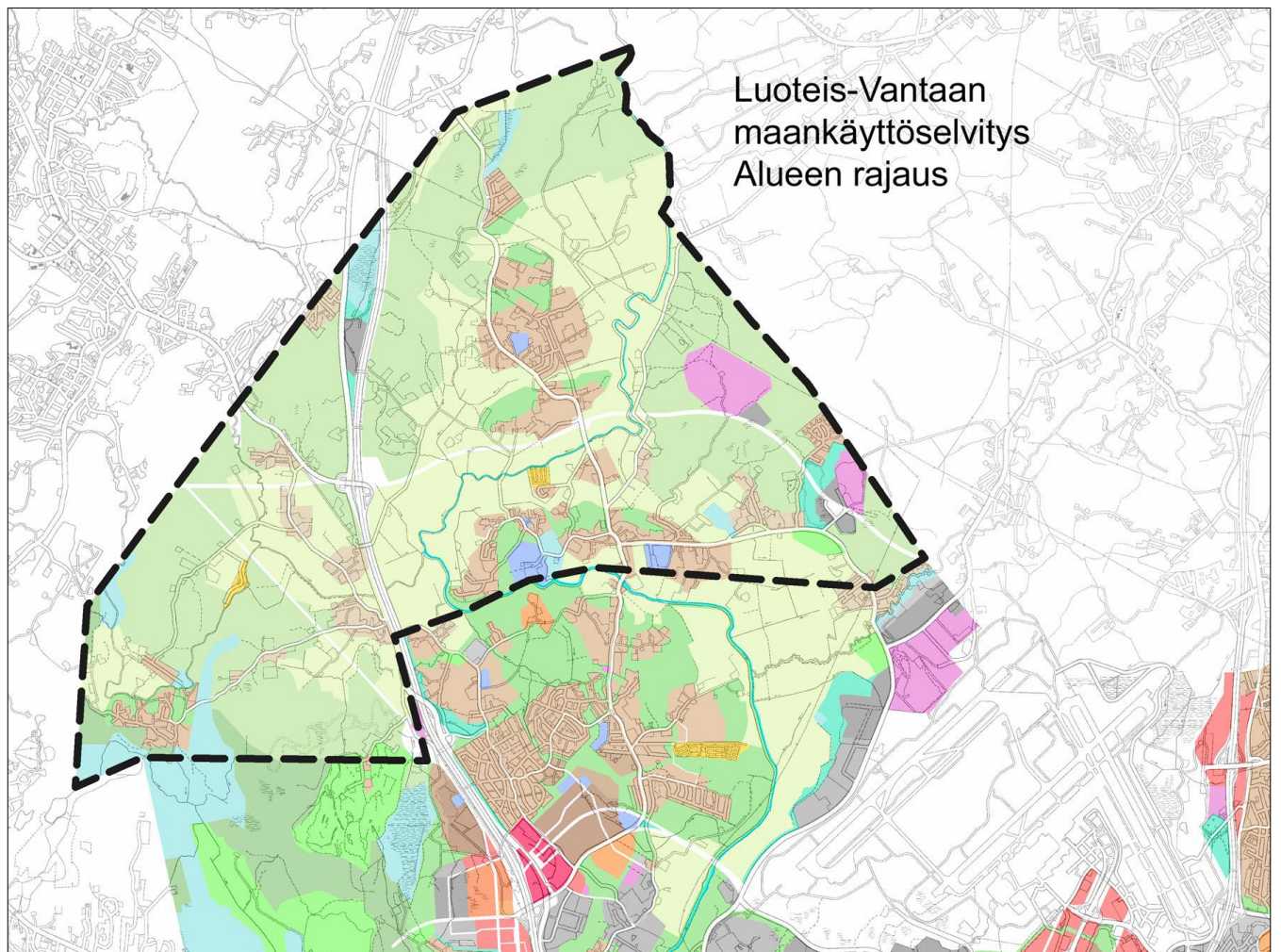


Vantaan kaupunki  
Maankäyttötoimi  
Kaupunkisuunnittelu

# Luoteis-Vantaan maankäyttöselvitys

YK0034



Raportti  
18.10.2010

## Sisällysluettelo:

Selvityksen tarkoitus .....	3
Alueen rajausta.....	3
Maakuntakaava .....	3
Maiseman piirteet.....	4
Alueen vahvuudet.....	5
Taajamarakentamisen rajoitukset.....	5
Taajamarakentamisen mahdollisuudet .....	5
Keimola-Vestra .....	6
Luhtaanmäki-Riipilä .....	7
Riipilän pohjoisosa .....	8
Seutula-Kiila .....	8
Viheryhteydet.....	9
Liittyminen muihin suunnitelmiin.....	10
Klaukkalan osayleiskaavatyö.....	10
Ruotsinkylän-Myllykylän osayleiskaavatyö .....	11
Focus-alueen osayleiskaavaluonnos .....	11
Klaukkalan ratavyöhykkeen maankäyttö- ja liikenneselvitys.....	11
Johtopäätöksiä.....	12
Taajamarakentamisen mahdollisuudet ja maakuntakaava.....	14







eiksi osoitettujen alueiden ulkopuolella on tarvetta kuntarajat ylittävän yhdyskuntarakenteen laajenemisen selvittämiseen ja suunnitteluun. Taajamarakenteen laajenemisen suunnittelussa on otettava huomioon yhdyskuntarakenteelliset ja liikenteelliset edellytykset uusien rakentamisalueiden toteuttamiselle, viher- ja virkistysyhteyksien jatkuvuus sekä alueen luonnon ja maiseman ominaispiirteet.

Vantaanjokilaakso on maakuntakaavassa kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue, joka samalla osittain kuuluu taajama-alueeseen. Alueilla, joille on aluevarausmerkinnällä osoitettu käyttötarkoitus, ensisijaisen maankäyttömuodon määrittelee aluevarausmerkintä. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuriympäristön ominaispiirteiden vaaliminen ja turvattava merkittävien maisema- ja kulttuuriarvojen säilyminen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on arvioitava ja sovitettava yhteen maakuntakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö sekä maisema- ja kulttuuriarvot.

Vantaanjokea seurailleen on taajama-alueen poikki osoitettu viheryhteystarvemerkinnyt.

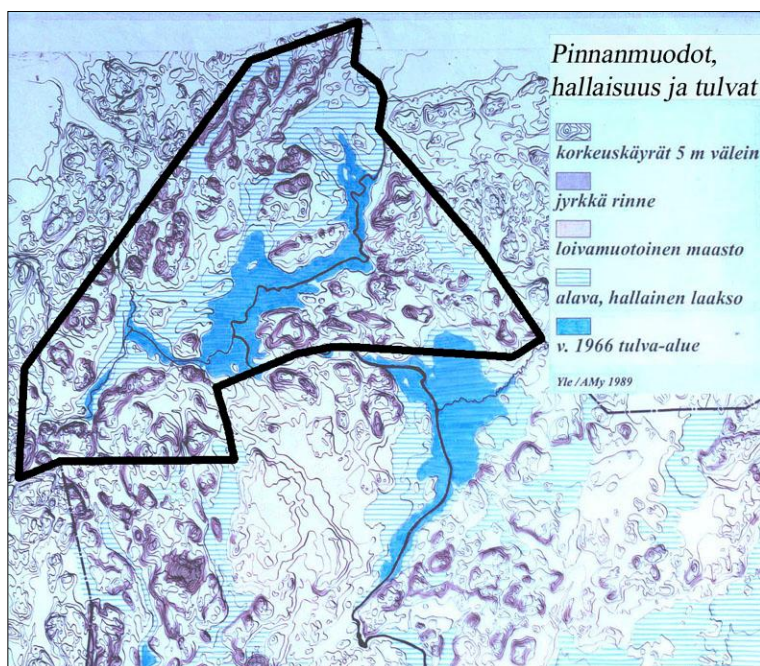
Maakuntavaltuuston 17.12.2008 hyväksymässä 1. vaihemaakuntakaavassa on poistettu Kiilasta jätteenkäsittelyalueen merkintä ja muutettu Klaukkalan ohikulkutien merkintä ohjeelliseksi. Tuusulan ns. Senkkerin alueelle ja osittain myös Vantaan Kiilan puolelle on osoitettu ylijäämämaiden loppusijoitusalue, jolla samalla on merkittäviä kiviainesvarantoja. Tälle alueelle on osoitettu myös jätteenkäsittelyalueen kohdemerkintä.

Vuonna 2009 on käynnistynyt uusi maakuntakaavakierros. Luoteis-Vantaan maankäyttöselvitys palvelee osaltaan uuden maakuntakaavan laatimista.

## Maiseman piirteet

Maisemakuvaa hallitsevat alueella Vantaanjoen ja Luhtaanmäenjoen laaksot laajoine viljelytasankoineen. Jokilaaksoista kohoavat kallio-moreenimäet ja harjanteet kohtalaisen jyrkkäpiirteisinä. Suhteelliset korkeuserot ovat vantaalaisittain melko suuret. Vantaan rajoja lähestyttäessä jokilaaksot kaventuvat pienimuotoisiksi uomiksi mäkien väliin.

Vanha maatalous- ja kyläasutus on sijoittunut alavimman jokilaakson ja moreeniharjanteiden välisille kumpareille ja reuna-vyöhykkeille. 1950- ja 60-lukujen palstoitukset (Männikkö, Reuna, Syväoja) ja uudet asemakaavoitetut alueet Seutulassa sijoittuvat nekin maisemassa melko luontevasti samoille vyöhykkeille. Alavaan laaksoon on sijoittunut jonkin verran pysyvää ja loma-asutusta, mutta kaikkiaan jokilaaksojen maatalousmaisema on melko ehjä.



Merkittävin muutos laaksomaisemaan on ollut Hämeenlinnantien ja -väylän rakentaminen laakson ja Keimolan kylän halki. Tiet toisaalta häiritsevät maisemassa, mutta toisaalta tuovat jokilaaksomaiseman kulkijoiden koettavaksi. Voimalinjat ovat arpia maisemassa, mutta sijoittuvat jokilaaksossa laajoille peltoaukeille, jossa niiden maisemahäiriö on vähäisempi kuin pienipiirteisessä maisematilassa. Kiilan ja Viinikkalan teollisuus- ja moottorirata-alueita jokilaakson peltoaukeista rajaava metsäinen suojaväylä on ohuehko, muut maaseutumaisemassa vieraat toiminnot (teollisuus, entinen kaatopaikka, louhintajäävät metsien suojaan).

## Alueen vahvuudet

Alueen vetovoimatekijöitä asukkaiden kannalta ovat vaihteleva ja monipuolinen luonto jokirantoinen sekä maaseudun kulttuurimaisema. Alue rajoittuu Petikon laajaan virkistys- ja ulkoilualueeseen. Koko Luoteis-Vantaa on ennustetilanteiden Lden 55 dB lentokonemelualan ulkopuolella.

Kehärata ja Kivistön asemaan liittyvä Marja-Vantaan tuleva keskus tuovat hyvät palvelut ja yhteydet kohtuullisen liityntämatkan etäisyydelle. Lähellä on myös Klaukkala palveluineen. Klaukkalan rata toisi toteutuessaan voimakkaan joukkoliikenneyhteyden alueen länsiosaan.

Yritystoiminnalle, varsinkin logistiikka-alalle valtatie 3 tarjoaa hyvät yhteydet pääkaupunkiseudulle ja eri puolelle Etelä-Suomea. Klaukkalan ohikulkutie ja Kehä 4 parantavat toteutuessaan tieyhteyksiä.

## Taajamarakentamisen rajoitukset

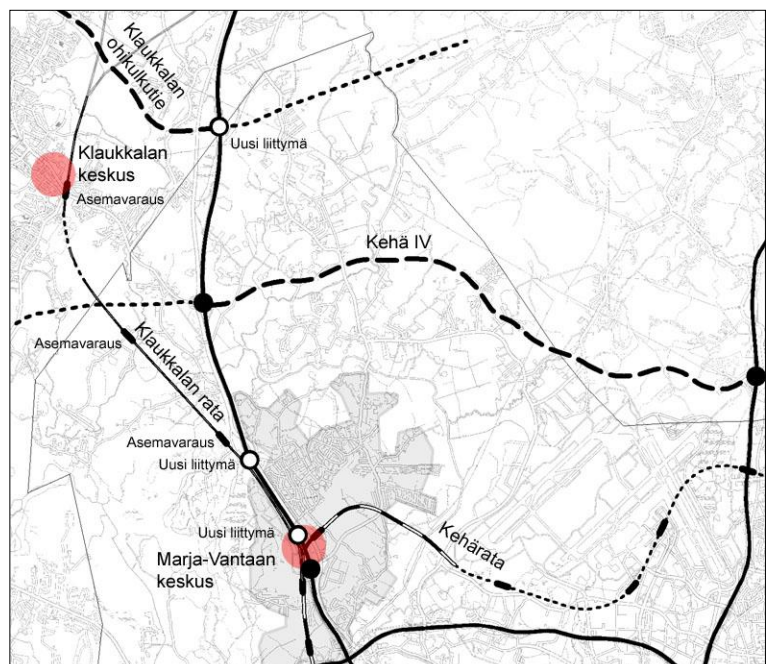
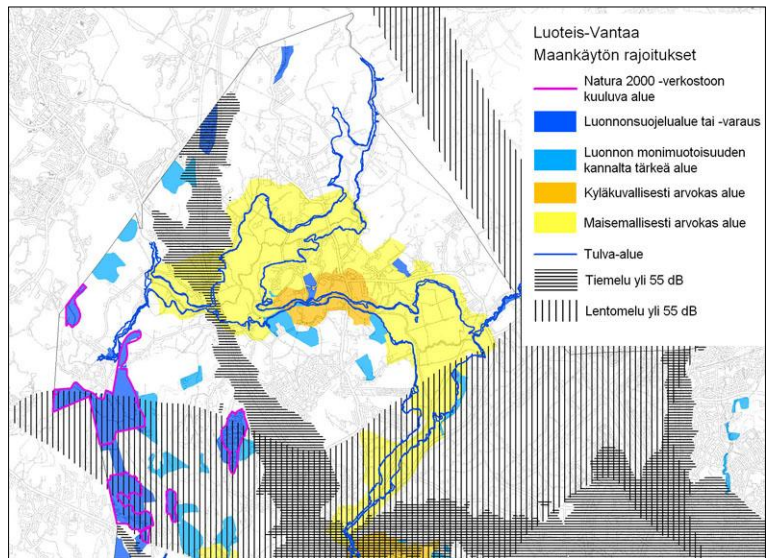
Huomattavin rajoitus mahdolliselle taajamarakentamiselle on Vantaanjokilaakson maisemallisesti arvokas alue, joka käsittää noin kolmanneksen Luoteis-Vantaasta. Maakuntakaavan ja yleiskaavan tavoitteena on suojella maaseudun kulttuurimaisemaa. Jokilaakson alavimmat osat ovat myös maaperältään, pienilmastoltaan ja tulvavaaransa vuoksi taajamarakentamiselle sopimattomia.

Rajoitteita taajamarakentamiselle ovat myös luonnon suojelun tai sen monimuotoisuuden säilymisen kannalta tärkeät alueet. Näitä on 5-6 % tarkastelualueesta ja ne sijaitsevat Vestrassa ja Vantaan ja Nurmijärven rajan tuntumassa.

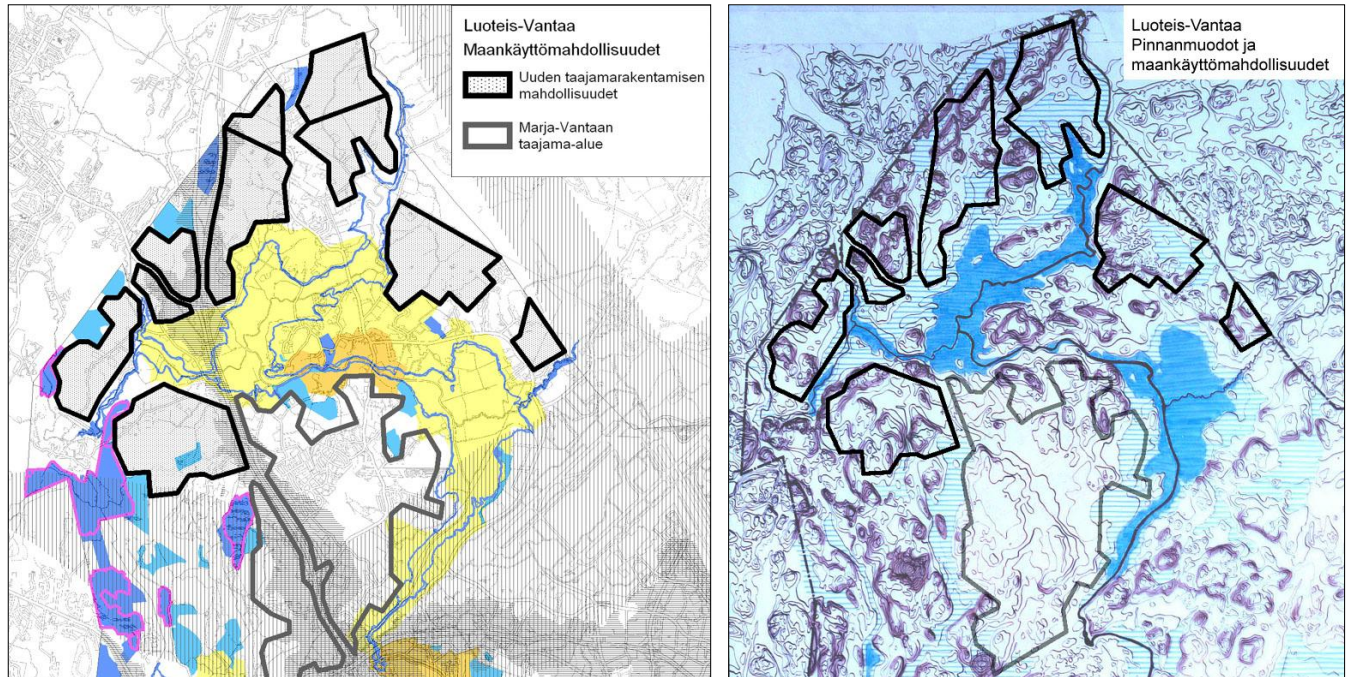
Pääväylien, huomattavimmin Hämeenlinnanväylän, melu rajoittaa varsinkin asuntorakentamista väylien varsilla. Melua voidaan kylläkin torjua rakenteilla.

## Taajamarakentamisen mahdollisuudet

Pääkaupunkiseutu on kasvanut pääratojen ja -teiden suunnissa. Luoteis-Vantaa on Hämeenlinnanväylän varrella seudun luonteva kasvusuunta. Kehärata ja Marja-Vantaan tuleva keskus parantavat koko Luoteis-Vantaan palveluja ja yhteyksiä. Alueen maankäyttömahdollisuuksia lisäävät suunnitellut liikennehankkeet: Hämeenlinnanväylän uudet liittymät, Klaukkalan suunnan rata (mahdollisesti Hyvinkäälle asti) asemavarauksineen, Kehä IV ja sen mahdollinen jatke länteen sekä Klaukkalan ohikulkutie ja sen mahdollinen jatke itään.







Maisemallisesti arvokkaat jokilaaksot tulva-alueineen jakavat Luoteis-Vantaalla taajamarakentamiselle käyttökelpoisen alueen eri lohkoihin. Yhtenäistä uutta kompaktaa "Luoteis-Vantaan kaupunkia" on siten vaikea muodostaa. Alue jakautuu osakokonaisuuksiin, joilla on osittain myös erilaiset käyttöönoton edellytykset.

Luoteis-Vantaan taajamarakentamiseen käytettävissä olevat alueet ovat pinnanmuodostukseltaan jyrkkä- ja pienipiirteisiä verrattuna Marja-Vantaan taajama-alueeseen, joka sijoittuu suurelta osin loivapiirteiselle moreeniselänteelle. Taajamarakentaminen onkin Luoteis-Vantaalla hankalaa tai ainakin haasteellista, mutta hyvin suunniteltuna ja toteutettuna on alueelle mahdollista luoda mielenkiintoista ja virikkeellistä rakennettua ympäristöä.

### Keimola-Vestra

Hämeenlinnanväylän länsipuolella ja Klaukkalantien luoteispuolella olevan alueen maankäyttömahdollisuudet liittyvät suunniteltuun Klaukkalan rataan ja sen asemiin. Klaukkalan radalla on alustavasti varaukset kahdelle asemalle Vantaan puolella, Keimolassa ja Vestrassa. Asemia ympäröivä maankäyttö voisi perustellusti olla asumisvaltaista, sillä samalla rataosuudella on etelään mentäessä kolme asemavarausta, joiden ympäristöt ovat työpaikka-alueita: Petas, Vehkala ja Vantaankoski. Alueelle voi sijoittua 20000 .. 30000 asukasta pientalo- ja kerrostaloalueiden välisestä suhteesta riippuen. Tehokkuuteen ja toteutusmuotoon vaikuttaa myös se, millaisella asukasmäärällä rata ja asemat ovat kannattavia.



Keimolan aseman ympäristöllä on Vestran asemaa paremmat edellytykset kehittymiselle, koska se tukeutuu suunniteltuun Keimolan moottoriteliittymään. Kivistön tuleva keskus on kuitenkin niin lähellä, ettei Keimolasta ole mahdollista eikä tarvetta muodostaa seudullisesti merkittävää kaupallista keskusta. Todennäköistä on, että Keimolan ja Vestran asemille keskittyvät asukkaiden julkiset ja kaupan lähipalvelut.

Alue voidaan liittää Hämeenlinnanväylään pohjoisessa Klaukkalantien kautta ja etelässä uuden Keimolan eritasoliittymän kautta. Liittymään on varauduttu Hämeenlinnanväylän suunnittelussa.

Kehä IV ja sen jatkaminen Luhtaanmäen liittymästä länteen parantaa alueen poikittaisyhteyksiä, mutta ei ole alueen toteutuksen kannalta välttämätön, sillä liikenne suuntautuu pääasiassa etelään.

Virkistysalueiden luontevana runkona ovat Luhtaanmäenjoen ja sen haarojen laaksot ja toisaalta korkeat kallioselänteet (Konkoonkalliot, Nummimäet). Petikonmetsän virkistys- ja retkeilyalue ja Keimolan Golf ovat heti alueet lounaispuolella.

Alueen käyttöönotto vaatii vesihuollon lisäkapasiteetin rakentamista Länsi-Vantaalle Helsingin rajalta.

#### Jatkosuunnittelun kysymyksiä:

- *Miten Klaukkalan rataa liikennöidään, suorat yhteydet Helsinkiin vai vaihto Petaksessa, ja mikä on palvelutaso (vuoroväli) eri vaihtoehdoissa?*
- *Miten Klaukkalan suunnan joukkoliikenne järjestetään ennen rataa? Voiko Klaukkalan radan korvata Kivistön johtavalla pikaraitiotiellä tai bussiliikenteellä?*
- *Miten Kivistön keskukseen kuljetaan: junalla vaihtaen, bussilla vai omalla autolla?*
- *Miten 20000 .. 30000 asukkaan lisäys vaikuttaa teiden kuormitukseen ja tiejärjestelyihin, lähinnä vt3:een ja rinnakkaistiehen?*
- *Miten Luhtaanjoen puoleista maisema-aluetta käsitellään: nykyisellään vai asutusta lisäten?*

### **Luhtaanmäki-Riipilä**

Alueet Hämeenlinnanväylän molemmin puolin Riipiläntiestä Nurmijärven rajalle ovat Hämeenlinnanväylän ja Vanhan Hämeenlinnantien vaikutusaluetta. Alueet voidaan liittää moottoritiehen Luhtaanmäen liittymän ja suunnitellun Klaukkalan ohikulkutien liittymän kautta. Alueelta on sujuvat yhteydet sekä Suomen sisäosiin (Tampereen ja Lahden suunnat) että Kehä III:lle. Teiden lähialueet sopivat näin ollen työpaikkatoiminnoille, erityisesti logistiikkatoiminnoille. Moottoritien liittymien ympäristöt houkuttelevat myös paljon tilaa vaativan sekä erikoiskaupan yrityksiä. Tähän pyrkimykseen tulee alueen suunnittelussa hakea ratkaisu.



Riipilän asutusta on mahdollista laajentaa, täydentää ja liittää katuyhteyksin työpaikka-alueeseen ja Hämeenlinnanväylään. Länteen laajentamalla sekä tiivistämällä ja täydentämällä Riipilä voisi kasvaa nykyisestä 600..700 asukkaan alueesta enimmillään 5000..7000 asukkaan pientaloalueeksi. Riipilän asutuksen mittava lisääminen edellyttää alueen liittämistä Hämeenlinnanväylään tai Vanhaan Hämeenlinnantiehen. Muuten Riipiläntien eteläosa ruuhkautuu. Alueelta tulee olla hyvä syöttöliikenneyhteys Ki-

vistön keskukseen ja asemalle. Klaukkalan rata ei muuta tätä tarvetta, sillä Kivistö säilyy pääkeskuksena ja Kehärata on yhteytenä monipuolisempi kuin Klaukkalan rata.

Vanhan Hämeenlinnantien länsipuoli Klaukkalantien varressa liittyy toiminnallisesti Klaukkalaan. Alue sopii toisaalta asuntoalueeksi Klaukkalan läheisyyden ja vaihtelevan pienipiirteisen maastonsa vuoksi ja toisaalta työpaikka- ja liiketoiminnoille liittymän läheisyyden ja liikennemelun vuoksi.

Rakenteilla olevaan vesihuoltoon voidaan liittää suunnilleen yleiskaavan mukaiset asuntoalueet, mutta laajemman alueen käyttöönotto vaatii vesihuollon lisäkapasiteetin rakentamista Kivistöstä.

#### Jatkosuunnittelun kysymyksiä:

- *Miten uusien alueiden (lähinnä moottoritien itäpuolen) joukkoliikenne hoidetaan, ja voidaanko Nurmijärven ja Vantaan linjoja yhdistellä?*
- *Millaiset palvelut Riipilän täydentyvä ja laajentuva asutus elättää? - Sijoittuvatko kaupat Riipilään vai liittymiin?*
- *Millaista maankäyttöä Klaukkalantien varteen ja Luhtaanmäen liittymään on tarkoituksenmukaista sijoittaa? - Ovatko kuntien tavoitteet saman suuntaiset?*
- *Millaisen maankäytön lisäyksen Klaukkalantie ja Luhtaanmäen liittymä kestävät?*
- *Miten estetään läpiajo-ongelmat reitillä Riipiläntie - Katriinantie - Myllykyläntie - Kehä IV:n itäosa ennen koko Kehä IV:n toteuttamista?*

### **Riipilän pohjoisosa**

Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien sauma-alueen tieverkkoselvityksessä on tuotu esiin tarve varautua tieyhteyteen Klaukkalan ohikulkutieltä Hyrylän suuntaan. Riipilän pohjoisosan alueen maankäyttömahdollisuudet liittyvät tällaisen yhteyden toteuttamiseen. 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 ennenäikaista käynnistää vielä. Klaukkalan ohikulkutien uuden liittymän ympäristön maankäyttömahdollisuudet ja -vaikutukset on kuitenkin tarpeen tutkia.

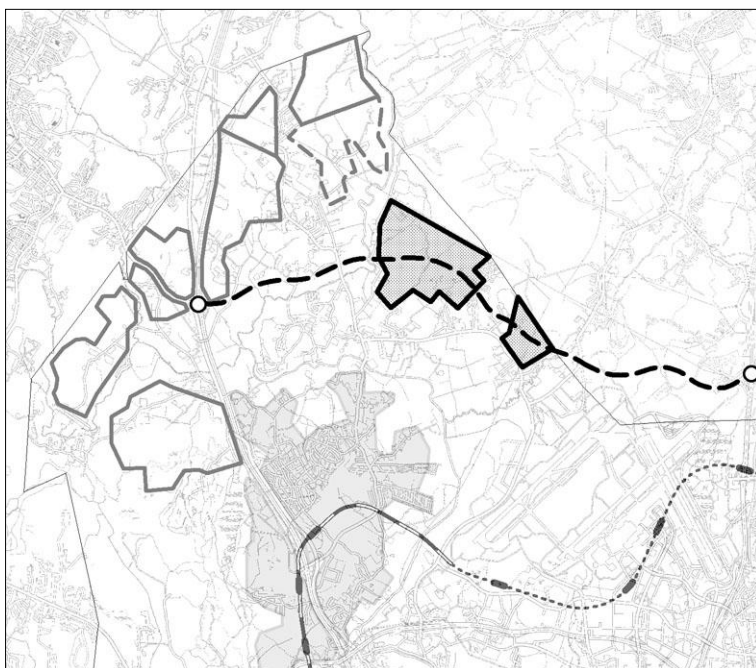


### **Seutula-Kiila**

Seutulän ja Kiilän rajalla suunnitellun Kehä IV:n varressa on laajahko metsäinen ja kalliainen alue. Alueen käyttöä rajoittanut kaatopaikkavaraus voidaan vaihemaakuntakaavan perusteella poistaa yleiskaavaa muuttamalla. Pientalovaltaisena toteutettuna alueelle mahtuu 3000..5000 asukasta. Yhteensä Seutula ja Kiila voisivat nykyisen ja täydentyvän asutuksen kanssa muodostaa enimmillään 6000..8000 asukkaan laaja-alaisen pientaloalueen. Seutulän kylä on hajanainen, eivätkä maasto- ja maisemaolot



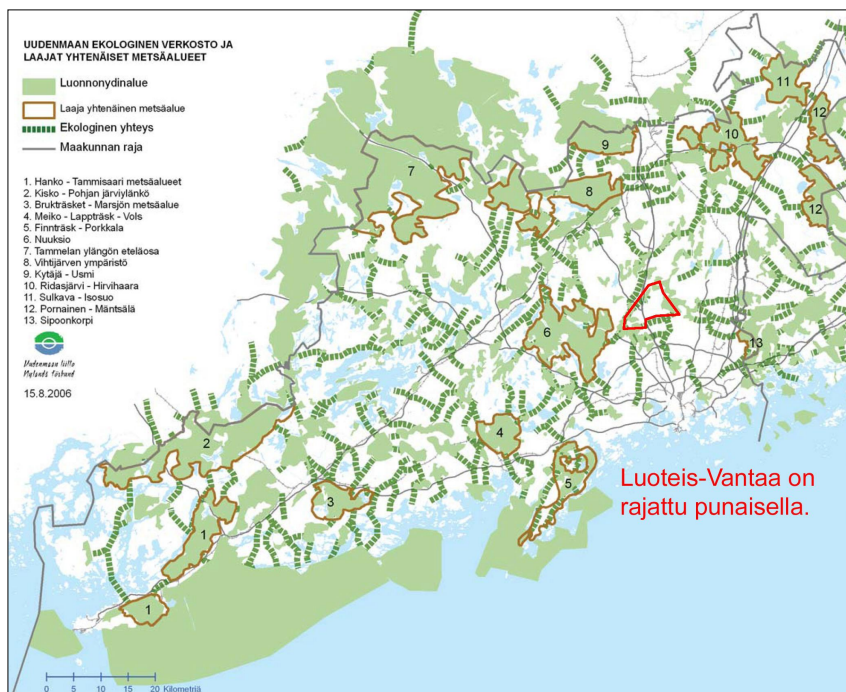
puolla sen keskitettyä täydentämistä. Uusi alue on nykyisestä kylästä erillään eikä saumattomasti täydennä sitä. Alueen palvelut jäänevät perus- ja lähipalveluiksi, koska Marja-Vantaan keskus on verrattain lähellä (5-6 km) ja sinne järjestettäneen sujuvat liityntäbussiyhteydet. Alueen laajamittainen käyttöönotto on mahdollista vasta, kun Kehä IV on toteutettu. Muuten Riipiläntie ruuhkautuu. Alueen maankäyttöä ei kannata lyödä lukkoon liian aikaisin. Kehä IV:n toteutuessa on paremmat edellytykset arvioida, millaiselle maankäytölle sen vaikutusalueella on tarvetta ja kysyntää. Alue on nähtävä reservialueena seudun taajamarakenteen mahdolliselle laajenemiselle, mutta alueen tarkempaa maankäytön suunnittelua on ennen aikaista käynnistää tässä vaiheessa.



Erillinen Kiilan kaakkoisososa Hanskalliontien ja Kuutamotien välissä liittyy Tuusulan puolen toimintaja työpaikka-alueiden suunnitteluun. Alueen käyttöönotto edellyttäneen ainakin Kehä 4:n itäosan toteuttamista. Alue sopii työpaikka-alueeksi ja sen suunnittelussa tulee ratkaista toiminnan suhde Kuutamotien asutukseen ja Vantaanjokilaakson maisematilaan.

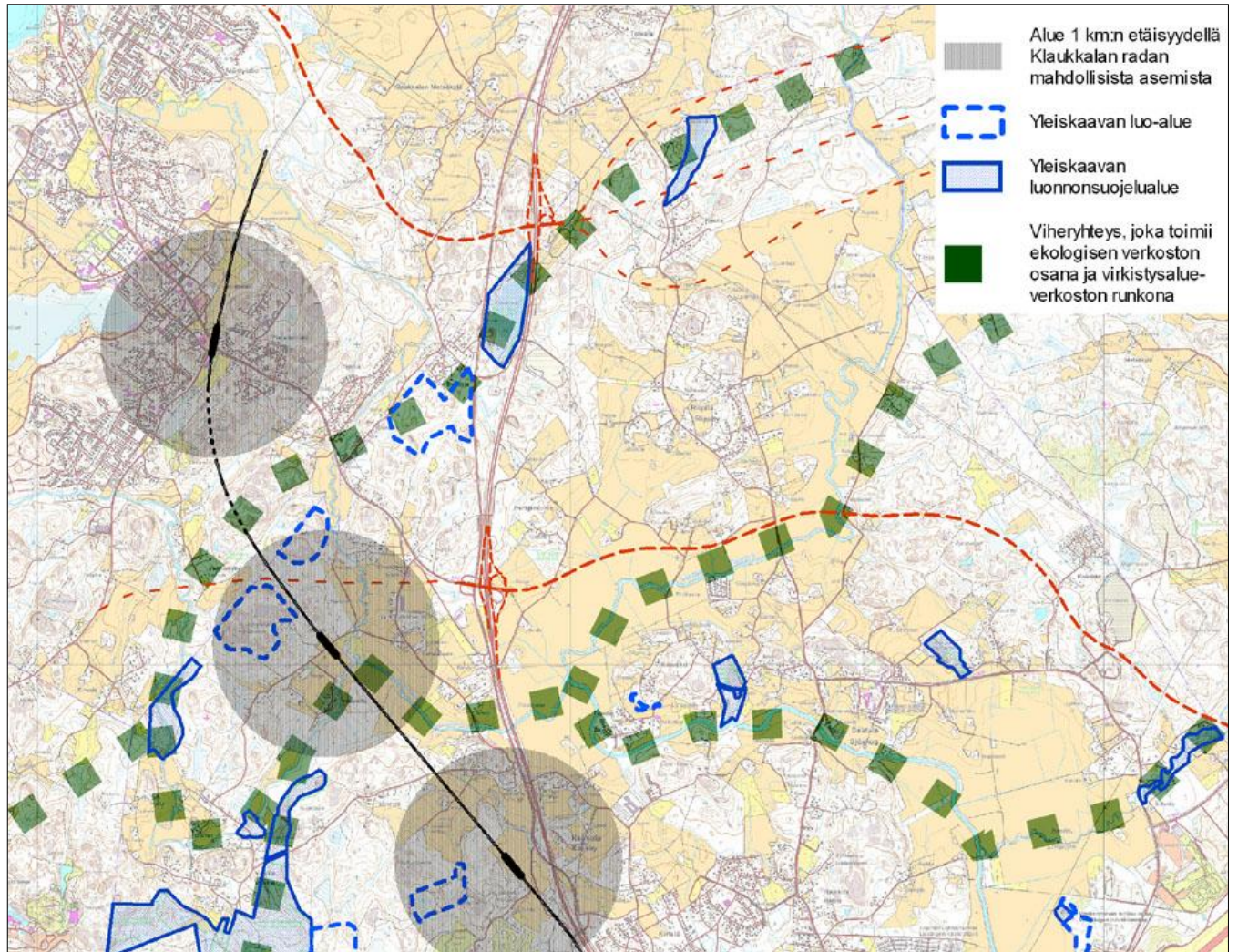
## Viheryhteydet

Vaihemaakuntakaavan laatimisen yhteydessä on selvitetty Uudenmaan ekologista verkostoa (Laajat yhtenäiset metsäalueet ekologisen verkoston osana Uudellamaalla, Uudenmaan liiton julkaisuja E87-2007). Selvityksen mukaan Luoteis-Vantaalla on varteen otettavat ekologiset yhteydet Nuuksion ja Petikonmetsän alueilta Etelä-Tuusulan metsäalueille. Luoteis-Vantaan eteläosassa ekologisinä yhteyksinä on luontevinta kehittää jokivarsia ja niiden kasvustoja. Nurmijärven ja Vantaan rajalla ekologinen yhteys on muodostettavissa siten, että yleiskaavan luonnonsuojelualueet ovat sen osina. Klaukkalantien lounaispuolella yhteys voisi olla Nurmijärven puolella Klaukkalan rata-varaukselle suunniteltujen asemien välissä, jossa rata on suunniteltu tunneliin Palomäen kohdalla. Klaukkalantien koillispuolella yhteys voisi olla Vantaan puolella yhdistyen Yleiskaavan luon- ja SL-alueisiin. Ekologiset yhteydet voivat muodostaa virkistysalueverkoston rungon taajamarakenteen kasvassa.



Luoteis-Vantaa on rajattu punaisella.



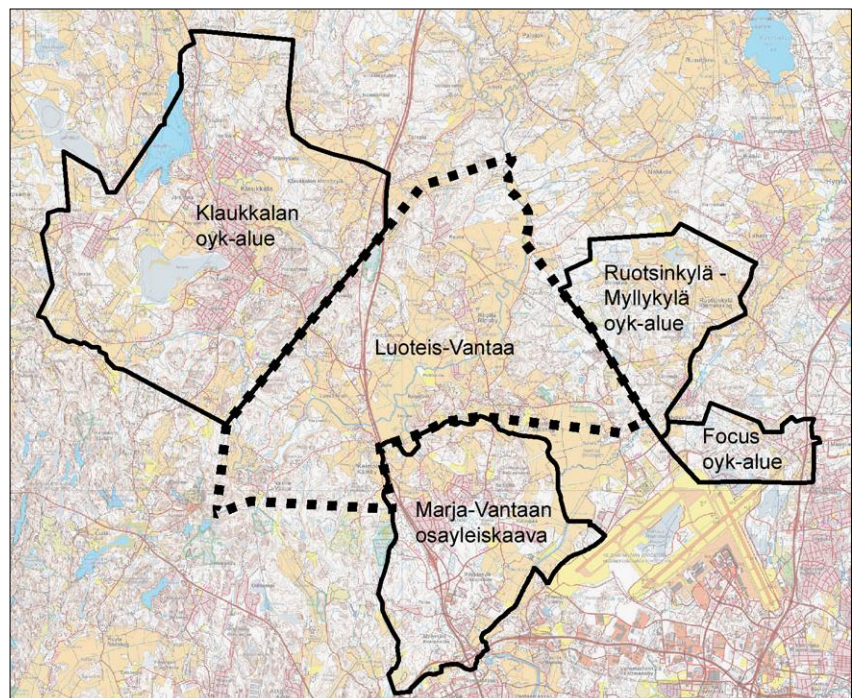


Yllä olevassa kuvassa on esitys suunnittelussa varattavista viheryhteisistä.

## Liittyminen muihin suunnitelmiin

### Klaukkalan osayleiskaavatyö

Nurmijärven Klaukkalan osayleiskaavaa on laadittu MRL:iin perustuen vuodesta 2000 lähtien. Kunnanvaltuusto hyväksyi 23.1.2002 Klaukkalan kehityskuvan 2020. Klaukkalan ohikulkutie on kaavan kannalta keskeinen. Vuoden 2005 yleissuunnitelman mukainen linjaus osoittautui tiesuunnittelussa liian kalliiksi ja suunnittelu keskeytettiin 2007. Tiestä on tutkittu edullisempi eteläisempi linjaus tien toimenpideselvityksessä 2008-2009. Uuden linjauksen mukainen yleissuunnittelu käynnistyi syksyllä 2009. Sen lähtökohdانا on, että uusi moottoritien liittymä on Nurmijärven ja Vantaan rajalla.





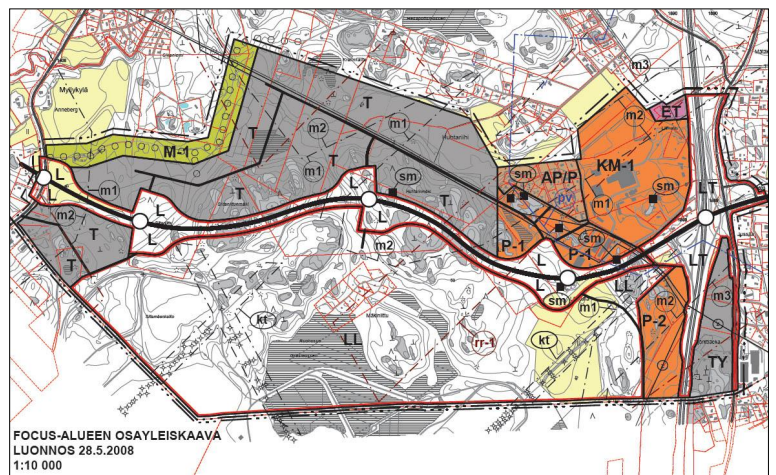
Klaukkala on Nurmijärven suurin taajama ja kasvukeskus, joka vahvistuu myös seudullisesti merkittävänä aluekeskuksena. Kasvun myötä nykyinen nauhamainen rakenne täydentyy verkkomaiseksi ja taajama laajenee etenkin ohikulkutien suuntaan. Tavoitteena on myös taajaman keskustaa ja olevaa rakennetta täydentäen ja tiivistäen varautua raideliikenneyhteyden jatkamiseen Klaukkalaan ja lisätä työpaikkaomavaraisuutta osoittamalla työpaikka-alueita sekä ohikulkutien että Hämeenlinnanväylän ja vanhan vt 3:n tuntumaan. Koska raideliikenneyhteyden toteutumisajankohta riippuu seudun raideliikenteen kokonaisuuden kehittämisestä, varaudutaan Klaukkalaa aluksi kehittämään lähivuosina bussiliikenteeseen ja kehärataan tukeutuvan joukkoliikenteen pohjalta.

### Ruotsinkylän-Myllykylän osayleiskaavatyö

Tuusulan Ruotsinkylään on suunnitteilla oikeusvaikutteinen osayleiskaava, joka käsittää kiviaineksen ottamistoiminnan merkittävän laajennuksen jätteenkäsittely-, ylijäämämaiden läjitys- ja teollisuustoimintoinen Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaavan mukaisesti.

### Focus-alueen osayleiskaavaluonnos

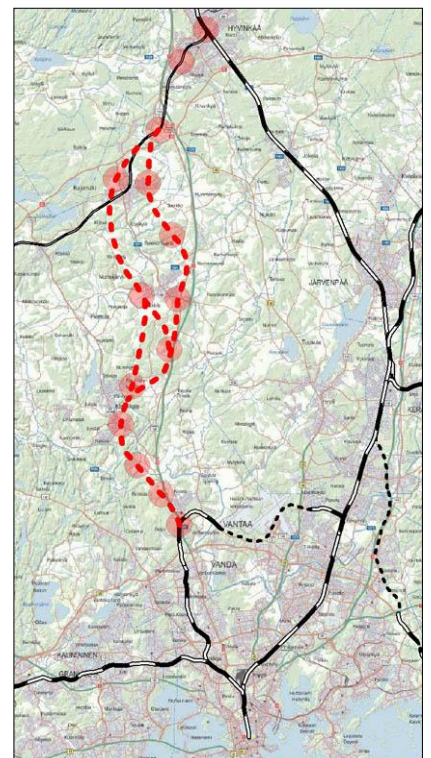
Alue sijaitsee Helsinki-Vantaa - lentoaseman alueiden pohjoispuolella ja liittyy suunniteltuun Kehä IV:ään. Alueelle on suunniteltu sijoitettavaksi n. 150 000 k-m<sup>2</sup>:n kaupan keskus sekä työpaikka- ja logistiikka-alueita. Alueen kokonaiskerrosala on n. 980 000 k-m<sup>2</sup>. Alueen maankäyttö kytkeytyy Aviapolis -kokonaisuuteen. Alueen osayleiskaavaluonnos valmistui toukokuussa 2008. Luonnoksen määräys kieltää päivittäistavarakaupan suuryksikön sijoittumisen alueelle. Kaavoituslautakunta on käsitellyt osayleiskaavaehdotusta 14.10.2009 ja palauttanut sen uudelleen valmisteltavaksi.



Vantaan Kaupunkisuunnittelu on 13.8.2008 luonnoksesta antamassaan mielipiteessä todennut, että alue sopii esitetyille toiminnoille, mutta että yleiskaavaan tulee liittää selvitys, jossa riittävän laajasti tarkastellaan alueen toteuttamisen liikenteellisiä vaikutuksia seudun tieverkolla. Erityisesti tulee selvittää liikenteelliset vaikutukset siinä välivaiheessa, että Kehä IV:stä toteutetaan vain Tuusulanväylän ja Myllykyläntien välinen osuus.

### Klaukkalan ratavyöhykkeen maankäyttö- ja liikenneselvitys

Selvitys laaditaan vuosien 2009-2010 aikana kuntien, ratahallintokeskuksen ja Uudenmaan liiton yhteistyönä ja siinä tutkitaan Kehäradalta Klaukkalan, Nurmijärven ja Rajamäen kautta Hyvinkäälle ulottuvan radan linjausta ja siihen liittyvää maankäyttöä, asemien määrää, vaiheistusta, junien sovittamista seudun muuhun raideliikenteeseen. Radan linjaus on Vantaan puolella yleiskaavan mukainen ja sille tutkitaan kahta asemaa. Nurmijärvellä radalle tutkitaan eri linjausvaihtoehtoja ja asemien paikkoja. Selvitys palvelee Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) ja maakuntakaavan laadintaa sekä kuntien maankäytön suunnittelua.



## Johtopäätöksiä

Luoteis-Vantaalla on runsaasti mahdollisuuksia uudelle taajamarakentamiselle, mutta ne sijoittuvat epäyhtenäisesti jokilaaksojen jakamina.

Alueen pääkeskus on tulevaisuudessa Marja-Vantaan keskus Kivistön aseman tuntumassa. Luoteisimmat alueet tukeutuvat myös Klaukkalan palveluihin.

Asumisen kannalta suurimmat vetovoimatekijät ovat jokilaaksomaisemat, virkistysalueet ja tehokkaan joukkoliikenteen järjestämismahdollisuudet.

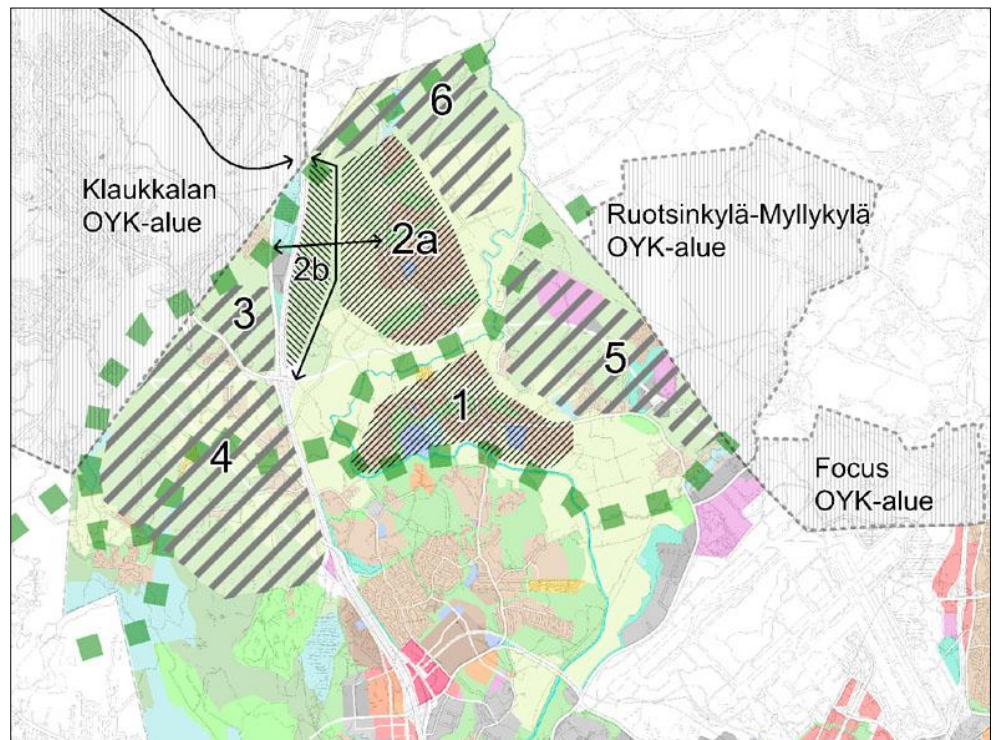
Klaukkalan rata on ainoa seudullisissa suunnitelmissa oleva tehokas joukkoliikennemuoto, johon Luoteis-Vantaalla voisi tukeutua myös tehokasta kaupunkimaista maankäyttöä. Rata johtaa Petaksen asemalle, mikä on hieman syrjässä Kivistön aseman tuntumaan suunnitellusta Marja-Vantaan keskuksesta, joten rata ei palvele kovin hyvin yhteytenä keskukseen.

Työpaikkarakentamisen, etenkin logistiikkatoiminnan kannalta suurin vetovoimatekijä ovat hyvät tieyhteydet sekä pääkaupunkiseudulle että muualle Suomeen. Suunnitellut Klaukkalan ohitustie ja Kehä IV täydentävät näitä.

Alueen suunnittelun ja käyttöönoton edellytykset ovat eri osa-alueilla erilaiset. Kehitys voi kulkea seuraavasti:

### 1) Seutula

Seutulan kylän täydentäminen voi edetä yleiskaaavan mukaisesti kyläkuvaa kunnioittaen. Suurimmat uudisrakentamisen mahdollisuudet ovat Katriinan sairaalan itäpuolella. Haasteena on pitää kylä vireänä julkisine lähipalveluineen ja mahdollisesti elvyttää myös kaupan palvelut. Mitoituksessa tulee tarkastella erityisesti Riipiläntien välityskykyä, sillä se säilyy alueen ensisijaisena kulkuväylänä. Kehä IV ei sanottavasti muuta tilannetta, koska se on kylän kannalta yhteytenä takaperoinen.



### 2) Riipilän eteläosa ja Peräjänkulma

Riipilän asutusta voidaan täydentää ja laajentaa huomattavasti (alue 2a), jos alueelta pystytään järjestämään kattava joukkoliikenneyhteys lähinnä Kivistön asemalle ja jos alue voidaan päätieyhteyksin liittää suoraan Vanhaan Hämeenlinnantiehen tai Hämeenlinnanväylään. Joukkoliikenne on syytä suunnitella yhdessä Nurmijärven kanssa. Riipilän kasvu edellyttää myös alueen palvelujen järjestämistä, joiden kera alue saa nykyistä itsenäisemmän luonteen. Kaupan (lähi)palvelujen sijoittumisessa on ratkaistava pyritäänkö ne saamaan asutuksen painopisteeseen vai moottoritien liittymien tuntumaan.

Hämeenlinnanväylän lähialue (2b) sopii työpaikka-alueeksi lähinnä logistiikkatoiminnoille varsinkin uuden Klaukkalan ohitustien liittymän myötä.



### 3) Klaukkalantien pohjoispuoli

Alue liittyy välittömimmin Klaukkalan palveluihin ja rakenteeseen. Klaukkalan bussilinjat kulkevat alueen ohi. Alueelle voisi sijoittua niin asuntoalueita, työvoimavaltaisia työpaikka-alueita kuin kaupan alueita. Alue on maastonmuodoiltaan voimakaspiirteistä ja vaihtelevaa. Mahdollisen kaupan sijoittumisessa on tärkeää selvittää, mitkä vaikutukset sillä on Klaukkalan keskustan palveluihin. Alueen suunnittelussa on selvitettävä Klaukkalantien ja Luhtaanmäen liittymän kuormittuminen.

Käsitys alueen asemasta ja toiminnoista voi olla erilainen nykytilanteessa tai jos Klaukkalan radan ja sen varren maankäytön toteuttaminen on näköpiirissä. Näin ajatellen alueen suunnittelun ja toteuttamisen voisi kytkeä Klaukkalan rataa (alueeseen 4).

### 4) Klaukkalan radan vaikutusalue

Alueen suunnittelu kannattaa käynnistää vasta, kun Klaukkalan radan toteuttamisen edellytykset ovat varmat. Alue voi rataa tukeutuen olla asumispainotteinen, koska samalla rataosalla on Marja-Vantaalla runsaasti työpaikka-alueita. Jos rata sinänsä tai sen jatkaminen Klaukkalasta pohjoiseen osoittautuu epä-tarkoituksenmukaiseksi, olisi perusteltua selvittää pikaraitiotien mahdollisuudet Kivistön ja Klaukkalan välisen taajamarakenteen yhdistäjänä ja osana koko Luoteis-Vantaan joukkoliikennejärjestelmää. Keimolassa voitaisiin osia alueesta toteuttaa jo ennen radan rakentamista siten, että niiltä järjestetään hyvä liityntäbussiyhteys Kivistön asemalle. Tämä vaatii kuitenkin alueen kokonaissuunnittelua, jotta saadaan käsitys toteutettavien alueiden liittymisestä mahdolliseen rata- tai pikaraitiotiekaupunkiin.

### 5) Seutula - Kiila, Kehä IV:n varsi

Alueen käyttöönotto liittyy Kehä IV:n toteuttamiseen. Kehä IV:n varret ovat tien itäpäässä, Tuusulan puolella, lentomelualueita ja länsipäässä Vantaanjokilaaksoa, joten tämä alue on ainoa myös asumiseen kelpaava osa Kehä IV:n varrella. Alue ei kuitenkaan liity kovin hyvin muuhun yhdyskuntarakenteeseen. Aluetta voisi pitää reservialueena, jonka maankäyttöä on helpompi arvioida Kehä IV:n toteuttamisen jälkeen. Alueen kaakkoisosa sopii työpaikka-alueeksi Tuusulan lähialueiden suunnitelmiin liittyen. Alueen käyttöönotto vaatii Kehä IV:n itäosan toteuttamista alueelle asti. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon uusien toimintojen suhde nykyiseen asutukseen ja Vantaanjokilaakson maisema-alueeseen.

### 6) Riipilän pohjoisosa

Alueen mahdollinen käyttöönotto liittyy siihen, jatketaanko Klaukkalan ohikulkutietä joskus Hyrylän suuntaan yhdistymään Tuusulanväylän vaikutusalueen tieverkkoon. Aluetta voidaan pitää pitkän tähtäimen maankäytön reservialueena.

