökanden åberopar, om dessa inte redan tidigare har tillställts myndigheten.

Inlämnande av besvärsskrift

Besvärsskriften ska innan besvärstiden utgår inlämnas till besvärsmyndigheten, Helsingfors förvaltningsdomstol under dess öppettid.

Besvärsskriften kan på ändringssökandens ansvar skickas per post eller genom bud. Då ska besvärsskriften skickas i så god tid att den hinner fram före utgången av besvärstiden.

Besvär kan också på ändringssökandens ansvar skickas per fax eller e-post inom besvärstiden.

Ett elektroniskt meddelande anses ha kommit in till en myndighet när det finns tillgängligt för myndigheten i en mottagaranordning eller ett datasystem i en sådan form att meddelandet kan behandlas.

Ett elektroniskt dokument som inkommit till en myndighet behöver inte kompletteras med en underskrift, om dokumentet innehåller uppgifter om avsändaren och om det inte finns anledning att betvivla dokumentets autenticitet och integritet.

Av ändringssökanden uppbärs i förvaltningsrätten en rättegångsavgift på 250 euro.



Kontaktinformation:

Helsingfors förvaltningsdomstol
Banbyggarvägen 5
00520 HELSINGFORS
Telefon: 029 5642000
Fax: 029 5642079
E-post: helsinki.hao@oikeus.fi

Öppettid: kl. 8.00–16.15



Anvisningar för sökande av ändring 2. Upphandlingsrättelse och rättelseyrkande i upphandlingsärende

Den som är missnöjd med den kommunala myndighetens (den upphandlande enhetens) beslut om upphandling som understiger det nationella tröskelvärdet eller något annat avgörande i upphandlingsförfarandet kan söka upphandlingsrättelse hos den upphandlande enheten enligt 81 § och 83 § i upphandlingslagen eller rättelse enligt 89 § i kommunallagen. Upphandlingsrättelse kan sökas av en anbudsgivare som har deltagit i ett anbudsförfarande eller en anbudssökande, det vill säga den som ett beslut avser eller vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet (part). Rättelse enligt kommunallagen kan dessutom sökas av en kommunmedlem.

Tidsfristen för rättelseyrkande

Rättelse ska sökas inom 14 dagar efter att den som framställer rättelseyrkandet har fått del av den upphandlande enhetens beslut eller avgörande av annat slag i upphandlingsförfarandet.

- Vid elektronisk delgivning anses **en part** ha fått del av upphandlingsbeslutet och de kompletterande handlingarna den dag det elektroniska meddelande som innehåller beslutet och dessa handlingar står till mottagarens förfogande i hans eller hennes mottagarapparat på ett sådant sätt att meddelandet kan hanteras. Dagen för avsändandet av meddelandet anses vara en sådan tidpunkt, om det inte ges en tillförlitlig redogörelse om att datakommunikationsförbindelserna inte har fungerat eller om en motsvarande omständighet, som har lett till att det elektroniska meddelandet nått mottagaren vid en senare tidpunkt.

Om delgivningen sker brevledes per post anses mottagaren ha fått del av ärendet den sjunde dagen efter avsändandet, om inte mottagaren visar att delgivningen har skett senare.

När den upphandlande enheten använder bevislig delgivning anses delgivningen ha skett vid den tidpunkt som framgår av mottagningsbeviset eller vid den tidpunkt som antecknats i ett separat bevis över delfåendet.

- **En kommunmedlem** anses ha fått del av beslutet när protokollet har lagts fram offentligt.

Innehållet i en upphandlingsrättelse och ett rättelseyrkande

Av ett rättelseyrkande ska framgå yrkandena med motiveringar. I ansökan ska namnen på dem som söker rättelse och som avfattat skrivelsen antecknas liksom de kontaktuppgifter som behövs för att hantera ärendet.

Till en upphandlingsrättelse ska fogas de handlingar som den som framställer yrkandet hänvisar till om de inte redan finns hos den upphandlande enheten.

Upphandlingsrättelsen och/eller rättelseyrkandet lämnas in/skickas på adressen:

Vanda stads registratur
Stadsfullmäktige
Stationsvägen 7, 01300 Vanda,
e-postadress: kirjaamo@vantaa.fi,
Telefon (registraturen) 09- 8392 2184, fax: 09- 8392 4163
Tjänstetid: måndag–fredag 8.15–16.00



Anvisningar för sökande av ändring 3. Upphandlingsrättelse och besvär till marknadsdomstolen

Enligt lagen om offentlig upphandling (upphandlingslagen) kan en part söka ändring i ett beslut eller något annat avgörande i ett upphandlingsförfarande som gäller offentlig upphandling genom att yrka på att den upphandlande enheten rättar beslutet eller avgörandet (upphandlingsrättelse). Ärendet kan också genom besvär föras till marknadsdomstolen om upphandlingens värde överstiger tröskelvärdet i 15 § i upphandlingslagen.

3.1 Rättelseanvisning

Den som är missnöjd med en upphandlande enhets beslut eller med ett annat avgörande i upphandlingsförfarandet kan skriftligen lämna in ett yrkande på upphandlingsrättelse till **den upphandlande enheten** enligt 81–83 § i upphandlingslagen. En anbudsgivare som har deltagit i ett anbudsförfarande eller en anbudssökande, det vill säga den som ett beslut avser eller vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet (part) får yrka på upphandlingsrättelse.

Tidsfrist för yrkande av upphandlingsrättelse

En part ska lämna in ett yrkande på upphandlingsrättelse **inom 14 dagar** från att ha fått del av den upphandlande enhetens beslut eller avgörande i upphandlingsförfarandet.

Vid elektronisk delgivning anses upphandlingsbeslutet med de kompletterande handlingarna ha mottagits den dag det elektroniska meddelande som innehåller beslutet och dessa handlingar står till mottagarens förfogande i hans eller hennes mottagarapparat på ett sådant sätt att meddelandet kan hanteras. Dagen för avsändandet av meddelandet anses vara en sådan tidpunkt, om det inte ges en tillförlitlig redogörelse om att datakommunikationsförbindelserna inte har fungerat eller om en motsvarande omständighet som har lett till att det elektroniska meddelandet har nått mottagaren vid en senare tidpunkt.

Om delgivningen sker brevledes per post till mottagaren anses mottagaren ha fått del av saken på den sjunde dagen efter avsändandet, om inte mottagaren visar att delgivningen har skett senare. När den upphandlande enheten använder bevislig delgivning anses delgivningen ha skett vid den tidpunkt som mottagningsbeviset anger eller vid den tidpunkt som antecknats i ett separat delfåendebevis.

Innehållet i upphandlingsrättelsen

Yrkandena med motiveringar ska framgå av upphandlingsrättelsen. Av upphandlingsrättelsen ska framgå namnet på den som yrkar på rättelse och den kontaktinformation som behövs för att ärendet ska kunna skötas.

Till upphandlingsrättelsen ska fogas de handlingar som den som framställer yrkandet hänvisar till om de inte redan finns hos den upphandlande enheten.

Distributionsadress

Ett yrkande på upphandlingsrättelse lämnas in/skickas på adressen:

Vanda stads registratur
Stadsfullmäktige



Stationsvägen 7, 01300 Vanda

e-post: kirjaamo@vantaa.fi,

Telefon (registraturen) 09- 8392 2184, fax: 09- 8392 4163

Tjänstetid: måndag–fredag 8.15–16.00

Tidpunkten för när upphandlingsrättelsen anhängiggörs och behandlas påverkar inte den tidsfrist inom vilken en part med stöd av upphandlingslagen kan söka ändring genom besvär hos marknadsdomstolen.

3.2. Anvisning om besvär till marknadsdomstolen

Anbudsgivare, anbudssökande eller andra som saken gäller kan föra ärendet till marknadsdomstolen genom besvär.

Enligt 86 § i lagen om offentlig upphandling får man söka ändring i en upphandling som grundar sig på ett ramavtal besvärsvägen endast om marknadsdomstolen beviljar tillstånd för behandling av saken.

Tillstånd ska beviljas, om

- 1) det är viktigt att pröva ärendet med tanke på tillämpningen av lagen i andra likadana ärenden, eller
- 2) det finns vägande skäl som anknyter till förfarandet vid den upphandlande enheten.

Om inte något annat bestäms i lag ska besvären lämnas in skriftligen **inom 14 dagar** från det att parten i fråga fått del av upphandlingsbeslutet inklusive besvärсанvisning.

Besvären ska anföras **inom 30 dagar** från det att parten i fråga har fått del av beslutet, om den upphandlande enheten har ingått ett upphandlingskontrakt med stöd av 78 § 1 punkten i upphandlingslagen utan att iaktta den stipulerade väntetiden.

Besvären ska lämnas in senast **sex månader** efter det att upphandlingsbeslutet har fattats, om anbudssökanden eller anbudsgivaren har fått del av upphandlingsbeslutet inklusive besvärсанvisning och upphandlingsbeslutet eller besvärсанvisningen har haft väsentliga brister.

Vid elektronisk delgivning anses upphandlingsbeslutet med de kompletterande handlingarna ha mottagits den dag det elektroniska meddelande som innehåller beslutet och dessa handlingar står till mottagarens förfogande i hans eller hennes mottagarapparat på ett sådant sätt att meddelandet kan hanteras. Dagen för avsändandet av meddelandet anses vara en sådan tidpunkt, om det inte ges en tillförlitlig redogörelse om att datakommunikationsförbindelserna inte har fungerat eller om en motsvarande omständighet som har lett till att det elektroniska meddelandet har nått mottagaren vid en senare tidpunkt.

Om delgivningen sker brevlades per post till mottagaren anses mottagaren ha fått del av saken på den sjunde dagen efter avsändandet, om inte mottagaren visar att delgivningen har skett senare. När den upphandlande enheten använder bevislig delgivning anses delgivningen ha skett vid den tidpunkt som mottagningsbeviset anger eller vid den tidpunkt som antecknats i ett separat delfåendebevis.

Innehållet i besvären

I besvären ska uppges det upphandlingsärende som besvären gäller och ändringssökandens yrkanden och grunderna för dessa. När det gäller en upphandling som grundar sig på ett ramavtal ska parten i besvärsskriften motivera varför behandlingstillstånd bör beviljas.



I besvären ska anges ändringssökandens namn och hemkommun. Om ändringssökandens talan förs av hans eller hennes lagliga företrädare eller ombud eller om någon annan person har avfattat besvären, ska även denna persons namn och hemkommun anges. Vidare ska ändringssökandens postadress och telefonnummer anges för eventuella meddelanden. Ändringssökanden, den lagliga företrädaren eller ombudet ska underteckna besvärsskriften.

Till besvären ska fogas det beslut som överklagas i original eller som kopia och ett intyg över vilken dag beslutet har tillkännagetts eller någon annan utredning om när besvärstiden har börjat. Till besvären ska fogas de handlingar som ändringssökanden hänvisar till som stöd för sina yrkanden. Ett ombud ska till besvärsskriften foga en fullmakt enligt 21 § i förvaltningsprocesslagen.

Inlämning av besvären

Besvären ska lämnas in till marknadsdomstolen. De ska vara inlämnade senast den sista dagen av besvärstiden innan marknadsdomstolen stänger. Själva delfåendedagen räknas inte med.

Ansökan kan lämnas in till marknadsdomstolens kansli personligen, genom ombud, genom bud, per post eller som telefax alternativt med e-post så som lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003) föreskriver. Om sista dagen för anhängiggörande infaller på en helgdag, självständighetsdagen, första maj, julafton, midsommarafton eller en helgfri lördag, får handlingarna lämnas in till marknadsdomstolen den första vardagen därefter.

Besvärsförbud

I ett ärende som hör till marknadsdomstolens behörighet enligt 102 § i upphandlingslagen får ändring inte sökas med stöd av kommunallagen eller förvaltningsprocesslagen.

Enligt 86 § i upphandlingslagen får en part söka ändring i en upphandling som grundar sig på ett ramavtal genom besvär endast om marknadsdomstolen beviljar tillstånd för behandling av saken.

Underrättelse om ändringssökandet till den upphandlande enheten

Den som söker ändring i ett upphandlingsärende med stöd av 88 § i upphandlingslagen ska skriftligen underrätta den upphandlande enheten om att ärendet förs till marknadsdomstolen. Underrättelsen ska lämnas in till den upphandlande enheten senast då besvären över upphandlingen lämnas in till marknadsdomstolen. Underrättelsen ska lämnas in på den adress som den upphandlande enheten har uppgett i punkt 3.1.

Rättegångsavgift

För behandling i marknadsdomstolen uppbärs av den som söker ändring 2 000 euro i rättegångsavgift för en upphandling som underskrider en miljon euro. Om upphandlingens värde är minst 1 miljon euro, är behandlingsavgiften 4 000 euro. Ifall upphandlingens värde är minst 10 miljoner euro, är behandlingsavgiften 6 000 euro.

Rättegångsavgiften i marknadsdomstolen är 500 euro för privatpersoner.



Marknadsdomstolens adress och annan kontaktinformation

Marknadsdomstolen
Banbyggarvägen 5
00520 HELSINGFORS
tfn 029 56 43300
fax 029 56 43314, e-post: markkinaoikeus@oikeus.fi

Tjänstetid: kl 8.00–16.15



Anvisningar för sökande av ändring 4. Besvärsförbud

4.1

Enligt 91 § i Kommunallagen får rättelse inte yrkas i och kommunalbesvär inte anföras över **beslut som gäller endast beredning eller verkställighet**.

4.2

I det vid detta sammanträde fattade **beslutet § -, som berör sådant som nämns i lagen om kommunala tjänstekollektivavtal 26 §**, får ändring inte sökas genom besvär.

4.3

I det beslut som fattats vid detta sammanträde **§ -, som berör rättelse av upphandling**, får ändring inte sökas.

4.4

I det **beslut § -, om ordnandet av kommunal folkomröstning**, som fattats vid detta sammanträde, får ändring inte sökas genom besvär (kommunallagen 99 §).